

di Gianni Silvestrini



# Crisi, materie prime, petrolio: cambiare modello

L'attuale crisi ha molte motivazioni, a iniziare dalle debolezze del mondo finanziario, ma mette a nudo problemi di fondo legati al modello di sviluppo. Partiamo da una considerazione: i prezzi mondiali delle principali "commodities" (energia, prodotti agricoli, metalli) si sono triplicati nell'ultimo decennio, invertendo la tendenza alla riduzione che, pur con oscillazioni, si era manifestata nel secolo scorso (figura 1). Questa tendenza ha avuto un ruolo nelle crisi USA dei mutui "subprime". La fortissima crescita del costo della benzina nel 2008-2009 ha reso, infatti, più difficile il pagamento dei mutui delle abitazioni. Cambiando area geografica, l'aumento del prezzo di alcuni prodotti alimentari ha avuto un ruolo nel favorire l'innescare delle rivolte arabe. È necessaria una riflessione di fondo sull'uso delle risorse. La volontà di molti Paesi di puntare sulla *green economy* va nella direzione giusta, ma occorre anche identificare le trasformazioni necessarie per garantire occupazione e benessere senza far leva sulla crescita. Il Presidente Napolitano ha auspicato che l'Italia esca dalla crisi più sobria e più giusta. Il punto è proprio questo: sarà possibile superare l'attuale momento di difficoltà con risposte non transitorie, incidendo sulla struttura stessa del modello economico, rendendola più resiliente rispetto a futuri probabili nuovi attacchi?

Nel 2010 l'economia mondiale ha macinato 65 miliardi di tonnellate di materie prime (10 tonnellate a testa), una quantità che, in assenza di modifiche, passerà a 82 miliardi di tonnellate nel 2020. A fronte di una crescita dei prezzi delle materie prime destinata a continuare per l'affacciarsi ogni anno sul mercato di decine di milioni di nuovi consumatori, occorre migliorare drasticamente l'utilizzo dell'energia e delle materie prime. Questo vuol dire aumentare la diffusione delle fonti rinnovabili e l'efficienza nel consumo delle fonti energetiche, espandere la quota di riciclo e riuso dei materiali, abbandonare un modello che pianifica l'obsolescenza dei prodotti. Ma vuol dire anche rimettere in discussione gli stili di vita. Per esempio riflettendo sul fatto che, in molti casi, conviene passare dalla proprietà all'uso di prodotti e servizi. Sul versante della generazione di energia il cambiamento è già in atto. Basti dire che è rinnovabile la metà dei 194.000 MW di potenza elettrica installati nel mondo durante il 2010. O che il maggior contributo della nuova potenza elettrica in Europa lo scorso anno è venuto dal fotovoltaico. Sul fronte dei consumi energetici invece la situazione presenta ancora enormi margini di miglioramento. Nel settore dell'edilizia lo stock esistente è molto energivoro. Il comparto dei trasporti è strutturalmente spostato verso l'auto che assorbe la maggior parte della produzione petrolifera.

Ma è la struttura stessa della produzione orientata da una filosofia dell'usa e getta che andrebbe profondamente ripensata. Uno studio della MacArthur Foundation ha valutato come in Europa un'impostazione attenta al riciclo, al riuso, alla progettazione di oggetti rispetto alla durata, farebbe risparmiare 400 miliardi di euro all'anno in termini di materie prime nel 2025. In questo editoriale concentriamo l'attenzione su proposte che s'inseriscono nel filone della dematerializzazione, del rispetto dell'ambiente e che hanno il vantaggio di costare poco: parleremo di mobilità sostenibile.

