

IL MATTINO

La svolta anti-smog tedesca e i ritardi dell'Italia

Oscar Giannino

Dall'Europa e dalla Germania rimbalza in Italia una doppia notizia che getta uno sprazzo di luce su un tema del tutto trascurato nella campagna elettorale. Riguarda l'ambiente, il contenimento dei gas serra, i piani per raggiungere gli obiettivi a tappe della Cop21 che l'Europa a parole fieramente rimprovera a Trump di disconoscere, tranne poi doversi misurare con gli ingenti costi per realizzarli.

La Commissione europea ha deciso di dare uno scrollone ai governi: avvisando 9 Paesi membri tra cui anche l'Italia che ben 130 loro città non sono affatto in linea con il contenimento delle emissioni, e minacciando, in caso di mancate immediate risposte operative, una denuncia alla Corte di Giustizia europea. La scadenza per queste nuove proposte è perentoriamente immediata, la fine della settimana prossima. E la Germania, che delle 130 città ne comprende ben 70, si è trovata a sorpresa esposta agli strali più di ogni altro membro della Ue. Proprio quando il programma appena sottoscritto della Grande Coalizione Spdd-Cdu-Csu aveva in realtà allentato gli obiettivi da conseguire al 2020 - dovrà nascere una commissione per affinarli, e si sa che quando la politica non vuol decidere nomina una commissione - per renderli invece sulla carta più stringenti ma solo al 2030 e 2050.

Senonché dopo la sorpresa europea ecco quella tedesca. Per rispondere ai Verdi, ovviamente critici delle scelte di socialdemocratici e democristiani, nella risposta immediata di Berlino a Bruxelles si avanza l'idea di una sperimentazione del trasporto pubblico gratis in grandi città tedesche, per incoraggiare energicamente in poco tempo i cittadini ad abbandonare in massa l'uso delle auto nei centri urbani. Sperimentazione che potrebbe partire a Bonn, Essen, Reutlingen, Mannheim, e Herrenberg, poco nota ma tra le più inquinate delle città tedesche, nella zona industriale prossima a Stoccarda.

Il dibattito è immediatamente avvanpato. Dopo il Dieselgate, i giganti dell'au-

to germanici si sono finanziariamente ripresi e hanno triplicato l'offerta a venire di auto elettriche e ibride, ma certo non vedono di buon occhio una svolta così radicale. Mentre si attende la sentenza che il 22 febbraio emetterà la corte di Lipsia sulla legalità o meno di divieti locali o federali alle auto diesel. Quanto alle associazioni di trasporto locale e municipale, hanno immediatamente fatto presente che nelle casse dei Comuni si aprirebbe un enorme buco di quasi 13 miliardi di euro, senza entrate da biglietti.

Esperimenti simili in Europa ci sono stati, verificando l'effetto sull'uso delle auto attraverso brevi periodi di azzeramento del biglietto all'utenza di trasporto pubblico: ma hanno avuto esiti controversi, spesso fallendo l'obiettivo o moltiplicando l'uso di moto e motorini. A Tallin, in Estonia, l'evidenza ha mostrato una maggiore efficienza rispetto all'obiettivo alzando il prezzo da pagare per gli automobilisti, nell'accesso ad aree cittadine e parcheggi, piuttosto che abbattendo il biglietto di metro, tram e bus. Insomma un'evidenza univoca non c'è. E comunque non è un pranzo gratis in nessun caso, perché azzerare il biglietto del trasporto pubblico significa che sono i contribuenti a dover pagare attraverso la fiscalità: con la bella incognita che tuttavia bisogna ricorrere alla fiscalità generale e non a quella locale, perché i pendolari non risiedono nelle città coinvolte nel progetto biglietti-gratis.

In ogni caso, la sollecitudine della risposta tedesca a Bruxelles e la sorpresa dell'idea proposta sono una lezione sui cui riflettere. Perché in Italia noi siamo indietro. E nel bel mezzo della campagna elettorale possiamo dare risposte solo interlocutorie. Perché l'anno scorso abbiamo adottato la Strategia energetica nazionale, ma essa è solo lo schema preparatorio del Piano energia e clima, che tocca al Parlamento adottare entro il 2018 per sottoporlo all'Europa, in vista del conseguimento degli obiettivi al 2030. Ma l'attuale strategia lascia molti decisivi punti aperti a più soluzioni. Occorre scegliere se l'uscita dal carbone dell'Italia al 2030 sarà parziale, con la dismissione di 2 Gw di capacità installata,



Peso: 26%

o dell'integrale parco di centrali pari a 8 Gw8. Con un costo che può variare da 10 a 18 miliardi.

Resta aperto il tema l'efficientamento dell'impronta energetica del vetusto parco immobiliare, che in Italia su oltre 12 milioni di edifici attualmente censiti ne vede oltre il 55% di realizzazione anteriore agli anni '70. Al di là della detrazione oggi vigente dal 55% all'85% relativa agli interventi di riattamento immobiliare in genere, servirebbe un Fondo di Garanzia del finanziamento agevolato di eco-presiti, analogo a quello che in Germania sovvenziona il rinnovo energetico degli edifici esistenti o nuove costruzioni a basse emissioni. Adottando il modello tedesco, per ogni 50 milioni del fon-

do di garanzia si coprono a leva interventi pari a eco-prestiti per 1 miliardo di euro.

E, restano solo ai maggiori problemi, c'è poi del contenimento delle emissioni del nostro parco circolante di autoveicoli. Attualmente, quelli classe da Euro0 a Euro3 rappresentano ancora il 45% degli oltre 37 milioni di autoveicoli immatricolati in Italia. È su questo terreno, che occorrerebbe rapidamente verificare quali grandi città italiane vogliono affiancare ad adeguati incentivi a livello nazionale per la diffusione di veicoli a trazione elettrica o ibrida, anche propri obiettivi più sfidanti. Come ha fatto Parigi, il cui sindaco Anne Hidalgo ha annunciato la volontà di vietare la circolazione alle propulsio-

ni diesel a cominciare dal 2025. E l'effetto sul mercato è stato immediato: nel mese successivo all'annuncio la quota di diesel sul totale del venduto in Francia è scesa al 47,8%, dal 73% toccato nel 2012.

Sono solo esempi. Abbiamo bisogno di una lista di obiettivi di questo tipo, di numero limitato ma ad alta capacità simbolica. A patto che siano meticolosamente studiati e realisticamente perseguibili dalle istituzioni pubbliche, e senza disanguinare i contribuenti. Nei programmi elettorali i passaggi dedicati all'energia o sono sideralmente irreali - uscire integralmente dai combustibili fossili al 2050, dicono i cinquestelle - o semplicemente non danno risposte credibili a queste domande concrete.



Peso: 26%