



AMBIENTE, LAVORO, SICUREZZA

**Un compendio tematico di 10 anni
di ricerche IRES**

2004

INDICE

Premessa	3
Presentazione dell' Area di Ricerca Ambiente, Territorio e Sicurezza IRES	4
Un'Introduzione	5
Schede e abstracts di ricerche, convegni e workshop, articoli, saggi e documenti:	
1. Ambiente, rischio, impresa	23
2. Sviluppo locale sostenibile	60
3. Mobilità urbana	81

PREMESSA

L'area di ricerca IRES Ambiente, Territorio e Sicurezza, istituita nel 1994 come Osservatorio sulla Mobilità e lo Sviluppo Sostenibile, è nata dalle riflessioni svolte rispetto alla crisi della mobilità urbana. Questo tema, così come molti altri che riguardano l'ambiente, assume varie connotazioni, intreccia aspetti e problemi più ampi ed esige una lettura sistematica delle sue implicazioni. L'idea di riflettere su queste relazioni, che si è sostanziata nella costituzione dell'area, è partita proprio dall'attività IRES di ricerca e analisi dei sistemi produttivi, dei problemi del lavoro e dell'impresa e, in particolare, di quelle che fanno capo alla filiera dell'auto.

Le domande che ci eravamo inizialmente posti, e da cui abbiamo avviato i nostri approfondimenti, erano le seguenti: ha senso un investimento per l'acquisto di un bene, come l'automobile, che produce emissioni dannose e che, nelle città, viene utilizzato ad una velocità di crociera di quindici chilometri orari? Qual è l'impatto sul mercato dell'auto di questo divario tra il valore di scambio e il valore d'uso di tale prodotto? Assumendo l'esistenza d'interazioni complesse tra la crisi dell'ambiente, della mobilità urbana e del *car system* è ipotizzabile che i fattori di successo d'impresa possano far perno su strategie volte alla qualità e all'innovazione dei prodotti e dei processi? Le risposte di ricerca a queste domande, che ci siamo posti ormai dieci anni fa, ci hanno portato a cogliere nuove reti tematiche che legano l'ambiente con le dinamiche dell'occupazione e della salute e sicurezza dei lavoratori, dell'innovazione e della competitività delle imprese, e i fattori che ne condizionano la direzione quali: le condizioni della domanda, il contesto istituzionale, le risorse interne.

Scopo di questo Compendio è di illustrare, seppure sinteticamente, tale percorso e tali trame d'analisi a cui, in questi anni, abbiamo tentato di contribuire. Al fine di restituire almeno una parte della loro articolazione, e anche della loro dinamicità, abbiamo accostato materiale grigio a schede di ricerca, articoli a sintesi di conferenze, seminari o workshops. Ciascuna scheda ha un simbolo diverso per connotare la natura specifica dell'attività a cui ci si riferisce e per la quale si indica, ove esista, il sito web o il riferimento bibliografico per una lettura completa degli elaborati prodotti. La Prima Conferenza della CGIL sulla sostenibilità ci offre l'occasione per mettere compiutamente in rete i risultati del nostro lavoro, augurandoci che a loro volta provochino e producano spunti, nuove riflessioni e, magari, percorsi diversi.

AREA DI RICERCA AMBIENTE TERRITORIO E SICUREZZA IRES

L'obiettivo principale dell'Area è l'analisi delle interazioni complesse che legano i sistemi ambientali a quelli sociali. Tra questi ultimi, l'attenzione è rivolta, in particolare, all'impresa (qualità dei prodotti, dei processi e delle relazioni) che viene analizzata in rapporto al territorio e, in generale, al sistema locale che ne caratterizza gli assetti socio-economici. Attualmente l'area si sta occupando del tema dei rischi ambientali, delle problematiche relative alla sicurezza alimentare, della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e dei processi di implementazione dell'Agenda XXI locale.

Filoni d'analisi

Ambiente e sviluppo dei sistemi locali
Ambiente, rischio e impresa
Sostenibilità urbana

Presidenza IRES

Agostino Megale

Direzione

Giovanna Altieri

Responsabile dell'Area

Elena Battaglini, Dottore di Ricerca in Sociologia dell'Ambiente.
E/mail: e.battaglini@ires.it
Tel.: 06 - 857971 (centralino); 06 – 85797216 (diretto)

Collaborano all'attività dell'area

Anna Ancora, Sociologa, Ricercatrice Istituto Italiano di Medicina Sociale;
Elisabetta D'Ercole, Economista Agraria, Università del Molise;
Daniele di Nunzio, Sociologo della Cultura;
Davide Marino, Economista Ambientale, Università del Molise;
Stefano Nobile, Metodologo, Università La Sapienza di Roma;
Serena Rugiero, Sociologa dell'Ambiente;
Luca Salvati, Statistico ed esperto GIS.

Hanno collaborato

Giovanni Cafiero, Giulio Conte, Paolo Conversi, Leandro Dominicis, Fatima Farina, Flavia Ferrigno, Gianni Giudice, Franco La Torre, Rita Martufi, Marco Molino, Franco Monti, Alessandro Notargiovanni, Alessandra Pesce, Giovanna Ricoveri, Tiziana Tamborrini, Luciano Vasapollo, Carlo Vigevano, Susanna Vitulano.

AMBIENTE E LAVORO: 10 ANNI DI DIBATTITO SINDACALE
UN'INTRODUZIONE

AMBIENTE E LAVORO TRA RIO 1992 E JOHANNESBURG 2002. IL DIBATTITO SINDACALE.

di Elena Battaglini

In: *AE. Agricoltura Alimentazione Economia Ecologia*, n°2, pp. 21-39, 2002.

1. Miti ed icone della modernizzazione: uno sguardo teorico

Nell'occidente sviluppato, la questione ambientale si è affermata nel dibattito pubblico quando la questione sociale aveva raggiunto una sua ricomposizione ad opera di una produttività umana e tecnologica che sembrava aver soddisfatto i bisogni materiali essenziali. Proprio nel momento in cui la società industriale avrebbe potuto autocelebrarsi, le presunte "certezze" della modernizzazione iniziano a rivelare costi e implicazioni negative, avviando un processo di messa in discussione delle sue fondamenta, che ha segnato il passaggio verso la cosiddetta "post-modernità".

Quali caratteristiche assume questa transizione? E, innanzitutto, transizione da che e verso cosa? Come la rivoluzione industriale aveva scardinato la struttura feudale e le sue istituzioni sociali e politiche, così la nuova modernità o, citando autori come Giddens e Beck, la "modernizzazione riflessiva", modernizzando se stessa, sta dissolvendo la società industriale, mettendo in discussione le sue rappresentazioni e i suoi miti¹. E tra questi il mito della scienza e della tecnologia, che si pensava avrebbe condotto all'"Età dell'oro" positivista, in cui il progresso avrebbe coinciso con il benessere, l'equità e l'uguaglianza di una crescita senza "limiti". E le trasformazioni hanno coinvolto anche i gangli della produzione fordista di massa e i modelli della gerarchia tayloristica, lasciando alle spalle, come dice Accornero, il secolo del lavoro².

Stiamo vivendo in una fase della modernità caratterizzata dal fatto che la produzione sociale di ricchezza si presenta anche come una produzione sistematica di rischi. Ed il rischio è un rischio globale, come ad esempio nel caso delle emissioni di gas serra che dispiegano i loro effetti in maniera sistemica coinvolgendo aree solitarie come l'Antartide, o, come nel caso delle piogge acide, della caduta di biodiversità o della deforestazione. E' un rischio che sfugge alla percezione dei sensi, come nel caso della BSE o dei cibi transgenici. E' un rischio che è oggetto di dibattito pubblico, che coalizza nuovi bisogni ed interessi sociali e, distribuendo forme inedite di disuguaglianza, prima o poi può colpire anche chi lo produce o trae da esso benefici. Nella "società del rischio", esso, dunque, come un boomerang, fa saltare le tradizionali categorie concettuali di "classe" e "nazione":

¹ Cfr. Giddens, A., *The Consequences of Modernity*, Cambridge, Polity Press, 1990; trad. it. *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino, 1994; Beck, U., Giddens A., Lash, S., *Reflexive Modernization*, Cambridge, Polity Press, 1994; trad. it. *Modernizzazione riflessiva. Politica, tradizione ed estetica nell'ordine sociale della modernità*, Trieste, Asterios Editore, 1999.

² Accornero, A., *Era il secolo del lavoro*, Bologna, Il Mulino, 1997.

I disastri ecologici e le radiazioni atomiche ignorano i confini delle nazioni. Neanche i ricchi e i potenti possono mettersi al sicuro da essi. E ciò non riguarda soltanto i pericoli per la salute; ci sono anche pericoli per la legittimazione, la proprietà ed il profitto. Al riconoscimento sociale dei rischi della modernizzazione sono collegate svalutazioni ed espropriazioni ecologiche sistematicamente in contraddizione, nei modi più svariati con gli interessi al profitto ed alla proprietà che muovono il processo di industrializzazione³.

Come l'ambiente costituisce l'icona della società del rischio così, nella prima modernizzazione, il lavoro retribuito e professionale costituisce l'asse principale dove ruotano biografie e lo stesso senso d'identità individuale fornendo, insieme alla famiglia, un "sistema di coordinate bipolari" entro il quale si è affermata la razionalità economica dell'industrialismo:

La società industriale è in tutto e per tutto una società del lavoro retribuito, nell'organizzazione della sua vita, nelle sue gioie e dolori, nel suo concetto di prestazione, nella sua giustificazione della diseguaglianza, nel suo diritto sociale, nel suo equilibrio di poteri, nella sua politica e nella sua cultura. Se essa si trova di fronte ad una trasformazione sistemica del lavoro retribuito, allora si trova anche di fronte ad una trasformazione sociale⁴.

Il sistema occupazionale delle moderne società industriali trova origine all'interno delle asperità e dei conflitti derivanti dalla questione sociale del diciannovesimo secolo e, pertanto, si caratterizza per un alto grado di standardizzazione delle dimensioni essenziali in cui esso si articola: il contratto, il luogo e l'orario di lavoro. L'impulso all'organizzazione e al controllo della razionalità economica concentra salariati "a tempo pieno" e per "tutta la vita" all'interno della grande impresa fordista. La condizione di concentrazione temporale – oltreché spaziale - del lavoro veniva generalmente regolata attraverso contratti collettivi standard che coinvolgevano ampie categorie d'impiego e, spesso, interi segmenti industriali.

La dimensione del tempo (e dello spazio) è una categoria fondamentale dell'esperienza umana. Se è vero che il fattore temporale implicato in una decisione, "influenza materialmente", come sostiene Harvey⁵, le modalità in cui essa si esplica, assumere tale fattore come prospettiva d'indagine può rivelare molto sull'orizzonte di senso di determinati comportamenti e, più in generale, di specifici "stili di vita". Ed è proprio la dimensione del tempo che ci appare un criterio essenziale attraverso cui comprendere la società industriale e del lavoro della prima modernizzazione, perché costituisce la "cartina di tornasole" da cui risaltano i paradossi e le più vistose contraddizioni di un modello di sviluppo fondato sulla crescita quantitativa senza "limiti".

Il "tempo pieno" di mansioni svolte "per tutta la vita", nella prima modernizzazione, era funzionale sia alla grande impresa che agli stessi lavoratori, perché entrambi ostaggi, per motivi diversi, della stessa logica economica. Come sostiene Gorz, per la razionalità economica i livelli di

³ Beck, U., *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt, Suhrkamp Verlag, 1986; trad. it. *La Società del rischio*, Roma, Carocci Editore, 2000, p. 30.

⁴ *ivi*, p.201.

⁵ Harvey, D., *The Condition of Postmodernity*, Basil Blackwell, 1990; trad. it. *La crisi della modernità. Riflessioni sulle origini del presente*, Milano, NET, Il Saggiatore, 2002, p. 249.

consumo devono crescere senza contemporaneamente elevare il livello di soddisfazione, in un circolo vizioso in cui più gli individui sono infelici, più sono compulsivamente spinti verso l'acquisto e il consumo di merci, come surrogato dei beni immateriali alienati nella produzione. Questa logica non può lasciar spazio alla qualità del tempo libero in quanto "valore d'uso privo di valore di scambio" e, quindi, improduttiva sia dal lato della offerta che dalla domanda. Gli stessi sindacati non si sono potuti opporre a questo sistema perché una riduzione dell'orario di lavoro avrebbe potuto implicare un decremento dei livelli retributivi e la stessa legittimazione delle rivendicazioni salariali:

Tra padronato e sindacato si stabiliva così una complicità oggettiva: per entrambi gli individui dovevano definirsi innanzitutto come *lavoratori* (in corsivo nel testo, N.d'A.), tutto il resto apparteneva al campo dell'accessorio e della vita privata. (...) Accettare di dar lavoro a tempo parziale a più gente di quanto fosse necessario, avrebbe significato rischiare di trovarsi in presenza non più di forza-lavoro ma di *persone*, ciascuna con la propria personalità e la propria vita, dunque difficili da disciplinare, coordinare, comandare. Allo stesso modo, per il sindacato, gli individui dovevano essere rappresentati e difesi solo in quanto forza-lavoro. (...) Il fatto è che l'individuo, nel tempo libero, cessa di essere un lavoratore; il desiderio di tempo libero è precisamente desiderio di definirsi attraverso attività, valori e relazioni altre rispetto al lavoro.⁶

Nella società industriale il tempo dedicato al lavoro rende il "lavoro" un'esperienza sociale fondamentale, l'ambito principale della socializzazione degli individui, per cui si "è" in virtù di quanto si "fa" (e di quanto si guadagna) e che si realizza nella grande impresa fordista che concentrava in sé le diverse fasi di lavoro.

Con il procedere dello sviluppo tecnologico e, in particolare, delle telecomunicazioni, la concentrazione spaziale e temporale del lavoro inizia a dissolvere i propri contorni, dando vita a forme flessibili e plurali di posizioni lavorative che riguardano contenuti di lavoro, modelli normativi, identità e profili culturali. Nella seconda modernizzazione, la società del lavoro diventa, quindi, la "società dei lavori" e di un'impresa flessibile "geograficamente diffusa", secondo una logica inalterata di razionalizzazione orientata a produrre profitto, merci, rifiuti, rischi e impatti occupazionali e ambientali.

