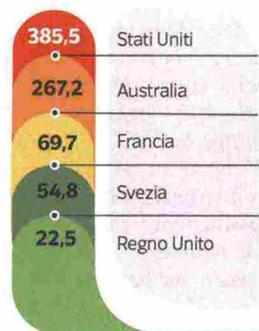


I PROVVEDIMENTI

ECONOMIA

Emissioni di CO2 ad alta quota...

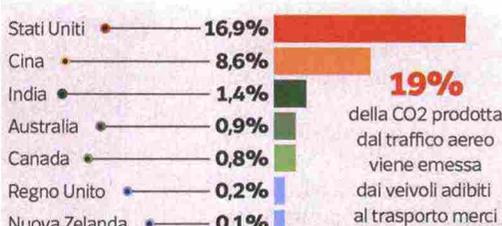
Chili pro capite - Voli interni



81%
della CO2 prodotta
dal traffico aereo
è emessa
dai voli passeggeri



Quota globale - Voli nazionali interni



Fonte: Graver, Zhang & Rutherford (2019). International Council of Clean Transportation (Icct)

LOTTA ALLE EMISSIONI

TRASPORTI GREEN GERMANIA, FRANCIA E SPAGNA CI PROVANO COSÌ. E NOI?

Per risparmiare carburante, il governo tedesco ha varato un biglietto da 9 euro che in estate dava diritto a viaggiare su tutti i mezzi pubblici. Parigi vieta i voli interni di Air France se c'è un'alternativa con bus o treno. Madrid rimborsa sino a fine 2022 l'abbonamento ferroviario mensile dei pendolari... Indagine tra soluzioni possibili

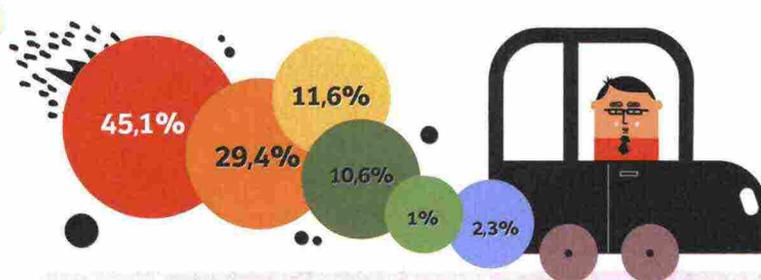
DI VALERIA SFORZINI
ILLUSTRAZIONI DI PAOLA PARRA

... e per mezzo di trasporto

Grammi di CO2 per passeggero a chilometro

Quota globale

■ Trasporto passeggeri ⁽¹⁾ ■ Trasporto merci ⁽¹⁾ ■ Voli ■ Navi ■ Treni ■ Altro



Fonte: UK Department for Business, Energy & Industrial strategy

(1) Include auto, moto, bus e taxi, voli esclusi; (2) camion e furgoni

Fonte: Iea

Sono sufficienti per andare da Baden-Baden a Costanza attraversando la Foresta Nera. Ma anche per percorrere i 100 chilometri che separano Amburgo da Kiel, per una fuga sul Mar Baltico. O ancora per fare una gita a tappe e godersi le bellezze della Baviera medievale.

«LA NOSTRA IDEA MIGLIORE»

Con nove euro al mese, i cittadini tedeschi e i turisti hanno potuto viaggiare da giugno ad agosto in tutta la Germania con qualsiasi mezzo di trasporto pubblico, regionale e locale, fatta eccezione per le classi superiori alla prima, l'Alta Velocità e alcuni autobus e treni a lunga percorrenza. La misura sperimentale è stata introdotta dal partito dei Verdi come parte del pacchetto per ridurre il consumo di carburante, frenare l'inflazione e alleviare il costo della vita. Lo stesso cancelliere Olaf Scholz l'ha definita come la loro «idea migliore». Ad oggi la Germania è il più grande Paese ad aver introdotto un provvedimento come questo, ma non è il primo: a Tallin, capitale dell'Estonia, i trasporti sono gratuiti dal 2013, in Lussemburgo dal 2020.

