

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



Trasporto in modalità "tutto treno" per i nuovi convogli Hitachi destinati alla linea B della metropolitana. Una scelta innovativa ed ecologica

Mercitalia Rail, società del Polo Logistica del Gruppo Fs, ha avviato i collegamenti per il trasporto in modalità "tutto treno" dei nuovi mezzi destinati alla metro di Roma.

I treni sono prodotti da Hitachi Rail nello stabilimento di Reggio Calabria e verranno utilizzati da Atac per la linea B (il primo convoglio è arrivato proprio pochi giorni fa).

I mezzi dal capoluogo calabro raggiungono direttamente su ferro il deposito Atac di Magliana Nord grazie all'utilizzo dell'infrastruttura nazionale di Rfi fino a Roma Ostiense, da dove si immette sulla linea Roma-Lido gestita da Astral. Una modalità che permette di evitare l'utilizzo dei camion per il trasporto di ultimo miglio, eliminando la circolazione di 138 mezzi pesanti per le strade della Capitale e permettendo di non dover scomporre e ricomporre la metropolitana.

"Siamo orgogliosi di rinnovare la collaborazione con un player così importante come Hitachi Rail per il trasporto delle sue Metropolitane nelle principali città italiane" ha dichiarato Sabrina De Filippis, Ad di Mercitalia Logistics.

"Grazie alla grande sinergia con tutti gli attori coinvolti, siamo riusciti a mettere in campo una modalità di trasporto door-to-door interamente su ferro che abbatte le emissioni ed evita la circolazione dei tir nei tratti urbani della capitale. Una gestione efficiente, innovativa e sostenibile per ridurre l'impatto ambientale e sociale sui romani e sui tanti turisti che visiteranno la Capitale in questo anno giubilare". La commessa prevede oltre 20 viaggi dal capoluogo calabrese per trasferire altrettanti treni, con un risparmio di CO2 di 215 tonnellate rispetto al trasporto su camion.

Ogni convoglio trasportato è composto da 6 casse e due carri scudo, ha una lunghezza di circa 134 metri e un peso di circa 210 tonnellate.

NEL QUADRANTE NORD

Cantiere notturno in viale Parioli, divieti di sosta e limite a 30Km/h

Cominceranno oggi i lavori di ripristino del manto stradale in viale Parioli. Il cantiere sarà attivo di notte, nella fascia oraria 21 - 6. Per quanto riguarda la viabilità, sulla strada sarà istituito il divieto di sosta H24 e zona rimozione sul lato civici dispari della carreggiata, nel tratto compreso tra il fronte via Nino Oxilia e piazza Ungheria. Nello stesso tratto, prevista

anche l'istituzione del limite massimo a 30 km/h nei due sensi di marcia e divieto di sorpasso. I lavori sono in agenda sino a giovedì. Restando in tema di cantieri notturni, proseguono gli interventi in via Cilicia per la manutenzione straordinaria dei marciapiedi che (tra le 22 e le 5,30) stanno comportando il restringimento della carreggiata.

OGGI E DOMANI

Galleria Pasa, dalle 22 itinerari alternativi per 9 collegamenti

Due notti di lavori e chiusure notturne per la Galleria Pasa. Oggi e domani, dalle 22 alle 5, la galleria resterà interdetta al traffico in entrambi i sensi di marcia. Previste deviazioni per la viabilità e per il trasporto pubblico.

A cambiare itinerario saranno le linee di bus 46, 62, 64, 98, 881, 916 e le notturne n46, n98 e n904. Prevista anche la temporanea

disattivazione di sette fermate (le numeri 77310, 70161, 73166, 73169, 70100, 79325 e 72442).

All'Eur, invece, resta chiusa al traffico via dei Primati sportivi nel tratto compreso tra viale dell'Oceano Pacifico e il parcheggio dell'ex velodromo. Sono deviate le linee 708, nME e n705. Aggiornamenti su romamobilita.it.

L'APPUNTAMENTO

Tram, storie di successo in Italia e a Roma. Il punto in un convegno

"Le tramvie fanno bene alle città". Questo il titolo del convegno nazionale in programma domani pomeriggio presso Esperienza Europa (sala David Sassoli) in piazza Venezia 6.

