

Transizione ecologica = transizione di pace | Intervento di Federico Bellono (CGIL Torino)

La transizione ecologica è la strada obbligata per la sopravvivenza del pianeta, ma questo non significa che sia neutra dal punto di vista sociale: d'altronde l'Ilva oggi come Porto Marghera ieri dimostrano che il rapporto ambiente e lavoro non è mai scontato. Solo che i cambiamenti climatici hanno preso una velocità tale che il tempo che abbiamo a disposizione si è assottigliato tantissimo.

È chiaro che la transizione ecologica dev'essere socialmente accettabile, tanto più che già oggi possiamo vederne gli effetti tutt'altro che incoraggianti sull'occupazione, anche nella nostra piccola dimensione "torinese". Nel campo dell'automotive il passaggio dai motori termici a quelli elettrici riduce la quantità di lavoro necessario, in quanto il numero dei componenti si riduce in modo rilevante. Ovviamente il problema va affrontato in una prospettiva più ampia: anche nel campo della mobilità non si tratta solo del cambio delle motorizzazioni, ma anche dell'energia elettrica comunque necessaria per alimentarli.

Nel mondo la pandemia ha fatto calare da 90 a 78 milioni la produzione di autovetture, che fino a quel momento aveva continuato a crescere fino a sfiorare i 100 milioni, di cui oltre 20 in Cina. In occidente, soprattutto nelle aree metropolitane, il problema che si pone è la riduzione dei veicoli circolanti: torna centrale il tema del trasporto pubblico, della cui situazione si è tanto parlato anche durante la pandemia. E su questo versante i paradossi non mancano: in Italia non esiste più una fabbrica di autobus, e chi volesse acquistarne si troverebbe - soprattutto se elettrici - a doversi rivolgere all'offerta cinese oppure, nel caso delle motorizzazioni più tradizionali, al mercato degli autobus di seconda mano dismessi da altri paesi europei.

Dei paradossi di questi processi la Cina è un esempio formidabile: metropoli irrespirabili obbligate e fare da capofila del passaggio dai motori termici a quelli elettrici, ma con una crescente produzione di energia attraverso centrali a carbone, anch'esse collocate in Cina ma in località "remote". Con buona pace dei tanto sbandierati obiettivi di decarbonizzazione.

È chiaro che c'è un problema politico: processi di queste dimensioni vanno governati e orientati dagli stati e dalla comunità internazionale, e se qualcuno si tira fuori - come sta avvenendo da parte di Cina e Russia - il risultato è compromesso in partenza.

Gli stessi attori sociali devono agire per stimolare questi cambiamenti, pur senza trascurare i problemi sociali che ne derivano: non è accettabile che a livello europeo i sindacati vengano "corteggiati" dai produttori di automobili solo quando occorre fare lobbies per convincere l'Europa a rallentare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di Co2.

In gioco, insieme al futuro, è il carattere più o meno democratico dei cambiamenti. E sul fronte del lavoro le incognite non mancano, sia in termini di qualità che di quantità: Torino resterà probabilmente una città industriale - oggi solo nell'automotive ci sono 70 mila occupati in oltre 700 imprese, che rappresentano il 40% di tutta la componentistica italiana - se la sua struttura industriale saprà stare al passo di queste gigantesche trasformazioni. Ma sapendo vedere quei settori, che la stessa pandemia ha evidenziato, su cui abbiamo bisogno di investire e che sono ad alta intensità di lavoro, come la cura delle persone, cioè la sanità e l'assistenza. E poi la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, di fronte all'incuria e a fenomeni naturali sempre più estremi. Rischi e potenzialità, insomma, consapevoli che la transizione ecologica o sarà anche socialmente accettabile o non sarà.