Il biglietto mensile a nove euro dal 1° settembre è tornato al suo costo originario di 107, ma il favore con cui è stato accolto e i benefici in termini ambientali stanno portando i ministeri competenti a trovare un modo per riproporlo. Secondo il World Economic Forum sono state risparmiate 1,8 milioni di tonnellate di CO2. Nei tre mesi, 52 milioni di biglietti venduti sono stati acquistati da 38 milioni di persone, residenti e non, con un aumento dei viaggi su rotaia del 42 per cento tra giugno e luglio rispetto al 2019, prima della pandemia. Nonostante le auto in circolazione non siano di fatto diminuite, i ricercatori dell'Università di Potsdam hanno rilevato una riduzione del 7 per cento dei livelli di inquinamento dell'aria. Ora si pensa di portare il costo entro una cifra compresa tra i 49 e i 69 euro, più vicina al *Klima Ticket* austriaco, il biglietto unico introdotto a ottobre 2021 valido per tutti i mezzi pubblici e privati, che ha un costo di 1.095 euro all'anno, ovvero 91 al mese, 3 al giorno.

PENDOLARI GRATIS PER 4 MESI

Per tagliare i consumi di carburante e aiutare i cittadini a sostenere l'aumento generale dei prezzi, in Spagna il premier Pedro Sanchez ha annunciato che dal 1° settembre al 31 dicembre gli abbonamenti mensili ai treni regionali (per tratte inferiori a 300 chilometri), i più utilizzati dai pendolari, e i biglietti multitratta saranno interamente rimborsati o saranno soggetti a sconti. Sul piano locale, invece, la proposta è di offrire uno sconto del 30 per cento che potrà essere integrato dalle amministrazioni. In Francia, il governo ha approvato un provvedimento che vieta i voli a corto raggio di

2,5

MILIARDI DI EURO
È IL COSTO DELLA MISURA DECISA DA BERLINO PER VOLONTÀ DEI VERDI: DA GIUGNO AD AGOSTO SI POTEVA VIAGGIARE SU QUALSIASI MEZZO PUBBLICO A 9 EURO. I LIVELLI DI INQUINAMENTO SONO SCESI DEL 7%

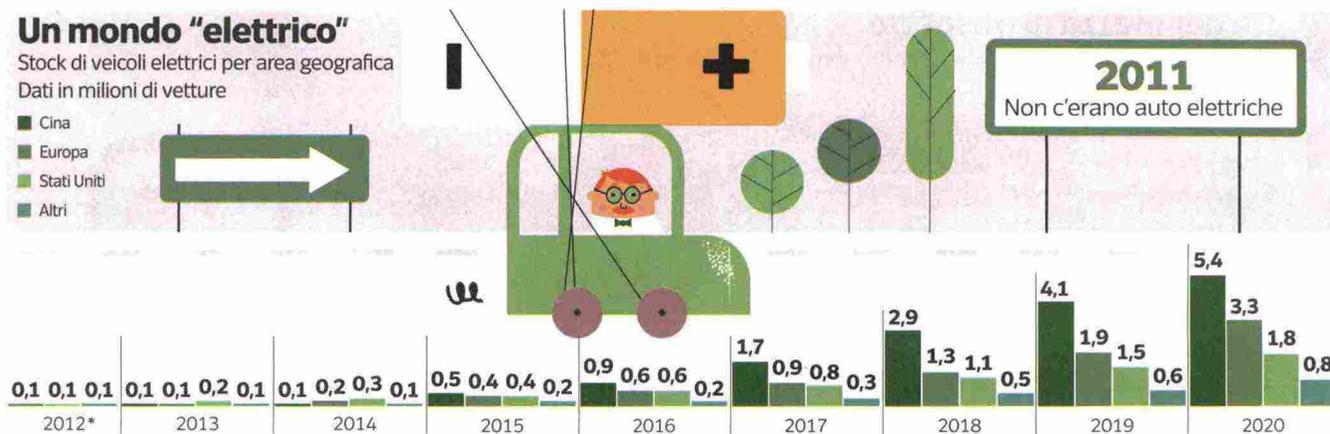
Air France per i quali esistano treni o bus alternativi che non durino più di due ore e mezza. La misura è entrata in vigore ad aprile e si applica ad esempio per gli aerei interni che collegano Parigi a Bordeaux, a Nantes o a Lione. Per il momento gli effetti sono contenuti: delle 108 tratte che rispondono ai requisiti, ne sono state cancellate solo cinque. Sempre per tutelare l'ambiente e taglia-

