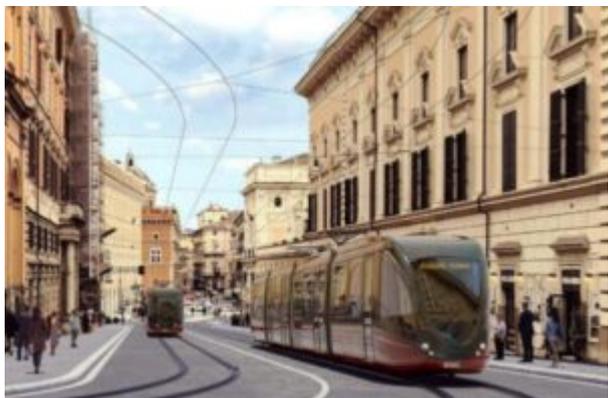


# La nuova primavera del tram in Italia



Nuovi progetti di tramvie: previsti 250 km di linee in fase di realizzazione (+63% rispetto a quelle attualmente in esercizio) per 5,4 miliardi di euro di investimenti. Successi consolidati a Firenze che registra 39 milioni di passeggeri (+11,8%) e Padova con il 25% degli spostamenti pubblici su tram

Anche nella Capitale torneranno finalmente i tram: quattro nuove linee per un totale di 34,2 km. Approvati in giunta ulteriori nuovi progetti di fattibilità tecnico-economica.

Legambiente: " Il ritorno del tram nelle città italiane rappresenta una sfida cruciale per il futuro della mobilità sostenibile del Paese: o si accelera il passo con investimenti strutturali e continui, a partire dal rifinanziamento urgente del Fondo nazionale per il Trasporto Rapido di Massa, oppure l'Italia rischia di perdere l'opportunità di colmare un gap infrastrutturale che penalizza cittadini, ambiente ed economia"

Link al dossier – "Il tram che fa bene allo spazio urbano"  
Presentazione dei dati oggi alle 15.00 a Roma, durante il convegno di Legambiente presso Esperienza Europa – David Sassoli

Sempre più città italiane stanno praticando una trasformazione

silenziosa nel trasporto pubblico, riportando in auge il tram come soluzione efficace alle sfide della mobilità urbana contemporanea. Bologna, Padova, Firenze e Roma sono in prima linea in questo rinnovamento, con progetti ambiziosi che stanno cambiando il volto della mobilità nelle loro aree urbane. Previste in Italia complessivamente nuove tramvie per 250 km, il 63% in più rispetto a quelle attualmente in esercizio; il costo totale per realizzarle è pari a 5,4 miliardi di euro, in parte con fondi PNRR e in parte da altri finanziamenti. Impatti positivi e diffusi con una spesa contenuta se paragonati ai 15 miliardi di euro necessari per 3 km di Ponte sullo Stretto di Messina.

Eppure – secondo Legambiente – bisogna fare di più per sostenere questa nuova primavera che amministrazioni e cittadini richiedono a gran voce: il ritardo infrastrutturale italiano resta significativo rispetto agli altri paesi europei e la legge di Bilancio 2024, per la prima volta dal 2017, non ha previsto fondi per il trasporto rapido di massa, con il rischio di arrestare lo slancio positivo avviato grazie ai fondi PNRR.

Che il tram sia anche un mezzo utilizzato ben volentieri dai cittadini lo dicono i dati: a Firenze il 2024 ha registrato un boom d'utilizzo, con passeggeri oltre i 39 milioni cresciuto dell'11,8% rispetto al 2023. Anche a Padova, si registrano numeri importantissimi: con la linea Sirl che trasporta 33.000 passeggeri al giorno, il 25% degli spostamenti su TPL sono effettuati con il tram. Questi tra i temi al centro del convegno organizzato da Legambiente dal titolo "Le Tramvie fanno bene alle città", in programma questo pomeriggio a Roma presso Esperienza Europa – David Sassoli alle ore 15.00 durante il quale è presentato il dossier "Il tram che fa bene allo spazio urbano".

"Il tram rappresenta una soluzione ideale per le nostre città, combinando efficienza trasportistica, sostenibilità ambientale e accessibilità", dichiara Stefano Ciafani, presidente

nazionale di Legambiente. “Con costi d’investimento notevolmente inferiori rispetto ad altre soluzioni, garantisce un elevato standard di servizio ed un’alta capacità di adattamento al contesto urbano. Mentre i capoluoghi portano avanti i progetti finanziati dal PNRR, rispondono al bando del MIT con nuovi progetti per il trasporto rapido di massa e tentano di trasformare lo spazio urbano istituendo Low Emission Zones e formule di Città30, a livello centrale la legge di Bilancio 2024 per la prima volta dal 2017 ha tagliato i fondi per il TPL, per la ciclabilità e per la copertura del caro materiali. O si accelera il passo con investimenti strutturali e continui, oppure l’Italia rischia di perdere l’opportunità di colmare un gap infrastrutturale che penalizza cittadini, ambiente ed economia”.

