

## MA IL SINDACATO PUÒ ESSERE VERDE?

Alla ricerca del «filo verde» che lega i contributi di questa antologia

### Il dubbio ...

Sindacato e ambientalisti: che tipo di dialogo può esistere fra chi è cresciuto per decenni in una logica di sviluppo quantitativo — anche se con la motivazione più che sacrosanta di garantire pane e dignità materiale ai propri iscritti — e chi è nato in reazione proprio a questo sviluppo, per difendere aree e spazi non ancora intaccati dalla logica dell' homo oeconomicus di trasformare tutto in oro (crescita e profitto)?

Sono noti i tafferugli esplosi, in paesi come l'Austria e la R.F.T., fra ambientalisti e sindacalisti davanti ai cantieri dove si dovevano costruire centrali nucleari, strade, aeroporti... e sono note anche le polemiche — più pacate rispetto ai paesi sopraccitati — fra ambientalisti e sindacalisti italiani (sugli scarichi Montedison, sulla centrale di Piombino, sul referendum anticaccia ...).

Molte cose sono cambiate rispetto alla situazione di qualche anno fa; il potente DGB (Confederazione sindacale germanica) non può più far finta che i «verdi» non esistano, avendo essi ottenuto proprio alle ultime elezioni per il rinnovo del Bundestag risultati straordinari che superano in molte zone urbane anche più del 20% dei consensi elettorali. La stessa cosa vale anche per il sindacato italiano, che non può più ignorare le migliaia di firme raccolte sui referendum antinucleare ed anticaccia, e i vasti movimenti dei cittadini che si impegnano contro il degrado urbano.

Ignorarsi reciprocamente non è più possibile, combattersi è inopportuno; i fronti non sono così ben definibili come in passato; essi sono ormai interni al sindacato e rischiano di dividerlo (vedi il dibattito sull'energia nucleare all'interno della CGIL prima dell'incidente di Chernobyl).

Rimane la necessità del dialogo e del confronto ... che porti ad un arricchimento del dibattito e della politica sindacale.

È tuttavia da verificare se ci sia una reale volontà di farlo. Ai dubbi che ho in proposito, vorrei dare una risposta alla fine di queste riflessioni.

### Sindacato e sviluppo

«Più la torta è grande, più facile diventa una sua distribuzione che possa accontentare tutti». Questo è stato per un lunghissimo periodo il Leitmotiv per il quale il sindacato si è battuto, rincorrendo una politica dello sviluppo, ed accelerando così quello sviluppo tecnologico ed economico, che è diventato la causa maggiore del degrado ambientale. È bene ricordare che esso appunto non è figlio del capitale soltanto, bensì del rapporto fra il capitale e la forza lavoro.

Questa filosofia del «progresso» domina il dibattito sindacale fino agli inizi degli anni settanta, quando si levano le prime voci che chiedono di privilegiare l'aspetto della *qualità* della vita, sostenendo a ragione che essa non è la stessa cosa della «ricchezza» e che la «torta» distribuita nei paesi ricchi è fatta da ingredienti che non si può (o deve) continuare ad utilizzare a proprio piacimento.

In altri termini: prende piede la convinzione che il boom economico si basa soprattutto su due fattori: sullo sfruttamento della natura e sullo sfruttamento dei paesi in via di sviluppo.

Quello che mi interessa sottolineare qui è un aspetto di particolare importanza spesso ignorato: l'alleanza tacita e di fatto fra una parte consistente del sindacato, che cerca di difendere così le condizioni della strategia della «torta» (vedi sopra), e quei settori del capitale, che per il proprio peso economico ed organizzativo danno la maggior garanzia ad un intenso processo di crescita; si tratta soprattutto delle multinazionali: È un fenomeno preoccupante in quanto sono proprio le multinazionali a sfruttare con maggior brutalità le debolezze strutturali e politiche dei paesi del Terzo Mondo.

