

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



Viale Togliatti, inversione di marcia vietata da oggi e per quattro giorni all'altezza di via dei Gerani per la realizzazione della nuova tranvia

Quattro giorni di chiusura al traffico su viale Palmiro Togliatti per lavori di scavo propedeutici alla realizzazione della nuova linea tranviaria. Più in dettaglio, verrà chiusa al transito veicolare l'inversione di marcia su viale Togliatti all'altezza di via dei Gerani con queste modalità: dalle 8 di questa mattina e fino a domani la chiusura sarà per i veicoli provenienti e diretti in via Prenestina; dalle 8 di giovedì e fino a venerdì l'inversione sarà vietata per i veicoli provenienti e diretti in via Casilina. Previsto un temporaneo spostamento di percorso, nelle giornate di oggi e domani, per le linee 14Nav, 450 e 508. Nelle giornate di giovedì e venerdì, per la linea 313. Intanto proseguono le attività propedeutiche alla realizzazione del nuovo collegamento ciclabile piazzale Ostiense-piazzale Metronio. Per lasciare spazio agli interventi, fino al 22 aprile sono previste alcune modifiche alla viabilità in viale di

Porta Ardeatina, piazzale Ardeatino, largo Giovanni Chiarini e via Guerrieri. In particolare, in viale di Porta Ardeatina è in vigore il senso unico di marcia da via Cristoforo Colombo a largo Giovanni Chiarini; divieti di sosta in piazzale Ardeatino (da viale di Porta Ardeatina a via Tata Giovanni) e in largo Giovanni Chiarini (da via Tata Giovanni a via Guerrieri).

Su largo Giovanni Chiarini è consentito procedere diritto in direzione di via Guerrieri e a sinistra all'intersezione con viale di Porta Ardeatina per i veicoli provenienti da via Tata Giovanni. **Su via Guerrieri** prevista la possibilità di proseguire diritto in direzione di largo Giovanni Chiarini e a destra all'intersezione con viale di Porta Ardeatina.

Sul fronte del **trasporto pubblico**, è deviata la linea 160. I bus, in direzione Caduti della Montagnola, da largo Enzo Fioritto percorrono viale Guido Baccelli e via Cristoforo Colombo. Sono temporaneamente sospese le fermate numero 76854 e 82376.

BINARI DA SOSTITUIRE

Linee tram 3 e 8, navette per lavori in viale di Parco del Celio

Sono cominciati ieri e **andranno avanti fino a domenica 22 marzo** (e non più fino al 15 come previsto in un primo momento) i lavori di sostituzione dei binari in viale di Parco del Celio. La strada è chiusa al traffico e sono in corso modifiche per le linee tram 3 e 8. La **linea 3** è attiva su tram tra Valle Giulia e Porta

Maggiore, mentre viaggia su bus (linea 3Nav) tra Porta Maggiore e la stazione Trastevere.

La **linea 8**, invece, viaggia su bus lungo l'intero itinerario. A Monteverde i bus effettuano la fermata di capolinea sulla circonvallazione Gianicolense in concomitanza con la linea 088 (dettagli su romamobilita.it).

SPOSTAMENTI SOSTENIBILI

Domani al Palaeur c'è Umberto Tozzi, come arrivare col tpl

Prosegue la stagione dei concerti al Palazzo dello Sport dell'Eur.

Domani sera l'appuntamento è con la musica di Umberto Tozzi; giovedì con quella di Luca Carboni; domenica sarà la volta di Luchè; lunedì 16 marzo toccherà a Giorgia; il 17 e 18 a Gigi D'Alessio; il 22 a Ernia e il 25 e 26 ad Olly. L'area si può raggiungere in modo

sostenibile con la **linea B del metrò**, la fermata più vicina è Eur Palasport (le ultime corse dei treni dalla domenica al giovedì sono alle 23,30; all'1,30 nelle notti del venerdì e sabato). Ma ci sono anche le **linee bus 671, 714, 780 e 791**. Possibili rallentamenti alla viabilità soprattutto nelle fasi di afflusso e deflusso degli spettatori.

FINO A VENERDI'

Via Nomentana, previste modifiche alla viabilità dalle 9 alle 16

Fino a venerdì modifiche alla viabilità su via Nomentana per lavori sull'impianto semaforico all'incrocio con corso Trieste. Nella fascia oraria 9-16, previsto in via Nomentana il **divieto di transito nella corsia riservata ai mezzi pubblici** in direzione Gra tra viale Regina Margherita e via Lazzaro Spallanzani, con deviazione del traffico nella corsia centrale; e il divieto di transito nella corsia complanare da via Zara a corso Trieste in direzione di piazzale di Porta Pia con direzione obbligatoria a destra per via Zara.

