

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



Ztl, per le auto elettriche l'accesso sarà a pagamento dal primo luglio

Pass gratuito per alcune categorie a partire da residenti e artigiani

Si annuncia un'estate di cambiamenti per le auto elettriche a Roma. Dal primo luglio, il permesso per accedere alle Zone a traffico limitato sarà a pagamento anche per i veicoli più ecologici che sino a oggi hanno usufruito di un accesso gratuito. La Giunta ha dato il via libera al rilascio di un **permesso annuale a pagamento con un costo però dimezzato rispetto agli altri veicoli**. Perché passare dalla gratuità al pagamento? «La misura - spiega l'assessore alla Mobilità Eugenio Patanè - deriva dal forte aumento dei veicoli elettrici in circolazione e, di conseguenza, dal numero sempre più elevato di permessi per l'accesso alle Ztl. Sebbene si tratti di mezzi a emissioni zero, la loro crescita sta comunque contribuendo in maniera significativa alla congestione del traffico e alla riduzione degli spazi di sosta disponibili, in particolare nel centro storico». Pagamento per la Ztl a parte, restano confermate tutte le altre misure di sostegno alla mobilità elettrica, come le

agevolazioni legate alle domeniche ecologiche e la sosta gratuita sulle strisce blu. Il permesso per le auto elettriche continuerà invece a essere **gratuito per i residenti, artigiani** con laboratorio in Ztl, **genitori che accompagnano figli** nelle scuole del Centro storico, **medici convenzionati, aziende ed enti** che svolgono servizi di interesse pubblico o di emergenza con mezzi identificabili, nonché **per i servizi di car sharing**. «Non è l'unico intervento per decongestionare il Centro - sottolinea il sindaco Roberto Gualtieri - stiamo intervenendo per colpire le truffe legate ai falsi permessi per invalidi e abbiamo convocato un tavolo con le categorie per migliorare la modalità di consegna delle merci». Gli attuali titolari di autorizzazione riceveranno una comunicazione da **Roma Servizi per la Mobilità** con modalità e termini per richiedere il nuovo permesso, qualora intendano mantenere l'accesso alle Ztl, mentre per le nuove immatricolazioni il permesso a pagamento entrerà in vigore non appena sarà operativo il nuovo sistema di rilascio, dal primo luglio.

GLI EFFETTI SUL TRASPORTO PUBBLICO

Cantieri in città, chiusure giorno e notte per lasciare spazio ai lavori

Iniziano questa mattina in **via di Ripetta** i lavori per la bonifica della rete idrica e dalle 7,30 la strada sarà chiusa tra via Borghese e via Leccosa. Le linee 70, 81, 87, 492, 990 e il collegamento G03 devieranno da piazza Cavour per via Ulpiano, il Ponte Umberto I e via Zanardelli. Di notte, cambio di percorso anche per n70 e n913. Riprendono invece questa sera e proseguiranno sino a venerdì i lavori di riqualificazione delle aree verdi in **viale Parco del Celio**. La strada chiude dalle 21 e il servizio delle linee 3 e 8, di sera passa dal tram al bus. Sulla linea 3, tra Porta

Maggiore e la stazione Trastevere, sulla linea 8 lungo l'intera tratta. Per il 3, l'ultima corsa integrale su tram da Valle Giulia per stazione Trastevere sarà alle 18.49, in direzione opposta alle 20.23. Sulla linea 8, ultima corsa tram da Casaletto alle 18.54 e da piazza Venezia alle 19.30. Per due notti, oggi e domani, cantiere anche nel **Trafo Umberto I**, con la chiusura da via Milano dalle 22 alle 5,30. Previsto anche il divieto di transito in via Rasella, su via del Boccaccio da via degli Avignonesi a via Rasella e in via degli Avignonesi. Sarà deviata la linea 71.

IN CENTRO

Cerimonie, sit-in e visite istituzionali, cosa cambia per la viabilità

L'agenda della giornata di oggi inizia alle 9,30 con una cerimonia di omaggio alla Tomba del Milite Ignoto in **piazza Venezia**. A partire dalla stessa ora saranno possibili rallentamenti o temporanee deviazioni per le linee H, 30, 40, 44, 46, 51, 60, 62, 63, 64, 70, 80, 81, 83, 85, 87, 118, 119, 160, 170, 492, 628, 715, 716, 781 e 916 che transitano nell'area di piazza Venezia. Dalle 13 alle 18.30 è invece in programma una manifestazione in **via Molise**, davanti alla sede del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Nell'area del sit-in i divieti di