ECONOMIA

Un mondo "elettrico"

Stock di veicoli elettrici per area geografica
Dati in milioni di vetture

■ Cina
■ Europa
■ Stati Uniti
■ Altri



Fonte: Iea

*Nel 2012 la Cina ne contava zero

re le emissioni, la Francia ha proposto poi di introdurre una regolamentazione all'interno dell'Unione europea per l'utilizzo dei jet privati. «Un progetto c'è già», spiega Edoardo Croci, professore di economia ambientale e coordinatore del Green Economy Observatory all'Università Bocconi di Milano: «È un programma dell'Icao, l'ente internazionale di regolamentazione del trasporto aereo, partito per ora in modo sperimentale. Prevede che i gestori delle linee aeree paghino un prezzo in base alle loro emissioni. Questo dovrebbe spingere a utilizzare combustibili più puliti e a ridurre l'utilizzo».

LO STATO ITALIANO NON PUÒ

Viene spontaneo chiedersi se misure simili a quelle sperimentate in Europa possano trovare spazio anche nel nostro Paese. «La maggior parte delle misure adottate interessano la domanda», aggiunge Croci. «Ma in Italia l'offerta dei mezzi pubblici regionali è già saturata. E mentre sulla prima si può intervenire rapidamente con i treni gratis, la

seconda si modifica nel giro di anni». Non dobbiamo poi trascurare il nodo del bilancio delle aziende dei trasporti, già finanziate con fondi pubblici. «I costi ricadrebbero interamente sullo Stato. Ma in un Paese con una situazione finanziaria come quella dell'Italia oggi questo non è pensabile». Qualcosa però sta cambiando: «In Italia la quota di

persone che usano il trasporto pubblico locale è inferiore rispetto agli altri Paesi europei», spiega il ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili Enrico Giovannini. «Non tanto per una questione di costi, perché sono decisamente inferiori, quanto per la qualità del servizio,

la frequenza delle corse e la copertura del territorio. Siamo indietro su molti di questi fronti, ma con il Pnrr e con altri finanziamenti nazionali abbiamo finalmente potuto aggredire questo ritardo storico. Un esempio sono i 5 miliardi di investimento straordinario, a valere sulla legge di bilancio, sul trasporto rapido di massa a Genova, Milano, Roma, Napoli e Torino». L'ultima novità riguar-

da invece il bonus trasporti, che spetta alle persone con un reddito inferiore ai 35mila euro, che potranno usufruire di un contributo massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti mensili o annuali al trasporto pubblico locale o nazionale entro il 31 dicembre. «Bisogna distinguere tra l'aiuto alle famiglie e l'obiettivo di spostare il traffico privato sul trasporto pubblico locale per motivi sia economici sia ambientali. È necessario che questo vada di pari passo con il potenziamento e il miglioramento dei servizi, altrimenti l'effetto boomerang è assicurato», aggiunge il ministro.

LA PROFEZIA DI LANGER

«Il nostro Paese ha una dipendenza patologica dalle auto», commenta Ermete Realacci, presidente di Fondazione Symbola. «Abbiamo una percentuale di vetture superata solo dal Lussemburgo. Le scelte ambientali a volte vengono presentate come tecnocratiche: "lo dobbiamo fare", ma sono più forti quando uniscono le passioni alla tecnica e alla scienza. Un grande ambientalista italiano, Alexander Langer, ha detto che la conversione ecologica si affermerà quando sarà socialmente desiderabile. Questi provvedimenti sono giusti, ma devono appartenere a una sfida comune».

670

IL NUMERO DI AUTOMOBILI PRESENTI SUL TERRITORIO ITALIANO OGNI MILLE ABITANTI. TRA I PAESI EUROPEI SOLTANTO IL PICCOLO LUSSEMBURGO HA UNA DENSITÀ MAGGIORE DI AUTOVETTURE: SONO 682 OGNI MILLE ABITANTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA