

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



OBBIETTIVO SERVIZI INTEGRATI

Spostarsi in città, è disponibile la nuova app "ATAC ROMA"

Da alcuni giorni è disponibile negli store Android e Apple la nuova app "ATAC ROMA". L'obiettivo, spiega l'azienda, offrire a chi viaggia "un'esperienza semplice e integrata". **Utilizzandola è possibile** tra l'altro "pianificare il proprio viaggio, consultare i tempi di attesa in fermata", acquistare biglietti e abbonamenti. Attraverso l'applicazione "è possibile anche **chiedere rimborsi per ritardi** rispetto all'orario programmato e richiedere l'importo di ristoro 2024, previsto dagli impegni presi con l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, per chi era titolare di un abbonamento. L'app consente anche una funzione di cash back attraverso l'iniziativa

+Ricicli+Viaggi, che traduce in credito spendibile il conferimento di rifiuti in plastica". Gli utenti già titolari di un account **MyAtac** possono usare le stesse credenziali per accedere ai servizi dell'app. Previsti diversi aggiornamenti. Entro la primavera, sarà ad esempio inserita anche l'opzione per il pagamento delle strisce blu. Ulteriori servizi verranno aggiunti nelle versioni successive. **"La nuova app riunisce all'interno di un'unica soluzione digitale** tutti i principali servizi della mobilità cittadina, superando l'attuale frammentazione degli strumenti digitali che danno accesso al trasporto pubblico", ha sottolineato l'azienda.

DAL CAMPIDOGLIO

Agevolazione Under 19, cosa fare per prima richiesta o rinnovo

Prorogata anche per il 2026 l'agevolazione per l'abbonamento annuale Metrebus per ragazze e ragazzi romani con meno di 19 anni. **La misura consente** a chi è Under 19 di accedere, con 50 euro, a tutto il trasporto pubblico cittadino per un anno. Un provvedimento che l'Amministrazione comunale ha lanciato dal settembre del 2023 perché in-

centiva i giovani ad utilizzare i mezzi pubblici riducendo di conseguenza i veicoli privati. Maggiori informazioni su richiesta e rinnovo dell'agevolazione, su atac.roma.it sezione biglietti e abbonamenti. **Da ricordare che per i bambini e le bambine, accompagnati, l'accesso su mezzi Atac e Cotral è gratuito fino ai 10 anni** (su quelli Trenitalia fino a 3 anni).

IN AGENDA

Linea B-B1, nel weekend per lavori servizio in parte su bus

Per lavori di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria **questo fine settimana**, e in particolare **dalle 21 di venerdì e fino a inizio servizio di lunedì, 2 febbraio**, sarà parzialmente interrotto (e sostituito con bus) il servizio della metro B-B1. In particolare, venerdì dalle 21 e sino a fine servizio, e poi sabato e domenica per l'intera giornata, **la circolazione dei treni della metro B-B1 sarà interrotta** nella tratta Basilica San Paolo-Rebibbia/Jonio e viceversa.

La circolazione dei convogli resterà invece attiva nella tratta Basilica San Paolo-Laurentina e viceversa.

Nel tratto interrotto è previsto un servizio sostitutivo bus. **Saranno attivate due linee di bus navetta:** la MB7 Basilica San Paolo-Rebibbia e la MB1 piazza Bologna-viale Jonio. Per viaggiare sulla tratta della B1, sarà necessario cambiare bus a piazza Bologna. Durante i lavori, **tutti i parcheggi di scambio** lungo la linea **resteranno aperti** con il solito orario. Ovvero, venerdì e sabato dalle 5,15 del mattino alle 2,15 di notte. Domenica sempre dalle 5,15 e fino a 15 minuti dopo la mezzanotte. **Dopo il fine settimana di lavoro**



ri, il servizio sull'intero tracciato della metro B-B1 riprenderà con le prime corse (alle 5,30 del mattino) di lunedì, 2 febbraio. **A proposito di rete delle metropolitane cittadine**, da ricordare che dallo scorso dicembre sulla C è attivo il prolungamento tra San Giovanni e il Colosseo, con le due nuove fermate di Porta Metronia e, appunto, Colosseo. **Ora tutte le linee metro sono collegate:** la A con la B/B1 alla stazione Termini; la A con la C a San Giovanni e infine la B/B1 con la C a Colosseo. Info e dettagli su atac.roma.it e romamobilita.it

Nel quadrante est aperto il cantiere su parte di viale della Venezia Giulia ecco come sono deviate 450 e 541 Via di Porta Furba regolari 409-n409

Nel quadrante est della città, iniziati i lavori su viale della Venezia Giulia. **Il cantiere prevede** "il rifacimento completo dei marciapiedi, la nuova linea di raccolta delle acque meteoriche, la sistemazione delle tazze degli alberi e il riposizionamento dei nuovi cigli", ha fatto sapere il Municipio V.

