«Vogliamo utilizzare al massimo le macchine. Le nostre radici nell'esperienza delle comuni»

I fratelli Petersen con gli abbonati al servizio dell'auto in multiproprietà David Brandt

Un'auto in multiproprietà

La trovata di due fratelli «eco-imprenditori»

I fratelli Petersen, di Berlino, hanno avuto un'idea geniale: la «Stattauto» che tradotto vuole dire «invece dell'auto». Si tratta di una società che offre automobili in multiproprietà. Con il loro sistema chi vuole avere a disposizione un'auto, ma non vuole comperarla, investe una certa cifra che gli verrà restituita e poi versa un esiguo contributo mensile. In questo modo avrà diritto di utilizzare una delle 160 auto della società. Ecologia applicata all'imprenditoria.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BERLINO «In Germania ci sono oltre trenta milioni di automobili e ognuna viene utilizzata, in media, un'ora al giorno. Il loro valore complessivo è sull'ordine delle centinaia di cento miliardi di marchi. È una follia non solo dal punto di vista ecologico, ma anche da quello imprenditoriale: se un industriale possedesse macchine di quel valore e le facesse lavorare solo un'ora al giorno, fallirebbe immediatamente».

Un'impresa di famiglia

Carsten Petersen è anche lui un imprenditore e non ha alcuna intenzione di fallire. Con il fratello Markus, anzi, dirige un'impresa di successo, nata da un'idea semplice ma geniale. I due hanno fissato un tetto ai propri stipendi, quattro mila marchi al mese a testa, ma hanno l'aria di stare benone. Appartengono a quella rarissima categoria di privilegiati che nella vita riescono a realizzare le loro idee e a guadagnarci pure dei soldi.

Abbiamo incontrato Petersen nel suo ufficio alla sede centrale della società, la «Stattauto GmbH», dentro una vecchia fabbrica di birra ristrutturata del Prenzlauerberg, a Berlino est. Proprio accanto, le rovine di un palazzone in incredibile stile falso-gotico dicono quanto c'è ancora da rifare in questa parte della vecchio-nuova capitale della Germania. Ma dentro la fabbrica dai mattoni rossi, un bel pezzo di archeologia industriale tedesca, il futuro è già arrivato: terziario spinto, centri-studi, società di consulenza e poi loro, quelli della «Stattauto».

Una tantum e canone mensile

Che fanno esattamente i Petersen e i loro collaboratori? Il nome dell'azienda si può tradurre in due modi: «invece dell'auto» o «auto-invece» e tutti e due, in fondo, vanno bene. La «Stattauto», infatti, gestisce un «carsharing», che è come dire un sistema in base al quale con poche automobili si soddisfano tanti automobilisti. Come? Con una forma di multiproprietà.

Chi vuole avere a disposizione un'auto ma non vuole comprarla investe una tantum almeno ottocento marchi, che gli verranno poi restituiti (se ne investe milletrecento avrà anche degli interessi) e, con un esiguo contributo mensile di 14 marchi, avrà diritto a utilizzare una delle 160 auto della società. Gli basterà telefonare al centralino, sempre in attività, della «Stattauto» e andarsi a prendere la vettura, della dimensione scelta da lui stesso in base all'uso che ne deve fare, in una delle 40 stazioni sparse tra Berlino (38) e Potsdam (2).

Molte di queste stazioni, che sono sempre facilmente raggiungibili con i mezzi pubblici, si trovano nei parcheggi delle parrocchie evangeliche. Il fatto è, spiega Petersen, che quando nel dopoguerra furono ricostruite le chiese c'era il boom della motorizzazione privata. Ma i fedeli, si sa, sono in calo e poi proprio fra i cristiani è particolarmente diffusa la coscienza ecologica. Per cui i parcheggi delle chiese sono in genere quasi sempre vuoti e molti parroci hanno accettato di buon occhio di collaborare con «Stattauto».

