

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



Centro, c'è il via libera al progetto per installare i varchi elettronici anche in uscita dalla Ztl: obiettivo controlli maggiori e più efficaci

La Giunta di Roma Capitale ha approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico riguardante la realizzazione dei nuovi varchi di controllo elettronico dei transiti in uscita dalla Ztl Centro Storico di Roma.

L'intervento - finanziato dal Programma Nazionale "Metro Plus e città medie sud 2021-2027" per un importo complessivo di 4 milioni di euro - **prevede l'installazione dei varchi in uscita in corrispondenza delle seguenti strade:** via Ferdinando di Savoia, via dell'Oca, via Angelo Brunetti, via dell'Ara Pacis, via Tomacelli, via dei Somaschi, via di Monte Brianzo, via Giuseppe Zanardelli, via del Banco di Santo Spirito, Corso Vittorio Emanuele II, Vicolo del Cefalo, Via Giulia, via Teatro Marcello, via Cavour, via dei Serpenti, via di Santa Maria Maggiore, via Agostino Depretis, via del Viminale, via Nazionale, via Torino, via Barberini, via San Nicola da Tolentino, via Veneto, via Liguria, via Arco della Fonta-

nella, via del Melangolo, via del Mastro, via Beatrice Cenci, via di Ripetta, via dell'Armata e via della Rondinella.

"L'attivazione dei varchi in uscita delle Ztl - ha commentato l'assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patanè - è uno **strumento molto utile per garantire maggiori e più efficaci controlli** e tutelare le aree di pregio della nostra città. Grazie ai nuovi varchi sarà possibile riuscire a limitare più efficacemente i veicoli che, senza i necessari permessi di ingresso, sono finora riusciti a bypassare i varchi Ztl in entrata. Saranno inoltre fondamentali per garantire un Centro storico meno congestionato, più vivibile e sicuro a beneficio dei residenti, dei lavoratori e dei tanti turisti che affollano quotidianamente il centro cittadino".

A proposito di Zone a traffico limitato, da ricordare che, su romamobilita.it, sezione Muoversi a Roma - auto e moto, c'è una guida con tutti gli orari, le regole, le procedure per richiedere un permesso e le mappe delle Ztl della città.

PILLOLE DI VIABILITÀ

Via del Corso, cantiere notturno; Montespaccato, lavori al via

Per consentire lo smontaggio delle luminarie natalizie su via del Corso, la strada di notte verrà chiusa al traffico, nei due sensi di marcia, nel tratto compreso tra piazza Venezia e largo Chigi. **Le linee diurne** 51, 62, 63, 80, 83, 85, 160 e 492 saranno deviate **stanotte**, tra le 22 e le 6, mentre **per le linee** n5, n46,

n90, n201 e n543 la deviazione sarà **anche nelle notti di domani e mercoledì**.

A Montespaccato invece, da domani, per lavori di rifacimento del manto stradale in via Enrico Bondi e in via Antonio Pane, la linea di bus 980 sarà limitata a via Cornelia.

Tutti i **dettagli** sono su romamobilita.it

L'INIZIATIVA

Domani circa 50 taxi in corteo da Fiumicino a Bocca della Verità

Domattina, **tra le 8 e le 10**, è previsto un corteo composto da circa 50 taxi che, partendo da Fiumicino, in via Antonio Zara, giungerà in piazza Bocca della Verità **percorrendo** via via Charles Lindbergh, via Francesco Sartorio e via Renato Ciprari, a Fiumicino, l'auto-

strada A91 Roma-Fiumicino direzione Roma, il viadotto della Magliana con uscita via del Cappellaccio, via Ostiense, piazzale Ostiense, viale della Piramide Cestia, viale Aventino, via dei Cerchi. **Possibili chiusure.** A seguire, sit-in a piazza Capranica.