Per Beck, il passaggio dalla prima alla seconda modernizzazione, dalla società del lavoro standardizzato alla società del rischio, è un passaggio contraddittorio, discontinuo e non uniforme in cui, come in un "Giano bifronte", i vantaggi e i danni del sistema sono indissolubilmente intrecciati. E in cui l'errore più diffuso consiste nell'osservare tale transizione attraverso la cultura e i criteri interpretativi legati alla società industriale e ai suoi paradigmi d'impresa, famiglia, lavoro e stato-nazione. Ciò che fino ad adesso è stato contrapposto con logiche binarie - o sviluppo o sottosviluppo, o democrazia o autoritarismo, o ambiente o occupazione - è destinato a fondersi in maniera complessa in un nuovo sistema in cui progresso ed immiserimento si compenetrano reciprocamente.

⁶ Gorz, A., *Métamorphoses du travail. Quête du sens. Critique de la raison économique*, Paris, Éditions Galilée, 1988; trad. it. *Metamorfosi del lavoro. Critica della ragione economica*, Torino, Bollati Boringhieri, 1992, pp. 129-130.

2. Ambiente e lavoro nel dibattito sindacale, tra prima e seconda modernizzazione

Il dibattito interno al sindacato dei lavoratori che si è sviluppato in questi anni, nell'assumere e, contestualmente, nel negare i nuovi bisogni della società del rischio riflette i dilemmi di questa transizione, che sta erodendo i vecchi miti e che ci impone nuove forme concettuali, nonché di regolazione economico-sociale. Da questo punto di vista, la discussione sindacale intorno ai temi dell'ambiente e del lavoro, icone dei passaggi che abbiamo delineato, può essere utile per comprendere più efficacemente le difficoltà di una cultura, a lungo centrata sui confini d'impresa, nell'affrontare le sfide che la modernizzazione ci pone.

Dall'alternativa "o ambiente o lavoro" al "lavoro per l'ambiente": queste sembrano essere le tappe più significative del dibattito sindacale dell'ultimo decennio. Una strada intrapresa di cui si intravedono, appunto, l'avvio e l'auspicabile meta e tuttavia si tratta di un percorso ancora irto di ostacoli culturali e relazionali. Quale accezione dà, il sindacato, dell'integrazione ambiente e lavoro? Quali sono le modalità con cui esso declina questi concetti nella pratica negoziale? Quali sono i vincoli (e le opportunità) che condizionano l'integrazione delle politiche ambientali con le politiche industriali e del lavoro?

La nostra analisi vuole, appunto, rispondere a tali domande per contribuire alla discussione sul tema e per segnare tracce di futuri percorsi di ricerca più sistematici. Dopo l'illustrazione dei passaggi più significativi del dibattito sindacale in materia di ambiente, dagli anni Novanta ad oggi, verranno indicati gli assi su cui verte la discussione attuale e, infine, saranno individuate alcune ipotesi sulle condizioni che permettono, od ostacolano, l'integrazione delle sfide ambientali con le strategie e con le politiche del lavoro.

Le nostre argomentazioni si basano sull'analisi di documenti sindacali (atti congressuali, seminari, documenti e risoluzioni internazionali, documentazione e circolari interne) e su un gruppo di interviste ai responsabili "ambiente e territorio" a livello confederale e di categoria produttiva afferenti, prevalentemente, alla CGIL. Si tratta, quindi, di opinioni di "punte avanzate" della dirigenza sindacale che, se da una parte consentono una visione d'insieme delle implicazioni dell'integrazione tra ambiente e politiche del lavoro, dall'altra non riflettono in maniera adeguata le interpretazioni e le pratiche della maggioranza dei dirigenti e dei quadri sindacali sul tema in questione.

Per contestualizzare meglio il rapporto tra le politiche di sviluppo industriale e quelle ambientali promosse dal sindacato, appare utile ripercorrere le tappe significative del dibattito che si è sviluppato sul tema nell'ultimo decennio.

E' con il referendum anti-nucleare del 1987 che il tema del cosiddetto "ambiente esterno" e, in particolare, dell'uso delle risorse fa il suo ingresso nei documenti e nelle discussioni ufficiali del sindacato, in considerazione dello schierarsi di numerosi rappresentanti del mondo del lavoro

contro questa scelta energetica. Alcuni esponenti sindacali iniziano, quindi, ad intravedere la trama ed i nessi che legano la salute e la sicurezza dei lavoratori, su cui, fin dagli anni Settanta, il sindacato aveva svolto storiche battaglie, e l'ambiente. Quest'ultimo assume ancora una valenza e una portata generale, di cui non si riescono ancora a declinare le implicazioni, tanto da assumere il generico termine di "ambiente esterno". Esterno ai processi di produzione, esterno ai confini così netti, così insormontabili dalla cultura sindacale di allora, centrata sul paradigma di impresa *infra muros*.

Le parole di Trentin, Segretario Generale della CGIL, alla Conferenza di Programma di Chianciano del 1989, indicano la necessità di riconciliare lo sviluppo con la salute, la crescita quantitativa e lo sviluppo dell'occupazione con i limiti delle risorse e tracciano un percorso che verrà sancito nelle tesi approvate nel XII congresso nazionale della CGIL⁷.

Tale percorso verrà assunto dai dipartimenti ambiente delle tre confederazioni sindacali come programma di lavoro che impegnerà il sindacato, a livello aziendale, con la gestione della sicurezza (applicazione della "direttiva Seveso" e della direttiva quadro sulla sicurezza, la 391/91, audit ambientali) e sul lato "esterno" con l'applicazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA), con vertenze territoriali (come quelle dell'Adriatico e di Venezia) e con la discussione per la riforma del Ministero dell'Ambiente⁸.

Questi temi, tuttavia, non sembrano ancora avere un impatto diretto sulle relazioni sindacali di quegli anni, tutte imperniate sul mantenimento del potere d'acquisto dei salari, sulla garanzia dei livelli occupazionali e di condizioni di lavoro ottimali. In tempi di crisi occupazionale e a fronte del decremento del potere di acquisto e dei salari, il sindacato dei primi anni Novanta, infatti, occupa posizioni marginali – specie a livello aziendale – ed è costretto a scegliere tra ambiente o lavoro.

Per uscire dall'*impasse* generata da questa tragica alternativa, nei settori più avanzati del movimento sindacale italiano si inizia a pensare ad un nuovo sistema di intervento collettivo in difesa dell'ambiente di lavoro. Un sistema che faccia perno su una legislazione che stabilisca norme ambientali inderogabili ed una concertazione in grado di estendere ai soggetti collettivi organizzati sul territorio la trama dei rapporti negoziali.

Ed è proprio di questi anni il D. Lgs. n. 626 sulla salute e sicurezza del lavoro. Esso, infatti, tenta di inaugurare un nuovo sistema di relazioni che fanno della partecipazione, e dell'integrazione tra informazioni e competenze, lo strumento principale di un miglioramento organizzativo continuo e della promozione del benessere sul luogo di lavoro.

⁷ E' nel corso di questo congresso che, quanto meno a livello di analisi teorica, si riconosce che "La crisi del sindacato si colloca all'interno di una più generale crisi della rappresentanza democratica. Gli intensi processi di trasformazione e di crescita della società civile sono entrati in rotta di collisione con le forme tradizionali della vita politica, con il carattere centralistico dello Stato, con la struttura burocratica della pubblica amministrazione, con le forme organizzative dei partiti politici, con il funzionamento complessivo delle istituzioni che vengono avvertite come una realtà separata e distante dalla vita e dai bisogni dei cittadini". *I Congressi CGIL. XII Congresso Nazionale*, Roma, Ediesse, 1989, pp.508-509.

⁸ Notargiovanni, A., *Ambiente e Relazioni Industriali. Il Caso Acna e le aree ad alto rischio*, Roma, Ediesse, Collana IRES, 1992, p. 81.

L'accento sull'importanza delle dinamiche relazionali è stato posto proprio dai conflitti ambientali, come nel caso di Porto Marghera e dell'Acna di Cengio che impegnano in questo periodo il sindacato. Essi, infatti, vedono l'apparire sulla scena negoziale attori non tradizionali come gli enti locali, i cittadini, le associazioni ambientaliste. Nella percezione sindacale tutto questo ha l'effetto di ampliare la portata del concetto di "condizioni di lavoro" che inizia ad estendersi al di là dei confini dell'impresa.

La ricerca di una più stretta collaborazione con le associazioni ambientaliste si concretizza nel 1994 con un programma straordinario per l'occupazione e la qualità abitativa ("Produrre lavoro, qualificare l'ambiente") concordato da CGIL, CISL, UIL e Legambiente. Politiche sbagliate e Tangentopoli hanno, in questi anni, prodotto una caduta verticale degli investimenti pubblici nell'edilizia, il progressivo abbandono di ipotesi di governo del territorio e lo svuotamento delle funzioni di programmazione degli enti locali. Questa consapevolezza aveva pervaso soprattutto le comunità locali e, in particolare, i grandi Comuni in cui lo schieramento progressista aveva vinto le elezioni amministrative nel 1993.

Il principale obiettivo dei sindacati e di Legambiente consiste, quindi, nel realizzare una domanda connessa ad un quadro programmatico di riorganizzazione territoriale e urbana e una conseguente politica industriale per il settore delle costruzioni mirata a qualificare l'offerta in direzione di assetti produttivi in grado di competere con i livelli raggiunti allora in Europa. La proposta coinvolgerà in special modo i Comuni e prevederà un programma che, utilizzando alcuni residui annuali in ambito fiscale (ex Gescal), favorirà l'attivazione di capitali puntando ad ottenere contestualmente un incremento e la qualificazione dell'occupazione ed il recupero e la valorizzazione dell'ambiente costruito.

Forti di questa collaborazione, nel marzo del 1996, CGIL, CISL, UIL e Legambiente firmano il protocollo d'intesa "Per il lavoro, l'ambiente e lo sviluppo sostenibile" con il quale si impegnano ad una consultazione preventiva e ad uno scambio d'informazioni in materia di politiche industriali ed ambiente, allo sviluppo di progetti e programmi di formazione comuni tesi all'ampliamento della propria base associativa specie nel Sud d'Italia e, infine, alla progettazione di accordi finalizzati alla condivisione di sedi, servizi ed infrastrutture a livello locale. Si fa strada, quindi, l'idea di una "concertazione" dello sviluppo che includa anche attori non tradizionali ma portatori attivi di interesse che confluirà successivamente nell'esperienza della cosiddetta "nuova programmazione".

Questa esigenza di una partecipazione di tipo "allargato", al di fuori dei confini dell'azienda, si accompagna, in quegli anni, al dibattito sulla partecipazione dei lavoratori *dentro* l'impresa. Ed i primi istituti dove sperimentare un confronto "paritetico" sono proprio le commissioni ambiente che diventano emblema dei modelli di organizzazione aziendale "post-fordista", fondate sullo slogan

della qualità totale (vedi ad esempio il caso della Zanussi a Susegana⁹). Proprio perché costituisce un tema "marginale" della contrattazione, ancora escluso alle aree classiche di intervento regolativo e contrattuale (salari, occupazione, orari), la sperimentazione di tecniche di partecipazione sull'ambiente interno diventa, quindi, cruciale per produrre un controllo ravvicinato, dal basso, sugli impatti dei processi produttivi sull'organizzazione del lavoro e quindi sulla salute e la sicurezza del lavoratore.

Negli atti congressuali del luglio del 1996, all'indomani della vittoria elettorale del centro-sinistra, la parola chiave "partecipazione" si declina in relazione al problema della rappresentanza politica e sindacale che aveva iniziato a pesare fortemente sulle confederazioni. La segmentazione sociale e l'emergere di nuove domande, tra cui quelle legate alla qualità della vita e all'ambiente, inducono a cercare una nuova dimensione della rappresentanza e della contrattazione e la scala "micro", quella territoriale, inizia a configurarsi come l'ambito in cui produrre gli accordi più efficaci ed innovativi.

Proprio per la parcellizzazione degli interessi e la segmentazione sociale, la scala locale, infatti, appare consentire una più efficace mediazione e composizione dei bisogni tra i diversi attori. Con opportuni strumenti negoziali, infatti, tali interessi possono essere ricomposti all'interno di un progetto territoriale e di scenari di sviluppo condivisi.

Nel corso della XIII legislatura, anche sotto la spinta europea, tale strumentazione è fornita dalla cosiddetta "nuova programmazione" che fa riferimento all'evoluzione degli accordi di tipo volontaristico che in Europa si erano già da tempo affermati come importanti strumenti di concertazione dello sviluppo, specie a livello locale.

L'evoluzione normativa italiana su tali accordi, sebbene si ispiri a quella europea, mostra una caratterizzazione diversa che deriva sostanzialmente da una cultura ed una pratica amministrativa molto gerarchizzata e fortemente condizionata dai sistemi di "comando e controllo".

Dal punto di vista giuridico, le principali fonti che regolano l'utilizzazione di questi strumenti sono la legge 241 del 1990 che sancisce la possibilità per la P.A. di concludere accordi volontari nel "pubblico interesse", e la legge 662 del 1996 (collegato alla finanziaria) che definisce il patto territoriale come "accordo tra enti locali e altri soggetti pubblici e privati relativo all'attuazione di un programma di obiettivi di promozione dello sviluppo locale; tale accordo può essere promosso sia da soggetti pubblici che privati".

Affermando la necessaria caratterizzazione eco-sostenibile degli obiettivi di sviluppo, la delibera CIPE del 21 marzo 1997 mette in luce il ruolo dei patti territoriali nell'ambito delle politiche ambientali e assegna alla promozione e/o partecipazione delle parti sociali, tra cui i sindacati, l'efficacia di un patto che sia motore dell'occupazione.

Dal punto di vista dell'integrazione tra ambiente e lavoro, l'evoluzione del modello italiano di accordo volontario si è inserita in un processo ed in una fase storica in cui l'aumento del numero

⁹ Cfr. G. D'Aloia, S. Leonardi, *Il sistema Zanussi*, in M. Carrieri (a cura di), *Verso la codeterminazione? Un*

dei cosiddetti "conflitti ambientali" - che hanno opposto le ragioni dell'ambiente a quelli dello sviluppo e dell'occupazione - ha dimostrato con evidenza l'inadeguatezza degli strumenti tradizionali di politica ambientale (norme di comando e controllo, azioni economiche e finanziarie) basate sul principio "chi inquina paga", se questi non siano accompagnati da adeguati stimoli ed incentivi ad una partecipazione "dal basso", individuando, così, nel principio di responsabilizzazione degli attori locali uno dei fattori chiave per lo sviluppo sostenibile sia a livello economico e sociale che a livello ambientale.

