



## Competitività economica e sostenibilità ambientale: piccole rivoluzioni nel territorio

di *Monica Plechero*

Nell'immaginario comune lo sviluppo economico viene considerato spesso nemico della sostenibilità ambientale, in quanto consuma, impoverisce, modifica risorse ambientali preziose. Così oggi si finisce per parlare sempre più di come l'inquinamento ambientale, la congestione stradale, la sottrazione degli spazi verdi e così via abbiano modificato il territorio non solo geograficamente, rendendolo difficile, spigoloso, stressante, pericoloso per la salute fisica e il benessere psicologico delle persone che abitano, vivono o lavorano negli agglomerati urbani veneti e nei territori dei mille campanili a cosiddetta imprenditorialità diffusa. Sì, perché in fondo la crescita estensiva che in passato ha caratterizzato lo sviluppo economico dell'Italia e del Veneto, con il suo capitalismo personale, si è sviluppata disordinatamente e quindi con poca attenzione al bene comune.

Basti guardare le statistiche sui danni che il solo traffico su strada ha fatto all'ambiente e agli alti costi sociali della mobilità che sono stati stimati, ossia a quei costi di natura non solo monetaria che nascono dai singoli comportamenti di trasporto e che ricadono sulla collettività. Gli effetti più prorompenti sono purtroppo quelli di natura più intangibile o di difficile quantificazione economica, come gli effetti sulla salute dei cittadini. Questo perché le persone e le merci si spostano in modo disordinato su

infrastrutture che pagano spesso le rigidità create in passato da un modello economico sviluppato più su spontaneismi che su progettualità, più su posizioni lobbistiche che su scelte socialmente condivise. Spesso, tuttavia, chi si occupa di ambiente e ha come fine la difesa della sostenibilità, dimentica che in fondo anche la stessa mobilità è stata e continua ad essere una risorsa produttiva fondamentale per lo sviluppo non solo economico, ma anche della qualità della vita della collettività. Nel campo della mobilità, le strategie di più facile scelta sono di solito di riduzione del traffico. Ma, il blocco delle targhe alterne nei centri urbani, solo per fare un esempio, risolve temporaneamente il problema, con un costo sociale che per la collettività può essere molto più elevato di quello calcolato sui danni causati dall'inquinamento stradale (es. le attività familiari o lavorative che in un determinato luogo fanno risparmiare tempo ed energia devono essere rimandate o organizzate in modo meno efficiente, così come le attività sociali o gli eventi collettivi, che fuori dal centro perdono visibilità, ecc.). C'è una tendenza, invece, a trascurare scelte di protezione ambientale più compatibili con i cambiamenti tecnologici e produttivi, pensate in direzione delle innovazioni che stanno avvenendo all'interno dei processi di sviluppo economico. Le statistiche sul cambiamento nella composizione del PIL mostrano, ad esempio, come a crescere oggi siano soprattutto le produzioni a contenuto più immateriale, ossia le produzioni "leggere". Allora il problema iniziale di un ambiente sovraccaricato dai flussi materiali, si trasforma sempre più in un problema di definizione di nuovi significati di qualità ambientale e di nuove strategie di sostenibilità.

Come Matteo Civiero ha ben sottolineato nel primo articolo (*Competitività economica e sostenibilità ambientale*), anche se oggi si scontano scelte precedenti frutto di una mancata regolarizzazione, ciò non significa che non sia possibile creare una sostenibilità ambientale non contrapposta allo sviluppo economico del nostro sistema, ma anzi in grado di rafforzarlo. L'economia del nostro territorio è in fase di profonda trasformazione, il che permette sia un certo grado di innovazione nelle idee e nei comportamenti organizzativi che possono andare in direzione di una maggiore sostenibilità ambientale, sia un cambiamento nella geografia territoriale che rende possibile riprogettare almeno in parte i flussi di merci e di persone. Due piccole considerazioni che si muovono in questa direzione.

