Cortile di Francesco 2018
DIFFERENZE
Sala del Capitolo
16 settembre 2017
Sezione Politica, diritto, ambiente

Ambiente, sviluppo e mobilità

THE LONG AND WINDING ROAD

Alla ricerca di un percorso virtuoso e condiviso. L'esperienza di Comieco.

Carlo Montalbetti
Direttore Generale COMIECO - Consorzio Nazionale Recupero e Riciclo degli Imballaggi a base Cellulosica

Dobbiamo andare e non fermarci finché non siamo arrivati.
Dove andiamo? Non lo so, ma dobbiamo andare.

Jack Kerouac – Sulla strada

C'è un importante anniversario nel nostro calendario che generalmente passa inosservato. Non si festeggia perché purtroppo non c'è nulla da celebrare. È il giorno del sorpasso, il cosiddetto *Overshoot day*[1]. Il giorno in cui l'umanità, esaurite le risorse che la natura può rinnovare ogni anno, vive a credito e la terra viene sovra sfruttata. Negli anni '70, quando si cominciò a calcolarlo, cadeva a fine dicembre. Nel 2000 era già anticipato a settembre. Quest'anno è avvenuto il primo agosto. Come noto, l'accelerazione è generata da due fattori: il consumo eccessivo di risorse naturali e l'aumento di scarti e rifiuti. Per soddisfare le esigenze attuali abbiamo bisogno di 1,7 terre e nel nostro caso specifico di 4,3 Italie.

Uno dei catalizzatori di questa emergenza è stato comunemente individuato nel fenomeno dell'inurbamento. Nel 1800 solo 2 persone su 100 vivevano in città. Agli inizi del XX° secolo 15 su 100 e, secondo le stime a suo tempo elaborate dall'Università della North Carolina State e dall' Università della Georgia, il 23 maggio 2007, per la prima volta nella storia, la popolazione delle città ha superato quella delle campagne. Rapporto che dovrebbe addirittura salire al 60% tra poco più di un decennio.
Il tema della mobilità ha giocato un ruolo di primo piano nello sviluppo dell'urbanesimo, prima con le ferrovie poi con i trasporti urbani, quindi con il boom dei mezzi privati e in sincrono con i collegamenti aerei che hanno "avvicinato" le metropoli in termini di spazio-tempo.
L'evoluzione di questi sistemi è stata però condotta, fino a non molto tempo fa, nell'equivoco che il loro sviluppo potesse contare su una disponibilità inesauribile di risorse, ignorando troppo spesso colpevolmente che il consumo incontrollato di queste stesse risorse (invero esauribili) implichi ricadute pesantissime in termini ambientali e sulla salute dell'uomo. Inquinamento dei bacini territoriali di produzione, pessima qualità dell'aria che respiriamo nelle città, centri abitati paralizzati dal traffico, sono solo alcune delle emergenze che hanno reso le risposte elaborate per rispondere alle esigenze di mobilità il vero problema.

Nel quadro di grande complessità che ne deriva, risulta evidente come la sfida per lo sviluppo di una mobilità sostenibile debba necessariamente configurarsi attraverso una strategia orchestrata a più livelli: tecnologico, economico, ecologico, infrastrutturale, insediativo, culturale e, tutt'altro che secondariamente, sociale. Perché, potrà anche sembrare banale come affermazione, ma se non si rimette al centro di questi processi l'uomo prima che il cliente, facendo leva sulle sue inesaurite risorse di buon senso, difficilmente si andrà lontano.

Pensiamo ad esempio come grazie alle politiche e all'offerta di servizi messi in campo attraverso convenzioni o partenariato pubblico privato, molte cose stiano cambiando. In alcune grandi città la mobilità attiva (pedonale e su due ruote) è in continua crescita grazie anche ai servizi di *bike sharing*. Così come il *car sharing* urbano, il *ride sharing* o il car *pooling* extraurbano (trasporto condiviso grazie a piattaforme web di incontro tra domanda e offerta), stanno non solo incontrando grande successo, ma anche disincentivando l'acquisto dell'auto.
Soprattutto vorrei però sottolineare come questi servizi, queste facilities, abbiano spinto le persone a interrogarsi su ciò che è più appropriato e coerente, oltre che "conveniente" a livello economico, contribuendo a creare una nuova mentalità diffusa che vede il non possesso e la condivisione come un valore positivo e socialmente valorizzato. La ricaduta ambientale è dunque frutto di un processo di cambiamento che aiuta a riflettere e superare le storture dei comportamenti negativi più radicati, introducendo una nuova scala di valori morali. Il recente "Rapporto Coop 2018" [2] testimonia in questo senso quanto sia cresciuta la consapevolezza dei consumatori italiani del legame indissolubile tra ambiente e qualità della vita. Ma non solo, a crescere è anche la quota degli italiani che ritiene di poter giocare un ruolo in prima persona nella protezione dell'ambiente.