In questo quadro, il sindacato partecipa a numerosi patti territoriali e accordi di programma che segnano tappe importanti ed innovative nella concertazione di uno sviluppo locale che integri la tutela dell'ambiente con il sostegno all'occupazione. Tra questi è emblematico il caso dell'Accordo Quadro sulla Chimica di Porto Marghera del 1998 che, sebbene non abbia posto fine alla tragedia delle famiglie colpite con decessi e malattie derivate dagli impatti di processi produttivi fortemente inquinanti, va però ricordato come strumento che ha inaugurato un nuovo metodo di concertazione dello sviluppo di aree ad alto rischio ambientale. Esso costituisce, infatti, uno dei primi accordi quadripartiti, in cui ai 26 firmatari degli enti locali, delle imprese e dei rappresentanti imprenditoriali e sindacali si unisce il governo attraverso la partecipazione fattiva dei ministeri dell'Industria, dell'Ambiente e dei Lavori pubblici.

Nonostante la diversità degli interessi, delle risorse messe in campo e degli obiettivi individuati, l'analisi¹⁰ dell'Accordo produce un risultato "a somma positiva" in cui tutti i soggetti partecipanti percepiscono un guadagno, o quanto meno, una distribuzione equa delle perdite. L'Accordo, infatti, taglia le posizioni più estreme che opponevano ambiente e occupazione e favorisce, di contro, quelle che cercano in una prospettiva di più lungo periodo, nuove relazioni possibili tra gli impianti chimici di Porto Marghera, la quantità e la qualità della sua occupazione ed il resto del territorio, con la sua specifica valenza ambientale e paesaggistica.

Sarebbe interessante valutare in maniera approfondita se l'esperienza negoziale più tradizionale, e quindi la produzione contrattuale, possa consentire innovazioni procedurali e sostanziali sul piano della prevenzione dei rischi ambientali e possa permettere al sindacato d'intervenire preventivamente sui problemi e non, quindi, solo a fronte di emergenze. Una disamina puntuale di tali documenti permetterebbe di comprendere se e come il sindacato sia riuscito a cooptare, all'interno della rappresentanza, interessi legati alla qualità ambientale e se e come li abbia "ricomposti" a quelli più tradizionali legati a retribuzione, orari e organizzazione del lavoro.

Alla luce dei documenti analizzati e delle interviste svolte, pur con i limiti d'indagine dichiarati¹¹, si delineano delle tendenze e delle uniformità negli atteggiamenti sindacali in

primo studio sul campo, IRES Materiali, Roma, Ediesse, 1993, pp. 22-44.

¹⁰ Sia consentito un rinvio a Battaglini, E., Mariotto, A., "Porto Marghera: dai vincoli alle opportunità", in *Formula*, n°1-2, 2001, pp. 4-33.

¹¹ Cfr. *supra*, p. 4

riferimento all'integrazione tra lavoro e ambiente che possono fornire le tracce per degli approfondimenti successivi più puntuali, specie attraverso un'analisi sistematica della contrattazione ai vari livelli.

Il focus sull'occupazione e sulla difesa di interessi tradizionali, che ha generato i difficili conflitti che abbiamo sopra ricordato, è stato prodotto dalla cultura "industrialista" della prima modernizzazione, fondato sul paradigma dell'impresa di chiara matrice antropocentrica. Ed è da questo che discendono i modelli economici che considerano le risorse naturali come "date", come costante (k) e che assegnano alla tecnologia la capacità di superarne eventuali deficit¹². Nel quadro di questa specifica "visione del mondo" e a fronte delle emergenze ambientali e della crescente percezione sociale dei loro rischi, il sindacato ha tentato di opporre nuovi criteri interpretativi.

Tentando di operare una sintesi tra la valorizzazione dell'ambiente e quella del lavoro, i documenti e le discussioni sindacali dell'ultimo decennio alternano la considerazione della disoccupazione, al pari dell'inquinamento, come conseguenza diretta di modelli di sviluppo dissipativi, a tesi che vedono l'ambiente come motore di nuova occupazione. Se i lavori verdi hanno avuto un interessante impatto sulla qualità dell'occupazione, non si può sostenere lo stesso dal punto di vista dell'incremento occupazionale¹³. Nonostante la smentita data dall'esperienza europea e dalla letteratura sul tema, di fatto, il sindacato non riesce ancora ad esimersi dal mitizzare gli impatti quantitativi dei *green job*, tesi "di moda" che costituisce una sorta di legittimazione razionale e formale a quanto ancora non si riesce a cogliere (e a contrattare) appieno.

I pur innovativi principi che emergono dalle dichiarazioni politiche e dagli stessi atti congressuali stentano, infatti, a trovare una loro implementazione nella pratica negoziale perché, a nostro modo di vedere, il sindacato si muove ancora all'interno di parametri industrialisti in quanto "ostaggio dell'ordine socio-economico dato, particolarmente a livello della rappresentanza d'interesse"¹⁴. Il sindacato, dunque, si è posto l'obiettivo di mettere in discussione i modelli tradizionali di "crescita" quando ancora non è riuscito ad emanciparsi dal paradigma che sottostà a tale concetto, che concepisce i sistemi sociali ed ambientali – e quindi anche l'ambiente e l'occupazione – in termini dicotomici, quando invece vanno intesi come profondamente connessi, attraverso un sistema di relazioni bidirezionali complesse¹⁵.

¹² Cfr. la relazione introduttiva di Betty Leone, Segretaria Nazionale CGIL al seminario "il Lavoro che cambia", Roma, 4.5.1996, svolto in preparazione delle tesi del XIII Congresso Nazionale.

¹³ Cfr. A. K. Wien, *Environment and Employment: sustainable strategies and their impact on employment*, research report commissioned by DG V, European Commission, 2000.

¹⁴ TUTB, ETUC, *Towards a European trade union perspective on sustainable development*, Discussion Paper Bruxelles, 2001.

¹⁵ Sia consentito un richiamo ai quadri teorici della sociologia dell'ambiente, entro i quali si muove l'Autore e, in particolare, alle assunzioni di base del Nuovo Paradigma Ecologico argomentato, a partire dagli anni Settanta, da Catton e Dunlap in seno alla riflessione sociologica statunitense. Fra i più importanti contributi italiani sulla struttura analitica della sociologia dell'ambiente vedi Beato, F., *Rischio e mutamento ambientale globale. Percorsi di sociologia dell'ambiente*, Milano, Franco Angeli, 1993.

L'exkursus sui documenti congressuali e di uso interno di questi ultimi dieci anni ci consente comunque di rilevare almeno tre passaggi significativi nell'approccio del sindacato ai temi ambientali, che sarebbe utile approfondire in successive e più ampie analisi:

- 1) L'esperienza di conflitti come quelli di Porto Marghera, Cengio o Pieve Vergonte hanno avuto l'importante effetto di allargare l'arena negoziale oltre i confini dell'impresa e di far emergere nuovi interessi rappresentati da attori non tradizionali, con cui il sindacato ha iniziato a dialogare per pianificare iniziative comuni. Si tratta ora di capire se e come tale fenomeno abbia contestualmente modificato nella percezione sindacale la portata del concetto di "condizioni di lavoro" o se l'attenzione è ancora relegata esclusivamente all'organizzazione del lavoro e ai processi dell'impresa *infra muros*.
- 2) La discussione dei modelli fordisti di produzione e la contrattazione di una maggiore "partecipazione" dei lavoratori alle scelte d'impresa in questi anni hanno avuto l'effetto di superare il tradizionale modello relazionale, basato sul conflitto, con corollari importanti sulla democrazia economica e sul dialogo sociale. Sarebbe ora interessante comprendere se e come sia stato colto il nesso tra il tema della partecipazione d'impresa e la dimensione pluralistica e partecipativa dello sviluppo sostenibile e, soprattutto, se è stato colto il ruolo che possono avere i lavoratori nella riconversione produttiva verso prodotti e processi di qualità e, più in generale, verso modelli di produzione sostenibili.
- 3) E' stata la dimensione locale che ha consentito al sindacato di comporre e mediare tra interessi tradizionali e quelli di "nuova generazione" proprio perché a questa scala sono state adottate innovazioni procedurali. Di fatto, l'impianto di tali accordi risulta essere particolarmente innovativo in quanto consente una sintesi tra il livello macro, statale, di comando e controllo e quello "dal basso", fondato su bisogni e interessi specifici e condivisi da più attori. Si tratta ora di capire se questa esperienza di "sistema", di "networking", svolta dal sindacato, possa favorire approcci, anche culturali, più efficaci per affrontare le trame complesse che legano i sistemi sociali e quelli ambientali, da percepire come uniti, all'interno di un destino comune.

Ma quali sono gli assi su cui verte oggi la discussione sindacale in tema di ambiente e lavoro? L'analisi dei documenti¹⁶ prodotti dal dibattito svolto in preparazione del Vertice di Johannesburg, dell'agosto-settembre 2002, consente di porre in luce alcuni passaggi significativi.

Il sindacato, specie a livello confederale, è stato coinvolto nel dibattito preparatorio al World Summit attraverso due diversi ambiti: quello nazionale, come uditor della *Task Force* attivata dal Ministero dell'Ambiente, che coordina i lavori del governo italiano e, a livello europeo, nella preparazione del contributo della Confederazione Sindacale Europea (CES).

¹⁶ Per la redazione di questa parte dell'articolo, ci si è avvalsi dei documenti distribuiti in sede CNEL, dove si è svolto parte del dibattito preparatorio per Johannesburg, delle relazioni dei partecipanti a tali dibattito, oltre che dei documenti diffusi nel corso delle iniziative interne ed esterne delle confederazioni sindacali, parte

A livello italiano, la CGIL, la CISL e la UIL, attraverso i Dipartimenti Ambiente delle rispettive confederazioni nazionali, partecipando ai lavori della Task Force, si sono impegnate in un confronto con le più importanti associazioni ambientaliste come WWF, Legambiente, Greenpeace e gli Amici della Terra. Il dibattito che si è tra loro instaurato è poi sfociato nella redazione di un documento comune che consiste di due diverse parti: un preambolo ed una sezione di obiettivi illustrano le sfide poste dal vertice, i limiti e le difficoltà dell'implementazione dell'Agenda XXI (il documento finale firmato a Rio dieci anni prima) e, in relazione a questi, gli auspici per i lavori della conferenza. Una seconda ed ultima parte è, invece, dedicata interamente alla "governance" dei processi e delle strategie di sostenibilità in discussione al Vertice.

In questo documento, il rapporto tra occupazione e ambiente è declinato essenzialmente in riferimento al tema delle "regole" di partnership e, quindi, della partecipazione sociale "dal basso", per la quale si richiamano le convenzioni dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro ed il capitolo 29 dell'Agenda XXI sulla codeterminazione, che ancora risulta disatteso. Le difficoltà nell'integrazione tra politiche ambientali, economiche e sociali, infatti, si incontrano anche a seguito di sistemi decisionali e regolamentari che non prevedono esplicitamente diritti d'informazione e consultazione estesi alle comunità locali e alle organizzazioni di rappresentanza sociale, con un esplicito riferimento ai negoziati della World Trade Organisation.

Con riferimento all'implementazione di un efficace programma d'azione, si auspica l'uso mirato di accordi volontari come utile integrazione alle politiche di comando e controllo, quando questi si basino su principi di responsabilizzazione, chiarezza negli obiettivi, nei tempi di realizzazione e nelle risorse messe in gioco e, infine, su criteri di autonomia e trasparenza nei sistemi di monitoraggio. Si riconosce altresì il ruolo del lavoro nello sradicare la povertà, attraverso azioni mirate di allocazione delle risorse da parte dei Paesi ricchi e di politiche ed azioni che riconoscano e promuovano la proprietà della terra da parte delle popolazioni rurali locali.

Al di là degli argomenti esposti, questo documento assume rilevanza proprio considerando le difficoltà che animano le discussioni tra sindacati ed associazioni ambientaliste a livello inter e intra-organizzativo. Tali divergenze, a nostro parere, si riferiscono non tanto a marcate differenze concettuali nell'approccio al tema "ambiente e occupazione" quanto a logiche di rappresentanza e rappresentatività. Il sindacato tende infatti a "sfidare" le associazioni ambientaliste sul terreno dei nuovi interessi da queste rappresentati e, in prospettiva, potrebbe elaborare un sistema di tutele per l'intera filiera dei bisogni e delle domande sociali dei lavoratori, nella loro duplice veste di cittadini e consumatori. Quanto all'associazionismo ambientalista, la diversità nei metodi e negli approcci - che non appare sostanzialmente riflettersi nei contenuti delle strategie - non giustifica la numerosità delle associazioni in campo e la derivante segmentazione della rappresentanza degli interessi ambientalisti, che risulta avere come effetto l'affermazione di dinamiche relazionali complicate ai fini della visibilità di ciascuno.

dei quali consultabili in rete. Per la parte internazionale del dibattito, si è analizzato il materiale distribuito dai

A livello europeo, invece, le tre confederazioni hanno partecipato ai lavori avviati con la risoluzione del Comitato Esecutivo della Confederazione Sindacale Europea (CES) sullo sviluppo durevole del giugno 2001, all'interno del gruppo di lavoro "sviluppo sostenibile". Tale gruppo ha elaborato una serie di testi che sono confluiti nel documento con cui i sindacati europei hanno contribuito a Johannesburg ¹⁷. Il testo italiano, predisposto da CGIL, CISL e UIL, ha per titolo: "Diritti e competenze dei lavoratori, ruolo dei sindacati e sostenibilità dello sviluppo". Ai fini dell'analisi delle posizioni delle confederazioni nel dibattito verso Johannesburg, non ci interessa tanto analizzare come questo lavoro sia stato effettivamente integrato nel testo comune finale, bensì i contenuti che esso esprime nella versione italiana.

In questo documento le relazioni tra l'ambiente ed il lavoro vengono analizzate con un approccio nuovo. Esso, infatti, costituisce uno dei primi documenti ufficiali, unitari, in cui emergono con chiarezza il passaggio – quanto meno concettuale – operato dal sindacato nel superare gli steccati culturali che delimitavano il confine tra ambiente interno ed ambiente esterno. La diversa regolamentazione negoziale tra questi due diversi ambiti, e la centralità assegnata alla contrattazione, producevano, inoltre, un sistema di tutele che escludeva l'identità e i ruoli svolti dal lavoratore come cittadino e consumatore. Come premessa al testo si afferma, infatti, che "L'ambiente per il sindacato si dovrà configurare sempre più come parametro per l'organizzazione delle attività e dei processi produttivi e dei prodotti, della pianificazione e gestione del territorio e delle risorse naturali, dell'organizzazione del vivere sociale".