## Trasporti sostenibili

Il settore dei trasporti è molto complesso da gestire. La dipendenza dal petrolio lo rende particolarmente reattivo agli aumenti del prezzo del greggio. Nel 2011 il nostro Paese ha speso 40 miliardi di euro per le importazioni petrolifere, il 23%



**I CAMBIAMENTI  
IN ATTO OLTRE  
IL SETTORE  
DELL'ENERGIA  
DEVONO  
RIGUARDARNE  
ANCHE MOLTI  
ALTRI**

in più rispetto all'anno precedente. Peraltro, il rischio di tensioni sul fronte degli approvvigionamenti è elevato, come dimostra la delicatissima situazione dell'Iran. Il prezzo della benzina potrebbe arrivare a 2 euro al litro. E in Italia circolano 60 autovetture ogni 100 abitanti, una delle più alte densità automobilistiche del mondo. In compenso abbiamo una rete ferroviaria e un sistema di trasporto pubblico molto al di sotto della media europea, conseguenza di una cattiva politica dei trasporti orientata dall'industria dell'auto negli ultimi 50 anni. Abbiamo così un comparto della mobilità caratterizzato da elevati livelli di congestione e particolarmente esposto agli aumenti del prezzo dei carburanti. Ma proprio la forte inefficienza di questo settore rende possibile immaginare nuove e vantaggiose soluzioni. Nel 2011 i consumi di benzina e gasolio sono calati dell'1,3%, mentre la spesa complessiva per il loro acquisto è aumentata del 15,8%. Secondo l'ultimo rapporto Censis-Aci «il triennio horribilis 2008-2011 ha modificato stili di vita e di consumo in ampi strati di popolazione», evidenziando un calo netto dell'uso dell'auto da parte dell'8% dei patentati e la contemporanea crescita dell'interesse per il servizio pubblico, per moto e motorini e per altre modalità di spostamento meno impattanti e costose: il 42% dei cittadini cammina a piedi, il 18% usa la bici e l'11% è interessato a utilizzare il *car sharing*. Il Governo e le istituzioni locali dovrebbero incoraggiare questo cambiamento offrendo sempre nuove opportunità. Il potenziamento del trasporto

su ferro e della mobilità pubblica locale deve essere al centro di ogni strategia ambientale e dovrebbe rappresentare uno degli assi di una politica keynesiana di rilancio dell'economia. In un periodo di crisi come l'attuale occorre però lavorare anche su soluzioni a basso costo che, peraltro, se ben gestite possono portare profitto e occupazione. In particolare, occorre proporre soluzioni alternative all'auto di proprietà, visti gli altissimi costi di gestione. Iniziamo dal *car sharing*, un servizio che consente di rinunciare alla propria auto (o alla seconda auto) grazie alla disponibilità di mezzi, gestiti da società appositamente create, reperibili in parcheggi distribuiti nelle città e facilmente accessibili grazie a un'informatizzazione spinta del servizio. Una delle chiavi del successo di questa forma di mobilità viene proprio dall'evoluzione

della comunicazione informatizzata. Si possono così effettuare prenotazioni dal cellulare individuando le auto disponibili nelle vicinanze. In termini numerici, il risultato più significativo a livello internazionale è quello dell'americana Zipcar con 650.000 soci e 9.500 auto. Si tratta di un caso di successo imprenditoriale ottenuto con investimenti privati, che offre un servizio mirato ai giovani e che fa un largo uso della telematica. Zipcar è considerata, insieme a Facebook e Google, uno degli esempi dell'economia proiettata verso il futuro. L'impatto del servizio è rilevante: mediamente gli americani destinano all'auto il 19% del proprio reddito, una cifra che scende al 6% per gli iscritti a Zipcar. In Europa il caso di maggior successo è quello della svizzera Mobility che ha superato la soglia dei 100.000 clienti, garantendo profitti e occupazione: nel 2010 ha avuto un utile netto di 1,3 milioni dando lavoro a 186 persone. Secondo il Governo elvetico i 2.600 autoveicoli del *car sharing* hanno tolto dalle strade 20.000 auto. Mettiamo ancora più a fuoco questa forma innovativa di mobilità analizzando casi di successo in singole città, come Brema o Zurigo. Nella