### Digressione

Cubatão — l'Inferno chimico. È questa cittadina brasiliana a detenere il record mondiale dell'inquinamento dell'aria. Cubatão è la sede dell'industria chimica brasiliana e centro importante della chimica multinazionale, insediata su invito esplicito del governo militare brasiliano. («Possiamo anche permetterci di importare l'inquinamento» così si esprime il ministro per la pianificazione economica del Brasile Paulo Reis Veloso, in occasione della conferenza internazionale sull'ambiente a Stoccolma nel 1972).

Le conseguenze le descrive Othmar Seehauser, collaboratore della UIL bolzani-

### L'automobile lenta

(...) Ora vi voglio dire perché l'auto fa andare più piano, perché l'auto è più lenta che andare a piedi o in bici. Non è solo meno inquinante, è chiaro che la bicicletta è meno inquinante, ma fa andare più piano. Allora io suggerisco un calcolo che ognuno può fare nelle proprie diverse modalità di consumo. Quanti chilometri fa con la sua auto in un anno e quante ore gli costa quell'auto in un anno. Dopo di che determina a che velocità va quell'auto.

Chiaro che non si può fare il conto di quanto va l'auto dicendo, siccome da qui alla città ci metto tot chilometri, ora questa è la velocità dell'auto. Deve calcolare quanto tempo lavora per comperare quell'auto, quante tasse paga per finanziarla. Io ho fatto questo conto su un gruppo di consumatori medi e diciamo che includendo, al costo dell'auto che è molto elevato; quando un'auto costa 7 milioni dura, che so, scarsamente 7 anni, 10 forse tirandole il collo. E no un momento che c'è il problema dei ricambi, sulla carrozzeria, sul motore, tutti cambiano la frizione, i freni, un sacco di parti. Ecco il valore delle parti cambiate ha circa il valore di tre anni. Quindi se costa dieci milioni e dura 7 anni siamo già su un milione e mezzo l'anno; che su un reddito medio netto di 12 milioni vuole dire già un 15% del proprio lavoro. Siccome si lavora 1500 ore, l'ammortamento del costo è di

na di ritorno da un lungo viaggio di studio proprio in questo inferno chimico: «... imponenti e massicce nuvole marron-giallastre coprono il sole. Anche durante la notte è impossibile vedere le stelle. Non si sente il canto degli uccelli. Non ce ne sono più. I bambini non hanno mai visto un fiore, una ape o una farfalla. Da tanto tempo non se ne vedono più. Nei fiumi coperti da catrame e petrolio vive qualche raro pesce deformato; scienziati hanno trovato delle rane coperte da forme tumorali mortali cancerogene nelle paludi attorno alla città. (...) In questo inferno bambini, donne, uomini vivono come dei dannati abbandonati al proprio destino. Più della metà dei bambini soffre di difficoltà respiratorie, polmoniti, bronchiti ed asma. Di 1000 bambini nati vivi, 72 ne muoiono prima di raggiungere il primo anno di vita e 40 su 1000 nascono morti, molti altri deformati, con parecchi casi di anencefalia (mancanza del cervello) (...)»

Eppure Cubatào è ritenuta fondamentale per il nostro «benessere», talmente fondamentale che il regime militare considerava la città «una zona di sicurezza nazionale» protetta da scioperi, proteste, ricerche mediche ...

Non è certo l'unico esempio che si può fare in merito agli intrecci esistenti fra sfruttamento e miseria nei paesi del Terzo Mondo ed il conto «profitti» delle multinazionali. E non è certo sufficiente che noi (cittadini e sindacalisti) ci limitiamo a contestare le multinazionali quando ci inquinano il Reno, l'Adige e il Po, e tacciamo invece quando esse ripetono le stesse operazioni giorno dopo giorno, senza problemi di filtri e depuratori di facciata, in altre zone del mondo.