L'aspetto più interessante risiede nelle modalità di percepire il rischio ambientale e nelle misure conseguenti che si intendono adottare per la sua gestione. Tradizionalmente, il sindacato aveva colto solo quei rischi che quotidianamente - e spesso drammaticamente - fronteggiava nei luoghi di lavoro, nei siti chimici, nelle aree ad alto rischio: è infatti la chimica il settore più attivo sul tema "ambiente". Non a caso quindi l'azione sindacale in tema di salute e sicurezza precede di ben dieci anni l'azione nei confronti dell'ambiente esterno. L'impegno sindacale veniva cioè attivato quando, a seguito di incidenti, era a rischio la sua legittimazione sociale. E' quindi questa tendenza che spiega il fatto per cui, tradizionalmente, la discussione sindacale in tema d'ambiente era molto spesso confinata ai settori in cui si dispiegavano pericoli "tangibili".

Nel documento viene invece esposto con chiarezza che "il governo del rischio ambientale, connesso alle attività produttive e di consumo non è solo, o non solo, una materia che riguarda particolare settori produttivi, quali ad esempio l'industria chimica, in ordine alla necessità di migliorare gradualmente la capacità di gestione dei rischi". La rilevanza di tale impostazione consiste nel fatto che tra i rischi ambientali vengono considerati anche i rischi che sfuggono alla percezione dei sensi (che secondo Beck sono i rischi che caratterizzano la "modernizzazione

siti dell'ETUC, TUTB, TUAC e ICFTU.

¹⁷ ETUC, TUTB, *Actors for Sustainable Development. An ETUC contribution to the Johannesburg Earth Summit, 2002.*

riflessiva” contemporanea)¹⁸, come quelli legati ai cibi transgenici, tanto da rendere necessaria l’implementazione nelle politiche sindacali del principio di precauzione che “costituisce per il sindacato una garanzia fondamentale per la tutela e la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini”.

Un altro elemento interessante - che deriva indirettamente dal precedente – è quello relativo all’estensione dei sistemi di tutele “anche nei confronti di soggetti fino ad oggi esclusi quali ad esempio i consumatori”. Questo principio implica che, di fronte alle sfide che l’attuale situazione impone, la contrattazione collettiva non sia più ritenuto l’unico strumento dove far valere il sistema dei diritti collettivi, ma che siano da ricercare “nuovi spazi di democrazia”.

Nel documento, poi, vengono indicati quattro diversi obiettivi sociali: la salute e la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini, l’efficienza ecologica dei processi e dei prodotti, la qualità della vita e del vivere ed infine la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali e territoriali. Lungi dal costituire meri titoli generali, gli autori si soffermano ad argomentare i percorsi necessari al raggiungimento di tali ambiziose mete, enucleando le forme di tutela e gli specifici diritti ad esse collegati: il diritto d’informazione, di consultazione, di partecipazione, di formazione ed infine il diritto di tutela del reddito per causa ambientale. Sebbene non sia compiutamente argomentata l’equazione tra la tutela di tali diritti con il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale illustrati, si tratta senz’altro di un documento che esprime un ragguardevole tentativo di “mettere a sistema” le relazioni tra “produzione-crescita-sviluppo-salvaguardia ambientale-occupazione”¹⁹.

Data la loro natura concettuale, le conclusioni del documento sembrano ricalcare gli esiti del lungo dibattito in seno alla letteratura scientifica sul tema dei rapporti ambiente e società. Si fa infatti riferimento ai concetti di continuità (tra ambiente esterno ed interno), di unità (nella rappresentanza dei diversi interessi e ruoli dei lavoratori) e infine d’integrazione tra sistemi di relazione (e quindi tra politiche). Dopo quasi trent’anni di dibattito in materia di sistemi e di complessità, le “visioni del mondo” e i valori condivisi nell’ambito di tali discussioni specialistiche hanno quindi investito anche le comunità non scientifiche. La cosa significativa qui è che tali apparati concettuali siano impiegati - se non addirittura condivisi - anche da attori politico-sociali come i sindacati.

Non ci risulta che il testo “Diritti e competenze dei lavoratori” sia frutto di una riflessione comune tra i dipartimenti nazionali e le strutture sindacali territoriali o di categoria. Partecipando come osservatori ad alcune iniziative sindacali nei mesi precedenti a Johannesburg abbiamo, anzi, notato un sostanziale divario tra le posizioni assunte nelle dichiarazioni politiche e la concreta quotidianità vertenziale che ancora mostra con quanta difficoltà venga declinata la cultura della “sostenibilità integrata” nella pratica sindacale.

¹⁸ Beck, U., *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt, Suhrkamp Verlag, 1987; trad. it. *La Società del Rischio*, Roma, Carocci Editore, 2000.

¹⁹ Cfr., la relazione introduttiva seminario “Il lavoro che cambia” citata *supra*, p. 9, nota n°11.

Ma quali sono i fattori che ostacolano l'implementazione di tali concetti nella quotidianità delle politiche? Sulla base delle ricerche svolte in materia²⁰, ipotizziamo che questi attengano essenzialmente a due diversi ordini di problemi: il quadro organizzativo e procedurale che fa da sfondo ai processi decisionali; l'approccio sindacale e la capacità negoziale dell'innovazione.

Da alcune interviste svolte tra alcuni quadri e dirigenti sindacali, sia del livello confederale che delle maggiori categorie produttive, emerge che l'innovatività degli approcci dipende spesso dai valori e soprattutto dalle conoscenze di singoli soggetti, che non è detto abbiano spazio e titolarità negoziale sul tema. E' indispensabile quindi individuare funzioni e responsabilità ambientali direttamente connesse con le funzioni e i dipartimenti che abbiano piena capacità decisionale sui processi industriali.

Per la costruzione incrementale di processi e strategie volte alla sostenibilità appare, poi, necessario individuare una strumentazione e un sistema relazionale interno al sindacato che induca non solo alla formazione ma anche agli scambi di conoscenze e informazioni sul tema. In riferimento, invece, alle competenze e alle titolarità negoziali, alcuni intervistati auspicerebbero un rafforzamento della dimensione confederale nel suo ruolo di elaborazione ed indirizzo e altri decentrerebbero funzioni e ruoli, lasciando al livello nazionale solo compiti di coordinamento.

Il problema risulta assai spinoso ed infatti il dibattito è tutto aperto. Sia però consentito qui notare come la contrattazione non sia l'unico ambito dove realizzare i processi di sostenibilità "integrata" e che la tutela della filiera dei bisogni del lavoratore, nel suo ruolo di cittadino e di consumatore, probabilmente dovrà utilizzare anche altri criteri e procedure negoziali. E' possibile quindi ipotizzare, per il futuro, una diversa divisione del lavoro tra strutture confederali e strutture decentrate a cui attribuire competenze e titolarità "di nuova generazione".

Un altro punto rilevante è quello dell'approccio all'innovazione. Le difficoltà, dichiarata dagli intervistati, a negoziare innovazione e, in particolare, eco-innovazione, non è attribuibile solo alla cultura degli attori. Una ricerca europea sul tema²¹ fa emergere come i processi di *eco-innovation* siano il risultato di un mix di fattori quali:

- l'efficienza economica delle imprese;
- il dialogo sociale;
- l'esistenza o meno di infrastrutture e servizi innovativi a sostegno dei processi;
- le caratteristiche e le strategie degli attori.

I Paesi che hanno attivato sperimentazioni innovative sotto questo profilo (Austria, Belgio, Danimarca, Germania ed Olanda) sono quelli in cui esiste un sistema di relazioni industriali e di

²⁰ Cfr. Hildebrandt, E., Schmidt, E. (eds.), *Arbeitnehmer-beteiligung am Umweltschutz. Die ökologische Erweiterung der industriellen Beziehungen in der Europäische Union*, Berlin, Edition Sigma, 1999. Hildebrandt E., Lorentzen B., Schmidt E. (eds.), *Towards a Sustainable Worklife. Building Social Capacity – European Approaches*, Hans Böckler Stiftung Forschung, Berlin, Edition Sigma, 2001.

²¹ BUIJTELAAR, Wout L., *Environment and the Sociodynamics of the Firm. Cleaner Production, Industrial Relations and a Need for a Social Dialogue*, Paper for the Fourth European Roundtable on Cleaner Production, Oslo, 1-3 November 1997.

dialogo sociale la cui caratterizzazione permette la definizione di strategie connesse con l'ambiente (interno ed esterno) di tipo "bottom-up", in grado, cioè, di condizionare il governo e la regolamentazione normativa di tali tematiche a livello macro. L'Italia rientrerebbe, invece, tra i Paesi, come la Francia, Grecia, Spagna e U.K, in cui le relazioni industriali, per diversi motivi a seconda del Paese, stentano a trovare una connessione e un'incidenza sulle politiche nazionali relative all'ambiente.

Al fine di indagare su tali fattori, appare indispensabile svolgere ricerche più sistematiche che consentano di ampliare il ventaglio delle ipotesi interpretative delineate che sarebbe opportuno verificare attraverso la somministrazione di un questionario strutturato.

3. Una terza via per lo sviluppo sostenibile? Alcune note conclusive

Quale risulta essere il percorso auspicato da Realacci e Cofferati, nell'articolo a due mani scritto alla vigilia del vertice di Johannesburg? Come si coniuga il nesso tra ambiente e occupazione nel "modello socio economico distinto e distante da quello americano, a forte tasso di coesione sociale e legato a una visione dei processi economici che riconosce una funzione positiva al mercato ma punta a correggerne ed orientarne le dinamiche"²²?

Le sfide che ci pone la società del rischio implicano, innanzitutto per le organizzazioni di rappresentanza di saper cogliere e tradurre le nuove trasformazioni sociali riconcettualizzando le vecchie categorie di classe, famiglia, industria... Con tali criteri si potrebbe, infatti, interpretare la complessità dei bisogni e delle nuove domande sociali, legate alla percezione dei rischi, come frammentazione, destrutturazione legata al contingente, cosa che implicitamente potrebbe condurre ad ulteriori segmentazioni della rappresentanza. Un'utile categoria concettuale, a cui riferire diritti e tutele e su cui fondare la coesione sociale, appare invece essere quella di "cittadinanza" che, dalla nostra visuale non si riferisce solo all'"essere nel mondo", ma anche alla soggettività dell'individuo e alle sua modalità specifiche di relazionarsi con esso: un "soggetto-comunità" e un "soggetto-libertà", la cui complementarità è stata così ben descritta da Alain Touraine²³.

Il passaggio tra la prima e la seconda modernizzazione, come abbiamo sopra argomentato, è stato caratterizzato dal crollo del sistema del pieno impiego standardizzato che ha fatto posto a processi di flessibilizzazione spaziale e temporale del lavoro. Essi hanno contribuito a moltiplicare e pluralizzare contenuti e competenze professionali, ricreando differenze d'interessi, rischi e bisogni che costituiscono la trama complessa del nuovo tessuto sociale²⁴.

²² Cofferati, S., Realacci, E., "Johannesburg, la terza via dello sviluppo sostenibile", in *La Repubblica*, 24 agosto 2002.

²³ Touraine, A., *Critique de la modernité*, Librairie Arthème Fayard, 1992; trad it. *Critica della modernità*, Milano, Il Saggiatore, 1993.

²⁴ Cfr. anche Altieri, G., Carrieri, M. (a cura di), *Il popolo del 10%*, Roma, Donzelli, 2000.

Nella “società dei lavori”, l’occupazione non rappresenta più la variabile determinante della socializzazione e dello status sociale degli individui e hanno acquisito maggiore peso le condizioni legate all’istruzione, alla residenza, allo stato civile, alla salute, al tempo libero, all’interno delle quali si misurano le differenze in termini di reti e posizioni sociali.

In questo quadro, gli interessi si coalizzano con gruppi e circostanze diverse e le alleanze si circoscrivono su bisogni e condizioni specifiche a seconda della situazione e del tema. Ci resta il dubbio se questa situazione sia ascrivibile a processi estremi di “individualizzazione” o, invece, alla mancanza di un “vero” progetto politico che dia vita ad un paradigma per l’azione collettiva rappresentando i nuovi bisogni all’interno di sistemi etici, “vecchi” ma universali, fondati su valori come il rispetto dell’“altro da sé”, la solidarietà, la pace, la democrazia.

Gli organismi di rappresentanza e, in particolare, i partiti stentano a produrre tale progettualità perché riteniamo non siano ancora in grado di interpretare e rappresentare le trasformazioni sociali in corso. E le alternanze, che in questi anni hanno assunto la formula di “ribaltoni”, lungi dal poggiare su alleanze stabili e credibili, crediamo siano perlopiù fondate su dinamiche relative ad assetti organizzativi interni, più che a progetti e valori condivisi.

Facendo nostre le tesi di Beck, nella fase attuale della modernizzazione, ci troviamo di fronte a nuove forme di conflitto tra lavoro e capitale che, come l’attuale situazione dimostra, coinvolgono principalmente la dimensione del lavoro: il rischio politico più grande è quello di permettere al capitalismo di giocare il suo ruolo senza avversari, contribuendo al sorgere di “un capitalismo senza classi, un capitalismo puro “intelligente”, antisociale, un neoliberalismo senza virtù che smantella i diritti fondamentali conquistati con la lotta attraverso la prima rivoluzione borghese e il movimento operaio, forse addirittura con il consenso (ottenuto con la forza) dei partiti operai dell’Europa privati del loro cuore”²⁵. Un capitalismo, diciamo noi, fautore di un modello globale di sviluppo responsabile di depauperare definitivamente le risorse della terra nonché di profonde dicotomie tra i popoli della terra e di ingiustizie sociali.

Pensiamo che anche il sindacato italiano possa svolgere un ruolo importante nel farsi promotore di un progetto che favorisca modelli economici fondati sulla “qualità” dei processi, sull’inclusione sociale e su nuove forme di solidarietà. Occorre però che sappia trasferire i diritti “dei lavori” verso una piattaforma di diritti di cittadinanza, estendendo le tutele ad un nuovo sistema flessibile, che copra filiere di bisogni e porzioni di tempo che esulano dal ristretto ambito d’impresa.

Un governo della sostenibilità che si possa “coniugare con l’innovazione, lo sviluppo e la competitività”, come scrivono Realacci e Cofferati, comporta nuove forme di regolazione sociale dei diritti: il diritto del lavoratore ad esercitare la propria attività all’interno di un posto di lavoro salubre e sicuro è connesso al diritto che quello stesso lavoratore ha di vivere e fruire di un territorio in cui siano minimi gli impatti ambientali dei processi di produzione, così come ha diritto a consumare beni alimentari che non presentino effetti nocivi per la sua salute.