Ciò non toglie, ne sono ben cosciente, che la mobilità alternativa a piedi e in bicicletta pur sostenuta dalle più nobili intenzioni non esprimerà il suo vero potenziale in cronica carenza di aree pedonalizzate, piste ciclabili, ZTL, strade a velocità calmierata (30 km/h). Senza cioè politiche amministrative capaci di affermare una democratica riconquista dello spazio comunitario. In poche parole, provando a restituire la strada ai cittadini sottraendola agli automobilisti.
Non di meno, le nuove o future autovetture ad alimentazione ibrida, elettrica, a idrogeno, (con guida tradizionale o autonoma), tenderanno certamente a minimizzare le emissioni, ma da sole non saranno in grado di risolvere i problemi, senza in parallelo operare una disincentivazione al ricorso indiscriminato all'impiego dell'auto privata. E ancora, la centralità del trasporto pubblico non decollerà solo attraverso il suo efficientamento, ma creando tra l'altro adeguati poli di interscambio intermodale. Senza dimenticare come già da oggi le moderne tecnologie di rete, come ad esempio la videoconferenza o lo stesso *Skype*, consentano di incontrarci virtualmente riducendo gli spostamenti allo stretto necessario e conseguentemente l'impatto ambientale a essi legati. Nel nostro piccolo, impiegando questi sistemi il nostro Consorzio ha più che dimezzato i viaggi tra la sua sede di Milano e Roma.

E qui mi fermo, perché non sono un esperto di mobilità, ma sulla scorta dell'attività sviluppata attraverso il Consorzio che dirigo, il contributo che posso offrire al dibattito di oggi va nella direzione di trasmettere una visione ottimistica alla soluzione di questi problemi.
Come ha sottolineato Papa Francesco nell'ambito di una recente intervista concessa al Sole 24ore: "L'attività economica non riguarda solo il profitto ma comprende relazioni e significati, non è solo tecnica ma è anche

etica". Ne era già consapevole Aristotele oltre 2300 anni fa ricordandoci come al di sopra della *téchne* (utile, necessaria o piacevole che essa sia) c'è la *sophia*, la conoscenza disinteressata e libera da vincoli di qualsiasi genere, il sapere assoluto e sublime.

Dunque, innovazione e tecnologia da sole non sono sufficienti. Lo affermo sulla base dell'esperienza, certamente a scala differente rispetto alla sfida sulla mobilità, ma comunque esemplificativa di un metodo e non meno impegnativa, che stiamo portando avanti nel campo della valorizzazione dei rifiuti in carta e cartone promuovendone la raccolta differenziata e il riciclo delle materie prime (vale la pena ricordare come uno dei fattori di crisi determinanti del citato *Overshoot day* sia proprio l'aumento di scarti e rifiuti).
In pochi decenni, attraverso la messa a punto di una articolata e complessa rete di relazioni capace di coniugare al meglio gli interessi dei diversi attori pubblici e privati coinvolti, e operando in modo coerente con le finalità della politica europea, siamo riusciti a capovolgere radicalmente la realtà, trasformando la carta straccia, il più misero dei rifiuti, in una ricchezza.

Tutto questo non solo grazie all'enorme impegno dedicato alla messa a punto e all'organizzazione di una filiera industriale di raccolta, riciclo e trasformazione, non solo promuovendo e sostenendo attività di ricerca e sviluppo per accompagnare le imprese e i progettisti nel passaggio verso l'economia circolare, ma in primo luogo grazie al gesto semplice, ma difficilissimo da trasmettere e far radicare in ogni singolo cittadino: separare la carta dai rifiuti comuni.
Ci sono voluti anni e una infinita serie di iniziative di informazione pubblica e privata (dalle scuole agli adulti) per trasformare quello che era vissuto dai più come un inutile fastidio, in un comportamento non solo naturale ma del quale andare orgogliosi, coscienti delle sue ricadute a livello sociale e ambientale. Un gesto attraverso il quale si configura un diverso stile di vita.

