

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



Ztl Fascia Verde, dalla Giunta via libera al progetto di fattibilità tecnico-economica per installare altri 71 varchi a presidio dell'area

Dopo l'installazione avvenuta nei mesi scorsi di 51 varchi, l'Amministrazione capitolina conclude l'intervento per la Ztl Fascia Verde con l'apposizione di ulteriori 71 apparati che consentiranno di monitorare gli effetti delle misure del Piano della qualità dell'aria che manterrà gli attuali divieti per i veicoli fino a Euro 2 benzina e Euro 3 diesel lungo il perimetro della medesima Zona a traffico limitato, senza introdurre meccanismi di sanzionamento automatico. Così ha spiegato il Campidoglio nei giorni scorsi con una nota. La Giunta ha dato il via libera al progetto con l'ok per completare l'installazione dei varchi elettronici a presidio della Ztl. In dettaglio, la nota spiega che "la Giunta capitolina ha approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico per la realizzazione delle opere necessarie a completare l'installazione dei varchi di accesso lungo

il perimetro della cosiddetta Ztl Fascia Verde nei Municipi III, IV, V, VII, VIII, IX, XI, XII, XIII e XV".

Dal 1 novembre 2024, dal lunedì al sabato (h24), con esclusione dei giorni festivi infrasettimanali, non possono accedere, circolare e sostare nella Fascia Verde (Delibera 371/2022 e Ordinanza 122/2024) gli autoveicoli (inclusi i veicoli dei residenti) benzina, Gpl e metano pre-Euro 1, Euro 1 e Euro 2; gli autoveicoli diesel, Dual fuel e Mixed fuel pre-Euro 1, Euro 1, Euro 2 e Euro 3. Per quanto riguarda ciclomotori, microcar e motoveicoli, il divieto interessa benzina e diesel Euro 1 e precedenti, mentre è in vigore una deroga per i diesel Euro 2. Proprio nell'ambito delle deroghe, tra le principali sono elencate le auto dotate di contrassegno per i disabili, i mezzi del trasporto pubblico e quelli adibiti a servizio di polizia e sicurezza, emergenza anche sociale, compreso il soccorso stradale e le ambulanze.

CANTIERI NOTTURNI/1

Nuova Circonvallazione Interna, lavori di manutenzione dalle 22

E' in programma da questa notte e sino al primo novembre un ciclo di interventi per la manutenzione della Tangenziale nella galleria della Nuova Circonvallazione Interna, in direzione Nomentana/Salaria. I lavori si svolgeranno di notte tra le 22 e le 6, con una pausa nel fine settimana in arrivo, il 25 e il

26 ottobre. Sul versante delle modifiche per la viabilità, nelle ore di cantiere sarà obbligatoria l'uscita sullo svincolo per via Tiburtina. Dall'A24 in direzione Tangenziale il traffico dovrà proseguire verso largo Passamonti/San Giovanni mentre sarà vietata la svolta sulla carreggiata verso Nomentana/Salaria.

CANTIERI NOTTURNI/2

Ponte dell'Industria, la circolazione è limitata per due giorni

Lavori notturni anche per la manutenzione straordinaria del Ponte dell'Industria. Il cantiere è il programma domani e mercoledì: il Ponte sarà chiuso al traffico, nelle due direzioni di marcia, dalle 22 alle 6. Divieto di transito anche in via del Porto Fluviale, tra via delle Conce e via della Riva Ostiense, ad eccezione dei residenti e dei veicoli

diretti alle aree interne ai fabbricati. Saranno deviate le linee 96 e 780. I bus transiteranno in via della Cave Ardeatine e via degli Stradivari e non effettueranno in questo modo quattro fermate in via Ostiense (10279-10280-70810-70811), due in via del Porto Fluviale (10281-10282) e due in via Pacinotti (10283-83496).

ROMA-VIKTORIA PLZEN

Calcio europeo all'Olimpico, giovedì tornano i divieti di sosta

Nuovo appuntamento nella Capitale con le competizioni internazionali di calcio. Giovedì allo stadio Olimpico si gioca Roma-Viktoria Plzen, valido per la Uefa Europa League. Già da mercoledì, soprattutto in Centro, sono previsti transennamenti in alcune piazze monumentali e attorno alle fontane. Per l'area del Foro Italico, al momento è previsto

il piano viabilità con divieti di sosta ad ampio raggio nelle strade attorno all'Olimpico (lo stadio si può comunque raggiungere con 19 linee del trasporto pubblico) e con alcuni spazi di sosta per i veicoli riservati alle due tifoserie. Provvedimenti che potranno essere aggiornati con il passare dei giorni in base alle valutazioni sulla sicurezza.