Nella fase attuale l'impresa post-fordista e le sue forme di esternalizzazione pongono un nuovo accento sull'ambito spaziale. E' il territorio, infatti, "...e non più o non solo l'impresa, (che) costituisce l'unità spaziale di riferimento entro la quale si insedia e si dispiega il processo produttivo. Dal punto di vista sindacale, ciò impone una revisione radicale del rapporto tra categoria di settore e confederazione territoriale, vale a dire gli assi cartesiani (verticale e orizzontale) entro cui ha preso forma e si è evoluta – in particolar modo nell'esperienza italiana – la forma dell'organizzazione sindacale²⁶. Da questa prospettiva, i nuovi diritti di cittadinanza possono essere tutelati e rappresentati dal sindacato se questo si fa promotore, su scala locale, di politiche di sostegno ai fattori endogeni di uno sviluppo locale sostenibile, che faccia perno sulla qualità dei prodotti e dei processi come fattore di competizione, di stabilità e di autonomia del sistema.

Siamo convinti che la domanda sociale nei confronti della qualità dei prodotti e dei processi produttivi, del lavoro e dell'ambiente sia ancora pressoché nascosta e che i dati esistenti degli iscritti al movimento ambientalista o a quello sindacale non rappresentino la totalità delle forme in cui tale domanda si esprime. Ci troviamo però di fronte a fenomeni inequivocabili come lo straordinario incremento dei consumi biologici e la crescita della residenzialità extra-urbana, che pongono in risalto la direzione e la forza di nuovi bisogni sociali espressi, e solo in parte, attraverso il movimento dei consumatori. E' nel "consumerismo", infatti, che emergono con più evidenza le contraddizioni, le implicazioni ed i rischi dell'attuale modello di sviluppo, messo in discussione nella modernizzazione riflessiva.

Si tratta per il sindacato di accogliere queste nuove sfide ampliando regole ed innovando procedure, anche interne, al fine di ridefinire il concetto di rappresentanza non solo rispetto ai luoghi di lavoro ma anche agli ambiti con cui il lavoro è interrelato: il territorio, la cittadinanza, la sfera del tempo libero. Un nuovo modello di sviluppo, fondato sulla coesione sociale e la qualità economica e ambientale implica, dunque, nuovi e più ampi sistemi di tutela e la rappresentanza dei diritti del lavoratore nel suo completo "ciclo di vita" di individuo, di cittadino, di consumatore e fruitore di beni pubblici "limitati" quali le risorse ambientali ed il paesaggio.

²⁵ Beck, U., *L'epoca delle conseguenze secondarie e la politicizzazione della modernità*, in Beck, U., Giddens, A., Lash, S., op. cit., p. 81-82.

²⁶ Leonardi, S., "Sindacato, lavoro e classi sociali", in *Rivista Giuridica del Lavoro e della Previdenza Sociale*, n°2, 2001, p. 163.

AMBIENTE, RISCHIO, IMPRESA



STUDI E RICERCHE

AMBIENTE E RELAZIONI INDUSTRIALI Il caso Acna e le aree ad alto rischio

Scheda della ricerca (*)

Committente: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions di Dublino.

Responsabile Ricerca: Alessandro Notargiovanni

Partners europei: IRENE Network

Durata: 1990 - 1992

Obiettivi: studio dei mutamenti e dell'evoluzione dei sistemi di relazioni industriali europei determinati dall'apparire sulla scena delle questioni di ordine ambientale.

L'analisi svolta, che prende in considerazione l'esperienza italiana e il contributo che essa può dare alla definizione di un nuovo sistema regolativo e di programmazione valido e applicabile a livello comunitario, considera due diversi ambiti di indagine:

- il primo riguarda lo studio del "caso Acna". Un caso emblematico, non solo per le caratteristiche del conflitto che si è determinato, ma anche per il modello di negoziato ambientale che si è sperimentato;
- il secondo riguarda lo studio delle norme statali e contrattuali, gli accordi tra le parti, che regolano, a tutti i livelli, le questioni ambientali, della salute e della sicurezza dei lavoratori con particolare attenzione agli strumenti e alle procedure (comitati paritetici, osservatori ecc.) che favoriscono l'ampliamento delle relazioni industriali con le questioni ambientali, e che promuovono nuovi modelli di cooperazione e concertazione ambientale tra le parti.

(*)Pubblicata in: Notargiovanni, A. (a cura di), *Ambiente e Relazioni industriali. Il caso Acna e le aree ad alto rischio*, "Collana Ires", Roma, Ediesse, 1992.



STUDI E RICERCHE

AMBIENTE E RELAZIONI INDUSTRIALI IN EUROPA

Scheda della ricerca:

Committente: Hans Böckler Stiftung

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Partners italiani: /

Partners europei: IRENE Network

Durata: ottobre 1996 - gennaio 1998

Obiettivi: Analisi dello stato delle relazioni industriali in tema d'ambiente: le politiche e le strategie degli attori sociali. La ricerca ha costituito l'aggiornamento di un lavoro precedente (cfr. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, *Industrial Relations and the Environment, Case Studies*, Dublin, 1992). Il caso italiano è stato condotto con la collaborazione di Giovanna Ricoveri e pubblicato in Battaglini E., Ricoveri G., *Italien*, in Hildebrandt E., Schmidt E. (eds.), *Arbeitnehmer-beteiligung am Umweltschutz. Die ökologische Erweiterung der industriellen Beziehungen in der Europäischen Union*, Berlin, Edition Sigma, 1999, pp. 79-93.



CONVEGNI E SEMINARI

SEMINARIO EUROPEO AMBIENTE E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA: PROBLEMI E PROSPETTIVE

Scheda del seminario (*):

Durata: Roma, 5-6 giugno, 1997

Contributo finanziario: Hans Boeckler Stiftung, Fondazione Ebert

Numero partecipanti: 50

Tipologia: studiosi, docenti universitari, sindacalisti, imprenditori.

(*): Atti Pubblicati in: IRENE NETWORK, "Proceedings of the European Seminar on Environment and Collective Bargaining. Problems and Perspectives", *IRENE Issues*, 1997.



CONVEGNI E SEMINARI

SEMINARIO EUROPEO ECONOMIA DEI CICLI CHIUSI, GERMANIA E ITALIA A CONFRONTO: SISTEMI NORMATIVI E SPERIMENTAZIONI D'IMPRESA

Scheda del Seminario:

Durata: Roma, 23-24 aprile, 1998

Contributo finanziario: CGIL Nazionale, Fraunhofer Gesellschaft, Fondazione Ebert

Numero partecipanti: 100

Tipologia: sindacalisti, imprenditori, studiosi, docenti universitari.

Indice dell'Abstract:

- Relazione introduttiva di E. Battaglini

RELAZIONE INTRODUTTIVA

di Elena Battaglini

E' possibile coniugare la competitività e l'occupazione con la necessità di far fronte alle sfide ambientali? Quale modello di sviluppo adottare e da opporre a quello di crescita economica?

Quali sono le condizioni che permettono l'implementazione di questi modelli e di questi processi? Quali sono le implicazioni? Quali sistemi regolativi adottare a sfondo di questi processi?

Il seminario che l'IRES e la CGIL nazionale hanno organizzato sull'economia dei cicli chiusi costituisce, in Italia, uno dei primi tentativi nell'affrontare queste domande. L'obiettivo è ambizioso non solo per il tipo d'interrogativi che ci poniamo, ma soprattutto perché, per cercare di dar loro una risposta, porremo a confronto i contributi di persone che provengono da ambiti molto diversi tra loro, il mondo della ricerca, da un lato, e il mondo della produzione e delle policies dall'altro.

Porremo, quindi, a confronto diversi linguaggi, valori, problemi, tentando di costruire un'analisi condivisa degli scenari e delle interazioni tra economia, società e ambiente, al fine di individuare degli obiettivi comuni.

Riteniamo che un confronto di questo tipo sia importante sia per gli studiosi, sia per gli operatori economici, sociali e istituzionali, per favorire la diffusione degli strumenti concettuali e operativi che consentano l'adozione di sperimentazioni di sistemi economici a ciclo chiuso.

La I sessione di questo seminario, dedicata all'analisi dei modelli e dello stato dell'arte della ricerca su questi temi, costituisce un primo tentativo di stimolo allo sviluppo di un dibattito teorico ancora frammentato e affidato, per ora, al coraggio e all'intelligenza di poche singole personalità del mondo della ricerca, che si stanno interrogando sul complesso problema di un ripensamento del funzionamento dei processi economici in chiave eco-compatibile.

Se è vero che le pratiche politiche relative a questi temi, che verranno illustrate nel corso del seminario, hanno bisogno di riferimenti teorici, altrettanto importante riteniamo sia, per gli studiosi, raccogliere lo stimolo e i problemi relativi alle esperienze messe in campo dagli attori sociali, economici, istituzionali, affinché anche il mondo della ricerca teorica ne sia investito. La sfida dello sviluppo sostenibile chiede alle scienze tradizionali di procedere su un percorso che consenta un'attualizzazione metodologica e culturale. Anche questa volta è la realtà dei problemi, dei processi e degli attori reali che può, dal basso, intervenire e sollecitare questo processo di rinnovamento.

Come Istituto sindacale di ricerca, e come Area di Ricerca sull'Ambiente in particolare, ci vorremmo assumere, quindi, la responsabilità di contribuire a mettere in moto queste interazioni

complesse che possano connettere gli ambiti operativi e teorici e, tra loro, le diverse discipline che la questione della sostenibilità chiama in causa.

Con questa prima sessione del seminario, vogliamo promuovere riflessioni e stimoli che fungano da “pungolo” intellettuale tra gli esponenti delle nostre discipline. La stessa difficoltà con cui questa prima parte è stata costruita, e la sua possibile debolezza, è stata per noi un’esperienza, in questo senso, illuminante. E’, infatti, diretta testimonianza della necessità che tale ruolo di link, venga giocato, e della necessità che tali interazioni vengano finalmente sviluppate.

Nel corso della preparazione abbiamo, infatti, verificato quanto fosse frammentario, seppure estremamente interessante, il contributo degli studiosi sul fronte più propriamente teorico della modellizzazione economica.

Mentre le discipline più propriamente ingegneristiche ed ecologiche stanno facendo passi da gigante nell’analisi di modelli d’ecosistemi che includano anche l’ambiente antropizzato, non si può dire altrettanto per quel che riguarda la ricerca economica.

Eppure è sul rinnovamento del modo di concepire e progettare il funzionamento dei processi di sviluppo economico che si gioca la partita più importante. Si tratta, in altre parole, di spingere la scienza economica tradizionale al superamento della visione ‘meccanicistica’ e autoreferenziale che l’ha fino a ora contraddistinta, e ad accettare la sfida dell’interdisciplinarietà.

‘L’homo economicus, guidato dalla razionalità economica, ha perseguito la specializzazione per rendere più ‘appuntita’ la sua capacità d’intervento sul mondo, ma ha con ciò aumentato la propria fragilità. L’economia che ha contribuito a costruire il mito della crescita indefinita, dell’infinita disponibilità di risorse, dell’onnipotenza della tecnologia umana ha ora l’obbligo di dare un contributo a trovare una via d’uscita dall’impasse reale in cui ci troviamo.’ (Bresso, 95). La scienza economica tradizionale ha di fronte una vera sfida epistemologica. Si tratta di mettere in discussione il suo apparato neo-positivista, mutuato dal paradigma della meccanica razionale, in cui il tempo storico era espulso, e confrontarsi con il mondo dell’entropia.

Al modello tradizionale di crescita economica, basato su processi di produzione lineari, vorremmo opporre un modello di sviluppo basato sulla chiusura dei cicli dei materiali e delle risorse. La teorizzazione dell’economia dei cicli chiusi, consentirebbe, in tal senso, di passare da modelli produttivi basati sulla “produzione-consumo-eliminazione” rapida e lineare dei beni, a delle strategie tecno-economiche fondate su cicli di “riutilizzo-riparazione-ripristino” dei prodotti e delle risorse (Giarini, Stahel, 1993) La sfida è notevole in quanto tali politiche costringono a ridefinire le regole dell’organizzazione del lavoro, del sistema tecnologico e della produzione, dei rapporti a monte e a valle l’impresa, e tra aziende della filiera e distretto industriale.

Ed è questa la sfida che l’IRES,/CGIL vuole cogliere nell’assegnare priorità strategica al filone di ricerca relativo ai temi dello sviluppo sostenibile dei sistemi produttivi, che noi vorremmo connettere alla tradizionale attività dell’Istituto relativa all’analisi delle dinamiche delle relazioni

industriali e dell'occupazione. E l'organizzazione di questo seminario, attraverso la sua articolazione tematica e la scelta degli interventi, vuole costituire un primo segnale in tal senso.

Quali sono i legami che collegano tra loro le diverse aree tematiche relative alla sostenibilità dei processi produttivi, alle relazioni industriali e all'occupazione? Per individuarli occorre prima di tutto analizzare le interazioni e gli intrecci esistenti tra le dinamiche della competitività d'impresa e la questione ecologica, facendo leva sul concetto di qualità.

Le pressioni competitive, cui è sottoposto il mondo della produzione, hanno segnato il passaggio da politiche d'impresa production/volume-oriented a market/consumer-oriented, che si basano sull'obiettivo della 'qualità totale'. Come alcune ricerche europee stanno evidenziando (Buitelaar, 1997), questo concetto è stato attualmente costretto ad assumere nuove e più ampie connotazioni, tanto da essere riformulabile in termini di 'qualità integrale', che implica, oltre alla qualità del lavoro e della produzione, anche quella dell'ambiente interno ed esterno all'impresa.

Si è posta, dunque, la necessità di riformulare i modelli produttivi e organizzativi coniugandoli con l'attenzione all'ambiente e, quindi, alla sicurezza dei luoghi di lavoro (ambiente interno) e all'impatto del prodotto/processo sul territorio (ambiente esterno). Normalmente si usa distinguere i due ambiti, anche perché fanno riferimento a dei sistemi normativi e regolamentari diversi. In realtà, si pongono come ordini di fattori interrelati, in quanto i prodotti e processi inquinanti hanno un impatto immediato sulla salute e sicurezza dei lavoratori, oltreché sul territorio. Inoltre, come molti casi di conflitto ambientale dimostrano, il negoziato d'impresa sull'implementazione di nuove tecnologie o sistemi di produzione, si estende anche ad attori non tradizionali, come gli enti locali, i cittadini, le associazioni ambientaliste. Le nuove sfide ambientali, la maggiore consapevolezza dei rischi, impongono al management la necessità di un confronto più ampio, così che la ricerca del consenso, necessaria ai fini della competitività, spesso travalica i confini tradizionali dell'impresa.