Analizzando meglio la «torta» dovremmo accorgerci di qualche altro ingrediente indigesto: per esempio i settanta miliardi di dollari ricavati dalle vendite di armi ad Iran ed Irak; per alimentare una guerra che «dà lavoro» come sembra di capire da servizi giornalistici pubblicati di recente, anche a molti lavoratori italiani.

255 ore l'anno, 1 ora al giorno, solo per l'ammortamento. Già questo è abbastanza illuminante secondo me. Se a questo ci aggiungete su 10.000 chilometri l'anno, 1.000 litri di benzina, 1 milione di lire, il 10%; 200 ore più le 225 di prima fa 400 ore circa per benzina e ammortamento. Poi ci sono gli interessi persi, l'immobilizzo del capitale. Questi i costi privati. Poi c'è il bollo, l'assicurazione. Se poi a questi ci aggiungete tutti i costi sociali, che non sono bilanciati dal sistema fiscale diretto, si arriva con facili conclusioni a stimare in circa 600/700 ore annuali il costo dell'automobile. Poi dovete contare che un po' la guidate e che alcune ore ci state dentro per davvero, poi ci sono le ore che perdetevi alla televisione per vedere la pubblicità dell'auto. 700/800 ore all'anno vuol dire 2 ore e mezza al giorno. Eccetto certi pendolari duri, io credo che poca gente ci metta più di un'ora e mezza al giorno per andare e tornare dal lavoro. Nel complesso ci rendiamo conto che per 700/800 ore di lavoro annuali sui percorsi medi del sistema auto, significa muoversi intorno ai 10 km all'ora. Alla metà della velocità di una bicicletta. E in più c'è il sottoprodotto dell'inquinamento, del CO<sub>2</sub>, del piombo tetractile per muoversi alla velocità della bicicletta ... (dalla relazione dell'ing. Herman Zampariolo al convegno «Lavoro addio?», 1983, Bolzano)

La «torta» contiene anche qualche centinaio di miliardi di dollari pagati in interessi sui «prestiti» dai paesi del Terzo Mondo; interessi con i quali viene strozzato ogni tentativo di liberarsi dal giogo della miseria più profonda.

## Sui limiti della razionalità collettiva

### Digressione

Una notizia dalla «Frankfurter Allgemeine Zeitung».

Nel 1983 il Bangladesh, uno dei paesi più poveri del mondo, esportava 3,1 milioni di chilogrammi di coscette di rana negli Stati Uniti e nei paesi europei, con un ricavo di 7,5 milioni di dollari. Partendo da un peso medio di 45 grammi ogni paio di coscette, si può presupporre, che per questo bisogno di valuta siano stati uccisi circa 69 milioni di rane. Queste rane che vivono prevalentemente nelle risaie, sono una componente fondamentale dell'ecosistema, in quanto distruggono gli insetti nocivi.

Su un ettaro possono vivere più di 12.000 rane che divorano giorno per giorno poco meno di un milione di insetti. Gli esperti prevedono un forte aumento degli insetti ed una diminuzione del raccolto di riso.

Contemporaneamente lo stato del Bangladesh spende somme enormi per l'importazione di prodotti antiparassitari.

### Digressione

Berlino, 2 febbraio 1987.

Migliaia di lavoratori vengono bloccati dalla polizia e multati perché stitizzano la propria automobile nonostante ci sia il divieto, in quanto la concentrazione di biossidi di zolfo e dei monossidi di carbonio ha raggiunto l'allarme definito «stadio 1» e il traffico privato non può circolare.

Oltre alla multa subiscono una seconda beffa; vengono bloccati mentre si recano al lavoro per pagare quell'automobile che comunque non possono utilizzare. (Statistiche alla mano si può calcolare che ogni lavoratore dipendente spende circa due mesi di lavoro all'anno per l'acquisto e la manutenzione della propria automobile.)