Sulla strada è **in vigore un senso unico** nel tratto da viale della Serenissima in direzione di via San Giusto/via Collatina. **Cambiato** temporaneamente anche lo schema di **circolazione** anche in **via Cherso**, con un altro senso unico di marcia da via Collatina a viale della Serenissima. Su tutta l'area interessata dal cantiere, vietato il passaggio pedonale e il parcheggio dei veicoli. Sono inoltre ridotti i posti auto nello square centrale di viale della Serenissima.

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico**, sono **deviate due linee:** la 450 e la 541. La 450 (anche le corse scolastiche), proveniente dal

capolinea di Monti Tiburtini, percorre via Collatina e via Prenestina.

Per la 541, invece, in un primo momento era previsto un cambio di percorso solo in direzione del capolinea "Malatesta", con i bus che da via Collatina percorrono via Prenestina, largo Irpinia e via Dignano d'Istria. **Dal pomeriggio di ieri, però, la linea è deviata anche verso il capolinea "Fillia":** da viale della Venezia Giulia altezza viale della Serenissima, prosegue su viale della Serenissima, via Prenestina, via Collatina e da qui normale percorso.

La prima fase del cantiere e delle modifiche di viabilità su viale della Venezia Giulia proseguirà sino alla fine di aprile. **Il termine dei lavori** è programmato per fine giugno.

Intanto sempre nella zona est della città, con la conclusione dei lavori in **via di Porta Furba**, nel tratto tra la Tuscolana e via degli Oppii, è stato ripristinato anche il normale servizio di trasporto pubblico. In particolare, sono tornati ai consueti percorsi i **bus di 409 e n409.**



VEICOLI A ZERO EMISSIONI

Trasporto merci, l'era della transizione energetica interessa anche i Tir Le associazioni di settore chiedono all'Ue continuità nei finanziamenti

Baracchino sempre acceso per dialogare tra colleghi autotrasportatori. Cabine ampie e non più spartane (oltre 90 centimetri, secondo le nuove normative dell'Ue) in termini di aerodinamica e sicurezza per le fasi di riposo, letti comodi, frigorifero e prese Usb. Sono i moderni camion e Tir, "gli indistinti giganti nei flussi del traffico tra i coni di luci che illuminano le autostrade", come li descrive Italo Calvino nel "Guidatore notturno", un racconto del 1967.

Ancora oggi, come dalla metà del Novecento, camion e Tir svolgono la funzione di trasporto delle merci, **tra i centri di smistamento e le città lungo le grandi arterie**, ma anche per questo settore si è aperta l'era della **transizione energetica**, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale, minimizzando emissioni e consumo di risorse. Prima di tutto attraverso l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrici, a idrogeno o alimentati a biocarburanti), l'ottimizzazione dei percorsi, il trasporto intermodale (treno, nave, strada). **Lo svecchiamento del parco circolante è cruciale** anche per la sicurezza stradale. Le associazioni di settore che operano in Europa (IRU - International Road Transport Union, Acea - Associazione costruttori automobilistici europei, T&E - Federazione europea per i Trasporti e l'Ambiente), come primo passo, si sono rivolte alla Commissione europea per chiedere **"continuità dei finanziamenti per le infrastrutture di ricarica dei veicoli pesanti e di rifornimento di idrogeno"** avvertendo che "un'interruzione del sostegno nel 2026-2027 rischierebbe di rallentare la diffusione dei veicoli a zero emissioni".

In una lettera congiunta indirizzata alla Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen e al Commissario per i trasporti sostenibili e il turismo Apostolos Tzitzikostas, **le tre associazioni di settore hanno chiesto provvedimenti urgenti** per prevenire un deficit di finanziamento a seguito dell'esaurimento del Fondo per le infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIF). Uno strumento finanziario, ricordano IRU, Acea e T&E, che ha consentito investimenti per circa 3 miliardi di euro in progetti in tutta l'Ue, rendendo possibile l'espansione delle reti infrastrutturali. Le attuali discussioni a Bruxelles indicano un possibile stop del sostegno nei prossimi due anni.