L'estensione di tali frontiere diventa, poi, ancora più ampia per le multinazionali o per quelle aziende che fanno riferimento al mercato globale. Relativamente a quest'argomento esiste un interessante filone di ricerca, che fa capo all'industrial ecology (cfr. Hayres, 1995 o Tibbs, 1992) che analizza i legami complessi tra mondializzazione delle imprese e ambiente. La globalizzazione della produzione industriale, dei mercati, delle telecomunicazioni ha favorito, infatti, la creazione di un sistema artificiale che s'inserisce nel preesistente sistema naturale terrestre ed interagisce con esso. Le sfide che questi processi pongono all'industria non sono solo di natura economica, ma anche ecologica. E' necessario che le imprese si misurino e affrontino la dimensione globale dei problemi ambientali attraverso la definizione di nuove regole e l'individuazione d'un approccio tecnico-produttivo appropriato. L'impresa globale che continui ad affrontare il problema ambientale a livello settoriale (emissioni cfc, rifiuti etc.), e in un ambito territoriale locale, è, infatti, destinata a perdere.

'To be competitive you have to be environmental friendly' (Kay, 1993). L'emergere del paradigma della produzione sostenibile, che fa perno sul concetto di 'eco-efficienza' (OECD, 1995), è il risultato di pressioni sia interne (cfr. supra), che esterne alle imprese. Tra queste sono da annoverare:

- il contesto normativo (come la legge tedesca del 27.11.1994 Kreislaufwirtschaft-und Abfallgesetz su cicli chiusi e rifiuti, che illustrerà Fleig nel corso del seminario)
- la domanda dei consumatori
- il diffondersi di principi e valori 'verdi' tra il management
- l'esigenza di un risparmio dei costi di produzione attraverso il riciclo di energia e materiali
- le dinamiche relative alla competitività dell'impresa (cfr. la relazione di Fleig e anche i lavori di Stahel, 1989 e 1991 che verranno illustrati da de Sabata).

Vorrei evidenziare le relazioni complesse esistenti tra competitività/occupazione/questione ecologica: fino a qualche anno fa, l'economia e l'ecologia venivano intese come mutuamente esclusive: le ragioni del profitto, e quelle relative all'occupazione, escludevano a-priori l'attenzione verso l'ambiente. La sperimentazione di mercati e prodotti innovativi costituisce, oggi, la condizione imprescindibile per sostenere le sfide e le dinamiche della competizione globale tra imprese. Non si tratta soltanto di sostenere la ricerca e favorire la produzione di tecnologie 'pulite'. L'eco-business rappresenta, infatti, una soluzione parziale del problema, così come il conflitto ambiente/occupazione non si risolve promuovendo la creazione di posti di lavoro 'verdi' (come affermano, in sostanza, alcune associazioni ambientaliste).

In questo senso, l'implementazione di sistemi produttivi che permettano la chiusura dei cicli delle risorse, con tutte le implicazioni che ne derivano in termini tecnologici e d'organizzazione del lavoro, può costituire un fattore di sviluppo dell'occupazione. Inoltre, combinando insieme i vantaggi ecologici ed economici, può rappresentare una strategia che soddisfi le esigenze e le sfide poste contemporaneamente dalla globalizzazione e dall'ambiente, attraverso la collocazione di beni innovativi in segmenti nuovi di mercato e attraverso il conseguimento dell'efficienza nell'uso delle risorse.

Il funzionamento dei modelli produttivi a ciclo chiuso, che verranno illustrati dalle relazioni di Fleig e Falocco, dipende da una serie di fattori:

- la tipologia del prodotto e la sua progettazione
- l'adesione al modello da parte della rete dei fornitori, sub-fornitori, consulenti etc.
- le condizioni della domanda
- il contesto istituzionale
- le risorse interne all'impresa

Vorrei soffermarmi su quest'ultimo item. Con risorse interne all'impresa s'intendono non solo le dotazioni tecnologiche e finanziarie, ma anche i fattori relativi alla cultura manageriale, alla qualificazione e motivazioni degli addetti, all'organizzazione del lavoro e alle procedure di consultazione/informazione/partecipazione dei lavoratori coinvolti nel processo produttivo. In questo senso, una recente ricerca europea (Buitelaar, 1997) ha evidenziato come i processi di eco-innovation, che coniugano vantaggi economici ed ecologici, sono il risultato di un mix di fattori quali:

- l'efficienza economica delle imprese
- il dialogo sociale
- l'esistenza o meno di infrastrutture innovative
- le caratteristiche e le strategie degli attori

I paesi che hanno attivato sperimentazioni innovative sotto questo profilo (Austria, Belgio, Danimarca, Germania ed Olanda) sono quelli in cui esiste un sistema di relazioni industriali e di dialogo sociale, la cui caratterizzazione permette la definizione di strategie connesse con l'ambiente (interno ed esterno) di tipo bottom-up, in grado, cioè, di condizionare il governo e la regolamentazione normativa di tali tematiche a livello macro.

L'Italia rientrerebbe, invece, tra i paesi, come la Francia, Grecia, Spagna e U.K, in cui le relazioni industriali, per diversi motivi secondo il paese, stentano a trovare una connessione e un'incidenza sulle politiche nazionali relative all'ambiente. Se è vero che le relazioni industriali possano costituire un fattore strategico per l'eco-innovation, la diffusione della cultura ambientale a livello d'impresa e lo sviluppo del dialogo sociale su questi temi, appaiono degli strumenti indispensabili.

Da qui l'interesse dell'IRES a porsi, attraverso questo seminario e l'attività di ricerca su questi temi, come punto di raccordo tra la riflessione teorica sull'economia dei cicli chiusi e l'esperienza pratica che verrà illustrata da Bonaretti e Valles e dagli altri rappresentanti delle imprese, degli enti locali, delle istituzioni e del mondo sindacale che abbiamo invitato e che costituiscono gli attori principali a cui affidare le responsabilità operative dell'implementazione di esperienze a ciclo-chiuso.

Affidando a Giorgio Nebbia, uno degli antesignani degli studi d'economia ecologica in Italia e in Europa, il compito di aprire i lavori del seminario, noi operiamo una precisa scelta di campo sia in ambito teorico, che politico. Condividendo i valori e le tesi su cui si fonda l'apparato teorico e concettuale del Prof. Nebbia, riteniamo che una seria operazione d'implementazione di sistemi produttivi a ciclo chiuso sarà inefficace se non verrà basata su una contabilità "fisica" dei flussi di materia ed energia associata alle merci.



STUDI E RICERCHE

UN NUOVO APPROCCIO ALL'ECO-MANAGEMENT? IL CASO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA SULLA CHIMICA DEL 1998 A PORTO MARGHERA

Scheda della ricerca (*):

Durata: gennaio 2000 - aprile 2001

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Obiettivi: Ricostruzione del processo che ha portato all'Accordo, al fine di indagarne gli esiti alla luce del ruolo, degli interessi, delle risorse messe in campo e della cultura degli attori firmatari. Obiettivo dell'analisi è stato di fornire la base conoscitiva per la definizione delle condizioni di riproducibilità dell'accordo in altri contesti e l'estensione delle "buone pratiche" in esso prodotte.

(*)Pubblicata in: Battaglini E., Mariotto A., "Porto Marghera: dai vincoli alle opportunità", in Formula, Anno XVIII, n° 1-2, 2001, pp. 4 - 33.

Indice dell'Abstract:

- Oggetto d'indagine, metodo, obiettivi
- L'Accordo di programma sulla Chimica
- Il percorso che ha condotto all'Accordo
- Il contesto multiattoriale
- Conclusioni

ABSTRACT

OGGETTO D'INDAGINE, METODO, OBIETTIVI

Obiettivo dello studio è la ricostruzione del processo che ha portato all'Accordo del 98 al fine di indagarne gli esiti alla luce del ruolo, degli interessi, delle risorse messe in campo e della cultura degli attori firmatari. L'ipotesi principale da cui si è mosso il lavoro è che l'esito dell'accordo dipendesse dalle modalità con cui queste variabili si sono dispiegate nel sistema di relazioni e interazioni (intese come insieme di azioni e di *feed back*) intessuto dagli attori nel corso del processo negoziale.

L'analisi dei suoi sviluppi sul piano delle trasformazioni fisiche dell'area e sul piano dei rapporti tra gli attori locali, unitamente alla valutazione dei meriti ad esso attribuiti nel ridefinire approcci, pratiche e procedure formali intendono fornire la base conoscitiva per la definizione delle condizioni di riproducibilità dell'accordo in altri contesti e l'estensione delle "buone pratiche" in esso prodotte. Dal punto di vista metodologico, l'analisi si colloca all'interno del filone delle policy analysis, al fine di cogliere con più efficacia le dinamiche del processo relazionale nell'accezione considerata.

L'ACCORDO DI PROGRAMMA SULLA CHIMICA

La stipula dell'*Accordo di programma per la chimica di Porto Marghera* è stata considerata quale momento saliente di una politica concertata, di riconversione in senso produttivo di aree fortemente compromesse dal punto di vista ambientale.

L'analisi di tale politica – dei soggetti che vi hanno partecipato, delle rispettive risorse messe in campo, delle posizioni via via sostenute e degli incrementali avvicinamenti tra le stesse – ha permesso sostanzialmente di cogliere il modo sperimentale, esplorativo ed incerto in cui è stata impostata ed ha proceduto un'azione integrata entro un contesto multiattoriale, dinamico ed aperto all'interazione con svariati fattori esterni.

Il processo ricostruito ha permesso cioè di cogliere come il trattamento di problemi complessi non possa che dare adito ad un cospicuo allargamento delle arene decisionali più consolidate, e come la conseguente riconfigurazione del sistema di ruoli, rappresentanze, conoscenze e pratiche in uso possa divenire condizione primaria per il raggiungimento di esiti positivi, ancorché provvisori, laddove obiettivi e mezzi non siano dati aprioristicamente ma, piuttosto, trovino definizione nell'interazione tra i diversi soggetti.

La particolarità dei problemi affrontati unitamente alla presenza sulla scena di diversi attori, ognuno con la propria razionalità e il proprio sistema di preferenze, ha comportato una convergenza di attenzioni ed interessi verso il dialogo reciproco e verso la ricerca di una base comune sulla quale formulare le strategie future. Esiti di questo tipo, conseguiti sul piano delle relazioni instauratesi nel corso del processo, sono stati pienamente valorizzati dal filone di ricerca

in cui si è inserito il presente contributo. Infatti, se l'Accordo ha rappresentato per tutte le organizzazioni coinvolte l'occasione per interagire, sperimentare e quindi apprendere e diffondere un nuovo set di conoscenze in tema di bonifiche, tecnologie applicabili, misure di sicurezza e criteri di rilevazione, concordemente con i presupposti teorici dell'analisi delle politiche, va posta la giusta enfasi sulla funzione dell'Accordo stesso nell'inaugurare un nuovo quadro di relazioni senza le quali l'apprendimento di cui sopra non si sarebbe dato.

Nelle due parti del lavoro, in cui sono prevalse rispettivamente gli aspetti di ricostruzione/restituzione, e di interpretazione/valutazione, si è tentato di fornire una lettura delle vicende ulteriore rispetto a quella degli attori in campo, così da rilanciare un confronto tra, e con, gli stessi, ritenendo la messa in contatto di diversi punti di vista e di diversi approcci disciplinari, una risorsa essenziale per arricchire i quadri cognitivi ed eventualmente per deviare l'azione individuale e collettiva verso percorsi e risultati più soddisfacenti.

Nella ricostruzione delle vicende si è cercato di restituire, almeno in parte, la complessità e la dinamicità dello scenario in cui si è svolta l'azione, mediante l'accostamento di più materiali, originali od elaborati, frammenti di articoli e di documenti, di testi normativi e di auto-rappresentazioni degli attori, così da rendere ragione delle tortuosità del processo decisionale, dell'instabilità dei ruoli svolti dai vari attori, delle informazioni, degli stimoli, delle risorse e dei vincoli, che gli attori hanno assunto di volta in volta a seconda di come percepivano la situazione in cui erano calati.

IL PERCORSO CHE HA CONDOTTO ALL'ACCORDO

Nella prima parte del lavoro si è descritto sostanzialmente un percorso decennale le cui tappe fondamentali sono state:

- la crisi di un modello produttivo e relazionale caratterizzato dalla presenza della grande impresa unita alle partecipazioni statali;
- il rinnovamento di quadri e rappresentanze conseguente a tangentopoli; la promulgazione di norme e direttive a più livelli, con nuove attribuzioni di competenze e il conseguente ingresso di attori istituzionali prima marginali;
- le indagini svolte dalla magistratura sull'effettivo ammontare del danno socio-ambientale causato dalle produzioni del petrolchimico e l'attivazione dei cosiddetti interessi diffusi nella determinazione di un possibile assetto territoriale;
- la stipula di patti ed accordi che, anche se limitati per tematiche affrontate e quantità di firmatari, hanno costituito una base per l'Accordo di programma;
- l'assunzione delle questioni in seno all'agenda governativa nazionale ad imprimere una consistente accelerazione al processo ed a proporre possibili integrazioni tra politiche ambientali e industriali, anche attraverso un rinnovato quadro normativo che sembra far ampiamente tesoro delle esperienze in atto nell'area.

L'analisi ha messo anche in evidenza le relazioni tra questioni strettamente legate al futuro dell'area industriale e:

- il progressivo affinamento di tecniche di indagine e di intervento per il ripristino di condizioni ambientali sostenibili;
- la ormai affermata legittimazione giuridica di tavoli negoziali più o meno formalizzati;
- i piani e i programmi dell'amministrazione per il contesto urbano di riferimento;
- gli avvicendamenti ai vertici degli organi amministrativi elettivi;
- i persistenti conflitti soprattutto tra le posizioni più estreme espresse a livello locale, spesso in conseguenza di incidenti industriali più o meno gravi.