I due esempi non ci sorprendono più di tanto; sappiamo quante tonnellate di alimenti vengono distrutte all'interno della comunità europea, mentre contemporaneamente associazioni caritative raccolgono alimenti da inviare nei paesi del Terzo Mondo; sappiamo quanti miliardi vengono spesi per progetti che nuociono alla salute dell'uomo e quanti miliardi vengono spesi contemporaneamente per «amministrare» gli effetti di questi progetti sulla salute dell'uomo.

A parte i giochi statistici sulla lentezza dell'automobile (vedi scheda allegata) rimane il fatto che lo stesso lavoratore che registra il proprio disagio di fronte alla puzza e al rumore delle automobili, può vivere la propria automobile come un mezzo per la soddisfazione del proprio bisogno di silenzio, aria pulita; pace ... E probabilmente non si accorgerà che è proprio la somma di tutte le automobili che ha trasformato la città «a dimensione automobile», con la conseguenza che passeggiate tranquille non sono più possibili, e che i bambini non hanno più spazio per il gioco ... che si crea una situazione dalla quale bisogna fuggire utilizzando proprio l'automobile ... Partendo da questo status quo la sua automobile gli sembra una conquista per la quale deve ringraziare la società industriale. Una rinuncia sua solitaria alla macchina non cambia proprio niente.

La nostra vita quotidiana è piena di questi paradossi «irrazionali»; la somma di atteggiamenti che possono essere «razionali» per il singolo, diventano estremamente «irrazionali» se la stessa decisione è presa da molte altre persone ... (o da molte nazioni). Trovare dei rimedi non è facile, soprattutto se — ed anche que-



sto è una esperienza che viviamo giorno per giorno — il nostro sistema di relazioni sociali, del nostro comportamento sociale non è basato su un principio di cooperazione, ma sulla concorrenzialità (in tutte le sue articolazioni).

Da questo atteggiamento nascono i comportamenti del tipo: «buttiamo pure i fanghi della Montedison nell'Adriatico, perchè l'importante è mantenere i propri posti di lavoro; oppure: perchè non costruire la villa abusiva vicino al lago, se non lo faccio io, lo farà sicuramente un altro, più furbo di me.»

Di rimedi non ce ne sono molti. Rimedi nel senso di arrivare al risultato di una cooperazione sociale, che prevalga sulla logica «razionale» del massimo profitto. Si può pensare ad un sistema coercitivo, che la imponga, ad una etica, la cui violazione crei sensi di colpa, attraverso una «Einsicht» (presa di coscienza) della fondatezza e ragionevolezza di un comportamento cooperativo.

Ma come si fa a pretendere una scelta «etica» da parte di un paese africano delle zone tropicali, a non distruggere le proprie foreste per venderci la carbonella? O una «Einsicht» se non c'è la certezza per il singolo, che anche gli altri la abbiano, questa «Einsicht»? D'altra parte in ogni società democratica l'apparato coercitivo ha bisogno di una sua legittimazione; perciò — e per essere efficiente — ha bisogno di una base di «Einsicht» e di una sensibilità «etica» alla cooperazione.

Il tutto per dire cosa? Il Bangladesh dovrebbe essere messo nella condizione di sopravvivere senza dover esportare le sue rane. Il lavoratore nella condizione di poter fare anche a meno dell'automobile; il cittadino dovrebbe avere la certezza che tutti i cittadini si attengano ad un comportamento rispettoso verso l'ambiente. Ma come la mettiamo se poi lo stato autorizza e legittima con proroghe o sanatorie di vario tipo un «inquinamento di stato»?

## Correre meno veloci — tutti? Alcuni?

Francamente preferirei che tutti corressero un po' meno velocemente fin da subito. Che ci fosse un ripensamento collettivo sulla velocità che la rivoluzione industriale ci ha imposto e che ci decidessimo ad accettare un ritmo dello sviluppo, della corsa più aderente ai ritmi biologici. Però il tutto mi pare abbastanza improbabile.

A meno che questa presa di coscienza non venga imposta da eventi catastrofici, tipo Chernobyl per intenderci.