TRA EVENTI E PROTESTE

Cyber nella "Nuvola" e manifestazioni in Centro, le misure di viabilità

Dagli esponenti dell'industria ai tecnici, dai rappresentanti istituzionali ai "guru" del settore. Il mondo della sicurezza cyber si riunisce **domani e mercoledì a Roma, nella Nuvola dell'Eur che ospiterà il "CyberTech Europe 2025"**. Oltre a un'area di sicurezza, delimitata da viale America, viale Beethoven, via Liszt, piazzale Marconi, viale della Civiltà Romana e viale dell'Arte, sono previste limitazioni della sosta, parziali o totali, in una decina di strade, alle quali si aggiunge la corsia laterale della Colombo da viale America a piazza Marconi e l'area parcheggio di Eur Palasport. Limitazioni che potranno essere ampliate (senza escludere chiusure al traffico), come nel caso della **manifestazione che si terrà domani sera dalle 18 alle 21 nei pressi della stazione metro Eur Palasport**. In questo caso, saranno rimossi i veicoli in divieto di sosta su viale America, tra la fermata Eur Palasport della metropolitana e via Cristoforo Colombo; in viale Africa; sulla Colombo tra viale America e viale Africa; in via Laurentina tra viale Africa e via di Vigna Murata.



Mondo cyber a parte, **domani pomeriggio in piazza Santi Apostoli si manifesta dalle 17,30 alle 20** per la libertà di informazione. Dalle 14 scatteranno i divieti di sosta sulla piazza. Prevista la partecipazione di 2000 persone. Possibili rallentamenti in via Cesare Battisti all'arrivo dei partecipanti e al momento del deflusso.

Intanto **oggi, dalle 15 alle 19, sit-in** promosso dai sindacati dell'industria davanti al ministero delle Imprese in via Molise. Entro le 12, sgombero dei veicoli e divieti di sosta in via Molise e in via di San Basilio, tra via del Basilico e piazza Barberini.



PROSPETTIVA FUTURO

Navigare sul Tevere, in un nuovo studio tecnico l'aspetto inconsueto della mobilità sostenibile

Un appuntamento per ripensare al ruolo del fiume Tevere a Roma, tra ricerca tecnica, focus sul quartiere Ostiense e dialogo con le istituzioni. Nella sala Conferenze DICITA dell'Università Roma Tre, si è tenuto un convegno promosso dallo stesso Ateneo e da Road (Rome Advanced District, ndr) dal titolo: **"Tiber Road, la navigabilità tiberina e la sua sostenibilità"**. Il Tevere, un tempo fulcro della vita economica e sociale della Capitale, oggi conosce una navigazione limitata. Il seminario è stata l'occasione per presentare un nuovo studio tecnico che ne analizza lo stato attuale e le prospettive future, con l'obiettivo di restituire al fiume un ruolo da protagonista nella città, in chiave di mobilità urbana sostenibile. Particolare attenzione è stata dedicata al quartiere Ostiense, contesto in cui il rapporto tra città e fiume assume un valore strategico. L'incontro ha avuto spunti di riflessione e soluzioni concrete per restituire al Tevere una funzione centrale nella vita della Capitale. La giornata si è aperta con i saluti

istituzionali del Presidente di ROAD Claudio Granata, del Rettore dell'Università Roma Tre Massimiliano Fiorucci, del Direttore del Dipartimento DICITA Stefano Carrese e del Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma Maurizio Cerri. Parte dello studio di fattibilità è stato presentato dal professor Ernesto Cipriani e dal coordinatore professor Corrado Mancini. Il seminario si è concluso con una tavola rotonda, alla quale hanno partecipato le principali autorità competenti chiamate a confrontarsi su prospettive, sfide e opportunità legate al futuro della navigabilità tiberina. **Per il Comune di Roma è intervenuto l'assessore alla Mobilità Eugenio Patanè** che ha dichiarato: "Lo studio di fattibilità presentato non rientra nel PUMS ma siamo disponibili ad inserirlo all'interno della città intermodale aumentando la quantità di vettori a disposizione delle cittadini e questo vale **anche per la logistica**. Bisognerebbe capire inoltre la quantità di domanda e la tipologia di offerta per poter esse-

re competitivi e appetibili e **bisogna lavorare quindi su due direttrici, la velocità del servizio e l'accessibilità dei costi** sia per le merci che per le persone (traffico crocieristica). Per far sì che tutto ciò venga implementato è necessario un approccio laico". Tra gli altri hanno partecipato Marco Casini Segretario Generale Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Patrizia Scarchilli Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Emilio Casale Comandante Capitaneria di porto Roma Fiumicino e per la Regione l'Assessore alla Mobilità Fabrizio Ghera.