IL CONTESTO MULTIATTORIALE

Per quanto riguarda gli attori, nel processo si è rilevato:

- un arricchimento delle posizioni sostenute dalla componente sindacale con l'avvicinamento a tematiche 'ambientaliste' quali quelle legate alla bonifica dei terreni dismessi e alla sicurezza dei lavoratori ancora impiegati nell'area. Il processo segna altresì l'avvenuta maturazione in seno al sindacato di una consapevolezza sulla necessità di innovare temi e procedure, ragionando sulle potenzialità insite nei più recenti strumenti di decisione, azione e valutazione;
- l'apertura delle aziende agli investimenti nell'adeguamento degli impianti, nella ricerca, nella comunicazione e nell'adozione di strumenti innovativi quali la certificazione ambientale, a sancire, almeno nelle dichiarazioni di rito, l'avvenuta assunzione di impegni verso il contesto territoriale in cui si collocano le varie attività;
- il ruolo svolto generalmente dagli enti locali di mediazione e di rilancio delle questioni in altri contesti: la Regione soprattutto nell'aggancio della componente ministeriale complementare al Ministero dell'Ambiente; la Provincia, nella fase finale, in veste di protagonista nella stipula di un accordo integrativo; il Comune, e il sindaco Massimo Cacciari *in primis*, come soggetto particolarmente impegnato a gestire la contrattazione finale sui contenuti dell'accordo, oltre che i conflitti emersi a livello locale in occasione di ogni incidente industriale, di ogni blocco delle produzioni e del referendum appoggiato da alcuni esponenti di maggioranza;
- le risorse immesse nel processo dalla componente governativa che sono state sia di tipo tecnico che di tipo politico. Questi attori, infatti, da un lato dispongono di conoscenze ulteriori rispetto a quelle circolanti a livello locale, e dall'altro lato sono in grado di mediare tra le posizioni in campo, potendo essi sia ricorrere all'ampliamento delle poste in gioco, sia compensare le scelte operate su Marghera con provvedimenti complementari su altre aree.

CONCLUSIONI

Nelle conclusioni si coglie come:

- Il processo che ha condotto alla stipula dell'Accordo riveli la persistenza di una contrapposizione tra istanze e spinte verso la ricerca di una nuova relazione di Porto Marghera col territorio e strategie maggiormente orientate a salvare, per quanto possibile, i rapporti creati nel corso della storia dentro le industrie, tra 'lavoro' e aziende. Per tutti gli attori coinvolti, ancorché rispondenti a diversi interessi, si è trattato cioè di attuare un'idea di città dalle risorse composite e plurali, in grado di esprimersi e competere su più mercati nazionali e internazionali. A seconda dell'approccio, tuttavia, è mutato il livello di attenzione riposto verso la dimensione territoriale dello sviluppo auspicato, posto che la 'cultura della fabbrica', per inconsistenza numerica e dispersione, non è apparso più in grado di permeare gli ambiti vitali del quartiere né di veicolare la complessità delle questioni sul tappeto. Ciò può essere affermato, nonostante si riconosca che proprio la pluralizzazione di classi e formazioni sociali, prodotta dalla grande industria, tuttora costituisca una risorsa identitaria per la città, in quanto principale elemento di distinzione tra Venezia e il resto della regione, e conferisca una certa vitalità al sistema delle relazioni tra gli attori urbani.
- Riguardando da questa prospettiva le politiche in atto, la diffusione di studi, rilevamenti e del know how che alcuni degli attori stanno acquisendo per quanto riguarda il trattamento dei suoli e delle acque, diventino occasioni per rendere partecipi altri soggetti delle possibili trasformazioni dell'area, e per incrementare quell'imprenditorialità autoctona fortemente indebolita dal modello a partecipazione statale;
- L'Accordo agisce e sortisce degli effetti importanti sul piano delle conoscenze prodotte e diffuse, circa lo stato dei suoli, delle acque, dell'atmosfera, i fini e i mezzi delle azioni di messa in sicurezza e di bonifica, i limiti da porre a scarichi ed altri agenti inquinanti, l'utilità di procedere alla certificazione di aziende e siti. Come si è visto nelle pagine precedenti, tali conoscenze sono confluite in successivi provvedimenti di carattere nazionale, quale riconoscimento dell'adeguatezza degli approcci scientifici adottati e del valore aggiunto prodotto dall'unione dei saperi;
- Le conoscenze prodotte nel corso del processo costituiscono inoltre il fondamento per una generale articolazione in senso qualitativo delle strategie, con un primo accoglimento in esse dei principi di sostenibilità da conferire allo sviluppo.

Tali esiti, tutt'altro che negativi considerato lo stato del tutto iniziale della ricerca sulle tematiche toccate dall'Accordo, sono stati prodotti dalla convergenza di svariati fattori, tra i quali:

- l'intervento di soggetti istituzionali sovralocali, detentori sia di strumenti di legittimazione, anche giuridica, del processo negoziale, sia di un ruolo di mediatori riconosciuto dagli altri;

- la disponibilità degli attori al dialogo, alla revisione dei propri sistemi di preferenze ed alla messa in gioco delle conoscenze acquisite nell'ambito delle proprie competenze;
- riconoscibilità della posta in gioco e comune percezione degli effetti negativi dell'opzione *do nothing*;
- la continuità del flusso di conoscenze entranti nel processo e loro utilizzo nella ridefinizione di obiettivi e modalità operative;
- la presenza di corsi d'azione e d'indagine paralleli e talvolta contrapposti ad incrementare l'interesse e le aspettative per gli esiti del processo negoziale, e quindi l'impegno degli attori in esso coinvolti.



STUDI E RICERCHE

LE ATTIVITA' OSHA. ILCASO ITALIANO

Scheda della ricerca(*):

Committente: *Social Development Co*, Finlandia

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: novembre 2000 – febbraio 2001

Obiettivo: Valutazione delle attività dell'Agencia Europea per la sicurezza e la salute sui posti di lavoro, rispetto alle percezioni dei principali stakeholders e delle parti sociali.

(*) Il rapporto di ricerca è scaricabile dal sito: www.ires.it



STUDI E RICERCHE

EMAS LINEE GUIDA PER LA FORMAZIONE DEI LAVORATORI

Scheda della ricerca(*):

Committente: Ministero dell'Ambiente

Coordinamento Ricerca: Giovanna Ricoveri

Durata: febbraio 2001 – settembre 2001

Obiettivo: Identificazione di un insieme organico di "Linee Guida" che possano essere utilizzate congiuntamente dalle imprese e dai rappresentanti dei lavoratori per definire e realizzare interventi specifici di formazione dei dipendenti, riguardo ai diversi ambiti tematici rilevanti per la gestione di Emas.

(*) Il rapporto di ricerca è scaricabile dal sito: www.ires.it

Indice dell'Abstract:

- Oggetto e obiettivi d'analisi
- Attività progettuali
- Tecniche d'indagine

ABSTRACT

OGGETTO E OBIETTIVI D'ANALISI

Molti aspetti del sistema di gestione d'impresa possono trovare nella partecipazione dei lavoratori un'importante fattore di successo. Questo vale, in particolare, per la salute e sicurezza sul posto di lavoro e per la protezione ambientale, che richiedono un forte grado di coesione nei comportamenti di tutti, fondata sulla condivisione degli obiettivi stabiliti. L'analisi di molti incidenti, con vittime e danni sia tra i lavoratori sia nell'ambiente esterno, hanno spesso dimostrato deficit cruciali proprio negli stili di comportamento e nelle relazioni tra impresa e dipendenti, anche a fronte di programmi di gestione e di controllo tecnicamente ineccepibili, ma fortemente carenti sul piano dei fattori umani e organizzativi.

La sostenibilità ambientale, di cui il Regolamento Emas è uno strumento importante, è un principio ancora insufficientemente diffuso nel mondo del lavoro. La sua conoscenza non può prescindere da interventi formativi sistematici e questi, a loro volta, richiedono che siano predisposti progetti adeguati e condivisi dai soggetti interessati (imprese e lavoratori), che definiscano i contenuti, le metodologie e gli strumenti di questo tipo di formazione.

L'obiettivo del presente progetto è stato di produrre un insieme organico di indicazioni ("Linee Guida") che potessero essere utilizzate congiuntamente dai sindacati, dalle imprese e dai rappresentanti dei lavoratori per definire e realizzare interventi specifici di formazione dei dipendenti, riguardo ai diversi ambiti tematici rilevanti per la gestione di Emas: dai principi fondamentali della prevenzione, al rapporto tra tutela della salute nel lavoro e nel territorio, dalla legislazione ambientale italiana ed europea, all'impatto dei diversi fattori inquinanti, ai sistemi di gestione e partecipazione.

Si è prospettato inoltre l'obiettivo di contribuire alla formazione di iniziative normative volte a promuovere e ad incentivare la formazione dei dipendenti coinvolti in Emas, così come già avviene nel campo contiguo della sicurezza, con il decreto legislativo n.38 del 2000 (art.23).

ATTIVITÀ PROGETTUALI

Le Linee Guida che sono state prodotte nell'ambito del progetto hanno sviluppato indicazioni circa contenuti e metodi formativi in riferimento all'attività progettuale e gestionale dell'impresa nelle diverse fasi in cui il coinvolgimento dei dipendenti e la loro informazione e formazione si presentano come parti integranti ai fini di Emas:

- la politica ambientale dell'impresa, che deve comprendere lo svolgimento di un programma generale di informazione e formazione di base dei lavoratori sui temi della protezione dell'ambiente, con riferimento all'attività economica dell'impresa;
- l'analisi ambientale del sito, che deve essere svolta anche attraverso la raccolta organizzata delle osservazioni e dei suggerimenti dei lavoratori, che devono essere messi in grado di conoscere i fattori di rischio cui sono esposti;

- la definizione degli obiettivi e del programma di gestione del sito, che deve prevedere, come sua parte integrante e in relazione alle misure di prevenzione e protezione individuate, la progettazione di adeguati programmi formativi e informativi dei lavoratori;
- la progettazione del programma di controllo (audit), che deve comprendere la verifica con i dipendenti degli impatti ambientali dei diversi fattori di rischio;
- l'attuazione del sistema di gestione, che deve comprendere, tra l'altro, un'attività di informazione per far conoscere ai dipendenti gli obiettivi individuati e il programma di gestione definito (riunioni, opuscoli, manuali ecc.) e lo svolgimento di corsi di formazione dei lavoratori sul programma di gestione ambientale con riferimento alle specifiche mansioni.

Si può dire che in ognuna di tali fasi si è posto l'obiettivo che ogni lavoratore diventi consapevole delle problematiche affrontate dal programma di gestione ambientale (sapere) e impari a comportarsi conseguentemente sia nel normale svolgimento del lavoro che nell'eventualità di situazioni di emergenza (saper fare).

In modo corrispondente a tali diversi momenti, i contenuti che le Linee Guida hanno indicato sono state articolate su cinque filoni principali:

- principi e concetti fondamentali di prevenzione;
- correlazione tra sicurezza sul lavoro e ambiente esterno;
- lineamenti essenziali della normativa;
- impatto dei diversi fattori inquinanti;
- sistemi di gestione ambientale e di partecipazione.

I destinatari della formazione che le Linee Guida hanno preso in considerazione sono sia i lavoratori e/o i loro rappresentanti sia i responsabili e/o addetti dell'impresa incaricati della gestione ambientale e della sicurezza.

TECNICHE D'INDAGINE

Allo scopo di favorire al meglio l'efficacia delle Linee Guida e la loro adeguatezza alla realtà delle aziende, si è individuata l'esigenza di sottoporle ad un test di verifica, con un piccolo gruppo significativo di destinatari attraverso un apposito questionario. Si è ipotizzato di sondare l'opinione di testimoni privilegiati di 12 aziende, di grandezza piccola, media e grande (4 per ciascuna delle dimensioni), nelle figure dei rappresentanti dei lavoratori e delle imprese, da selezionare d'intesa con i sindacati dei lavoratori nelle tre realtà locali (Brescia, Prato e Taranto) già investite della problematica Emas con le iniziative seminariali realizzate in occasione del precedente progetto informativo. La rilevazione è stata effettuata attraverso intervista diretta o telefonica, previo invio della documentazione necessaria.



STUDI E RICERCHE

MONITORAGGIO NAZIONALE SULL'ATTIVAZIONE DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA A SEGUITO DELL'APPLICAZIONE DEL D. LGS. 626/94

(in corso)

Scheda della ricerca:

Committente: ISPESL, nel quadro del "Programma per la Ricerca Finalizzata 2000" del Ministero della Sanità.

Responsabile scientifico dell'Unità Operativa Esterna E2: Elena Battaglini

Durata: dicembre 2002 – luglio 2005

Obiettivo: : Analisi dello stato di implementazione, attuazione e gestione degli istituti previsti dal Decreto Legislativo 626/94. Indagine con somministrazione diretta di un questionario standardizzato su campione stratificato di 5000 aziende grandi, piccole e medie ed artigiane afferenti all'intero territorio nazionale.



CONVEGNI E SEMINARI

IL RUOLO DEI LAVORATORI NEI PROCESSI DI VALUTAZIONE DEI RISCHI INDUSTRIALI LA PROPOSTA DI REGOLAMENTO EUROPEO REACH

Scheda del Workshop:

Data: 19 marzo 2004

Obiettivi: Presentazione della proposta di Regolamento REACH da parte del suo Relatore in sede del Parlamento UE. Discussione del suo impianto e, alla luce delle esperienze dei partecipanti, del ruolo dei lavoratori e delle imprese nei processi di valutazione nonché sugli effetti che procedure sempre più standardizzate di valutazione dei rischi potrebbero avere sulla contrattazione e la regolazione

Partecipanti: 20

Tipologia: Rappresentanti sindacali e imprenditoriali, esperti e tecnici.

Indice dell'Abstract:

- Il REACH come strumento di innovazione e sviluppo
- L'impianto di valutazione dei rischi
- I costi e i benefici di REACH
- Alcuni nodi problematici

SINTESI DELLA DISCUSSIONE

a cura di Daniele Di Nunzio

IL REACH COME STRUMENTO DI INNOVAZIONE E SVILUPPO

La discussione della proposta di Regolamento REACH deve essere vista come un momento importante per potere costruire, con il coinvolgimento di tutte le parti sociali, uno strumento utile a migliorare la situazione di salute e sicurezza dei lavoratori e dei cittadini. Quindi le critiche fatte e le aree problematiche rilevate in questa riunione devono servire non da ostacolo ad una sua auspicabile veloce applicazione, ma come contributo al suo miglioramento. Questo perché il REACH ha un impatto straordinario dato dall'estensione della sua portata, sia per il numero di direttive che riassume, sia per i settori e gli ambiti sociali che coinvolge [A.Megale, Presidente IRES].

Le maggiori difficoltà nella sua definizione sono proprio dovute all'alto valore simbolico che ha acquisito, e che si concretizza nello scontro in atto che vede opporsi differenti ideologie dello sviluppo, che implicano aspetti non solo economici ma anche sociali su cui l'Europa è chiamata a prendere una posizione comune [G. Sacconi, Relatore della Proposta al Parlamento UE].

