

MEZZI PUBBLICI GRATIS, CI PROVA LA GERMANIA

di ALFREDO DE GIROLAMO

L'idea di permettere ai cittadini di usufruire gratis dei mezzi di trasporto pubblico - bus, filobus, tramvie - qua e là per il Mondo è già una realtà. Non stiamo parlando di sperimentazioni, ma di vere e proprie iniziative ormai consolidate nell'ambito dell'offerta di trasporto pubblico locale (tpl). Una città in cui l'uso del mezzo pubblico gratis sta facendo faville è Tallinn, capitale dell'Estonia. Avviato nel 2013, dopo lunghe consultazioni protrattesi di fatto sin dai primi anni 2000, il servizio di trasporto pubblico gratuito - sia chiaro, solo per i residenti - ha dato i suoi frutti dal momento che solo nel primo anno aveva portato a un abbattimento del traffico cittadino, con i conseguenti effetti benefici anche sull'inquinamento ambientale, del 14%.

Esistono però anche esempi negativi, come la cittadina belga di Hasselt, che dopo aver lanciato tale servizio già nel 1997 ha poi dovuto fare i conti con la mancanza di fondi, medesimo destino della città americana di Portland. E dire che la storia, in quanto a effetti negativi di tale iniziativa, era già stata maestra di vita, e proprio in Italia: nel 1973 l'allora sindaco di Bologna Renato Zangheri, sull'onda del suo manifesto ecologista "Bologna non deve soffocare", mise il servizio di tpl urbano gratuito per la cittadinanza in fasce orarie prestabilite. La pionieristica intuizione di Zangheri durò tre anni appena, però, e fu cancellata una volta riscontrati in pieno rosso i conti dell'azienda locale di trasporto.

Oggi, dimenticata Bologna e scoperta Tallinn, a provarci è niente meno che la Germania. Suona strano che a tentare l'esperimento sia il paese di Bmw, Mercedes e Volkswagen, eppure è così. Nell'informativa inviata alla Commissione Europea, il governo di Angela Merkel ha fatto sapere che tenterà un progetto pilota in cinque città (Berlino, Essen, Herrenberg, Mannheim e Reutlingen) con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata. Una mossa doverosa da parte della Germania, sotto l'occhio del ciclone europeo e a continuo rischio multa per le violazioni sulle norme sui gas di scarico, senza contare lo scandalo delle emissioni truccate del 2015. Tuttavia, com'era facile immaginare, si è già scatenata la ridda di voci sulle conseguenze economiche, in negativo, dell'iniziativa. Stando alle stime ad esempio di VDV, l'associazione tedesca delle aziende di trasporto, far viaggiare gratis i tedeschi costerebbe, solo di mancato indotto, 12 miliardi di euro, senza contare gli investimenti necessari per rinnovare mezzi e infrastrutture. Addirittura peggiore la stima dell'associazione dei comuni tedesca, l'Anci locale: 13 miliardi di euro.

La paura economica rispetto ai benefici ambientali dunque frenerà la Germania nel suo progetto pi-

lota che, se vincente, sarà esteso a tutto il paese? Ce lo diranno solo i prossimi mesi.

Un'altra domanda ovviamente è se mai l'Italia potrà adottare esperimenti simili. Difficile dirlo, il Belpaese non è Tallinn - la capitale estone non arriva a 450mila abitanti - e soprattutto dal punto di vista delle infrastrutture e del parco mezzi siamo indietro, motivo per cui non si può rinunciare all'indotto dei biglietti, necessari per investire nell'ammodernamento. Piuttosto, oltre che lavorare sull'ammodernamento del tpl, necessario per portare l'Italia al livello degli altri paesi europei - e ciò significa investire 4 miliardi di euro all'anno per 15 anni, 60 miliardi di euro in tutto, generando un valore aggiunto addizionale pari allo 0,3% del PIL - bisogna continuare a credere nei progetti di mobilità sostenibile. Come la legge quadro sulla Mobilità urbana (entrata in vigore a febbraio di quest'anno), una norma cardine che prevede che tutte le amministrazioni dal livello nazionale a quello comunale, passando per le regioni, pianifichino la mobilità ciclistica delle proprie strade al medesimo livello in cui vengono considerate le reti di trasporto per ferro e gomma. Si parte da qui, per tornare all'idea che ebbe Bologna c'è tempo. (@degirolamo)



L'esperienza positiva di Tallinn, che è

riuscita a ridurre il traffico cittadino, spinge a nuovi esperimenti. La strada fu aperta nel 1973 da Bologna