

Lo scorso novembre la Germania ha approvato l'introduzione di un biglietto, il *Deutschland Ticket*, che per 49 euro al mese consente a chi lo possiede di viaggiare senza limiti sui mezzi pubblici – dai bus ai treni nazionali e regionali – all'interno dell'intero territorio nazionale. La misura, pensata per alleggerire le spese a carico dei cittadini e spingerli allo stesso tempo a preferire il trasporto pubblico diminuendo il traffico e l'inquinamento, ha già registrato circa 10 milioni di abbonati in un mese.

Il *Deutschland Ticket*, chiamato più spesso **D-Ticket**, è entrato in vigore i primi di maggio dopo [un primo esperimento](#) nell'estate 2022. Nelle prime settimane l'abbonamento per tutto il territorio nazionale ha conquistato migliaia di persone che non usavano i mezzi pubblici. Secondo i dati del ministero dei Trasporti tedesco, infatti, sono passati a D-Ticket **700mila utenti che avevano dichiarato di non aver mai o quasi mai preso un treno o un autobus** per spostarsi – preferendo la propria automobile. Una fetta di popolazione che secondo le aziende di trasporto tedesche continuerà ad aumentare.

Nonostante gli evidenti traguardi – seppur ancora troppo recenti per poter fare una proiezione a lungo termine – **non tutti si sono detti a favore** del biglietto 'universale' da 49 euro. Secondo alcuni esperti, specializzati in trasporto, i potenziali benefici ambientali che derivano dalla misura – l'estate scorsa il biglietto a 9 euro ha permesso di evitare l'emissione di [1,8 milioni di tonnellate](#) di anidride carbonica – non sono abbastanza ambiziosi da giustificare il costo che il governo dovrà sopportare per il finanziamento della misura. Soprattutto in un momento in cui la rete di trasporto pubblico ha bisogno di investimenti.

Altre critiche sono arrivate invece per il costo del biglietto, giudicato ancora **troppo alto per le persone con meno possibilità** economiche e troppo basso, «un regalo» per quella fascia di popolazione con un reddito medio – alto. A detta di molti, sarebbe stato ad esempio opportuno prevedere delle ulteriori agevolazioni per studenti o persone a basso reddito – probabilmente la maggior parte dei cittadini. Anche se le idee e le opinioni sono ancora piuttosto confuse e discordanti, e non è ancora chiaro per quanto l'iniziativa tedesca possa essere sostenuta economicamente dal Governo, l'esempio duraturo registrato in altre parti del mondo potrebbe essere un buon incentivo a non mollare la presa. Dal 2020 chi vive in Lussemburgo o lo visita per pochi giorni può **muoversi gratuitamente** in treno, tram e autobus, senza dover acquistare alcun biglietto. Malta ha stabilito che la maggior parte delle corse degli autobus siano gratis per i titolari di una smart card – acquistabile per 15 euro. In questa direzione si sono mossi molti altri Paesi.

Per quanto riguarda la Germania, ad oggi il Governo ha previsto di destinare all'iniziativa 1,5 miliardi di euro, che coprano almeno i costi fino al 2025 – compensino cioè le minori

49 euro al mese per tutti i trasporti pubblici: la scelta della Germania

entrate dovute dalla riduzione dei prezzi dei biglietti. Tuttavia per molti è piuttosto improbabile che i fondi siano sufficienti, così come è difficile che a lungo andare tale soluzione possa davvero portare a dei cambiamenti radicali. Gli esperti dicono che **non basta abbassare il prezzo del biglietto**: servono mezzi efficienti e puntuali, ben distribuiti, funzionali, e linee di trasporto capillari. Solo così si può sperare di convincere per davvero gli automobilisti a lasciare l'auto in garage.

[di Gloria Ferrari]