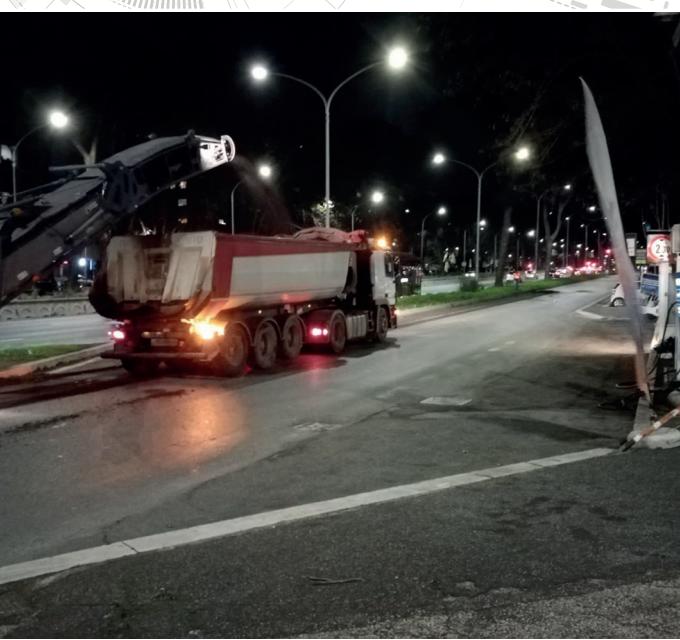


Inquadrando il QR Code qui a destra col tuo cellulare potrai ascoltare notizie, musica e aggiornamenti meteo su RadioRomaMobilità.



Lavori notturni sulle complanari della Colombo nelle due direzioni Interventi su asfalto e segnaletica Operai in strada dalle 22 alle 6

Intervento in profondità sul manto stradale, riqualificazione dell'asfalto e ripristino dei cigli divelti dalle radici che affiorano in superficie. Sulla Colombo è di nuovo tempo di cantieri: stavolta operai e macchinari sono al lavoro sulle complanari: "Con l'intervento del Dilip (il dipartimento capitolino Lavori Pubblici, ndr) portiamo a termine il completo rifacimento di via Cristoforo Colombo - sottolinea l'assessora ai Lavori Pubblici Ornella Segnalini - dopo quello eseguito da Anas sulle corsie centrali".

Il cantiere - intervento per un importo di 9,5 milioni di euro di fondi capitolini - è iniziato il 22 gennaio in contemporanea da Ostia verso Porta Ardeatina e da qui verso piazzale Cristoforo Colombo, per un totale di 34 chilometri e con larghezze che variano da 6 a 10 metri. Come molti altri cantieri, anche questi lavori si svolgono solo di notte dalle 22 alle 6. Durante tutti i cinque mesi programmati per gli interventi, è prevista la chiusura totale notturna della strada interessata, con il traffico

deviato sulle corsie centrali. Quando i lavori si trovano in corrispondenza degli incroci, il traffico è instradato nella viabilità interna. "Le lavorazioni sono particolarmente articolate - spiega ancora Segnalini - per effettuare la manutenzione profonda della pavimentazione e al tempo stesso livellare le radici, tutelando le alberature. Ringrazio il Dipartimento Ambiente con cui stiamo collaborando. Questo lavoro era molto atteso e necessario, lo abbiamo avviato dopo avere effettuato lo studio di salvaguardia del verde e a seguito dei lavori sulle corsie centrali per minimizzare le ripercussioni sulla viabilità, scegliendo sempre la modalità di lavori notturni con cantieri mobili". Proprio nell'ambito degli interventi sulle alberature, in particolare da Acilia verso Ostia, è previsto l'utilizzo del georadar per verificare la quota delle radici e la mappatura delle piante. Il Dipartimento Ambiente si occuperà poi di potature e tagli. Terminato il ripristino dell'asfalto, sarà rinnovata la segnaletica orizzontale e verticale, operazione che consentirà anche un intervento di sfalcio della vegetazione.