LA PRECISAZIONE

L'assessore Patanè: "Autovelox, falsa la lista che circola sul web"

"In riferimento ad **un messaggio che rimbalza di chat in chat** riguardante un lungo elenco di autovelox che sarebbero attivi nella Capitale, ci preme sottolineare che si tratta di una colossale bufala. **Gli unici dispositivi attivi** tra quelli presenti nella 'lista-fake' sono i velox installati su **viale Isacco Newton** che, così

come quelli sulla **Tangenziale** (e non presenti nella lista-fake), hanno iniziato a sanzionare dallo scorso 15 dicembre. È **installato, ma ancora non attivo**, il tutor sulla Via del Mare così come sono **attivi da tempo** i velox Anas sull'Aurelia", così l'assessore capitolino alla Mobilità, Eugenio Patanè.

ZONA COLOSSEO

Via Celio Vibenna, via Claudia, viale Parco del Celio: chiusure

Da oggi nell'ambito dei lavori di realizzazione del GRAB - Il Grande Raccordo delle Biciclette, in Centro è previsto un **restringimento della carreggiata in via Celio Vibenna. Su via Claudia invece, divieto di transito** (con l'eccezione del traffico locale) nel tratto e verso compreso da largo della Sanità Militare a via Celio Vibenna, e con l'obbligo di svolta a destra, verso piazza del Colosseo, all'intersezione con via Vibenna, per i veicoli provenienti da via Claudia. La **conclusione** dell'intervento è **prevista** per il 31 marzo.

Per quel che riguarda il trasporto pubblico, modifiche per le linee 81, 117 e nMC.

I bus della linea 81, provenienti da piazza Malatesta, proseguono su via Druso, viale delle Terme di Caracalla e piazza di Porta Capena da dove riprendono il normale itinerario. **I bus della linea 117**, provenienti da piazza San Giovanni in Laterano, da via dell'Amba Aradam, transitano lungo via Druso, viale delle Terme di Caracalla, via San Gregorio, via Celio Vibenna e piazza del Colosseo.

I bus della linea nMC, infine, in arrivo dal capolinea di Pantano, da via dell'Amba Aradam proseguono per via Druso, via-

le delle Terme di Caracalla e piazza di Porta Capena. **Temporaneamente disattivate quattro fermate.**

Intanto, per i lavori di riqualificazione delle aree verdi del vicino **Parco del Celio**, sempre da oggi, e fino al 31 gennaio (ad esclusione delle giornate di domenica), **dalle 21** è prevista la chiusura al traffico di viale del Parco del Celio. **Modifiche per le linee tranviarie 3 e 8.** In particolare, **in orario serale**, la linea 3 viene sostituita da bus navetta tra stazione Trastevere e Porta Maggiore, mentre sempre di sera l'8 viaggia su bus lungo tutto il percorso Casaletto-piazza Venezia.





UN SIMBOLO DELLA CITTÀ

Dal primo tratto alla terza corsia fino al progetto "Smart road" Dal 1951 il Gra accompagna vita e spostamenti dei romani

Un anello di 68,2 chilometri con un diametro di 21 km, 3 corsie di marcia, 33 svincoli e oltre 100 tra ponti e viadotti. Considerato una delle arterie stradali più trafficate d'Italia, il Grande raccordo anulare della Capitale ha un volume medio giornaliero di circa 150mila vetture (il picco record è di 168.401, nel marzo del 2017) e un totale annuale stimato di circa 55 milioni di veicoli in transito. Gestito dall'Anas e considerata un'autostrada (gratuita) dal 1979 con decreto ministeriale, prende forma nel secondo dopoguerra quando la città è in piena espansione. A ripercorrere la storia dell'infrastruttura, sul portale di Roma Capitale, è Andrea Barcarol nell'ambito della rubrica "Alla scoperta di Roma".

