

AMBIENTE IN GINOCCHIO/1

Germania, bus gratis per ridurre l'inquinamento

» **MATTIA ECCELI**

Berlino

Si fa presto a dire gratis. Per evitare la procedura d'infrazione europea, il governo tedesco esamina la possibilità di non far pagare i trasporti pubblici urbani. Steffen Seibert, il portavoce della cancelleria, ha confermato che l'esecutivo "sarebbe intenzionato ad individuare modelli per una gratuità provvisoria da sviluppare in collaborazione con i Länder ed i comuni". Un'operazione da non meno di 13 miliardi di euro l'anno che preoccupa le amministrazioni locali. "Lo Stato deve preoccuparsi di garantire le risorse per finanziare la misura", ha avvertito Helmut Dedy, responsabile dell'unione dei comuni. La lettera che ipotizza questa soluzione è firmata da tre ministri dell'esecutivo pro tempore (Ambiente, Trasporti e Affari speciali) ed è indirizzata al Commissario all'ambiente, il mal-

tese Karmenu Vella. La cattiva qualità dell'aria è una emergenza che dura da anni (in 70 città i valori degli inquinanti sono fuori norma), ma dell'ambizioso piano della gratuità dei mezzi di trasporto urbani non c'è traccia nel contratto di legislatura appena siglato da Cdu, Csu ed Spd. I 13 miliardi l'anno che servono per coprire le mancate entrate si sommerebbero al piano di spesa da 60 miliardi contenuto nel programma di governo e toglierebbero di fatto le castagne dal fuoco ai costruttori sui quali grava la corresponsabilità di aver fatto troppo poco per ridurre le emissioni e che rischiano di dover fare i conti con clienti arrabbiati nel caso di divieti di transito per veicoli diesel fino alla classe Euro 5.

IL GOVERNO dovrà trovare i fondi per finanziare l'operazione. La scorsa estate aveva deciso di confermare i benefici fiscali per il gasolio da autotrazione (7,8 miliardi di euro l'anno), malgrado richieste per la loro abolizione. E i co-

struttori tedeschi contribuiranno al fondo per la sostenibilità ambientale con 250 milioni di euro, comunque spiccioli in confronto ai ricchi bilanci del settore.

Il diesel incide negativamente sulla qualità dell'aria per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NOx) e le polveri sottili, ma esecutivo, costruttori e fornitori insistono che è indispensabile per raggiungere gli obiettivi di riduzione di anidride carbonica (CO2). Secondo l'agenzia federale per l'ambiente, il 60% dell'inquinamento di NOx nelle città è legato al traffico privato. E i mezzi a gasolio incidono per il 72%.

La prossima settimana il Tribunale Amministrativo federale deve esprimersi sulla liceità dei divieti di transito per i veicoli a gasolio. Se i giudici non dovessero opporsi alle limitazioni, milioni di automobilisti rischiano di non poter più usare le loro auto, peraltro nemmeno troppo vecchie. Su una macchina viaggiano in media 1,5 persone: il trasporto privato è meno soste-

nibile dal punto di vista ambientale di quello pubblico. Ma il servizio pubblico, anche se capillare, non soddisfa tutte le esigenze di mobilità. E, soprattutto, non è chiaro come i trasporti statali, già sotto pressione, possano assorbire altri potenziali milioni di viaggiatori. La gratuità dei mezzi sarebbe in ogni caso una mera questione di facciata, visto che i 13 miliardi per azzerare biglietti verranno comunque pagati dalla fiscalità generale, quindi dai contribuenti. Il sistema di trasporto pubblico dovrebbe venire rafforzato e riorganizzato in maniera importante. In cinque città sarebbero già pronti dei progetti pilota: si va da Essen, con 570 mila abitanti, a Herrenberg che ne ha 31 mila, da Bonn e Mannheim con circa 300 mila a Reutlingen con 110 mila. La Germania ha un conto aperto con gli imbottigliamenti: sulle sole autostrade l'Adac, l'Automobil club, ha contabilizzato lo scorso anno 723 mila code per un totale di 1,45 miliardi di chilometri, nuovo primato negativo.