Le chiavi dell'auto sono custodite nella stazione prescelta in una cassaforte da aprire con una carta magnetica, che può valere anche come abbonamento per bus e metropolitana nonché come carta di credito per pagare in taxi. Dopo aver riportato la macchina, il cliente-socio scriverà un resoconto con i chilometri percorsi (che verranno contabilizzati a un prezzo molto inferiore a quello di qualsiasi car-rental) e gli eventuali guasti o danni.

Con una spesa molto inferiore a quella dell'acquisto di un qualsiasi modello, insomma, avrà a disposizione un'auto ogni volta che ne avrà effettivamente bisogno e la vettura sarà sempre della dimensione giusta per l'uso che ne vuole fare: una Cinquecento per fare acquisti in città, una bella Opel spaziosa se si parte per le vacanze, un pullmino a nove posti se si vogliono invitare gli amici o fare un piccolo trasloco...

Geniale. Ma come vi è venuto in mente? «Io ho 41 anni e quelli della mia generazione negli anni settanta vivevano tutti nelle "Wohngemeinschaft", le famose comuni, specialmente qui a Berlino. Allora era normale che i componenti di una comune si dividessero un'auto di proprietà colletiva. Negli anni '80 il movimento delle comuni è rifluito, ma in qualche modo l'idea di dividere l'auto con qualcun altro è restata. Solo che era difficile organizzarsi. Noi l'abbiamo reso possibile»

L'idea risale all'88

« Siamo stati i primi. Nell'88 Markus sull'idea del "carsharing" stava scrivendo la sua tesi di laurea e creò la ditta come una specie di seminario pratico. Nell'89 scoprimmo che a Lucerna e a Zurigo, in Svizzera, era nato un collettivo che faceva più o meno la stessa cosa. Buffo, no? Due esperienze analoghe che si sviluppavano in posti diversi nello stesso momento ma l'una all'insaputa dell'altra: evidentemente esprimevano un trend sociale ben preciso».

«L'esperimento "di studio" di Markus ebbe tanto successo che nel '90 con un altro nostro fratello, che poi si è ritirato, mise in piedi la società attuale. Poi chiamarono anche me. Io provai a dire che non c'entravo niente, che loro erano laureati in economia aziendale mentre la mia laurea è in letteratura e filosofia. Ma insomma...Eccomi qua. Le cose ora vanno molto bene: abbiamo 3200 soci che hanno a disposizione centosessanta automobili.

La società opera solo a Berlino. Forse perché qui è più facile che altrove?« Siamo solo a Berlino, ma dall'88 in poi abbiamo fatto consulenza in vari altri posti, in Germania e in Svizzera. Da un po'di tempo esiste un'agenzia di coordinamento europeo che ha sede a Brema. Il "carsharing" oltre che da noi e in Svizzera è praticato anche in alcune città dell'Austria e dell'Olanda».

In Italia? «In Italia, almeno per ora, niente. Per un certo tempo ha collaborato con noi una signora milanese. Era molto attiva, ma poi, non so perché, la cosa a Milano non ha funzionato. Eppure credo che per le vostre grandi città il sistema sarebbe una buona soluzione. Per quanto ci riguarda, se qualcuno è interessato, siamo anche pronti a offrire la nostra consulenza».

«Ma torno alla domanda su Berlino. Il fatto è che qui il terreno era, in un certo modo, preparato. A Berlino ovest era molto diffusa la cultura delle comunità e poi c'era, prima dell'unificazione, una certa "mentalità dell'isola" che scoraggiava in qualche modo la corsa all'auto privata. Per esempio, per ovvi motivi, non c'era pendolarismo. Fatto sta che qui le auto private negli anni Ottanta erano trecentoquaranta ogni mille abitanti, contro una media oltre le 450 nelle altre grandi città tedesche. Adesso naturalmente le cose stanno cambiando»

La Berlino degli anni '70

Lo afferma con dispiacere. Si sente molto legato a questa città. « Io vengo da una famiglia del sud della Germania e ho quattro fratelli e una sorella. Tutti, più o meno, abbiamo subito l'attrazione della Berlino degli anni '70. Sa, erano anni davvero speciali. Io ho fatto lavoro sociale prima di iscrivermi all'università, ho partecipato al movimento delle comuni, al movimento antinucleare...Il "carsharing" è nato in questo clima».