L'evento, organizzato da Legambiente, sarà l'occasione per fare il punto sulle buone pratiche per la mobilità sostenibile e il ridisegno dello spazio urbano. Gli assessori alla Mobi-

lità di Roma, Bologna, Firenze, Milano, Padova e Perugia interverranno nel corso della prima sessione intitolata "Tram e città, storie di successo in Italia"; mentre nel corso della seconda l'attenzione si concentrerà su Roma e in particolare su "Come la tramvia cambia la domanda di mobilità. La Capitale e i nuovi tram". L'appuntamento è per le 15,30.

ORIZZONTI FUTURI

Dal 5G anche informazioni in tempo reale sulla mobilità cittadina

La connessione 5G pochi giorni fa è stata inaugurata in alcune stazioni della metro capitolina. E di connessione 5G si è parlato a Roma nel convegno "Telecommunications of the future". Un'iniziativa che ha messo a confronto i principali attori del settore. E che ha avuto anche una sessione dedicata alla Mobilità cittadina. "Il 5G - ha sottolineato il sindaco Gualtieri - è parte di una visione di laboratorio della città, che diventa un campo di sperimentazione anche al di là di quello che possiamo concepire. Abbiamo ad esempio l'intelligenza artificiale Julia, che fa già cose straordinarie e stiamo immaginando un'interfaccia per i servizi". La connessione ultra potente, quindi, aprirà nuovi orizzonti. Che renderanno più agevole la vita dei cittadini e anche più sicura e sostenibile la circolazione dei veicoli. Lo ha spiegato il direttore generale di Roma Servizi per la Mobilità, Luca Avarello. "Semafori, pannelli a messaggio variabile, telecamere. Apparecchi che in passato

non era possibile fare interagire ora potranno essere messi a fattor comune".

"Il 5G - ha spiegato - svolgerà un ruolo chiave nell'espansione delle funzionalità esistenti a beneficio delle informazioni che arriveranno alla cittadinanza per agevolare la fluidificazione del traffico. Il 5G permetterà poi di connettere velocemente i vari apparati senza bisogno di lavorazioni fisiche, lunghe e complesse anche dal punto di vista burocratico".





ASSEMBLEA ANNUALE IMPACTS

Trasporto pubblico, logistica e veicoli sharing L'hub multimodale nel futuro delle città europee

Un luogo di raccordo e di scambio tra le diverse modalità di trasporto. Con in più la possibilità di intercettare le esigenze della logistica. Gli hub (in italiano potremmo dire un polo o uno snodo) multimodali sono ormai nei progetti e in diversi casi anche nella realtà della vita quotidiana di molte città in Europa. Elemento testimoniato nel corso della conferenza annuale di Impacts, la rete di città europee unite in nome della mobilità sostenibile per spazi urbani più vivibili, che si è svolta a Roma dal 9 all'11 aprile e ha visto il confronto tra i responsabili dei dipartimenti trasporti di diverse città. Ognuna ha trovato o sta sperimentando la sua formula.

Ad esempio ad **Amsterdam**, ha spiegato Willem van Heijningen nella seconda giornata di incontri che si è svolta nelle sale della Casa delle Tecnologie Emergenti alla stazione Tiburtina, tra il 2020 e il 2022 è stato fatto un test con alcuni hub di quartiere, tutti all'insegna della mobilità elettrica, mentre la strategia attuale prevede la messa in opera di due tipologie: mini-hub in singole strade residenziali con pochi veicoli in condivisione per ogni categoria (auto, bici e cargo) oppure veri e propri hub di quartiere all'interno di edifici realizzati a questo scopo e dotati di un mix di funzioni. Large, medium e small sono le "taglie" degli snodi per la logistica già realizzati a **Berlino**, città policentrica e ad alta densità, ha sottolineato Katharina Kroeger, dove solo nel 2024 sono arrivate 2 milioni di tonnellate di merci attraverso il trasporto su gomma, su ferro e fluviale. A Berlino sono diffusi micro-depositi che hanno una stretta relazione con i trasporti del cargo-bike. Micro-hub per le biciclette, invece, a **Barcellona** dove, ha assicurato Adrià Gomila, sono in previsione di forte sviluppo i Bicipark, strutture attrezzate per la sosta e la manutenzione fai-