La bici a noleggio fugge dall'Europa: "Siete dei vandali"

» ROBERTO ROTUNNO

Sono passati solo due mesi dall'esordio sulle nostre strade, ma l'azienda cinese Gobe Bike - che gestisce il servizio di bike sharing a Roma, Torino e Firenze - ha deciso che lascerà l'Italia e l'Europa. E le motivazioni non danno lustro ai Paesi europei interessati: "Troppi atti vandalici hanno danneggiato le nostre bici", hanno spiegato ieri nella mail con la quale si comunica ai clienti un addio "sofferto sul piano umano, morale e finanziario". Insomma, più di un veicolo su due ha subito guasti o è stato rubato e questo ha fatto sì che il progetto europeo diventasse "insostenibile", hanno aggiunto. Le bici verdi, almeno quelle rimaste intatte, ora dovranno richiudere i lucchetti e tornare a casa.

GOBEE, che ha sede a Hong Kong, ha iniziato a operare nel nostro continente a par-

tire da ottobre 2017, con la sperimentazione di Lille, in Francia. Questa impresa ha sposato un nuovo modello organizzativo detto "a flusso libero": funziona con un'applicazione da cellulare e ha mandato in pensione le vecchie rastrelliere. In pratica, le bici si trovano ovunque e si possono lasciare ovunque. Si possono localizzare tramite lo smartphone, prenotando la corsa proprio come avviene per il car sharing. Una volta trovata, bisogna sbloccarla appoggiando il display sul rilevatore del codice "qr", dopo di che si può salire in sella. Ci sono naturalmente dei costi. Innanzitutto bisogna pagare una cauzione di 15 euro, che poi viene restituita. La circolazione costa 50 centesimi di euro ogni mezz'ora, cifra che viene addebitata su una carta prepagata.

In questi mesi non sono però bastati 150 mila utenti e 90 mila chilometri percorsi tra Italia, Belgio e Francia. L'app chiuderà i battenti in Europa e rimborserà ai clien-

ti le cauzioni e le somme residue nei conti personali. "È stata una decisione molto difficile - hanno scritto - deludente e frustrante per tutto lo staff di Gobe bike. Durante i mesi di dicembre e gennaio, le nostre biciclette sono diventate il bersaglio di sistematici atti di vandalismo, trasformandosi così in oggetti da distruggere per puro divertimento. Mediamente, il 60% della nostra flotta europea ha subito danneggiamenti, vandalismi o è stato oggetto furti". Si tratta di un dato che riguarda tutta l'Europa, quindi, mentre non è stato comunicato quello relativo ai singoli Stati e alle singole città. "La polizia è riuscita a identificare alcuni dei colpevoli - hanno aggiunto - colti in flagranza o grazie alla geo-localizzazione. Alcune indagini stanno proseguendo. Ci aspettiamo che paghino sia socialmente che finanziariamente per le loro azioni". Intanto diverse amministrazioni hanno preso le distanze da quanto affermato da Gobe. In Italia il servizio

è operativo - o meglio, lo era fino a ieri - a Roma, Torino e Firenze. Nella Capitale, per esempio, aveva inaugurato il 13 dicembre con un evento ai Fori imperiali. Secondo gli accordi la società aveva la possibilità di posizionare una flotta da 1.100 biciclette, ma aveva iniziato con 400. Il lasso di tempo in cui è stata in funzione è talmente breve che non esistono dati sui risultati conseguiti. Va però ricordato che sia a Roma sia a Firenze operano anche concorrenti di Gobe: la Obike, nella Capitale, e la Mobike nel capoluogo toscano. In molti quindi si sono chiesti per quale motivo gli stessi disagi non vengano denunciati anche da queste altre aziende. A Firenze la Mobike è partita ad agosto con 4 mila biciclette e dal Comune spiegano che sono stati raggiunti 10 mila utilizzi al giorno (Gobe invece ha iniziato a dicembre con 400 bici). "Qui i fenomeni di vandalismo sono stati molto ridotti rispetto ad altre città", ha detto l'assessore fiorentino alla Smart city Giovanni Bettarini.