Una specie di progetto politico, insomma.«Mah. Diciamo che negli anni '70 mio fratello ed io abbiamo còlto una lacuna nella cultura verde e "alternativa" che si andava sviluppando: ci si preoccupava giustamente dell'energia nucleare, ma nessuno si rendeva conto dell'immenso problema ecologico rappresentato dal traffico automobilistico. Si andava alle manifestazioni in macchina, e magari appiccicavamo i nostri slogan ecologici e pacifisti dietro a carrette puzzolenti e ultrainquinanti».

«"Stattauto" è il tentativo di coniugare il concetto ecologico per cui bisogna ridurre il numero delle auto in circolazione con una razionalità economica da imprenditori. Come dicevo all'inizio, è incredibile lo spreco di ricchezza che c'è intorno alla "cosa" automobile. C'è gente che risparmia tutta la vita, abita in una stamberga e mangia schifezze pur di avere una bella macchina. Al mondo dell'auto va applicata una massiccia dose di intelligenza imprenditoriale.

«Abbiamo creato una società a responsabilità limitata e non una cooperativa perché la legge sulle coop in Germania è incredibilmente complicata. Ma lo spirito è quello. Tant'è che insieme alla Srl abbiamo creato anche una associazione volontaria che ha il compito di vigilare sulla gestione e sui conti (anche sui nostri stipendi) e di codecidere eventuali aumenti delle tariffe. È una questione di democrazia».

«Una peste» Maestre in sciopero

LONDRA Le maestre di una scuola elementare inglese minacciano di scioperare se verrà riammesso alle lezioni un bambino irrequieto e violento che dopo essere stato sospeso l'anno scorso si è ripresentato davanti ai cancelli della scuola più volte con una mazza da base ball cercando la propria insegnante.

Se martedì prossimo all'inizio del nuovo trimestre Matthew Wilson, 10 anni, tornerà alle elementari di Manton, villaggio della contea del Nottinghamshire, le nove maestre della scuola, aderenti al sindacato delle donne insegnanti, incroceranno le braccia. I genitori che fanno parte del consiglio scolastico hanno respinto la richiesta di espulsione definitiva per Matthew avanzata dalle insegnanti e dal direttore dell'istituto. Il caso rischia di assumere dimensioni nazionali.

A nome del sindacato delle donne insegnanti, il segretario generale Nigel de Gruchy ha fatto sapere oggi di aver indirizzato una missiva al ministro dell'istruzione Gillian Shephard perché sostenga l' unanime richiesta di espulsione del corpo insegnante tesa a garantire un «accettabile standard disciplinare» nella scuola. A suo parere,visto il comportamento violento del ragazzino nei confronti di maestre e compagni, per lui non resta che l'ipotesi dell'insegnamento individuale: «Sarà pure costoso ma non c'è altra scelta». Mentre alcuni genitori del consiglio scolastico definiscono Matthew un «birichino» di cui «si vuol fare un Al Capone», un comunicato del comitato delle donne insegnanti spiega che la richiesta d'espulsione è una «presa di posizione contro la violenza e l'intimidazione nelle scuole».

Con il sindacato delle donne insegnanti si è schierata anche la sezione del Nottinghamshire del sindacato nazionale degli insegnanti il cui segretario Brian Helliwell ha detto che per ora non verrà proclamato alcuno sciopero ma che l'intera categoria entrerà in agitazione se le maestre delle elementari di Manton dovessero subire provvedimenti disciplinari.