Come ha sottolineato il papa nel corso della citata intervista: "…la crescita è sempre il risultato dell'impegno di ciascuno per il bene della comunità (…) La scienza, la tecnica, il progresso tecnologico possono rendere più veloci le azioni, ma il cuore è esclusiva della persona per immettere un supplemento di amore nelle relazioni e nelle istituzioni. (…) quando la persona non è più al centro, quando fare soldi diventa l'obiettivo primario e unico, siamo al di fuori dell'etica e si costruiscono strutture di povertà, schiavitù e di scarti. (…) Il punto nodale è che parlare di ambiente significa sempre anche parlare dell'uomo: degrado ambientale e degrado umano vanno di pari passo (…) questi problemi sono intimamente legati alla cultura dello scarto, che colpisce tanto gli esseri umani esclusi quanto le cose che si trasformano velocemente in spazzatura. "

Trent'anni fa, proporsi in Italia di recuperare e riciclare gli "scarti e la spazzatura" di carta e cartone appariva come un'impresa da Don Chisciotte, creare poi attorno a questa scommessa un'attività sostenibile sia dal punto di vista economico che ambientale una follia.

Abbiamo avuto il coraggio di crederci e oggi è diventato naturale crederci per la maggior parte degli italiani. Pensate che l'Italia solo pochi anni fa importava un milione di tonnellate di macero dall'estero e oggi si è trasformata in esportatore netto di carta e cartone usati, diventando uno dei paesi leader in Europa.
I dati contenuti nel 23° rapporto annuale Comieco, presentato lo scorso luglio a Palermo, indicano come con più di 3,3 milioni di tonnellate raccolte e un pro capite che supera i 54 kg/abitante, la raccolta differenziata di carta e cartone in Italia continua a crescere (nel 2017 +1,6% rispetto all'anno precedente). Risultato importante che conferma come la raccolta differenziata sia ormai un'abitudine consolidata di senso civico.
Un senso civico e una sensibilità ambientale parimenti in crescita. Basti pensare che a spingere il positivo risultato del 2017 è il Sud Italia con un +6,1% a livello di raccolta pro-capite. Mentre il Centro Italia è cresciuto dell'1,6% grazie soprattutto alle performance della già virtuosa Toscana. Il Nord si trova in una situazione di sostanziale stabilità, garantendo costanza in una raccolta già matura da anni anche se le performance migliorative di regioni storicamente ai vertici della classifica nazionale come Emilia Romagna, Trentino Alto Adige e Lombardia confermano che l'abitudine a fare bene stimola ognuno per la propria parte (filiera, amministrazioni, gestori e cittadini) a un continuo sviluppo.
Con un tasso attuale di riciclo di poco sotto l'80% (in Italia si riciclano 4 imballaggi su 5) siamo dunque a un passo da quell'85% fissato dall'Unione Europea per il 2035.

Ecco perché, tornando al tema centrale di questo incontro, sono convinto che la sfida per lo sviluppo di una mobilità sostenibile, che oggi ci appare come una "*long and winding road*" possa trarre fondamentale impulso solo se i principali soggetti in campo riusciranno a coinvolgere la collettività in un percorso virtuoso e condiviso capace di legare il binomio "innovazione e sviluppo" a una diversa scala di valori per il singolo e la società. Serve in sostanza un cambio di paradigma. Perché, come ci ha ricordato Ivan Illich: "C'è una cosa più difficile che sopravvivere con questi cambiamenti «ecologici»: l'orrore di vivere con le abitudini dei bisogni instaurati da quattro decenni di sviluppo. I bisogni che la danza della pioggia dello sviluppo ha fomentato non hanno solamente giustificato la spoliazione e l'avvelenamento della Terra, ma hanno agito anche a un livello più profondo. Hanno prodotto una metamorfosi nella natura umana (…) I «bisogni fondamentali» sono forse l'eredità più insidiosa dell'uomo dello sviluppo". [4]

Note

1. www.overshootday.org

2.Rapporto Coop 2018
www.italiani.coop/wpcontent/uploads/2018/09/rapporto-coop-2018.pdf

3. Lavoro e genio creativo per un nuovo ordine economico – Intervista esclusiva di Giulio Gentili a papa Francesco. Il Sole 24 venerdì 7 settembre 2018

4. La storia dei bisogni – Scritto di Ivan Illich per un incontro alla Penn State University, nel settembre 1988, organizzato da Wolfgang Sachs sul tema: "Dopo lo sviluppo che cosa?". In: Ivan Illich "La perdita dei sensi" – Libreria Editrice Fiorentina 2009.