

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



Restyling del capolinea di Cornelia: rinnovati l'asfalto e la segnaletica installate sette pensiline "Smart" e anche una biglietteria automatica

Nodi di scambio, riqualificato quello di circoscrizione Cornelia, nel Municipio XIII, punto di incontro tra metro A (con l'omonima stazione) e alcune linee bus urbane e quelle extraurbane di Cotral, futuro punto di arrivo della tranvia Termini-Vaticano-Aurelio.

Nell'area di capolinea sono state installate sette nuove pensiline Atac, quelle modello "Eterna", dotate di illuminazione integrata, totem digitali con previsioni di arrivo dei bus in tempo reale, indicazioni sull'affollamento a bordo, sistema NaviLens per persone non vedenti o ipovedenti e prese Usb per la ricarica dei dispositivi mobili. Cornelia è inoltre il primo capolinea interessato dal nuovo box previsto dal piano fermate smart di Atac, con totem dedicati ai tempi di partenza, nuova biglietteria automatica e servizi igienici autopulenti. Completano l'intervento, il rifacimento del manto stradale e della pavimentazione per circa cinque-

mila metri quadrati, il rinnovo della segnaletica orizzontale, la sistemazione dei parapiedoni, la pulizia delle caditoie e la verifica complessiva dell'illuminazione pubblica.

Il **prossimo intervento** simile "sarà ad Anagnina, ma ne abbiamo programmati 15 in tutto", ha spiegato il presidente di Atac, Alessandro Rivera.

L'intervento di **restyling è stato integrato**, realizzato in sinergia tra Atac, Ama, l'Ufficio Decoro Urbano e il dipartimento Lavori Pubblici, in collaborazione con la Polizia Locale e in coordinamento con la Direzione Generale di Roma Capitale.

"Vogliamo considerare i nodi di scambio della mobilità **punti di snodo urbani in cui migliorare la qualità della vita** e vogliamo esportare questo modello in tutta la città", le parole del sindaco Gualtieri.

Con lui, ieri, all'inaugurazione ufficiale del nuovo capolinea di Cornelia sono intervenuti tra gli altri l'assessora capitolina ai Lavori Pubblici, Ornella Segnolini, e la presidente del Municipio XIII, Sabrina Giuseppetti.

NELLA FASCIA VERDE

Qualità dell'aria, quella in arrivo sarà domenica ecologica

Il 22 febbraio torna la domenica ecologica nei confini della **Fascia Verde** (mappa su romamobilita.it). Lo stop per i veicoli privati domenica sarà in vigore come sempre in due momenti della giornata. **Gli orari in dettaglio**, anche considerando l'appuntamento con Roma-Cremonese della sera (dalle 20,45) allo

stadio Olimpico, **saranno definiti** e fissati **nei prossimi giorni** in una specifica ordinanza del sindaco. Come di consueto ci saranno delle **deroghe** (dettagli di nuovo su romamobilita.it). Questa del 22 febbraio è la penultima eco-domenica della stagione. L'ultimo è poi fissata per il 29 marzo.

IN PRATI

Lavori notturni a via Oslavia, si spostano 280, 301 e 628

Proseguono i lavori notturni (dalle 21 alle 5,30) di rifacimento del manto stradale di via Oslavia, in Prati. **Sono ancora due le notti di cantiere:** oggi e domani.

Sarà interessato il tratto da piazza Mazzini a piazza Bainsizza. Tre i collegamenti interessati dai lavori, ovvero i bus di 280, 301 e

628. **Nelle ore di cantiere le tre linee**, in arrivo da piazzale dei Partigiani (la 280), viale Giulio Cesare/Lepanto metro A (la 301) e viale Cesare Baronio (la 628), vengono deviate su viale Mazzini, piazzale Clodio, viale Carso e piazza Bainsizza (280 e 301); viale Mazzini e viale Angelico (la 628).

RETE TRAM

Potature sulla Gianicolense, nel fine settimana navette per l'8

Rete tram, sulla linea 14 restano le navette bus tra largo Preneste e il capolinea di viale Palmiro Togliatti. La ragione, **i lavori di realizzazione della nuova tranvia** che si svilupperà proprio sulla Togliatti. Servizio del 14 tram è regolare tra largo Preneste e Termini. **La linea 19, invece**, è su bus tra Valle Giulia e

viale Giulio Cesare, mentre il servizio tram è regolare tra Valle Giulia e piazza dei Gerani. **Infine l'8:** per delle potature sulla Gianicolense, bus stazione Trastevere-Casaletto nei due prossimi weekend: 21 e 22 febbraio e 28 febbraio-1 marzo. Servizio tram regolare tra stazione Trastevere e piazza Venezia.