La madre di Matthew, Pamela, difende il suo ragazzo su tutta la linea sostenendo che certo non è uno che si fa intimidire ma sottolineando che è un giovane normale e che in ogni caso le insegnanti «non hanno diritto di scegliere i loro alunni».

Dall'esito della vicenda dipenderà anche cosa decideranno di fare le insegnanti della scuola media Ridings di Halifax, nella contea dello Yorkshire, in merito al caso di un'alunna di 13 anni sospesa prima delle ferie estive dopo uno scontro fisico con una professoressa e una compagna di classe. Anche di questa ragazza viene chiesta un'espulsione definitiva e se il consiglio scolastico non approverà le insegnanti non escludono uno sciopero.

Ora modella affermata, era scampata al tragico volo del Boeing della Twa

Ex miss assassinata per gelosia

NOSTRO SERVIZIO

VARSAVIA Agnieszka, 24 anni, bellissima, di professione modella, un mese fa avrebbe dovuto trovarsi sul Boeing 747 della Twa esploso in volo poco dopo il decollo al largo di Long Island. Per una di quelle fortunate coincidenze non prese l'aereo: salva per caso, altri nella sua stessa situazione ebbero modo di dire dopo lo scampato pericolo: «Evidentemente non era giunta la mia ora». Vero, per Agnieszka l'appuntamento con il destino era solo rimandato, è morta trenta giorni dopo pugnalata da un esagitato ammiratore.

Modella di Versace e di altri famosi stilisti internazionali come Ralph Lauren, Kelvin Klein e Este Laudeer, era stata incoronata come la più bella. Agnieszka Kotlarska, miss Polonia del 1991 è stata uccisa martedì a Breslavia (Polonia sudoccidentale) da un suo spasimante Jerzy L., 36 anni, che dopo l'omicidio ha dichiarato alla polizia di «essere innamorato di lei fino alla morte». Agnieszka - secondo la ricostruzione che gli investigatori hanno fatto dell'omicidio - era appena arrivata in auto con la figlia Patrizia, tre anni, e il marito, Jaroslaw Swiatek davanti casa. Il suo spasimante Jerzy L., era in agguato, l'uomo che da tempo la perseguitava per un incontro di amore, era in attesa da chissà quanto tempo e non appena ha visto avvicinarsi l'oggetto dei suoi desideri, incurante del marito e della piccola, si è scagliato contro l'auto della famigliola gridando parole incomprensibili.

Jaroslaw Swiatek è sceso dalla vettura e lo ha invitato ad allontanarsi, probabilmente non si è reso conto che non si trattava del solito fan un po' su di giri, non pensava che fosse armato, lo ha spinto via, ma l'altro è tornato alla carica e durante la colluttazione ha tirato fuori il coltello e lo ha colpito ad una coscia. La bellissima modella che fino a quel momento era rimasta nell'auto, quando ha visto il marito ferito è accorsa in sua difesa. A quel punto l'uomo l'ha colpita selvaggiamente al cuore ed al fianco. Poi, ha gettato via il coltello ed è fuggito lasciando i due in un lago di sangue e la piccola Patrizia che, nell'automobile, aveva assistito terrorizzata all'aggressione subita dai suoi genitori.

