



Il tram Casaletto - Torre Argentina

di David Campione

Dal lunedì 23 marzo è entrata in esercizio regolare la nuova linea tranviaria che collega largo di Torre Argentina, nel centro di Roma, con la periferia ovest della città, più precisamente con la Circonvallazione Gianicolense e via Casaletto.

I lavori, finanziati con i fondi della legge 211/92 ed iniziati nell'agosto del 1996, hanno portato alla realizzazione ex novo di 2.150 metri di linea e la riqualificazione di una tratta già esistente, estesa per 3.200 metri, con il rifacimento dell'armamento e della linea aerea.



Foto David Campione

1. Incrocio tra due tram presso la fermata di piazza G.Belli, attrezzata con pedana salvagente. (Foto David Campione, 26 marzo 1998)

Particolari accorgimenti sono stati adottati per la posa dei binari al fine di attutire le vibrazioni trasmesse dai tram in transito. In particolare va segnalata la messa in opera di pannelli isolanti tra il suolo e l'armamento che vede l'adozione di traverse in legno e tamponi in gomma al contatto con le rotaie.

A completamento dei lavori, l'area dei binari è stata pavimentata con i sampietrini dall'inizio della linea presso largo di Torre Argentina.

Dal ponte Garibaldi fino a piazza San Giovanni di Dio invece i binari sono stati annegati nell'asfalto e successivamente, nell'ultimo tratto di linea, sono stati inseriti in un manto erboso.

Infine, sul piazzale del capolinea di Casaletto, si è nuovamente fatto ricorso all'asfalto.



Foto David Campione

2. Elettromotrice SOCIMI 9013 rivestita con la livrea dell'ATAC "Info Tram", applicata per promuovere il nuovo servizio tramviario. (Foto David Campione, 26 marzo 1998)

La sede tranviaria è interamente protetta da un cordolo in cemento oppure da siepi ed all'interno di questa, per evitare interferenze con la marcia dei tram, è bandita la circolazione ad ogni altro genere di mezzi su gomma, compresi autobus e taxi.

Inoltre, per proteggere ed agevolare presso gli incroci la circolazione tranviaria dal traffico automobilistico, è stato approntato un sistema di semafori intelligenti, non ancora operativo: l'arrivo di un tram in prossimità di un incrocio, disporrà automaticamente il suo semaforo a via libera, rendendolo rosso per gli altri mezzi.



3. Elettromotrice 9020 in arrivo al capolinea di Casaletto, attrezzato con anello di ritorno e binario di raddoppio. (Foto David Campione, 26 marzo 1998)

L'inversione di marcia presso il capolinea di Casaletto, che dispone anche di un binario di raddoppio, avviene per mezzo di un anello di ritorno; il capolinea di Torre Argentina è invece di testa e la linea termina con dei paraurti provvisori, essendo previsto in futuro il proseguimento della stessa in direzione di Roma Termini.

Il ritorno sul binario legale dei tram bidirezionali avviene qui tramite una doppia comunicazione.

L'intero percorso, che come già detto è lungo 5.350 metri, consta di 16 fermate, compresi i due capolinea.

La frequenza prevista è di un tram ogni 3 minuti nelle ore di punta con un tempo di percorrenza tra i capolinea di circa 18 minuti, che al momento raggiunge i 30, non essendo ancora attivato il sistema di semafori intelligenti sopra descritto.



4. L'elettromotrice 9027 ripresa sulla circonvallazione Gianicolense, in un tratto di linea protetta con le siepi e con i binari inseriti nel manto erboso. (Foto David Campione, 26 marzo 1998)

Attualmente sulla linea Casaletto-Centro, classificata come linea 8, viene utilizzato il materiale rotabile più moderno a disposizione dell'ATAC, ovvero i tram bidirezionali a due elementi di costruzione SOCIMI, precedentemente in servizio su altre linee romane.

I tram impiegati in turno sono 28 che suddivisi su un totale di 10.700 metri di percorso portano alla media di un convoglio ogni 382 metri, ma capita sovente che due o tre viaggino a brevissima distanza uno dall'altro, arrivando talvolta a congestionare i due capolinea.

Alla linea 8 saranno destinati, non appena disponibili, i nuovi tram gruppo 9100 di costruzione FIAT Ferroviaria; il primo esemplare di questi è stato consegnato all'ATAC nel mese di ottobre e verrà seguito dai 27 treni di serie, la cui costruzione è stata momentaneamente bloccata per un ricorso presentato al TAR della regione Lazio.

Il nuovo tram FIAT, lungo 31 metri e composto da tre elementi, è parzialmente a piano ribassato e può raggiungere la velocità massima di 70 km/h trasportando fino a 280 passeggeri.



5. Il nuovo tram gruppo 9100 della FIAT: di questo modello l'ATAC ne ha ordinati 28 esemplari, che non appena disponibili, verranno messi in servizio sulla linea 8. (Foto Fiat Ferroviaria)

Nei primi giorni di esercizio del tram Casaletto - Centro non sono mancate le polemiche e le lamentele da parte degli utenti: l'attivazione della linea 8 ha comportato infatti la modifica dei percorsi di dodici linee di autobus e la soppressione di sei linee, il cui percorso ricalcava in parte quello del tram o che comunque ne interessava la zona servita.

Pertanto molto del traffico assolto dai mezzi pubblici su gomma si è improvvisamente riversato sul mezzo tranviario che non è stato in grado di assolvere ad una domanda così elevata di passeggeri, sia per l'insufficienza iniziale dei mezzi in turno sia per alcuni inconvenienti tecnici che hanno interessato, nei primi giorni di esercizio, i rotabili stessi e la linea.



6 Il tracciato della linea 8, Casaletto - Torre Argentina.

Il tram ed i sampietrini

Quando in fase di progettazione della linea Casaletto - Centro si decise di raggiungere la centralissima piazza di Torre Argentina ed attestarvi qui la nuova tramvia, la soprintendenza pose dei vincoli strettissimi in merito alla pavimentazione da adottare nel tratto compreso tra il capolinea del centro ed il ponte Garibaldi.

La scelta della soprintendenza cadde sui sampietrini, le tipiche pietre usate sin dai tempi dell'antica Roma per pavimentare le strade della Capitale.

Il problema, però, si pose nel momento in cui i tecnici dell'ATAC iniziarono la ricerca di queste particolari pietre: infatti il modello che rispondeva alle ferree prescrizioni della soprintendenza non doveva differire molto da quello già in uso nella Capitale.

In Italia non c'era traccia dei sampietrini e risposte negative arrivarono anche da tutte le industrie del settore contattate in Europa. Intanto, proprio per la mancanza di queste fondamentali pietre, si accumulavano una dietro l'altra le settimane di ritardo sui previsti tempi di consegna dell'intera opera, che per il resto era pressoché completa.

Finalmente, quando si erano quasi perse le speranze di trovare gli ormai preziosissimi sassi, la risposta positiva arrivò addirittura dalla Cina!

Immediatamente imbarcati su una nave, i sampietrini furono trasportati a Genova ed infine a Roma dove adesso fanno bella mostra di sé, vicino ai più antichi "cugini" italiani che ricoprono ancora molte vie della Capitale.

David Campione - 10 maggio 1998

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003