

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



I DATI

Tap&Go, numeri da record per il servizio di pagamento a bordo

Cresce l'utilizzo del Tap&Go, il sistema che permette di pagare i titoli di viaggio direttamente sul bus. **I tap giornalieri sono passati da 24.500 nel 2022 a 115.000 nel 2025**, con picchi di oltre 175.000; i viaggiatori unici sono passati dai 3 milioni dell'ottobre 2023 ai 13 milioni dell'ottobre 2025. Il titolo più acquistato tramite Tap&Go è il Bit ordinario

da 100 minuti, rappresentando in media il 46% delle vendite di biglietti singoli. I dati sono stati diffusi dall'assessore alla Mobilità Eugenio Patanè, secondo il quale il sistema tra l'altro consente di "recuperare efficienza e una parte di evasione tariffaria causata dalla scarsa capillarizzazione dei punti vendita dei biglietti cartacei".

DALLE 18,45

Europa League, stasera all'Olimpico si gioca Roma - Midtjylland

Questa sera, dalle 18,45, allo stadio Olimpico, è in programma la sfida Roma-Midtjylland, quinto turno della fase a gironi di Europa League. Come di consueto già diverse ore prima delle partite entrerà in vigore il piano viabilità che prevede l'istituzione di **divieti di sosta** temporanei e ad ampio raggio nell'area del Foro Italico. Lo stadio è raggiu-

gibile anche in modo sostenibile attraverso **19 linee di bus in arrivo dai diversi quadranti della città:** 2, 23, 31, 32, 53, 69, 70, 89, 168, 200, 201, 226, 280, 301, 446, 628, 910, 911 e 982.

Orari e percorsi in dettaglio sono sul 'cerca linea' di Roma Servizi per la Mobilità, nel sito romamobilita.it

RALLENTAMENTI

Oggi in agenda due sit-in: a piazza Santi Apostoli e via Molise

Due le proteste in programma oggi in Centro con possibili ripercussioni per la viabilità e il trasporto pubblico. **Alle 10,30** a piazza Santi Apostoli andrà in scena il sit-in organizzata dalla Federazione Nazionale della Stampa per il rinnovo del contratto dei giornalisti. All'iniziativa è prevista la partici-

zione di circa 150 persone. Il secondo sit-in si svolgerà invece, **a partire dalle 13,30**, in via Molise, davanti alla sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Sono attese circa cento persone. Divieti di sosta e possibili chiusure sulla stessa via Molise e sulla vicina via di San Basilio.

PREVISTO UN SERVIZIO SOSTITUTIVO

Metro C, tre giorni di parziali interruzioni per lavori di rinnovo

Da domani a domenica sulla metro C sono in programma modifiche di servizio, con un parziale stop, per interventi di rinnovo della linea.

Con il parziale stop dei treni, il collegamento sarà comunque garantito da navette-bus sostitutive.

In particolare, domani sera, la circolazione sarà sospesa tra le stazioni di Parco di Centocelle e Pantano (*sempre qualora la linea non chiudesse del tutto per lo sciopero in programma, di cui vi raccontiamo nell'articolo a sinistra*). Alle 21,30, ultime corse sull'intera tratta. Poi, il servizio dei treni proseguirà tra San Giovanni e Parco di Centocelle, mentre tra Parco di Centocelle e Pantano il collegamento sarà sostituito con la linea bus MC8.

Sabato sulla stessa tratta Parco di Centocelle-Pantano la circolazione sarà sospesa per l'intera giornata. Nella tratta interrotta sarà di nuovo in strada la MC8.



Domenica infine, la circolazione sarà sospesa per l'intera giornata tra le stazioni di Giardinetti e Pantano e il servizio nel tratto interrotto sarà affidato alla linea bus sostitutiva MC9. Su romamobilita.it (e anche sul sito di Atac, atac.roma.it) sono indicate in dettaglio le fermate previste per il servizio sostitutivo di bus. Sempre sul sito, gli orari che seguiranno i treni e le navette (orari che comunque saranno gli stessi abituali della metro).

