



Parliamo di Congestion Charge e di traffico soffocante a Roma, un bell'argomento non c'è che dire.

Prendiamo ad esempio un'esperienza personale e vediamo esattamente di cosa si tratta e la situazione al momento in Italia ed a Roma

Sommario

Sommario.....	2
Iniziamo	3
Le esperienze degli altri	6
Milano.....	6
Londra	7
E a Roma?.....	7
Conclusioni.....	8
Chi sono?.....	9
Altre pubblicazioni.....	10
L'ultima Roma-Lido: L'ultimo viaggio della Freccia del Mare	10
20 motivi per cui la Roma-Giardinetti deve tornare in pieno esercizio: Riflessioni, pensieri ed esperienze	10

Iniziamo

Per parlare della Congestion Charge, partiamo dall'esperienza personale di [TplRoma](#) che un mercoledì tardo pomeriggio di metà dicembre passava per Piazza della Repubblica a bordo di un autobus ed ha impiegato un tempo esagerato per percorrere pochi metri, questo il testo del suo tweet, l'immagine mi sembra anche più efficace.

Situazione stasera a piazza della Repubblica. Un bus del 64 ci ha messo 10 minuti per fare nemmeno 150 metri.

Non mi venite a dire che la Congestion Charge a Roma non serve o che prima si debba potenziare il Trasporto Pubblico!



Si ma cos'è di preciso la Congestion Charge?

Il termine Congestion Charge nasce in Inghilterra all'indomani della decisione di limitare l'uso di mezzi di trasporto privato a motore in alcune parti di Londra, situate principalmente nel centro della città.

La Congestion Charge, in particolare, non vieta l'accesso al centro cittadino, ma sottopone il suo attraversamento con mezzo a motore a un pedaggio che il conducente è tenuto a versare alle casse pubbliche.



La Congestion Charge ha lo scopo di disincentivare l'uso dei mezzi privati a motore col fine di rendere più respirabile l'aria cittadina oppressa da smog e polveri sottili.

Dall'altro lato, i ricavi derivanti dai pedaggi servono a ricavare fondi da investire nel trasporto pubblico e nella riqualificazione urbana.

In Italia, la prima città ad adottare tale disciplina viabilistica è Milano in cui, a partire dal 16 gennaio 2011, l'accesso alla zona ZTL della "Cerchia dei Bastioni" è regolamentato da un pedaggio destinato ai mezzi a maggior impatto ambientale.

A Roma la questione Ecopass – il pedaggio per entrare nell’anello ferroviario – ha avuto una storia travagliata, culminata, a settembre, con il ritiro della delibera seguito all’assenza in aula di consiglieri grillini e all’impressione che il provvedimento provocasse più irritazione che adesioni.

Le esperienze degli altri

In Europa, come detto, sono varie le realtà che hanno una tassa sulla congestione stradale. Vediamo come funziona a Milano e a Londra.

Milano

Nel capoluogo lombardo a subire restrizioni è la cosiddetta Area C, la circonvallazione interna che corrisponde alla Cerchia dei Bastioni.



Qui, 43 varchi elettronici regolamentano l'accesso dalle 7,30 della mattina sino al tardo pomeriggio, con un costo giornaliero previsto di 5 euro per i non residenti. I residenti, invece, hanno diritto a 40 ingressi gratuiti dopo i quali dovranno pagare 2 euro a entrata.

Dal 2019 Milano prevede anche una stretta importante per i diesel nell'Area B. Previsti 50 giorni di circolazione libera per consentire agli automobilisti di abituarsi alla nuova misura.

Londra

Nella capitale inglese la tassa sul traffico è presente dal 2003.

Neanche qui niente caselli ma un sistema incrociato di telecamere e database che consente di capire se il veicolo ha pagato il pedaggio o se è esentato.



La misura è attiva dal lunedì al venerdì dalle 7,00 alle 18,00 e ha un costo giornaliero di 11,5 sterline.

Le multe previste vanno dalle 65 alle 202 sterline.

E a Roma?

In attesa di conoscere tempi e modi con cui la misura verrà studiata e discussa, Enrico Stefàno ha tranquillizzato i romani dicendo che l'atto presentato oggi non introduce pedaggi.

Per adesso.

Conclusioni

Partendo dal presupposto che senza un'adeguata rete di trasporto pubblico - metropolitana e di superficie - il traffico non si può combattere, la tassa per accedere al centro di Roma, può essere una soluzione?

Secondo noi sì, magari con l'esclusione dei residenti, ma l'obiettivo deve essere liberare il centro della città dalle macchine, poi, quando sarà possibile, intensificare il trasporto pubblico, al più presto possibile che tanto è inutile raccontare favole sui bus che sono in arrivo.

Lascia la tua opinione nel modulo dei commenti, oppure inviando una mail a **tplroma@odisseaquotidiana.com**

Chi sono?

Se sei arrivato alla fine di questo testo, allora devi essere un paladino della Roma-Lido, ma nel caso non mi conoscessi, mi presento: sono Andrea un pendolare della Roma-Lido e sei anni fa ho aperto un blog che parla di trasporto pubblico: [Odissea Quotidiana](#).

Racconto storie sul trasporto pubblico sia su [Twitter](#) che su [Facebook](#) e riporto le voci degli utenti di Roma.

Come avrai capito, per realizzare questo mini e-book ci sono volute alcune ore di lavoro e molta passione.

Per questo motivo in cambio ti chiedo solo un favore.

Sarei davvero felice se volessi scrivere una recensione positiva sul contenuto di questo ebook, lasciando un commento qui sotto e magari di condividerlo con i tuoi amici che ritieni interessati.

Te ne sarei davvero grato

Altre pubblicazioni

L'ultima Roma-Lido: L'ultimo viaggio della Freccia del Mare

Siamo arrivati all'ultimo giorno di servizio delle MA 100 sulla Roma-Lido, dopo più di 40 anni di esercizio. Le ultime MA 100 il 31 luglio 2018 andranno definitivamente in pensione, perché ormai non potrebbero in alcun modo superare le verifiche USTIF – l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi... [scopri di più su Amazon](#)

20 motivi per cui la Roma-Giardinetti deve tornare in pieno esercizio:

Riflessioni, pensieri ed esperienze

Un pò di storia recente di questa ferrovia ultracentenaria darà la possibilità di inquadrare le nostre proposte e soprattutto i 20 buoni motivi per i quali la Roma - Giardinetti deve tornare in pieno esercizio e alcuni spunti sul futuro della stessa infrastruttura [scopri di più su Amazon](#)

ⁱ Le definizioni della Congestion Charge e la situazione attuale sono tratte da Sapere.it e Radio Colonna