La coppia è stata soccorsa dai vicini. Agnieszka e Jaroslaw sono stati trasportati al più vicino ospedale, ma la sfortunata ex miss Polonia è morta due ore dopo mentre veniva sottoposta ad un disperato intervento chrirugico. C'è voluto pochissimo tempo per rintracciare l'assassino che è stato arrestato nella sua abitazione, dove era tranquillamente tornato dopo il delitto: «Sono l'ex fidanzato di Agnieszka e non potevo sopportare che lei fosse di un altro», ha spiegato agli agenti. Agnieszka Kotlarska pertecipò al concorso di Miss Polonia e lo vinse quando aveva 18 anni, dopo l'esame di maturità e nello stesso anno ottenne anche il titolo di miss International a Tokio. Nel giugno del 1992 partì per New York dove cominciò la carriera di fotomodella e indossatrice con lo pseudonimo di «Aga». Posò per Cosmopolitan, Vogue, Playboy e lavorò, riferiscono i quotidiani, per Gianni Versace, Ralph Lauren, Kelvin Klein, Donna Karen, Este Lauder, Oscar de Laurenta. Nell'agosto del 1993 tornò in Polonia a Breslavia, sua città natale ed in dicembre dette alla luce la figlia Patrizia. Dopo due anni di andirivieni fra America e Polonia, nel 1995 Agnieska, stanca dei continui spostamenti, si stabilì in Polonia con il marito. Sul volo della Twa che avrebbe dovuto prendere si trovava il suo fotografo Rico Phulmann. In quell'occasione, ebbe modo di dichiarare più volte che si riteneva «una donna fortunata».

A un baby-rapinatore proibiti circoli e discoteche

Il giudice: videogiochi tabù

PIACENZA Con lo scopo di ridurre a più «miti consigli» uno dei componenti della famigerata banda dei baby rapinatori (un diciassettenne di Piacenza) saliti alla ribalta delle cronache la scorsa primavera, un giudice del Tribunale dei minori di Bologna ha predisposto per questo «Gian Burrasca» formato anni novanta una serie di obblighi e restrizioni quanto mai originali.

Al ragazzetto terribile è stato imposto divieto assoluto di frequentare sale giochi, discoteche, marinare la scuola, obbligo di frequentare tutte le lezioni o trovare un lavoro, tornare a casa prima delle 20.00 e rimanervi sino al mattino successivo. Il tutto per due mesi. Su queste misure restrittive si è pronunciato nei giorni scorsi Luigi Martello Gip del tribunale dei Minori di Bologna. Il provvedimento preso a carico del 17enne piacentino non scadrà al termine dei due mesi, ma potrà essere prorogato se il suo comportamento non sarà irreprensibile.

Il diciassettenne che risiede a Piacenza è il solo della gang dei baby rapinatori sottoposto a questi provvedimenti, probabilmente perchè era uno dei più anziani del gruppo, gli altri (una dozzina in tutto) erano di età compresa fra i 13 e i 16 anni. Il capo della banda, l'unico ad avere raggiunto la maggiore età, ha 19 anni e il mese di maggio era stato sottoposto agli arresti domiciliari. I baby rapinatori durante la primavera avevano scatenato una vera e propria offensiva ai danni di coetanei che venivano taglieggiati o rapinati. Su queste colonne si era riferito lo scorso aprile dello studente sedicenne di Sondrio in gita scolastica a Piacenza, aggredito e rapinato dalla banda dei minorenni all'uscita da una sala giochi del centralissimo Corso. La gang si era pure macchiata di decine di furti, ai danni di grandi magazzini, dove i bottini preferiti erano dolciumi e magliette. Fra le nefaste imprese della banda un vero e proprio regolamento di conti con un ragazzo di tredici anni ritenuto responsabile di una soffiata agli insegnanti. Il cosiddetto traditore fu atteso sotto casa e vittima di una vera e propria imboscata, fu giustiziato a colpi di proiettili di plastica in viso, sparati da due pistole da soft - air appena rubate al negozio di giocattoli Casa della Bambola di via XX Settembre. L'aggredito fu medicato all'ospedale e giudicato guaribile in quindici giorni. Nella circostanza soltanto il caso ha voluto che le pallottole di plastica non lesionassero organi delicati come gli occhi. Nel gioco del soft - air (simulazioni dal vivo di giochi di guerra) è infatti rigorosamente obbligatoria una maschera rinforzata che protegge il viso dei partecipanti. A carico del protagonista cui sono destinati i provvedimenti del giudice Bolognese, come per tutti gli altri presunti componenti della baby gang è in corso un procedimento giudiziario con l'accusa di concorso in svariate rapine.

[Ermanno Mariani]