RETE TRAM

La Giunta ha varato il progetto per la tranvia Marconi-Laurentino

La Giunta capitolina ha approvato il progetto per la tranvia Marconi-Laurentino, il quinto progetto per cui Roma Capitale parteciperà al bando del ministero dei Trasporti per ottenere i finanziamenti". Lo ha annunciato l'assessore capitolino alla Mobilità, Eugenio Patanè. "La linea tranviaria da realizzare - ha aggiunto

l'assessore - prima parte di un percorso che dovrà poi proseguire fino a Subaugusta passando per l'Appia Antica, è lunga 8,5 km: parte dalla stazione di Trastevere, prosegue per viale Marconi, viale Giustiniano Imperatore, via Accademia degli Agiati raggiungendo poi via di Grottaperfetta e via di Vigna Murata".

IN SUPERFICIE

Da oggi attiva la linea 038 che collegherà Labaro e Saxe Rubra

Da oggi novità sulla rete bus nei quartieri di Labaro e Saxe Rubra. Sarà infatti attivata la nuova linea 038, gestita dall'operatore privato Bis. Obiettivo, migliorare e razionalizzare il servizio di trasporto pubblico per i residenti dei due quadranti. La linea verrà esercita con piccole vetture da 7,5 metri, agili e veloci e garantirà il collegamento tra

Labaro e la stazione Saxe Rubra, nei confini del XV Municipio. La 038 sarà attiva tutti i giorni, feriali e festivi. Dal capolinea di Valbondione le partenze saranno dalle 5,30 a mezzanotte; dalla stazione di Saxe Rubra, dalle 5,50 alle 23,40.

Modifiche da oggi anche per la linea 039: limiterà le corse alla stazione Saxe Rubra.

LE PROTESTE

Via Flavia e piazza Santi Apostoli, oggi sosta off-limits per due sit-in

Prima in via Flavia dalle 9,30 alle 13,30, poi nel pomeriggio a piazza Santi Apostoli. Sono due i sit-in previsti per la giornata di oggi con effetti sulla viabilità.

Nell'area di via Flavia, già da ieri notte è in vigore il divieto di fermata tra via Salaria e via Aureliana. Possibili chiusure e deviazioni per il traffico durante la

mattina. Dalle 14 alle 16, la manifestazione in piazza Santi Apostoli. Entro le 11 dovrà essere completato lo sgombero di eventuali veicoli in sosta all'interno della piazza tra via Quattro Novembre e vicolo del Piombo. L'area del sit-in sarà transennata. Possibili ripercussioni sulla viabilità tra via Cesare Battisti e piazza Venezia.

CANTIERI E CIRCOLAZIONE

I divieti da Tiburtina al II Municipio. Viabilità regolare in via Cavour

Potature, asfalto, rete fognaria. La prima settimana di febbraio si apre all'insegna di piccoli e grandi cantieri con riflessi sulla viabilità. Ma intanto da ieri è tornata alla normalità la circolazione di via Cavour. È stato riaperto al traffico il tratto della strada dall'altezza della basilica di Santa Maria Maggiore in direzione di piazza dei Cinquecento, dopo la conclusione di lavori sui binari del tram. Con il ripristino della normale viabilità anche in via Gioberti e in via Nazionale, sono stati riattivati i varchi Ztl in via Depretis e via Torino con il controllo elettronico per il passaggio, consentito ai soli veicoli autorizzati.

Intanto da oggi al 14 febbraio, in via Tiburtina, per le potature tra il ponte di Portonaccio e piazzale del Verano, dalle 8 alle 17 è chiusa la corsia preferenziale e i bus transitano sulle laterali.