Domani sciopero generale nazionale Trasporti pubblici a rischio per 24 ore Per bus e metropolitane possibili stop dalle 8,30 alle 17 e dalle 20 in poi

Domani trasporto pubblico a rischio anche a Roma e nel Lazio per lo sciopero nazionale generale di 24 ore indetto dai sindacati Usb, Cub, Sgb e Cobas.

Nella Capitale l'agitazione interesserà la rete Atac e i bus periferici gestiti dagli operatori privati. **La protesta sarà in due fasi, e due saranno anche le fasce di garanzia.**

Per bus, filobus, metropolitane, e per la ferro-tramvia Termini-Centocelle **stop o riduzione di corse saranno possibili dalle 8,30 alle 17 e poi dalle 20 e sino a fine servizio.**

Le partenze saranno invece garantite dall'inizio del servizio diurno e fino alle 8,29 e poi dalle 17,01 alle 19,59.

L'agitazione di domani coinvolgerà, con le stesse modalità orarie, **anche i collegamenti bus e ferroviari di Cotral (ferrovie Metromare e Roma-Nord).** I primi possibili disagi sulla rete di trasporto cittadina si potranno verificare già questa notte sulle linee di bus contrassegnate

dalla lettera "N" (che invece viaggeranno regolarmente domani notte).

Disagi saranno poi possibili sulle linee di **Trenitalia**, comprese quelle regionali. **In questo caso però la protesta sarà** dalle 21 di questa sera alla stessa ora di domani. Sui regionali, nella giornata di domani saranno comunque garantiti i servizi essenziali dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21.

Domani nelle stazioni Atac, qualora restassero aperte anche durante lo sciopero, non sarà comunque garantito il servizio di scale mobili, ascensori, biglietterie e bike box. Sempre nella giornata di domani, **non saranno assicurate** le attività al pubblico di **Roma Servizi per la Mobilità**, comprese quelle dello sportello permessi di via Silvio D'Amico, a San Paolo, e del contact center info mobilità 06/57003. E per la contemporanea protesta proclamata dalla Federazione Nazionale della Stampa, potrebbero fermarsi anche i giornalisti della redazione sempre di Rsm. Dettagli sul sito romamobilita.it.



INCIDENTALITÀ STRADALE

Dalla valutazione dei rischi alla personalità Il ruolo dei processi mentali nella guida sicura

L'ambiente stradale. I diversi utenti e i fattori che entrano in gioco nello spazio condiviso. La relazione tra la sicurezza stradale e i processi mentali. Ne parliamo con **Federica Biassoni**, docente di Psicologia Generale all'Università Cattolica di Milano. Psicologa e psicoterapeuta, responsabile dell'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico dell'Ateneo stesso.

Quali sono i fattori psicologici che determinano i rischi maggiori alla guida?

La guida rappresenta un compito assai complesso, nel quale entrano in gioco molti e raffinati processi mentali: dalla percezione all'attenzione nelle sue diverse forme (sostenuta, focalizzata), alla percezione e valutazione del rischio, alla presa di decisione e all'intervallo di reazione. Ciascuno di questi processi ha un ruolo fondamentale per una guida sicura, di conseguenza l'alterazione o il cattivo funzionamento di uno di essi può condurre a condotte pericolose e potenzialmente a incidenti. I fattori che possono entrare in gioco nell'alterare i nostri processi sono diversi: distrazione, stanchezza e sonnolenza, abuso di sostanze, ma anche fattori di personalità o incompetenza e inesperienza.

I giovani sembrano i più attratti da una guida veloce e con una minore percezione del rischio. È così? È davvero una componente solo dei giovani?

Non direi. E non generalizzerei: la tendenza al rischio può essere un po' più frequente nei giovani, ma non necessariamente chi è più giovane ha minor percezione del rischio ed è portato a condotte rischiose. Piuttosto, la letteratura in psicologia del traffico è unanime nell'evidenziare come i giovani guidatori siano soggetti maggiormente a rischio a causa della mancanza di esperienza, che li porta ad avere rappresentazioni più vaghe dell'ambiente stradale, del comportamento degli altri utenti della strada e quindi dei possibili pericoli nelle diverse situazioni. Inoltre, sempre a causa della limitata esperienza, sono anche meno dotati di modelli di risposta, automatici o consapevoli, di fronte agli imprevisti. Possiamo quindi parlare di minor percezione di rischio in questo senso, non necessariamente come connessa ad una maggior attrazione per il rischio, che esiste in alcuni giovani ma sicuramente non in tutti. Per questa ragione ha senso formare i giovani come utenti della strada, e non solo come guidatori, a riconoscere le situazioni di potenziale rischio.