Perchè allora, sempre escludendo una soluzione coercitiva che imponga lo stop immediato a tutti, non sforzarsi a scegliere delle strade intermedie, che lascino per esempio al singolo la libertà di ridurre il proprio ritmo di corsa. Di favorire la sperimentazione che consenta una vita di «risparmio energetico», meno orientata al consumismo e allo spreco, che permetta delle modifiche e trasformazioni nel settore della cosiddetta riproduzione: tempo libero, cultura, socialità?

Purtroppo vengono imposti dei modelli di comportamento caratterizzati da una notevole uniformità; specialmente a chi fa il lavoratore dipendente. Questa uniformità non è stata intaccata durante il dibattito per il rinnovo contrattuale nella nostra e nelle altre categorie professionali. Siamo tuttora molto lontani dalla realizzazione di un modello che permetta una libertà di scelta sulla quantità del proprio lavoro salariato. Che permetta di optare a favore di un minor orario, rinunciando a parte del proprio stipendio. Che preveda l'utilizzo di aspettative, di anni sabbatici. Non si tratta certo di innovazioni rivoluzionarie, ma di misure abbastanza facili da realizzare. (Volontà politica permettendo.) Il nodo centrale da sciogliere in questo caso è quello della discriminazione possibile per chi opta per l'orario individuale ridotto. Attualmente chi decide per esempio di optare per il part-time, o di avvalersi della facoltà prevista dal nostro contratto di chiedere un'aspettativa, si trasforma automaticamente in lavoratore di serie B. A parte il fatto che vengono comunque escluse forme di part-time per tutti coloro che occupano un seppur minimo ruolo di coordinamento all'interno dell'organizzazione aziendale. Si tratta di ingiustizie che vanno corrette. Anzi, sarebbe auspicabile, che coloro che optano per meno orario e meno salario abbiano dei vantaggi indiretti a spese dello stato (fisco), in quanto il fatto che essi «liberano» lavoro, che può essere coperto da chi lavoro non ce l'ha e lo cerca disperatamente, può essere di grande utilità sociale.

Dare al singolo lavoratore la possibilità di scelta sulla quantità di lavoro salariato che è disposto a fare, può in una prima fase, interessare forse solo una piccola parte degli occupati, però può alla lunga creare dei modelli di comportamento che sono alternativi e stimolanti anche per chi, almeno per il momento, non può o

---

## Pensare globalmente

C'è una stretta connessione fra la velocità del nostro vivere quotidiano, il tempo di lavoro il degrado ambientale; fra quello che mettiamo nei nostri piatti e la miseria e il sottosviluppo nei paesi del Terzo Mondo; fra l'inquinamento e la nostra salute fisica e mentale; fra la crisi del nostro mondo di valori e la corsa pazzo al riarmo ...

Da molto tempo l'umanità ha perso l'abitudine di pensare globalmente, perciò si accorge e si preoccupa soltanto di alcuni aspetti parziali del degrado ... ieri della morte nel Sahel, oggi

non vuole fare una scelta simile. È importante, e lo vorrei sottolineare, che tale scelta non significhi l'isolamento per chi la fa. Ripeto, si tratta soltanto di soluzioni transitorie; sono convinto che in presenza di una forte pressione sul mercato di lavoro e di un aumento della disoccupazione si porrà abbastanza presto la necessità di una forte riduzione dell'orario per una larga parte degli occupati.