da-te delle biciclette, allestiti all'interno dei classici parcheggi sotterranei per le auto. Trasporto pubblico, pedonalità e ciclabilità sono i caposaldi nel progetto di **Zurigo** che guarda al 2040, ha spiegato Simone Rangosch, per portare a termine la strategia della logistica urbana e del trasporto merci attraverso tre grandi hub cittadini e diversi micro-hub per fornitori di logistica urbana, anche qui attraverso le cargo-bike. Ma proprio su questo tema, secondo la rappresentante di Zurigo sono necessari più progetti-pilota per affinare poi la realizzazione dei servizi. In una logica di rete e collaborazione con interlocutori istituzionali ed enti di settore, **Vienna** sta sviluppando il suo piano della logistica, ha spiegato Gregor Stratil-Sauer, con una realtà di micro-hub già testata

e in sviluppo, realizzata con locker, contenitori multifunzionali dotati di box di diverse dimensioni. A **Roma**, una delle esperienze di rilievo è

il progetto di un hub sviluppato da Roma Servizi per la Mobilità nell'area attorno alla sta-

zione metro di Basilica San Paolo. Luogo individuato, come ha spiegato Marco Surace, per la prossimità di una metro e di una ferrovia, per la presenza di bike box dove lasciare la bicicletta, di un tratto di ciclabile accanto alla basilica, un servizio di monopattini e bici sharing a poca distanza, oltre ai "locker" in stazione per la consegna e il ritiro di pacchi. E nei pressi della fermata è stato reso disponibile anche un servizio di cargo-bike per attività commerciali o per i privati. Prossimi passi? "Replicare il servizio di cargo bike nel centro storico e in altri quartieri, insieme con una promozione della ciclo-logistica".



LA SCELTA DEI DELEGATI

Passaggio di testimone da Roma a Leopoli

Nell'ultima giornata di incontri, l'assemblea generale di Impacts ha nominato il suo nuovo presidente: per l'anno 2025/2026, l'incarico è stato assegnato a **Oleh Zabarylo**, assessore alla Mobilità della città ucraina di Lviv. "Auguri di buon lavoro al collega di Leopoli - ha dichiarato **Eugenio Patané**, presidente uscente di Impacts - sono certo che svolgerà il compito nel migliore dei modi. **La scelta di Leopoli è densa di significato**: proprio in Ucraina, in un paese martoriato dalla guerra, si svolgerà infatti a fine mandato, il prossimo anno, l'Assemblea Generale di Impacts, che avrà un valore storico e simbolico straordinariamente importante. Ringrazio tutti i colleghi delle altre città per il lavoro svolto insieme durante questo anno di mandato".

"La guerra ci ha fermato, soprattutto nei primi tempi - ha detto a T&M **Oleh Zabarylo** - poi ci ha bloccato la mancanza di risorse economiche per nuovi progetti. Ma non abbiamo intenzione di interrompere la nostra capacità di progettare il futuro". La situazione dei trasporti ora? "A Lviv, dopo l'inizio della guerra, è aumen-

tato l'acquisto di auto. Non veicoli nuovi ma di seconda mano. Questo perché l'auto è percepita

come il mezzo più immediato se si ha urgenza di scappare". E il trasporto pubblico? "Non abbiamo linee metro, ma tram e filobus. La maggior parte delle infrastrutture risale all'epoca sovietica. Negli anni 90, il trasporto era nelle mani dei privati e la situazione non era ideale, poi dagli anni 2000 è tornato a una gestione pubblica". Oltre a progetti già sviluppati, **nel futuro della mobilità di Leopoli** è previsto lo sviluppo di un park-and-ride per circa 600 veicoli e il progetto pilota per un hub della mobilità elettrica allestito in uno spazio pubblico.