I lavori per il Gra (il nome deriva dall'ideatore dell'opera, l'ingegnere Eugenio Gra, direttore generale dell'Anas) vengono avviati nel 1948 e i primi tratti inaugurati nell'inizio degli anni Cinquanta. Gli obiettivi sono chiari: costituire un raccordo viario per evitare l'attraversamento della Capitale a chi proveniva da sud, est o nord, alleggerire il traffico urbano, mettere in collegamento le consolari, disegnare un confine chiaro tra città e campagna. "Una missione, apparentemente semplice - spiega Barcarol - che si rivelerà nel tempo molto più complessa del previsto perché con il passare degli anni la crescita del numero delle auto è esponenziale, acquistare o mantenere una casa nei quartieri centrali è sempre più difficile e lavorare vicino casa quasi un'utopia. Gli spostamenti lunghi diventano una necessità, la città inizia a slittare verso la periferia e il Gra, non essendo più in grado di

contenerla, finisce per esserne assorbito. Il primo tratto a essere completato è quello tra la via Portuense e la via Appia, nel 1951. La costruzione procede in maniera spedita e un'ulteriore spinta arriva da un evento storico che Roma è chiamata a ospitare: i Giochi Olimpici del 1960. L'anello viene completato nel 1970 con l'ultimazione dei tratti tra Aurelia e Cassia e tra Cassia e Flaminia, ma ci si rende subito conto che sarà necessario un ampliamento. Gli anni del boom economico, infatti, hanno trasformato l'automobile da strumento di lusso a bene di massa, con le Fiat 500 e 600 che diventano simboli di status sociale". I numeri parlano chiaro: le immatricolazioni passano da circa 380mila nel 1960 a oltre 1,8 milioni nel 1970, complice anche la costruzione degli 800 km dell'Autostrada del Sole, autentica spina dorsale del Paese, mentre dalla metà degli anni Settanta si registra una crescita delle percorrenze del 120%.

Nel 1983, dagli svincoli della A91 Roma-Fiumicino e di Casal Lumbroso parte il progetto per la realizzazione della terza corsia dell'anello che richiede 27 anni per essere totalmente completato con tre corsie, più quella di emergenza, per ciascuna carreggiata (l'ultimo atto, nel 2011, riguarda l'apertura al traffico della Galleria Cassia nella carreggiata interna) e l'installazione di aree di servizio lungo tutto il percorso. Nel 1988, poi, arriva il collegamento Fiano-Valmontone, tra il tracciato dell'autostrada Milano-Roma e della Roma-Napoli, subito denominata "bretella", in grado di alleviare il traffico di circa 30mila veicoli al giorno.

Opere di ammodernamento e ampliamento vengono effettuate anche in occasione di grandi eventi come i Mondiali di calcio del 1990 e il Giubileo del 2000, per il quale vengono ristrutturati 50 chilometri sui 68,2 totali. L'intervento più importante riguarda la



realizzazione della doppia galleria sotto l'Appia Antica, che restituisce continuità alla Regina Viarum

FUTURO IN CHIAVE SMART

Il Grande raccordo anulare, insieme con l'autostrada Roma-Fiumicino, rientra tra le prime Smart road dotate di tecnologia applicata e avanzata per migliorare la sicurezza stradale, la gestione dei flussi di traffico e l'acquisizione di informazioni utili ai guidatori. Il segnale più evidente di tale tecnologia sono i pali posizionati sui lati delle due strade nell'ambito del progetto Smart road avviato da Anas. Caratterizzati dalle strisce verde, bianca e rossa, hanno diverse funzioni: sono antenne wifi che comunicano tra di loro e con le automobili, sono stazioni di ricarica di droni, sono dotati di sensori di rilevamento di vario genere. Posizionati a breve distanza l'uno dall'altro, sono in grado di gestire il Car2X, sigla che indica la tecnologia Car to Everything. Il sistema è basato sulla tecnologia Wi-Fi che non usa la rete mobile, ha una portata di 800 metri, ed una capacità di comunicazione molto veloce realizzando così una rete auto-organizzata che non ha bisogno di router o controller, perché in grado di comunicare con le auto predisposte per questa tecnologia. Ogni auto potrà inviare le informazioni ricevute alle auto vicine e così via per tutta la rete tra pali, automezzi e centrali operative di Anas. In questo modo, i guidatori potranno avere informazioni in tempo reale sull'itinerario che stanno percorrendo.