A Torrevecchia, iniziano oggi i lavori di ripristino del manto stradale a largo Millesimo, dove divieti di sosta e chiusure sino al 14 febbraio interesseranno di volta in volta una parte della strada. A piazza Santa Emerenziana, da oggi alla fine di febbraio, cantiere sulla rete fognaria, con divieti di sosta da via Collalto Sabino a via Nemorense. Proseguono invece i lavori sull'impianto sema-

forico in via Appia Nuova, all'altezza di piazza Cesare Cantù. La carreggiata è ridotta tra via di Vigna Fabbri e piazza Cantù dove è vietato il transito sulla corsia laterale di immissione in via delle Cave. Carreggiata ridotta anche in via Botero in base alle fasi di lavorazione.

Cantieri di giorno e di notte. Da oggi a giovedì, tra le 21 e le 5.30 è previsto lo stop alla circolazione nei sottovia di corso d'Italia. Le linee 89, 490 e 495 saranno deviate per via Boncompagni. Sempre stanotte, tra le 22 e le 5, sarà chiusa via Gianturco, vicino a piazzale Flaminio. Le linee 61 e 160 limiteranno le corse a piazzale delle Canestre, mentre i bus di 89, 490, 495, 590 e 628, nMA e n201 saranno deviati.



Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito romamobilita.it



LA QUARTA LINEA METROPOLITANA DI ROMA/1

Metro D, il 2025 sarà l'anno della progettazione tecnico-economica Patané: "Linea con una portata di 20mila passeggeri l'ora per direzione"

L'anno appena cominciato potrebbe essere fondamentale per l'avvio delle attività propedeutiche alla progettazione della quarta linea sotterranea di Roma: la metro D.

"Nel 2025, se tutto va come deve andare, vorremmo iniziare i sondaggi della metro D certamente sulle prime fasi funzionali, ma anche su tutta la linea, perché vorremmo presentare un Progetto di fattibilità tecnica ed economica nel più breve tempo possibile e quanto più unitario e complessivo possibile".

Lo ha detto l'assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patané, intervenendo in Commissione capitolina Mobilità sul progetto e la realizzazione della quarta linea della metropolitana capitolina.

"Svolta una primissima fase nella quale facciamo il grosso del lavoro e scartiamo le cose impossibili da fare, perché insostenibili - ha spiegato - potremmo iniziare a fare, sulle invarianti, dei sondaggi che sono la cosa più importante per poi procedere al Documento di indirizzo alla progettazione e quindi al Progetto di fattibilità tecnica ed

economica".

La metro D avrà un percorso lungo circa 30 chilometri e sarà dotata di 30 stazioni, tra i due capolinea Nomentana Gra e Vigna Murata.

La prima tratta T1 va da Nomentana Gra a Nemorense, la T2 da Nemorense a Vigna Murata.

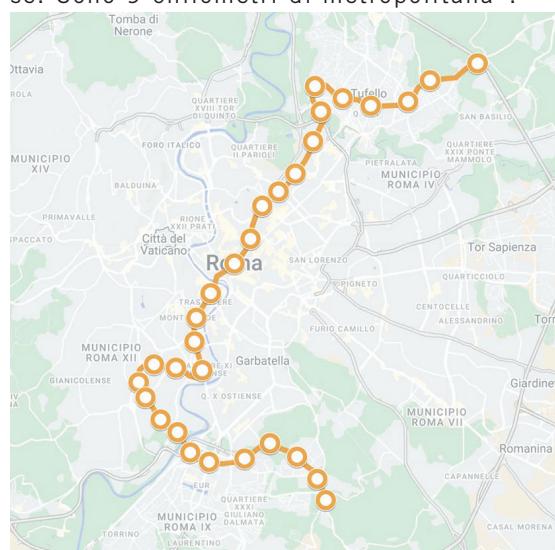
"Il tracciato su cui stiamo ragionando è quello inserito nel Piano urbano della mobilità sostenibile" - ha spiegato Patané -. "Si tratta di una metropolitana con treni lunghi 70 metri e con una capacità fino a 750 passeggeri, con passaggi ogni 90-120 secondi e una portata di 20.000 passeggeri all'ora per direzione".