L'AGENDA

Oggi e domani a Porta di Roma cantiere in via Bertinazzi

A Porta di Roma, oggi e domani sono in programma lavori in **via Carlo Bertinazzi** per il rifacimento del manto stradale. Nel corso del cantiere, la strada sarà chiusa al transito e saranno deviate le linee **80, 334, 341 e 350**.

I bus in arrivo dai rispettivi capolinea di piazza Venezia, Grottarossa, Ponte Mammolo e Nuovo Salaria saranno deviati su via Rosina Anselmi e via Tina di Lorenzo. Da qui, le linee 80 e 350 proseguiranno per via Mario Soldati, la 334 su viale Cesco Baseggio e la 341 su viale Baseggio e largo Visconti.

Saranno disattivate una fermata in via Bertinazzi (la numero 78280) e una in viale Cesco Baseggio (la 80668).

Spostandoci dal quadrante nord a quello ovest della città, **ancora una notte** di cantiere, dalle 21 di oggi alle 5 di domani, **su via della Storta**, dove si lavora alla costruzione del nuovo ponte all'altezza dell'incrocio con via Boccea. Nelle ore di cantiere, modifiche alla viabilità su via della Storta, via Boccea e via Casal Selce e deviazione per le linee di bus **027, 031 e 905**.



Sempre durante questo mese di febbraio, **in via della Storta è in programma anche** un cantiere Acea per lavori sulla rete idrica, non collegati al cantiere del ponte. In particolare la prossima settimana, **dal 23 al 27 febbraio la strada chiuderà** al transito nel tratto tra la Cassia e la Braccianese. Il transito di mezzi di soccorso e/o emergenza, e dei residenti, sarà comunque assicurato. Ulteriori dettagli, e aggiornamenti, sul sito di Roma Servizi per la Mobilità, romamobilita.it



LA FOTOGRAFIA

Meno imprese (ma più grandi), costi di gestione in aumento In Italia l'autotrasporto fatica ma sposta l'80% delle merci

L'aumento dei pedaggi e del gasolio, da un lato. La contrazione del numero di imprese dall'altro. Il settore dell'autotrasporto, secondo i dati della Cgia di Mestre, si trova ad affrontare un avvio di 2026 in affanno. Partendo dai numeri diffusi nei giorni scorsi dall'Ufficio studi dell'Associazione Artigiani e Piccole Imprese di Mestre, **l'aumento dei pedaggi autostradali è stato di circa più 1,5%**, mentre il **gasolio per autotrazione ha registrato un più 3,6%**. Aumenti, secondo Cgia, che determinano l'incremento dei costi fissi per le imprese di autotrasporto. **Imprese** che negli ultimi dieci anni, in Italia, sono **diminuite** di 19.241 unità: nel 2015 erano 86.590, nel 2025 sono scese a 67.349. Su base regionale, solo

il Trentino Alto Adige conta su un saldo positivo, al contrario di Valle d'Aosta, Marche e **Lazio** (dove la contrazione è stata del 32,5%) che presentano la situazione più critica in termini di **imprese che hanno gettato la spugna**. Soprattutto nel Nord Italia, secondo l'Ufficio Studi di Cgia, uno degli elementi della crisi è legato alla **"concorrenza dei vettori stranieri, in particolare quelli provenienti dai paesi dell'Europa dell'est"**. Ma la contrazione nel numero delle imprese non è solo effetto della crisi. A incidere sui numeri è anche un **altro fenomeno, non del tutto negativo**, dettato dalla necessità della sopravvivenza così come dagli obblighi nell'ambito della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale. A

spiegarlo è proprio l'Ufficio studi di Cgia quando evidenzia che a questo ridimensionamento ha contribuito **"l'elevato numero di aggregazioni e acquisizioni"** che si sono verificate in questo ultimo decennio, provocando, in particolare, una forte decurtazione del numero delle imprese monoveicolari". Analizzato sotto questo profilo, il cambiamento ha portato ad aumentare "la dimensione media delle imprese" e il "livello di produttività dell'intero sistema logistico". Sistema nel quale **l'80% delle merci è movimentato** su camion e Tir, anche solo in una fase della filiera.

(s.d.c)

LA STORIA

Luca, al volante con passione e attenzione

Luca Rossi, 42 anni, di Frosinone, da 14 camionista di professione. Una moglie, due figli adolescenti, una famiglia che segue con scrupolo, nonostante il suo mestiere lo porti a viaggiare alla guida del silos Scania s500 per giorni e giorni.