Nella stessa fascia oraria, **senso unico in via Zara da via Nomentana a corso Trieste**.

DA RICORDARE

Cantieri in via Boccea e via Ardeatina: deviate 027, 031 e 218

Nel quadrante nord della città, vanno avanti le attività propedeutiche alla ricostruzione del **ponte di via della Storta**, all'altezza dell'incrocio con via Boccea, con **modifiche di viabilità sulla stessa via Boccea, via di Casal Selce e via della Storta**.

Fino a domani, tra le 6 e le 21, in via Boccea senso unico alternato tra i civici 901 e 893. **Invece fino a giovedì**, e poi dal 16 al 22 marzo modifiche alla viabilità interesseranno le tre strade in orario notturno, **dalle 21 alle 5** (dettagli su romamobilita.it).

Per quel che riguarda il trasporto pubblico, fino a giovedì, dalle 21 al termine del servizio, saranno deviate le linee 027 e 031. La **027** in arrivo dal capolinea di Borgo Ticino percorrerà via Piedicavallo; al ritorno, da via della Storta deviazione su via Filippini e ritorno su via della Storta. La **031** sarà limitata in via della Storta, all'altezza di via Filippini e non raggiungerà il capolinea di via Piedicavallo.

E proseguirà fino a venerdì, per lavori di messa in sicurezza, la **chiusura al traffico di via Ardeatina nel tratto compreso tra via della Fotografia e via di Grotta Perfetta** (è consentito

solo il traffico locale).

Dopo la prima fase dei lavori la strada verrà inizialmente riaperta con un senso unico alternato fino alla conclusione degli **interventi di consolidamento dei versanti collinari** prospicienti la strada nel tratto ricadente all'interno del Parco dell'Appia Antica.

Trasporto pubblico, sono deviate i bus della linea 218.

In direzione del capolinea Ardeatina/Scuola Padre Formato, i bus deviano per via Giulio Aristide Sartorio, piazza Lorenzo Lotto, viale del Caravaggio, via Attilio Ambrosini, via di Grotta Perfetta, via Ardeatina e da qui normale percorso di linea.

In direzione di piazza Porta San Giovanni, da via Ardeatina altezza Grotta Perfetta, proseguono per via di Grotta Perfetta, via Ambrosini, viale del Caravaggio, piazza Lotto, via Sartorio e ritorno su via Ardeatina.

Per tutta la durata del cantiere, **temporaneamente disattivate 9 fermate della linea** in via Ardeatina: le numero 72809, 72810, 77791, 72811, 72792, 72793, 71777, 72795, 72796. Aggiornamenti sul sito romamobilita.it.

Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito romamobilita.it



LOGISTICA E AMBIENTE/1

Trasporto merci e transizione ecologica Confetra: “Sostenibilità con obiettivi realistici”

Un nuovo equilibrio tra strategie, risorse e tecnologie. Per molti operatori del settore trasporto merci è questa la strada da intraprendere per raggiungere i migliori obiettivi della transizione energetica. Ma in questa lunga fase di passaggio come si prospetta il futuro e quali sono gli scenari e le criticità? “Le imprese della logistica e del trasporto delle merci - spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la Confederazione italiana dei trasporti e della logistica - sono competitive e resilienti nonostante gli scenari internazionali, ma hanno bisogno di una visione strategica per affrontare le molteplici sfide. La strategia europea di decarbonizzazione è iniziata senza un realistico studio ex ante degli impatti socioeconomici della transizione, fissando obiettivi ambiziosi e prestando poca attenzione al contesto di partenza, talvolta con brusche accelerazioni; sono mancati un quadro generale di coerenza e di coordinamento tra obiettivi, azioni, tempi e risorse sia pubbliche che private. La Confetra ha sempre sostenuto che il tema della decarbonizzazione debba essere ripensato sulla base di un nuovo paradigma, quello della “neutralità tecnologica”: sostenibilità in base a obiettivi realistici e secondo le tecnologie disponibili”.

Cosa chiede l'Europa al settore?

“Il Green Deal Europeo ha fissato il raggiungimento della neutralità climatica al 2050, con obiettivi intermedi al 2030. Misure quali la soppressione dei sussidi ambientalmente dannosi, agevolazioni per le imprese considerate controproducenti per l'ambiente, non hanno valutato l'impatto relativo su tutta la filiera dei prezzi e sulla competitività del Paese. Le misure per ridurre le emissioni inquinanti hanno generato un quadro regolatorio complesso. Incentivi fiscali per l'adozione di tecnologie pulite, investimenti in infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici e promozione della formazione professionale possono invece favorire lo sviluppo del settore e la transizione verso una logistica più sostenibile e innovativa”.