A oggi Roma Metropolitane, a cui è stato affidato il compito di verificare le condizioni del progetto del 2010, ha dato "mandato di trovare un deposito per i treni a nord e un altro a sud della linea", ha precisato l'assessore.

A oggi è stata svolta una revisione dettagliata sulla prima tratta. "Per noi dovrebbe arrivare a Nemorense - ha precisato l'asses-

sore capitolino ai Trasporti - dove abbiamo lo spazio sotterraneo per consentire ai treni di tornare indietro a Nomentana Gra, dove ci sarebbe il deposito.

La T1 passa per Talenti e alla quinta fermata incrocia la B1 a Jonio mentre a Val d'Ala incrocia l'anello ferroviario e va a Nemorense. Sono 9 chilometri di metropolitana".



LA QUARTA LINEA METROPOLITANA DI ROMA/2

Per raggiungere l'obiettivo l'investimento complessivo sarà di 9 miliardi Un itinerario intermodale connesso ai maggiori nodi di scambio del Tpl

Per quanto riguarda la seconda tratta della linea D, la T2, l'assessore alla Mobilità ha fatto sapere che "ci sono ancora diversi dettagli da definire: si va verso l'eliminazione della fermata San Silvestro al Centro storico, per la presenza di beni archeologici, mentre lo scambio con la metro A inizialmente ipotizzato a Spagna dovrebbe, invece, essere spostato a Barberini. Lo snodo con la metro C resta confermato a Venezia, dal momento che la nuova stazione in costruzione è già predisposta in questo senso. Da lì poi la linea va verso Trastevere e via Ippolito Nievo, per lo scambio con la stazione ferroviaria Trastevere e dopo arriva ad Eur Fermi. Da qui in poi ancora si stanno facendo approfondimenti ma i punti fermi, secondo noi, sono l'incrocio con la metro B a Eur Magliana e quello con le Ferrovie di Stato a Villa Bonelli". Il vecchio progetto del 2010 contemplava un investimento di 3,5 miliardi in project financing con Condotte, a oggi il tracciato ipotizzato ha un costo intorno ai 9 miliardi di euro.

"C'è quindi la necessità di verificare la sostenibilità economica dello stesso tracciato ma ai prezzi attuali

e anche alle dotazioni tecniche attuali - ha proseguito Patané - perché in 14 anni sono uscite una serie di normative che hanno modificato di gran lunga le dotazioni tecniche di sicurezza delle metropolitane e dei treni, che hanno cambiato molto non soltanto le necessità tecniche ma anche i costi".

"Uno dei nostri obblighi era quello di verificare se quel tracciato del 2010, a 14 anni di distanza, con le modifiche che la città nel frattempo ha subito, rispondesse ancora all'interesse pubblico. Per questa ragione abbiamo chiesto a Roma Metropolitane di verificare attraverso un DOCFAP (cioè un documento delle alternative progettuali) tutte queste condizioni. Roma Metropolitane sta facendo esattamente questo e lo stiamo facendo insieme al sindaco e all'assessorato all'Urbanistica. Ma è un lavoro assolutamente preliminare, per cui non c'è nulla da presentare" - ha concluso Patané.

Presente all'incontro anche il direttore tecnico di Roma Metropolitane, Andrea Sciotti. "L'interconnessione con la linea A Spagna - ha detto nel corso della commissione - è un punto cruciale sulla quale



stiamo facendo delle valutazioni più approfondate da un punto di vista tecnico. Inoltre non è trascurabile, alla luce dell'esperienza maturata sulla linea C, la verifica dell'interesse archeologico. C'è una fase di progettazione e poi costruttiva delle stazioni vincolata all'archeologia. Abbiamo da fare tutto lo scavo archeologico all'interno delle stazioni - ha spiegato l'ingegnere - quindi all'interno dei pozzi dobbiamo avere lo spazio per poter fare quel tipo di scavo. Questo comporta delle scelte su soluzioni progettuali e costruttive ben definite, che abbiamo deciso e attuato sulla linea C e che ora dobbiamo importare come esperienza pregressa sulla nuova linea D".