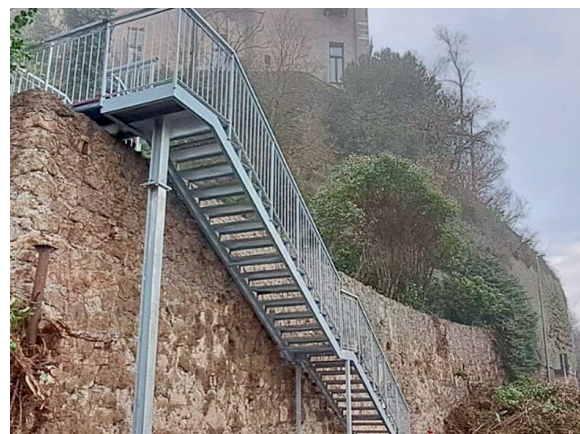
sosta scattano già questa mattina dalle 10 sia in via Molise sia in via di San Basilio, da via del Basilico a piazza Barberini. In base all'andamento della manifestazione, potrebbero aggiungersi chiusure al traffico. Infine oggi in **Vaticano** è attesa la visita del presidente della Repubblica di Malta. Le limitazioni per la sosta sono già in vigore dalla scorsa notte su via della Conciliazione, via Paolo VI e piazza del Sant'Uffizio. Oggi sono previste chiusure su via della Conciliazione, Come su via Paolo VI, piazza del Sant'Uffizio e Borgo Santo Spirito.

DA OGGI

Isola Farnese, sulla linea 032 ripristinate tredici fermate

A inizio febbraio, il montaggio della scala in ferro per il collegamento pedonale. E da oggi, il ritorno della **linea 032** con le sue tredici fermate in via dell'Isola Farnese. Ancora un passo avanti per ripristinare la viabilità, la normale circolazione e gli spostamenti quotidiani degli abitanti del borgo nel Municipio XV, rimasto isolato, già da gennaio, dopo le ripetute frane di un costone che si è riversato sull'unica strada di accesso. I lavori sono ormai avviati da settimane. A metà febbraio, la Giunta capitolina ha stanziato 1 milione di euro per ripristinare gli accessi al borgo, con due interventi principali: la sistemazione di via Prato della Corte, su cui sono in corso i lavori e la realizzazione di una galleria provvisoria sotto la frana, per consentire il ripristino del passaggio su via dell'Isola Farnese. Dopo diverse valutazioni e sopralluoghi tecnici, è stato deciso anche il ripristino della linea bus 032 che raggiunge la stazione La Storta. Da oggi sono **riattivate su via Isola Farnese le fermate 75994, 81989, 75995,**

76007, 76005, 70106, 75999, 76004, 70107, 75998, 75996, 81988 e 76008. I bus in arrivo dalla stazione limiteranno le corse alla fermata 75999 Isola Farnese/Riserva Campetti, per poi ripartire da un'altra fermata, la 76004 (che ha lo stesso nome) dove potranno salire gli utenti. Nell'inversione di marcia tra le due fermate, infatti, i bus non potranno avere passeggeri a bordo e la manovra dovrà essere assistita dagli agenti della Polizia Locale e dal personale della Protezione Civile presenti sul posto.





IL PRESIDENTE ELIO TOMASSETTI

Modello XII, la sfida della mobilità dolce che ridisegna i quartieri “Più spazio ai pedoni e meno alle auto per una città inclusiva”

Il Municipio XII si conferma il laboratorio a cielo aperto della nuova mobilità romana. Non si tratta solo di asfaltare strade o disegnare strisce bianche, ma di una vera e propria rivoluzione copernicana dello spazio pubblico. Dal cuore storico di Monteverde Vecchio fino all'estrema periferia di Massimina, il cantiere della mobilità è in pieno fermento. L'obiettivo dichiarato dalla giunta municipale è ambizioso: trasformare il dodicesimo distretto in un modello di sostenibilità ed efficienza esportabile in tutta la città, abbattendo il primato dell'auto privata a favore di una visione “human-centric”. **Ne parliamo con il presidente del Municipio, Elio Tomassetti.**



Il vostro mandato sembra aver impresso una forte accelerazione sul tema trasporti. Qual è la filosofia di base che guida queste scelte?

“Fin dall'insediamento, abbiamo lavorato in sim-

biosi con l'Assessorato capitolino per passare dalla gestione dell'emergenza alla programmazione strutturale. La nostra filosofia è la “democratizzazione dello spazio”. Per decenni, le nostre strade sono state progettate quasi esclusivamente per il flusso veicolare. Noi stiamo ribaltando questo schema: incentivare mezzi alternativi all'auto non è una guerra ai guidatori, ma una tutela per i più fragili. Parlo di anziani che devono attraversare in sicurezza, disabili che necessitano di marciapiedi a norma e genitori che spingono un passeggino senza dover fare lo slalom tra le auto in sosta selvaggia. È un modello di civiltà, prima ancora che di mobilità”.