A COLLOQUIO CON IL COORDINATORE DI TIBER ROAD

Mancini: "Può contribuire a ridurre le emissioni inquinanti"

Ma quali sono i benefici di un Tevere navigabile? Ne parliamo con **Corrado Paolo Mancini**, docente del Dipartimento di Ingegneria Civile, Informatica e delle Tecnologie Aeronautiche dell'Università Roma Tre e coordinatore dello studio Tiber Road. **"Nella parte in cui il fiume attraversa la città - spiega il professor Mancini - il beneficio è ricostituire e rafforzare il rapporto tra il fiume e la cittadinanza, trasformando l'ambiente fluviale in un luogo vivo e fruibile. Con imbarcazioni ecologiche e non impattanti è possi-**



bile favorire la fruizione degli elementi storico-archeologici cittadini, sviluppando le potenzialità ludico-ricreative, sportive e turistiche del fiume, in un'ottica sostenibile e inclusiva. Nella parte tra la città e il mare, un fiume navigabile significa favorire la scoperta di un ambiente unico e selvaggio, valo-

rizzandolo e preservandolo dal degrado, sia tramite collegamenti rapidi a basso impatto ambientale, che nei giorni infrasettimanali attiverebbero lo sviluppo di un servizio di mobilità pendolare integrato con le reti esistenti, contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla decongestione del traffico, sia tramite collegamenti lenti, rivolti all'utenza turistica nei fine settimana e festivi, per la fruizione di un parco acquatico naturale, interconnesso con le principali direttrici ciclabili e con i poli archeologici limitrofi, generando nuove opportunità di sviluppo locale e recuperando aree marginalizzate o in stato di degrado. Infine nella parte dove il Tevere si dirama nelle sue due foci, il beneficio è favorire la vocazione marinaresca del fiume, contribuendo allo sviluppo di attività rivierasche e alla creazione di nuovi poli attrattivi lungo le sponde". **Il Tevere come arteria di mobilità. Quale novità propone il vostro studio? E secondo lei perché gli esperimenti del passato non si sono consolidati?**

"I progetti del passato prevedevano grandi impatti ambientali e non hanno tenuto in conto la complessità amministrativa della navigazione fluviale, così come le problematiche da risolvere prima di arrivare alla redazione del "Regolamento della navigabilità del Tevere", strumento fondamentale senza il quale non è possibile nessuna seria e duratura attività di navigazione. Il nostro studio affronta tali problematiche evidenziando le attuali criticità e gli

auspicabili comportamenti partecipativi e collaborativi delle Amministrazioni competenti. Lo studio affronta e risolve gli aspetti tecnici prodromici alla stesura del Regolamento, propone modalità di navigazione fluviale moderne ed ecocompatibili, illustrando la sostenibilità e la sicurezza della navigabilità tiberina".

Riportare la navigazione sul Tevere in modo sistematico può essere un rischio per l'habitat naturale del fiume?

"Il mondo della navigazione fluviale e lacuale negli ultimi anni ha subito una rivoluzione tecnologica-ambientale inimmaginabile. Oggi si naviga con imbarcazioni dotate di motori entrobordo ibrido-elettrici a biocombustibile, con emissioni inquinanti bassissime e nessun impatto sugli ecosistemi acquatici. Nei catamarani moderni per la navigazione fluviale, i motori non hanno eliche, ma sono collegati ad una propulsione a idrogetto incorporata nel profilo della carena dei due semiscafi, senza pericolo di ferire la fauna acquatica. Inoltre il profilo dei due semiscafi è tale che le imbarcazioni scivolano sull'acqua, senza quasi generare moto ondoso. Le poche onde generate sono alte pochi centimetri e non hanno alcun impatto sulla flora e la fauna rivierasca. Sembra difficile da crederci, ma la propulsione ad idrogetto, che consiste nella spinta generata da acqua ad alta pressione espulsa dagli ugelli posti dietro l'imbarcazione, comporta la creazione di turbolenza fatta di acqua e aria, che paradossalmente favorisce la riossigenazione del fiume e la preservazione degli ecosistemi acquatici".