

I mezzi pubblici gratuiti in Lussemburgo hanno funzionato?

Nel 2020 il Lussemburgo è stato il [primo paese al mondo](#) a offrire a residenti e turisti l'accesso gratuito ai mezzi pubblici, con l'obiettivo di ridurre entro il 2025 le auto in circolazione e di conseguenza l'inquinamento ambientale: due anni dopo l'introduzione di questa iniziativa, però, i risultati non sembrano aver fatto la differenza.

Dal primo marzo del 2020 chi vive in Lussemburgo e le persone che visitano il paese possono usare gratuitamente treni, tram e autobus senza il bisogno di comprare un biglietto, con l'eccezione di quelli di prima classe. È un'iniziativa pensata per agevolare le famiglie con i redditi più bassi ma soprattutto per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, limitare le emissioni inquinanti e provare a risolvere il problema del traffico, che per il piccolo stato che confina con Germania, Francia e Belgio è un grosso grattacapo.

Il Granducato di Lussemburgo ha circa 645mila abitanti ed è il paese col reddito pro-capite più alto in Europa, ma è anche quello con la densità maggiore di automobili: [696 ogni mille abitanti](#), seguito dall'Italia, con 666. Quasi nove famiglie su dieci hanno un'auto e una su dieci ne ha tre oppure di più.

Il costo del carburante, tra i più bassi dell'Europa occidentale, rende l'automobile una scelta competitiva rispetto ai mezzi pubblici, che comunque prima dell'avvio dell'iniziativa avevano [prezzi molto accessibili](#) (2 euro per un viaggio singolo e 4 per un pass giornaliero). La conseguenza tuttavia è che le strade del paese e quelle dell'omonima capitale sono spesso molto trafficate, anche per via dei [quasi 200mila pendolari](#) che arrivano ogni giorno dai paesi confinanti per lavorare.

Per consentire a chiunque di viaggiare gratuitamente su bus, treni e tram, il governo lussemburghese aveva messo in conto di investire circa 41 milioni di euro all'anno, sommati ai circa 500 milioni che erano già destinati ogni anno ai servizi di trasporto pubblico. Un anno dopo l'avvio dell'iniziativa, un certo aumento di passeggeri sui mezzi è stato riscontrato: nel febbraio del 2020, per esempio, in media avevano preso il tram [31mila](#) passeggeri al giorno; nello stesso periodo del 2021 nella giornata di maggiore picco avevano viaggiato in tram 42mila persone. I picchi di traffico registrati nelle ore di punta nella primavera del 2021 però sono stati del [tutto simili](#) a quelli dello stesso periodo del 2019, e in alcuni casi sono stati anche più intensi.

Tra l'altro, si prevede che il problema del traffico (così come quello dei parcheggi) peggiorerà progressivamente con l'aumento della popolazione, che secondo alcune stime nel 2030 supererà le 690mila persone residenti in Lussemburgo. Le previsioni del piano di mobilità nazionale dicono che entro il 2035 aumenterà del 6 per cento anche la quantità di auto in circolazione nel paese.

– **Leggi anche:** [Il piano di Berlino per limitare le auto private](#)

Anche se per ora non ha contribuito a ridurre il numero delle auto in circolazione, a livello generale l'iniziativa del Lussemburgo sembra essere vista in maniera positiva dai residenti. Chi la apprezza e ne usufruisce sostiene di riuscire a risparmiare anche varie centinaia di euro all'anno e di passare molto meno tempo negli ingorghi stradali, ma dice anche di averne approfittato per visitare altre parti del paese azzerando i costi del trasporto. Chi ne è meno convinto ritiene invece che in alcuni casi il provvedimento abbia portato a mezzi sovraffollati, ritardi e cancellazioni, e contesta il fatto che comunque non si riesca ad arrivare ovunque, come si potrebbe fare in auto.

Secondo alcuni [studi citati da Bloomberg](#), offrire un servizio di questo tipo è un buon incentivo, ma di per sé non è sufficiente né a persuadere le persone ad abbandonare le auto, né ad appianare le disuguaglianze in tema economico. Come ha osservato l'esperta di geografia urbana Constance Carr, una delle misure utili a cui si potrebbe pensare in questo senso sarebbe mettere un tetto al costo degli affitti, che anche nelle zone vicine al confine con il Lussemburgo sono più alti della media del resto di Francia, Germania e Belgio proprio per via della vicinanza al paese.

Secondo il ministro lussemburghese per la Mobilità e le Opere Pubbliche, François Bausch, dei Verdi, sul lungo termine l'obiettivo dell'iniziativa è comunque quello di fare in modo che i mezzi pubblici diventino un'alternativa più interessante rispetto al trasporto in automobile.

L'attuale governo ha già fatto alcuni passi in questa direzione, per esempio inaugurando una nuova linea tranviaria nella capitale, e sta lavorando per continuare a estendere i servizi: entro il 2030 saranno aggiunte altre quattro linee tranviarie, mentre entro il 2035 saranno completati i lavori su 14 linee ferroviarie; sulle strade principali verranno inoltre introdotte corsie preferenziali dedicate ai mezzi pubblici e al carpooling, la condivisione di un'auto tra più persone di famiglie diverse.

– **Leggi anche:** [I trasporti pubblici in Germania a 9 euro al mese](#)

Quest'estate è stata avviata un'iniziativa simile a quella del Lussemburgo anche in Germania, dove i mezzi pubblici non sono gratuiti ma è possibile utilizzarli a una tariffa fissa molto bassa, di [soli 9 euro al mese](#): è una misura pensata per compensare almeno in parte il recente aumento dei costi della vita, compresi quelli del carburante, ma anche per provare a convincere le persone ad abbandonare le auto, nell'ottica di limitare le emissioni inquinanti.

[Read More](#)