Quali sono le opere di cui va più fiero in questa prima metà di mandato?

“Siamo orgogliosi di essere stati precursori in infrastrutture che cambiano la qualità percepita dei quartieri. Il piano degli attraversamenti pedonali rialzati è un esempio concreto: abbiamo iniziato dai punti più sensibili, come l'uscita delle scuole e gli ingressi ai parchi pubblici, creando zone di calma naturale per il traffico. Questo intervento, partito da Monteverde Vecchio e arrivato fino a Massimina, ha ridotto drasticamente la

velocità media nei centri abitati. Parallelamente, l'ampliamento dei marciapiedi in corrispondenza delle fermate bus ha migliorato non solo l'accessibilità per chi ha ridotta mobilità, ma anche la velocità commerciale dei mezzi pubblici, rendendo l'attesa più dignitosa e sicura”.

C'è molta attesa per le nuove piste ciclabili. Cosa dobbiamo aspettarci per i prossimi mesi?

«La sfida della ciclabilità a Roma si vince con la continuità. Non servono “pezzi di ciclabile” isolati, ma una rete che permetta di spostarsi davvero. La nostra priorità è “ricucire” i tratti esistenti. Un caso di studio eccezionale è il Lungotevere degli Artigiani: è il primo esempio a Roma di sponsorizzazione realizzata secondo il nuovo Codice degli Appalti, a dimostrazione che la collaborazione tra pubblico e privato può dare frutti rapidi. Ma non ci fermiamo qui: stiamo lavorando intensamente al collegamento strategico tra viale dei Quattro Venti e la Stazione Trastevere, un nodo di scambio vitale. Inoltre, siamo pronti a inaugurare la ciclabile Bravetta-Tram 8, che permetterà a migliaia di residenti di raggiungere il centro in modo sostenibile”.

Catia Acquesta

L'ASSESSORE MARCHEGGIANI

“La strada deve tornare un luogo di incontro non solo di transito”

Assessore, come si traduce questa strategia macroscopica nel quotidiano dei cittadini?

“La mobilità è il termometro della qualità della vita. Se perdi due ore nel traffico o hai paura a far andare tuo figlio a scuola a piedi, la tua qualità della vita è bassa. Per questo lavoriamo su quattro direttrici integrate: sicurezza stradale, moderazione del traffico, mobilità dolce e i percorsi casa-scuola. Ogni intervento che facciamo deve rispondere a una domanda semplice: “Questo rende il quartiere più vivibile?”



Si parla molto di Zone 30. Perché le ritenete così centrali nel vostro programma?

«C'è un equivoco da chiarire: la Zona 30 non è solo un cartello stradale col limite di velocità. È una filosofia di ridisegno dello spazio. Ridurre la velocità significa ridurre lo spazio di frenata e, di conseguenza, la gravità degli incidenti. Ma significa anche meno rumore, meno polveri sottili e più spazio per la socialità. È un cambio culturale: la strada deve tornare a essere un luogo di incontro, non solo un corridoio di transito. Restituire la strada alla sua dimensione di spazio pubblico è l'atto più politico che un assessorato alla mobilità possa compiere”.

Sul fronte della sicurezza stradale, quali sono gli interventi tecnologici in campo?

“Oltre agli interventi fisici come gli attraversamenti rialzati, stiamo implementando sistemi luminosi a LED intelligenti nei cosiddetti “black point” ovvero i tratti stradali a elevata incidentalità. Questi sistemi aumentano la visibilità del pedone anche in condizioni meteorologiche avverse. L'approccio è integrato: nuova illuminazione, revisione profonda della segnaletica verticale e orizzontale e, dove

necessario, restringimento della carreggiata per indurre naturalmente il rallentamento”.

Un tema molto caro alle famiglie sono le Strade Scolastiche. Qual è il bilancio e quali i prossimi passi?

“Le Strade Scolastiche sono il nostro progetto educativo di punta. Limitare o chiudere il traffico davanti alle scuole durante gli orari di ingresso e uscita significa proteggere i polmoni dei bambini dall'inquinamento e le loro orecchie dal rumore assordante dei clacson. Vogliamo creare dei veri “corridoi sicuri” che colleghino le abitazioni alle aule, integrando queste aree con le Zone 30. È un percorso in evoluzione che punta a quartieri più inclusivi, dove il bambino può riappropriarsi dell'autonomia di movimento”. (C.A.)