Quali le prospettive nella direzione dell'intermodalità?

“L'obiettivo europeo è quello di raggiungere una quota di modalità ferroviaria del 23% nel 2030 e del 32% nel 2050 e una quota di trasporto intermodale del 57% nel 2030 e del 70% nel 2050. Ma nel 2023 in Italia la quota di mercato del cargo ferroviario era ancora al 12%, contro una media UE del 17%. Permane nel Paese un ritardo di collegamento dei porti con le reti stra-

dali e ferroviarie e con le piattaforme logistiche retroportuali. Auspichiamo la realizzazione di connessioni di ultimo/penultimo miglio alla rete ferroviaria, soprattutto nei porti, finanziati anche grazie al PNRR-PNC e che siano rese strutturali le risorse per misure incentivanti quali Marebonus e Ferrobonus”.

Tir e sicurezza stradale, è uno dei temi più delicati per il settore.

“È un imperativo etico nei confronti dei lavoratori e degli utenti della strada, ma anche una questione economica e regolatoria. Negli ulti-

mi anni, i tassi di mortalità per incidenti che coinvolgono mezzi pesanti sono diminuiti, grazie all'introduzione di tecnologie avanzate di assistenza alla guida, come la frenata automatica d'emergenza, i sistemi di mantenimento della corsia e il rilevamento degli angoli ciechi. La questione resta sempre comunque aperta: tra le sfide segnaliamo quella relativa alla mancanza di parcheggi sicuri per autisti, nonché quella sulle condizioni della flotta; servono azioni coordinate come investimenti in infrastrutture mediante la manutenzione costante di strade e autostrade, svincoli e aree industriali, l'aumento di parcheggi sicuri e attrezzati. Nonché investimenti sul fattore umano attraverso una formazione continua”.

Paolo Petrucci
(3- segue)

LOGISTICA E AMBIENTE/2

Isfort: “Intermodalità base del cambiamento”

La sfida per il futuro si chiama trasporto merci sostenibile, con strategie di cambiamento a partire da un sistema intermodale, riducendo le emissioni e decongestionando così il traffico. Questa, secondo Isfort (l'istituto di formazione e ricerca nei trasporti), il percorso e l'obiettivo di un settore in evoluzione. “Le prospettive delineate dal Green Deal Europeo sono piuttosto chiare - spiega Andrea Appetecchia, Responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto merci di Isfort - ovvero i Paesi membri sono chiamati a riequilibrare la distribuzione modale del trasporto merci a favore di quello ferroviario. Tuttavia guardando all'ultimo decennio, la quota ferroviaria italiana rimane stabilmente attorno al 12% e si colloca al di sotto dei valori medi del resto dei Paesi europei. Gli obiettivi sono piuttosto chiari e condivisibili ma purtroppo non ancora prossimi al traguardo”.

Possiamo parlare di una “cura del ferro” nel settore del trasporto merci?

“È ciò che siamo tenuti a fare se vogliamo abbattere emissioni e congestione dei trasporti. D'altro canto in questi ultimi 10 anni si è registrato un incremento esponenziale del traffico intermodale cresciuto del 56% in termini di volumi trasportati al livello Europeo. In questo caso la posizione dell'Italia è di tutto rispetto, poiché insieme con la Germania rappresenta la best in class nel Continente”.

Quali le prospettive per l'intermodalità? Qual è il ruolo della città nel cosiddetto ultimo miglio?

“Prendendo in considerazione la movimentazione della merce nelle aree urbane, il quadro è piuttosto articolato. In proposito l'Isfort ha realizzato un approfondimento sull'area me-

tropolitana di Roma il cui modello logistico è poco efficiente e, non di rado, farraginoso, nonostante la Capitale rappresenti un polo di generazione di traffico di assoluto rilievo all'interno della mappa trasportistica del Paese, muovendo ogni anno circa 60 milioni di tonnellate che si spostano su più di 3 milioni di camion con una frequenza media per ogni giorno ferialo di circa 15mila mezzi. Le informazioni che si traggono dallo studio Isfort se, da una parte, confermano alcune impressioni consolidate, dall'altra, offrono interessanti spunti sull'evoluzione recente dell'organizzazione logistica dell'area romana. Tra le conferme, la dispersione del traffico dal punto di vista dei luoghi di origine/destinazione e il residuale ricorso al vettore ferroviario. Le novità sono la concentrazione dei principali operatori in un numero contenuto di distretti logistici collocati soprattutto al di fuori del tessuto urbano e la funzione logistica nazionale svolta da parte di alcune aree collocate a ridosso del Gra”.

(p.p)



mobilità

ROMA