"È un lavoro che richiede passione, impegno e molta attenzione nella guida - spiega - Le giornate di lavoro sono scandite con ore di guida e riposi, dal lunedì al venerdì: da un punto di carico allo scarico della merce, farina o frumento, con il silos lungo autostrade e superstrade italiane ed europee. Da Frosinone a Milano e poi altre destinazioni".

Il rispetto delle **normative** europee (561/2006) per la **sicurezza** stradale comporta l'**alternanza tra ore al volante e riposi**: 9 ore di guida giornaliera che possono arrivare a 10 solo due volte a settimana. **Il totale non può superare 56 ore** in una settimana e 90 ore in due settimane. **Il riposo giornaliero**, invece, è di 11 ore consecutive nelle 24 ore, un tempo necessario per recuperare le forze psico-fisiche: si svolge solitamente sulla cuccetta del camion. Mentre il riposo settimanale di 45 ore consecutive, ossia i due giorni di stop, non è mai consentito all'interno della cabina.

"Il monitoraggio della Stradale sulla nostra attività - spiega il camionista - è scrupoloso e il mancato rispetto dei regolamenti comporta sanzioni importanti, si può arrivare al ritiro temporaneo della patente".

Dopo 4/5 ore di guida è **obbligatoria una pausa** di 45 minuti, che può essere suddivisa in due soste: la prima di almeno 15 minuti e la seconda di almeno 30 minuti.

Qual è una giornata di lavoro tipo?

"Il lunedì la sveglia suona alle 4, come del resto

negli altri giorni. Quindi raggiungo il luogo del carico dei silos, impiegando ore di guida, comunque variabili in base alla posizione di partenza. Poi inizia il viaggio fino allo scarico, alla guida senza sosta dei silos che trasporta farine e frumento. Effettuo sempre un unico scarico della merce (e non diverse tappe di consegna come accade ai tir che trasportano, per esempio, generi ortofrutticoli o altro), per poi ricaricare presso un altro punto assegnato dalla ditta. Poi il lavoro prosegue con il lavaggio oppure con il ricarica diretto. I tempi di attesa sono variabili, da pochi minuti a qualche ora, e di solito sono gli unici momenti di "riposo". La cabina è confortevole, climatizzata e cerco di effettuare la mia attività di lavoro in modo sobrio, anche per i pasti, per quanto possibile già preparati a casa per contenere le spese. Ovviamente durante la guida evitiamo di mangiare".

Qual è il senso profondo di questo lavoro?

"Siamo sulla strada con qualunque condizione, climatica o di altro tipo. Un lavoro di sacrificio che deve piacere altrimenti sarebbe impossibile. Voglio fare un esempio: durante il covid le autostrade erano completamente deserte, neanche gli autogrill erano aperti (per noi essenziali per la doccia che costa 5 euro oppure per usufruire della toilette). Sulla strada, solo Polstrada, noi camionisti e i mezzi di soccorso: questo per dare un'idea della nostra funzione verso la collettività".

Quale relazione si instaura tra i Tir e gli altri veicoli?

"In generale non c'è più molto rispetto sulla strada, le autovetture e in genere i veicoli leggeri troppo spesso sottovalutano gli angoli ciechi e gli spazi di frenata di un mezzo pesante. Tuttavia molti colleghi non sono da meno. Se un autotrasportatore subisce un danno al mezzo, per esem-

pio scoppia una gomma, difficilmente si ferma un altro collega. Un tempo sarebbe stato impensabile. Questo succede perché i tempi di guida in base alle normative si sono ridotti rispetto alla necessità delle consegne. Questa non è una critica, ma una constatazione".

Secondo la sua esperienza, in termini di sicurezza stradale, quali attenzioni richiede guidare un Tir?

"Richiede molta attenzione a tutte le parti meccaniche dei mezzi che possono provocare troppo facilmente delle tragedie, inoltre bisogna fare attenzione al comportamento del proprio veicolo nelle varie condizioni sia della strada che del mezzo stesso. Non meno importante è fare attenzione agli altri utenti della strada, sempre più distratti e irresponsabili".

Lei guida un camion tradizionale o elettrico? E nel primo caso, sarebbe disposto cambiarlo con un veicolo elettrico?

"Guido un camion a gasolio e nelle condizioni attuali non potrei mai svolgere lo stesso lavoro con un camion elettrico. Rimanendo fuori sede tutta la settimana avrei molti problemi per la ricarica. Per ora li vedo adatti solo ad un lavoro locale. Tuttavia sarebbe possibile immaginare nel futuro una consegna con un silos elettrico in un'unica tratta. Per esempio, il mezzo potrebbe arrivare a Firenze, per poi consegnare la merce a un collega che prosegue verso il nord o il sud. Ecco questa potrebbe essere una fase della transizione".

Paolo Petrucci (1 - segue)