Primo. Anche se per ora rimane difficile prevedere quale sarà il futuro del Veneto, comune è invece l'opinione sul fatto che il sistema manifatturiero così com'è non possa più garantire gli standard di

successo avuti in passato. Uno dei più importanti bisogni della manifattura è oggi, ad esempio, la riorganizzazione delle filiere produttive. Le reti di impresa, legate alla contiguità del territorio, stanno subendo e dovranno subire una trasformazione in direzione di una maggiore capacità di collegarsi a produttori e fornitori geograficamente lontani e in genere alle opportunità di un mercato transnazionale. In questo movimento non va vista solamente la possibilità di catturare, sfruttando il vantaggio del basso costo del lavoro di paesi emergenti, occasioni di natura produttiva, anche perché in futuro queste occasioni potrebbero, con lo sviluppo di questi paesi, risultare non più tanto convenienti per le aziende che hanno fatto del vantaggio di prezzo l'unica strategia vincente. Un'altra opportunità resa visibile dalla delocalizzazione è la possibilità di presidiare nuovi mercati, posizionandosi ad esempio su nicchie meno sensibili alle politiche di prezzo, visto anche le attuali problematiche legate al cambio euro/dollaro. Se questo punto di vista viene preso sul serio, la delocalizzazione di molte imprese, come in generale la necessità di una maggiore internazionalizzazione del sistema manifatturiero, può essere l'occasione per costruire nuove modalità di movimento dei flussi di merci e di persone sul territorio. Non si tratta di navigare a vista, ma di seguire dinamiche di innovazione che, anche se in modo latente, emergono dalle stesse imprese della manifattura o dai nuovi spazi aperti nel terziario, e che si muovono in direzione di scelte di eco-compatibilità. Il core business delle imprese manifatturiere più innovative e, per definizione, il terziario sviluppano ricchezza su immaterialità che non consumano l'ambiente, ma che anzi a volte ne diventano il sostegno: un servizio di logistica innovativo, servizi di assistenza per la certificazione ambientale o per la gestione della sicurezza sul lavoro, l'offerta di corsi formativi che educino alla sostenibilità ambientale, e così via. In generale, infatti, la crescita del terziario a sostegno delle imprese può contribuire a ridurre o a modificare i flussi di merci e di persone nel territorio anche perché capace di far muovere soprattutto flussi di

informazione e di conoscenza. Può quindi rendere lo stesso sistema infrastrutturale e logistico più fluido perché un maggior sviluppo del terziario non ha effetto solo sull'esistente, sull'esaurito o su ciò che ha lasciato chi ha, ad esempio, tentato la strada della delocalizzazione, ma anche sul nuovo. Se cose nuove si possono fare, si possono anche pensare con una progettualità più intelligente. Le istituzioni per prime devono però farsi carico di ciò e sostenere le sensibilità collettive e i servizi che in qualche modo contribuiscono al miglioramento o alla protezione ambientale.

Secondo. La trasformazione del consumo. La domanda si sta spostando sempre più in direzione di un consumo intelligente che non consuma oggetti ma compra significati ed esperienze. Per un consumatore di questo tipo che desidera scoprire e partecipare a significati nuovi non conta l'oggetto prodotto, quanto ciò che il prodotto come semplice veicolo può rappresentare. Se il consumatore di oggi è interessato a comprare esperienze di miglioramento della qualità della vita, spende in benessere fisico e psicologico più che nel bisogno di nutrirsi e vestirsi. Basta guardare in che direzione si stanno muovendo i consumatori (diete, benessere, fitness, slow food, prodotti di cosmesi ecologici, arredamenti e forniture per la casa a basso consumo energetico ecc.) per capire che c'è una domanda di significati da intercettare. Così qualche produttore conciario, spendendo un marchio costruito in comune con altri, può considerare di posizionarsi su una nicchia di mercato dove può trovare consumatori interessati a comprare una scarpa o una borsa in pelle ecologica prodotta con un ciclo produttivo non inquinante. Qualche produttore tessile può orientare la produzione verso tessuti ipoallergici, qualcuno dell'industria agroalimentare può invece occuparsi di biologico, e così via. Se le imprese della manifattura, ma anche le imprese del terziario, riescono ad intercettare questa domanda sempre più sensibile alle problematiche ambientali e attenta a nuove concezioni di qualità della vita, dandone allo stesso tempo forza propulsiva, si possono trovare spazi di produzione e di sviluppo economico proprio all'interno dello stesso campo della sostenibilità ambientale. Sempre che istituzioni e attori sociali si impegnino ad educare e a rafforzare la sensibilità collettiva nei confronti di queste tematiche attraverso campagne di comunicazione, ma anche di partecipazione attiva nella definizione delle policies e a sostenere e a premiare tutte quelle imprese vecchie e nuove che in modo anche originale e creativo hanno deciso di impegnarsi nei confronti dell'ambiente, facendo progressi nel campo della sostenibilità forse anche solo "nel loro piccolo".