Infatti, a ben vedere, dopo il PNRR non sono previsti strumenti finanziari in grado di proseguire adeguatamente la necessaria stagione di investimenti sul trasporto rapido di massa nelle città. La risposta dei comuni all’Avviso 3 pubblicato dal MIT nel 2024, e la richiesta della proroga di ANCI confermano la centralità del TRM e dei tram nei piani di mobilità. Occorre però sottolineare che, come riportato testualmente nel documento ufficiale pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (disponibile su [mit.gov.it](http://mit.gov.it)), “la procedura è propedeutica alla programmazione ed alla verifica dell’entità delle risorse statali, qualora si rendano disponibili, da destinare ai sistemi di trasporto di massa”, dunque non si conosce l’entità del finanziamento, i progetti che ne beneficeranno e in che misura.

Nato nell’800 e quasi cancellato in Italia dall’avvento dell’automobile, il tram vive da anni una nuova primavera in tutta Europa grazie ai suoi innegabili benefici: meno traffico, minore inquinamento e rivitalizzazione degli spazi urbani. Nel nostro paese, la spinta decisiva è arrivata con i fondi del PNRR assegnati nel 2021: dei 39 progetti finanziati per il potenziamento del Trasporto Rapido di Massa distribuiti su 11 regioni, ben 18 sono dedicati allo sviluppo di nuove tramvie, per un valore complessivo di oltre 2,3 miliardi di

euro, il 57% del quale sarà coperto proprio da Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (fonte: OpenPNRR, elaborazione Legambiente). Ma d'altro canto, come già rilevato dalla campagna Città2030 di Legambiente, le città italiane sembrano muoversi con fatica sul percorso per la decarbonizzazione dei trasporti che, ad oggi, resta l'unico settore che continua a registrare aumenti di emissioni. Nonostante i progressi, il ritardo infrastrutturale italiano rispetto agli altri grandi Paesi europei è enorme. La dotazione di linee tranviarie si ferma infatti a 397,4 km totali, assai lontani dagli 878,2 km della Francia e soprattutto dai 2.044,5 km della Germania (fonte: Rapporto Pendolaria 2025 di Legambiente).

Le città italiane che puntano sui nuovi tram sono Bologna, con un piano di espansione di 23,4 km di nuove tranvie, Palermo (64,2 km), Padova (30,3 km), Firenze (25 km), Bergamo (23,2 km), Milano (35,9 km), Brescia (23,2), Napoli (4,1 km), Cagliari (6,9 km) e Sassari (2,5). Roma poi punta a nuovi tram per 34,2 km con la tranvia Termini-Vaticano-Aurelio, in centro storico, il tram di viale Palmiro Togliatti, quello dalla Stazione Tiburtina a Piazzale del Verano e il tram Termini Tor Vergata. Numeri che testimoniano non solo il successo del tram come alternativa ai mezzi privati, ma anche la crescente fiducia dei cittadini verso un sistema di trasporto urbano più sostenibile e funzionale. In questo contesto, Roma rappresenta un caso emblematico delle difficoltà che l'intero Paese affronta nel rinnovare la propria mobilità urbana.

“Le tramvie migliorano le città e le amministrazioni progettano nuove reti con cui aumentare la qualità della vita dei cittadini – commenta Roberto Scacchi, responsabile mobilità di Legambiente – sarebbe sconosciuto stoppare i fondi per il trasporto rapido di massa come abbiamo visto nell'ultima Legge di Bilancio. Economicità, tempistica realizzativa contenuta ed efficacia, fanno dei tram uno dei migliori mezzi per aumentare la forza del trasporto pubblico e contribuire ad abbattere le emissioni generate dalla mobilità

privata. Nella Capitale, le tranvie su viale Togliatti e Via Tiburtina, come quella prevista tra la Stazione Termini e Tor Vergata vanno realizzate immediatamente e sarebbe assurdo qualsiasi rallentamento o stop progettuale. In maniera ancora più determinante va realizzata la TVA (Termini-Vaticano-Aurelio) con la quale si ridisegnerebbe anche il cuore della capitale e un tram collegherà Via Nazionale, Piazza Venezia e Corso Vittorio fino al Vaticano, scardinando il paradossale numero di resistenze a tutti questi fondamentali cantieri della transizione ecologica. Guardando alle esperienze di città come Firenze e Padova, dopo un'iniziale resistenza, i cittadini non solo accettano ma apprezzano il tram, riconoscendone i benefici in termini di mobilità, qualità dell'aria e rivalutazione degli spazi urbani".