## Ambientalisti — sindacato. Perché non si può fare a meno del dialogo

È necessario senz'altro un approfondimento maggiore su molti degli aspetti a cui ho accennato, che per motivi di leggibilità dell'intervento non posso fare in questa sede. Bisogna mettere all'ordine del giorno anche l'approfondimento sull'incidenza dell'inserimento di nuove tecnologie, sulla quantità di lavoro socialmente disponibile e sul come redistribuirlo. Bisogna parlare dei servizi, del welfare, della tendenza a mercificare sempre di più una vita umana, dove già molto, dalla culla alla tomba, è sottratto a criteri di solidarietà e convivialità. Della necessità di salvare anche nel sociale degli spazi «di silenzio», selvatici, cioè non regolamentati. (Vorrei consigliare in proposito la lettura del testo di Ivan Illich «Il silenzio è una zona di libertà collettiva».) È altresì certo che le conseguenze negative del «progresso industriale» non sono percepite soltanto da un'élite intellettuale oppure dagli «ambientalisti», nel senso ristretto del termine, ma che colpiscono anche chi, come semplice operaio e impiegato, le deve vivere quotidianamente fino in fondo: inserito nei ghetti moderni delle città dormitorio, schiacciato dal traffico impazzito delle città, obbligato a cercare il verde con lunghissimi spostamenti in automobile, costretto a respirare aria sempre più inquinata...

La critica dell'industrialismo e — almeno a livello inconscio — un fenomeno di massa, che impone anche al sindacato una correzione di tiro rispetto al passato.

La scelta strategica del «sindacato dei cittadini» fatta dalla UIL va indubbiamente in questa direzione, nel senso che accentua il ruolo sindacale fuori dai posti di lavoro, dove il degrado ambientale ha il suo impatto maggiore con una esigenza di «qualità» della vita. Ed è abbastanza probabile che (sempre riferendo-

---

dell'indebitamento dell'America Latina, domani di Bhopal, dopodomani forse della moria dei boschi per le piogge acide ... senza comprendere il nesso che c'è fra questi fenomeni; che questo degrado quotidiano fa parte di una crisi complessiva multidimensionale che tocca ogni aspetto della nostra vita: salute, cibo, rapporti sociali e economici, il nostro habitat ambientale. Una crisi di dimensione intellettuale, morale e spirituale che esige mutamenti profondi nella nostra percezione del ruolo degli esseri umani nell'ecosistema planetario.



mi al discorso della «torta» che non potrà crescere come in passato) che questa strategia di tutelare la «qualità» della vita del lavoratore-cittadino assuma in futuro un ruolo sempre maggiore.

Ruolo che difficilmente può essere svolto dalle organizzazioni ambientaliste soltanto. Da questo deriva la mia convinzione che sia sempre più importante arrivare ad una «interazione», ad una collaborazione fra sindacato e organizzazioni ambientaliste. La UIL ha fatto un primo passo in questa direzione; questo non significa però che non ci saranno più contraddizioni fra «lavoro e ambiente»; anzi, è assai probabile che molte strutture periferiche dell'organizzazione abbiano vissuto la scelta «ecologica» della Confederazione con poca convinzione. Il che porterà inevitabilmente a delle tensioni, quando a livello decentrato si tratterà di dare concretezza a iniziative anti-inquinamento. In questo senso una perenne azione di stimolo da parte delle organizzazioni ambientaliste può sicuramente rafforzare quella parte del sindacato che si batte per gli stessi obiettivi dall'interno.

C'è chi, all'interno del movimento ambientalista, ritiene che il sindacato non sia recuperabile per una lotta in difesa del pianeta terra, che sia troppo compromesso da una logica di sviluppo, per poterne uscire anche in tempi medio-lunghi. Sono convinto che una trasformazione in senso eco-logico del sistema, *senza* un coinvolgimento del sindacato sia impossibile, dato che esso conserva tuttora una rilevanza fondamentale nel tessuto sociale. E che perciò vadano fatti tutti gli sforzi per provocare un confronto e favorire un «processo di apprendimento» che può portare a nuovi modelli di cooperazione e convivenza.

Ed è proprio in questa ottica che vedo la notevole importanza di iniziative come questa pubblicazione, perché dà l'opportunità di un approfondimento della «questione ecologica» fra quadri sindacali di base. E questo da solo giustifica tutti gli sforzi fatti dagli amici del «gruppo di lavoro Matraia».

**Arno Teutsch**  
Responsabile Ambiente e Territorio  
Segreteria Nazionale UIB