"Senza un adeguato strumento per le risorse prima dell'inizio del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'UE nel 2028" secondo IRU, Acea e T&E **"l'implementazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di idrogeno per veicoli pesanti rischia di perdere slancio, proprio mentre i camion a emissioni zero stanno entrando nel mercato e gli investi-**

menti stanno aumentando lungo tutta la catena del valore".

Le tre organizzazioni sottolineano che **i finanziamenti devono coprire l'intera catena delle infrastrutture** utili a sviluppare una rete di veicoli che deve funzionare senza stop, ogni giorno: dai punti di ricarica e di rifornimento pubblici alle ricariche in deposito, dalle connessioni alla rete alle modalità di stoccaggio dell'energia.

Raluca Marian, direttrice della sede europea dell'IRU, sostiene che la diffusione dei nuovi veicoli sta decollando e "per gli operatori dei trasporti, la sfida è particolarmente agguerrita: le aziende potrebbero essere pronte a investire in veicoli a zero emissioni più costosi, ma tali investimenti non sono realistici se non è garantita la disponibilità di infrastrutture di ricarica. **Il sostegno dell'Ue è fondamentale**, in particolare per la ricarica in deposito, che rimarrà la spina dorsale della ricarica dei veicoli commerciali, garantendo il controllo operativo e costi prevedibili". Anche Acea, attraverso **Thomas Fabian**, sottolinea che per una seria decarbonizzazione del trasporto su strada, **l'Europa "deve garantire un supporto continuo** alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i veicoli pesanti. La realizzazione delle infrastrutture deve



tenere il passo con l'introduzione dei veicoli e con i cicli di investimento degli operatori. Un'interruzione dei finanziamenti rischierebbe di rallentare l'adozione e di indebolire la competitività industriale europea in un momento critico". Il Fondo per le infrastrutture per i carburanti alternativi "è uno degli strumenti di finanziamento più efficaci in Europa" afferma **Stef Cornelis** di T&E. "Dal Portogallo alla Romania, stanno prendendo il via progetti di infrastrutture di ricarica per i camion. Una ricarica affidabile in tutto il continente è fondamentale per far sì che il settore logistico europeo passi ai camion elettrici. La Commissione europea deve ora incrementare i finanziamenti e garantire la certezza degli investimenti per il settore energetico e logistico. **Non è il momento di staccare la spina e fermare lo slancio**".

Paolo Petrucci

LA FOTOGRAFIA SCATTATA DA ACEA

Aumentano i veicoli nelle strade europee, ma i dati sulla transizione energetica non evidenziano ancora un deciso cambio di passo. In particolare, il comparto dei mezzi pesanti, secondo gli esperti, si conferma anziano rispetto alle aspettative. È quanto emerge dall'ultimo rapporto pubblicato dall'Acea, l'Associazione dei costruttori automobilistici europei, "I veicoli sulle strade europee 2026", che analizza anche i dati relativi all'autotrasporto sotto il profilo dell'età media dei veicoli e le tipologie di alimentazione.

Nel comparto dei veicoli commerciali cosiddetti leggeri, sulle strade europee si contano circa 31,1 milioni di unità. Metà di questi sono appannaggio di tre Paesi, Francia (6,5 milioni), Italia (4,6 milioni) e Spagna (4,2 milioni). Proprio il segmento dei veicoli leggeri, nell'insieme delle flotte dell'autotrasporto,

registra un incremento dell'1,9%. Aumento che non trova però corrispondenza in un maggiore utilizzo di veicoli elettrici, che si ferma all'1,3% del totale. Il "trasporto pesante" aumenta di numero, resta ancorato alle trazioni tradizionali e soprattutto si rinnova meno di altri, secondo le rilevazioni del rapporto Acea. I camion che attraversano le principali arterie stradali dell'Unione europea sono saliti a 6,2 milioni, con una crescita annuale dello 0,9%, ma il parco veicoli ha una anzianità media di 14 anni. Secondo Acea, sono i veicoli più vecchi in circolazione in Europa. Nei trasporti sulle lunghe distanze, il "lungo raggio" dell'autotrasporto, i dati mettono in evidenza che la transizione verso i carburanti alternativi e in particolare l'elettrico è ancora in una fase embrionale. Solo lo 0,3% degli autocarri pesanti è oggi dotato di un sistema di ricarica elettrica.