Quali fattori entrano in gioco nell'attrazione per le corse clandestine?

La ricerca psicologica mostra che si tratta di un comportamento con più cause. Entrano in gioco infatti fattori individuali, come la tendenza a ricercare sensazioni forti, ma anche il bisogno di sentirsi competenti e una scarsa o nulla capacità di valutare i rischi e regolare il proprio comportamento; fattori sociali, come l'influenza del gruppo e - quando parliamo di giovani - la ricerca di una propria identità; anche la sopracitata povertà di modelli mentali adeguati dell'ambiente stradale può entrare in gioco. Infine, anche una certa narrazione culturale e dei media, con una narrazione estetizzata della guida rischiosa e una valenza positiva della trasgressione, hanno un peso nel determinare questo tipo di comportamenti.

I programmi educativi e di formazione in Italia e in Europa su questo fronte sono efficaci?

Difficile dirlo, senza dati certi e aggiornati a riguardo. In Italia sono numerosi i progetti e gli interventi per la sicurezza stradale, ma purtroppo raramente coordinati all'interno di una progettazione più sistemica, e inoltre altrettanto raramente ne viene misurata l'efficacia.

La strada è un luogo condiviso da più soggetti. Anche quelli considerati fragili, come i pedoni, di tutte le età, e i ciclisti. Dal punto di vista della percezione del rischio, quali sono gli elementi che non consentono di percepire la fragilità dell'altro?

Non si tratta solo di percezione del rischio, ma dei molti processi mentali che entrano in gioco: fattori percettivi, come la difficoltà di assumere un punto di vista diverso dal proprio, la difficoltà



di calcolare velocità e traiettorie, il fatto che ciclisti e pedoni abbiano dimensioni ridotte; fattori cognitivi, come il *bias dell'attenzione* (si considerano solo alcuni aspetti della realtà, ndr), o i fattori che distorcono la percezione del rischio, come il *bias dell'ottimismo* (sovrastimare gli esiti favorevoli di una situazione, ndr) e l'illusione di controllo, o il fatto che viaggiare all'interno di un veicolo crea una distanza psicologica che complica l'empatia con chi viaggia in condizioni diverse. Infine possono entrare in gioco fattori situazionali, come il fatto che ci muoviamo in un ambiente stradale sempre più complesso e ricco di imprevisti, che provoca nei guidatori un grande carico cognitivo e li rende pronti all'errore, al fatto che siamo esposti a un sempre maggior numero di fattori di distrazione, per finire con il fatto che talvolta la strada è progettata per le auto, senza tenere in alcun conto gli altri utenti, predisponendo così i guidatori a comportamenti che sicuramente non giovano alla sicurezza di pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili.

PAOLO PETRUCCI

L'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico: mobilità, sicurezza e sostenibilità nasce nel 2007 all'interno del Dipartimento di Psicologia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Si occupa di ricerca in ambito di fattore umano all'interno del sistema traffico, e dell'approfondimento della relazione tra uomo e veicolo, delle interazioni tra i numerosi utenti della strada (guidatori, pedoni, ciclisti), delle problematiche connesse alla mobilità (sicurezza stradale, sostenibilità).

Tra le principali aree di ricerca: processi cognitivi e percettivi del comportamento di guida, con particolare attenzione alla percezione del rischio e dei pericoli; influenza delle emozioni sul comportamento di guida; accettabilità dei sistemi di ausilio alla guida (ADAS) e interazione con i sistemi di assistenza; idoneità alla guida: valutazione e training delle abilità connesse alla guida; efficacia dei programmi educativi in materia di sicurezza stradale e percezione del rischio; analisi degli incidenti stradali (ricostruzione della dinamica).

Oltre alla ricerca, l'Unità eroga anche formazione in ambito sia accademico che extra-accademico e servizi al territorio, come la valutazione delle competenze psicologiche per la guida, attraverso un servizio specificamente dedicato alla valutazione di idoneità alla guida.