FIGURA 1

### ANDAMENTO PREZZI METALLI, PRODOTTI ENERGETICI E AGRICOLI (Fonte: McKinsey)



città tedesca ci sono 6.200 utenti del *car sharing* che dovrebbero diventare 20.000 nel 2020, andando significativamente a incidere in una città in cui la motorizzazione privata copre solo il 40% degli spostamenti. A Zurigo, poi, il servizio è così diffuso che si trova un posteggio di *car sharing* a non più di tre minuti da casa propria; ci sono 18.000 iscritti al servizio di auto condivisa e un quinto dei cittadini con patente non possiede l'auto. Secondo Frost&Sullivan il mercato del *car sharing* rappresenterà nel 2016 in Europa un business di 2,6 miliardi di euro con 5,5 milioni di utilizzatori, dieci volte più degli attuali. Notevoli le ricadute ambientali, giacché ogni veicolo sostituisce da 5 a 15 auto: si liberano spazi nelle strade e si riducono i consumi di carburante. In conclusione, ci troviamo di fronte a una possibile risposta per la mobilità urbana che può anche dare reddito e occupazione. Insomma, un'alternativa al possesso dell'auto poco costosa, che potrebbe espandersi rapidamente in presenza di decisi segnali di attenzione dalle istituzioni. Certo, il passaggio dalla proprietà dell'auto al suo utilizzo richiede un cambio di mentalità: ma è proprio quello che serve per aggredire l'attuale crisi.

Un altro comparto che potrebbe contribuire a risolvere i problemi della mobilità e contemporaneamente fornire spunti economici positivi è quello della mobilità ciclabile. Un settore guardato in Italia con sufficienza, ma che in altri Paesi sta dando ottimi risultati. Il 16% di tutti gli spostamenti in Danimarca è fatto in bicicletta. A Copenhagen il 36% dei cittadini usa la bici per andare a scuola o al lavoro e il Comune si è dato l'obiettivo di alzare la quota al 50% entro il 2015. Recentemente hanno fatto la loro comparsa sistemi di utilizzo collettivo. A Parigi nel 2007 è nato Vélib' che oggi conta 20.600 bici distribuite in 1.451 postazioni, un servizio molto apprezzato dai 200 mila utenti. Non sono mancati i problemi per furti e danneggiamenti, ma complessivamente l'operazione è stata un successo, tanto che il Comune ha rilanciato la scommessa avviando quest'anno Autolib, un servizio di 3.000 auto elettriche. A Barcellona ci sono 6.000 bici a disposizione dei cittadini. L'ultima a lanciare il servizio è New York che lo inaugurerà quest'estate mettendo a disposizione 10.000 bici, con un servizio che prevede 200 posti di lavoro e profitti per 26 milioni di dollari nei primi 5 anni, divisi a metà tra l'operatore e l'Amministrazione comunale.

## L'Italia spinga le soluzioni innovative di mobilità

Il servizio di *car sharing* è stato lanciato in Italia dal Ministero dell'Ambiente nel 2001 ed è cresciuto fino a coinvolgere 12 città, arrivando a 22.000 utilizzatori. Una decina di Comuni ha avviato anche servizi di *bike sharing*. Dove il servizio è abbinato a politiche attive della mobilità, si vedono i risultati. Così, a Milano l'introduzione del pagamento dell'accesso dei veicoli in centro città sta cambiando le abitudini dei cittadini, che sempre di più scelgono di muoversi con altri mezzi, e contemporaneamente sta rilanciando il *car sharing*. I nuovi iscritti a questo servizio tra il 1° gennaio 2012 e la metà di febbraio sono aumentati del 49% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Ora è però il tempo di alzare decisamente il tiro, occorre andare verso il superamento della frammentazione degli operatori se si vuole raggiungere una vera competitività. Va inoltre varato un provvedimento legislativo che regoli questi servizi, per esempio nella delimitazione degli spazi per i parcheggi. Vanno inoltre sostenute le proposte presentate in Parlamento per destinare il 2% del budget delle società dei gestori stradali e autostradali per la realizzazione di piste ciclabili. È sperabile che il nuovo Governo si attivi in questo senso.

Abbiamo parlato di qualche specifica soluzione concernente la mobilità, ma potremmo estendere l'analisi al sistema produttivo, all'agricoltura, che usualmente approfondiamo in questa rivista. Occorre promuovere soluzioni innovative che diano risposta alla crisi e siano coerenti con uno sviluppo realmente sostenibile. ■