Il REACH offre quindi l'opportunità di avviare un confronto che deve vedere uniti, negli intenti e nelle strategie chi, come i sindacati e le associazioni ambientaliste, vuole incidere in maniera significativa nella sua definizione, per non rischiare di sprecare un'opportunità vantaggiosa o, peggio, di costruire uno strumento che non sia effettivamente in grado di salvaguardare la salute nella sua complessità e insieme di tutelare gli aspetti economici [Megale; Sacconi; C. Falasca, CGIL Nazionale].

L'idea guida per il miglioramento della proposta REACH, che emerge da più parti tra gli intervenuti, è quella di guardare allo sviluppo in maniera sistemica e olistica, non solo per tutelare la molteplicità degli aspetti sociali ed ambientali, che questa normativa abbraccia, attraverso una definizione del rischio capace di integrare più variabili, ma anche di valutare in maniera più approfondita i temi economici, e raggiungere una più esaustiva analisi dei costi e dei benefici [E.Battaglini, IRES].

L'IMPIANTO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI

La proposta di Regolamento REACH ci offre l'occasione di discutere, alla luce delle esperienze dei partecipanti, del ruolo dei lavoratori e delle imprese nei processi di valutazione dei rischi facendo riferimento alla specifica definizione di attore sociale sottesa alla *risk assessment* tradizionale. Essa, infatti, postula l'esistenza di un attore sociale, assunto come "figura astratta", che confrontandosi con i rischi, valuta le alternative decisionali sulla base di un set di informazioni date e sceglie in base ad una funzione di utilità ed al calcolo probabilistico delle conseguenze attese delle sue azioni.

Sono posti a confronto due diversi paradigmi interpretativi dei rischi tecnologici e industriali: l'analisi che fa riferimento alle scienze sociali che si sono occupate di rischio come la sociologia, la scienza politica, l'antropologia culturale e la psicologia sociale e l'approccio che tenta di "controllare" il rischio attraverso la razionalità del calcolo matematico, della dimostrazione monocausale.

Quest'ultima prospettiva interpretativa ha molti tratti in comune con le *cost benefit analysis* a cui sono affidate alcune ricerche recenti sulla valutazione socio-economica dell'impatto di REACH. Esse, infatti, nulla dicono del contesto in cui i rischi si producono e si auto-riproducono attraverso variabili soggettive (norme, valori e culture degli individui) e strutturali (processo, organizzazione produttiva, prodotto, dinamiche regolative etc.). Né riescono, per definizione, a valutare le conseguenze non monetarie degli impatti di REACH sulla qualità dei prodotti e processi e dell'ambiente interno ed esterno all'impresa. [Battaglini].

Il modello interpretativo di valutazione dei rischi proposto dall'IRES sottolinea la centralità dell'attore, con i suoi valori e i suoi bisogni. Queste variabili soggettive interagiscono con variabili interne ed esterne all'impresa. La percezione del rischio del lavoratore è legata a variabili inerenti al sistema contrattuale, alle relazioni, alla caratterizzazione strutturale e dimensionale di impresa, alla caratterizzazione occupazionale, ai fattori inerenti l'organizzazione del lavoro. Ed è inoltre in relazione con le variabili esterne all'impresa, di meso e macro livello: la caratterizzazione socio-economica del territorio, il contesto normativo, il contesto istituzionale, la caratterizzazione della filiera produttiva, la caratterizzazione della domanda e del mercato.

Considerazioni di tal genere hanno anche delle ripercussioni sulle politiche contrattuali: l'approccio tradizionale che tenta di controllare il rischio attraverso la razionalità del calcolo matematico non dà modo di analizzare la caratterizzazione socio-economica del contesto produttivo, dell'impresa, dove i rischi si producono e autoriproducono. L'espulsione dell'attore sociale non dà modo di valutare ciò che avviene nella percezione del rischio, e quindi i valori e la cultura degli attori stessi. Le procedure di sicurezza, che sono sempre più standardizzate, di fatto sottraggono al dibattito contrattuale delle aree tematiche, limitando lo spazio di negoziazione. Questo ha degli effetti negativi sia per il sindacato che per le imprese [Battaglini].

Molti casi di incidenti, e molte ricerche condotte, testimoniano che la vulnerabilità dei sistemi produttivi deriva proprio da procedure troppo standardizzate, rigide, che sono deresponsabilizzanti per il lavoratore, in quanto non consentono di fronteggiare gli imprevisti. Questo implica che se si vogliono mettere a punto dei sistemi di tutela della salute bisogna essere capaci di integrare varie strategie, e di aprire un dialogo facendo partecipi tutte le parti sociali [D. Marcucci, FILCEA Naz.].

Il trattare come cifra probabilistica e controllabile i rischi ha delle ripercussioni gravi anche sul Welfare State, tanto da mettere in moto una vera e propria strategia di decostruzione delle politiche sociali, che consiste nello spostare progressivamente la responsabilità della gestione dei

rischi dalle organizzazioni pubbliche e sindacali agli individui e alle comunità di base, dietro l'idea di un "soggetto imprenditore di sé stesso", mettendo in discussione il valore stesso dei diritti sociali [Battaglini; M.G. Midulla, WWF].

Un approccio olistico, se concretizzato nell'impianto generale del REACH, consentirebbe quindi di ricomporre quella frattura, che si presentò già nella riforma sanitaria della fine degli anni '70, tra lavoratore e cittadino, in maniera che la tutela della salute sul luogo di lavoro sia messa in relazione con la tutela della salute del lavoratore-cittadino nella sua globalità [Midulla]. Si ricomporrebbe in tale maniera anche il rapporto tra le imprese e la cittadinanza, in un'ottica di tutela che attivi il dialogo con tutti i soggetti della comunità [R.Rossi, FILCEA Naz.].

Forti di queste considerazioni si sta cercando di costituire un tavolo nazionale con il governo, le imprese e i sindacati, ma il problema è che in Italia si tenta da più fronti di ostacolare il REACH, cosa che porta anche al risultato di azzerare il valore negoziale del nostro paese. Mentre a livello europeo si sta cercando di realizzare una rete di sostegno al REACH, che veda partecipi i sindacati e le associazioni ambientaliste, ed è già attivo un gruppo congiunto composto dal CES, dall'Ufficio Europeo per l'Ambiente e da una Piattaforma Sociale [Falasca].

I COSTI E I BENEFICI DEL REACH

L'analisi sistemica ed olistica delle variabili implicate nella valutazione del rischio permette di introdurre una valutazione dei costi e dei benefici che non sia "strabica", limitata all'analisi delle sole perdite economiche, come invece sembrano fare le imprese e il governo per ostacolare la messa in pratica del REACH [Megale; Musu, BTS/CES; Falasca].

Questo, come sembra emergere dal dibattito, deve condurci a inserire il calcolo dei costi-benefici in tre contesti di analisi, tra loro collegati: a) il contesto delle imprese europee; b) il contesto di economia mondiale in cui esse operano; c) i costi-benefici legati agli effetti che le politiche del mercato hanno su altri aspetti della vita politica e sociale, dall'ambiente alla salute dei cittadini.

a) Secondo le indagini della European Foundation il 16% dei lavoratori in UE maneggia sostanze pericolose, e il 22% è esposto a vapori tossici, un lavoratore su cinque è esposto ad agenti cancerogeni, 7 milioni di lavoratori sono vittime di malattie professionali, e ben due sulle tre malattie professionali ai primi posti nelle classifiche degli infortuni in UE sono provocate da prodotti chimici: le malattie della pelle e quelle degli organi respiratori. Solo per le malattie della pelle in UE si spendono ogni anno 600 milioni di euro, con 3 milioni di giornate lavorative perse. Questi costi, se confrontati con quelli del REACH, valutati dalla Commissione in 2,3 miliardi di euro su 15 anni, rendono ben chiaro che i benefici ottenibili da una maggiore tutela della salute dei lavoratori, in particolare per i rischi dovuti alle sostanze chimiche, sono in termini monetari ben maggiori rispetto alle perdite [Musu].

b) Passando all'analisi delle implicazioni relative al contesto globale si possono altresì evidenziare i benefici ottenibili dalla normativa REACH, e fare crollare le ipotesi di bilancio negative fatte dalle industrie. Di fatto l'industria chimica europea, che ha un saldo attivo, è più esportatrice che importatrice, e quindi una politica di restrizione rispetto alle sostanze chimiche che possono circolare nel mercato interno della UE creerà maggiori problemi alle imprese straniere, in particolare a quelle cinesi, che non saranno in grado di attenersi alle normative imposte. Questo sbilancerà la competitività a favore delle aziende europee, alzando il livello di modernizzazione cui le imprese dovranno adeguarsi a livello internazionale [Edo Ronchi, Presidente ISSI].

c) Per quanto riguarda il contesto generale, e le conseguenze con cui il REACH si ripercuoterà in ambiti direttamente o indirettamente legati ai processi produttivi delle imprese, è evidente che le spese sociali e ambientali diminuiranno se si riuscirà a migliorare le condizioni di salute dei cittadini, e a salvaguardare l'ecosistema, locale e globale [Rossi].

ALCUNI NODI PROBLEMATICI

Quanto descritto sopra è, a grandi linee, il punto di vista con cui osservare il REACH e affrontare i nodi problematici che esso comporta, e che sono: a) i tempi e la gradualità del processo; b) i criteri di valutazione delle sostanze, c) l'attribuzione delle responsabilità; d) l'autorizzazione e la sostituzione delle sostanze; e) i meccanismi di controllo; f) l'implementazione della ricerca e la diffusione delle informazioni; g) il raccordo con le altre normative; h) l'allargamento della UE e il contesto internazionale; i) e, non ultimo, la sua applicabilità:

a) Nel 1981 sono entrate in vigore le prime normative europee del settore e da quel momento in poi tutte le sostanze nuove sono state sottoposte a controlli, ma per le altre sostanze precedentemente introdotte c'è una scarsissima conoscenza dell'impatto che hanno sulla salute e sull'ambiente. Si parla di un rapporto di 3000 sostanze non studiate contro 100 conosciute. Per estendere il controllo anche sulle sostanze attualmente non valutate è previsto un meccanismo molto diluito nel tempo, che offrirà un periodo di 11 anni per mandare a regime il sistema REACH, e visto che l'iter legislativo non verrà ultimato prima del 2006/2007, stando alle previsioni, questo avverrà intorno al 2018. Le imprese possono quindi permettersi di adeguarsi in maniera graduale alle regole, alleggerendo i costi. Quest'ampio arco di tempo consente inoltre di riuscire a migliorare in itinere il REACH, istituendo dei metodi di controllo per valutare i punti carenti della normativa, per introdurre delle integrazioni. Una ipotesi è di effettuare una verifica "ponte" dopo 6 anni [Sacconi].

b) Il processo di valutazione delle sostanze segue delle tappe prestabilite: la prima tappa è l'identificazione del pericolo, che è definito come gli effetti dannosi che una sostanza può provocare per la sua natura intrinseca. Se c'è il pericolo inizia la valutazione del rapporto concentrazione-effetto, quindi c'è la valutazione dell'esposizione, a cui segue la caratterizzazione

del rischio: la quantificazione della probabilità che l'effetto dannoso possa verificarsi nelle condizioni di esposizione [Musu]. I criteri con cui si definiscono questi passaggi sono preminentemente quantitativi, e avvengono secondo modalità estremamente "farraginose e burocratiche" [Sacconi]. È importante che vi siano dei criteri quantitativi bene stabiliti, ma bisogna considerare anche i problemi che questi comportano, come visto in precedenza, e si deve evitare che, per ottemperare alle norme quantitative, si tralascino altri aspetti fondamentali per la sicurezza dei lavoratori. Le aziende non devono limitarsi a rispettare i valori quantitativi imposti, ma devono anche tenere in considerazione gli altri strumenti per tutelare la salute dei lavoratori, rivalutando il ruolo dei medici di azienda e quello della sorveglianza sanitaria [L. Benedettini, CGIL Naz]. La metodologia di valutazione da utilizzare è un elemento su cui si deve fare chiarezza, l'ideale sarebbe approntare un sistema misto, tabellare e di valutazione del contesto [Falasca; Battaglini].

c) Il pregio del REACH per l'attribuzione dei compiti di valutazione è che, se fino ad oggi questi sono di pertinenza delle autorità competenti degli Stati membri della UE, con esso saranno imposti alle aziende, che dovranno farsi carico della sicurezza. Certo è da sottolineare che il REACH è una normativa che riguarda il mercato, e che da sola non può essere in grado di tutelare la salute dei lavoratori [Musu]. Ma è anche una normativa che riguarderà tutta la filiera, coinvolgendo i produttori, i fornitori, gli utilizzatori delle sostanze chimiche. È necessario che gli obblighi di sicurezza e di controllo abbraccino tutto l'arco del processo produttivo, e non semplicemente la fase ultima del prodotto finito.

d) Proprio questo punto è fonte di ulteriori preoccupazioni, in quanto la Commissione non pone delle distinzioni tra gli obblighi dei produttori e dei fornitori e quelli degli utilizzatori. Si dovrebbero invece ripartire in maniera differenziata le responsabilità, poiché esistono delle diversità di competenze tra i due [G. Onufrio, ISSI; Sacconi].

e) L'autorizzazione delle sostanze è forse la parte più controversa della normativa. Il testo prevede che le sostanze più pericolose possano essere introdotte sul mercato se se ne può dimostrare la controllabilità, nel caso contrario le autorizzazioni vengono rilasciate nel caso in cui gli aspetti economico-sociali prevalgano sui rischi inerenti alle sostanze, e non esistano valide alternative. Ma questo meccanismo risulta inefficace, in quanto non da una definizione precisa dei criteri per giudicare la pericolosità delle sostanze, e lascia vaghi i termini della durata di tali autorizzazioni, che dovrebbero essere rinnovate periodicamente [Sacconi].

f) Per rimediare alla difficile valutazione delle sostanze bisogna istituire dei meccanismi di controllo, delle sostanze e della salute dei lavoratori, che consentano di migliorare le definizioni e i limiti imposti dal REACH. Deve essere approntato un sistema di monitoraggio delle sostanze e dei loro effetti, e le autorità competenti devono rappresentare in maniera equilibrata gli interessi di tutte le parti sociali, affinché non vi siano degli squilibri nei poteri di controllo [M. Bottazzi, INCA Naz.; Benedettini].

g) Le valutazioni, le autorizzazioni, le possibilità di sostituzione delle sostanze, sono tutti momenti fortemente determinati dal bagaglio di conoscenze con cui si affrontano le problematiche inerenti ai rischi chimici. La ricerca risulta quindi un elemento prioritario perché tali pratiche possano essere condotte nella maniera più opportuna. Devono essere facilitati, attraverso dei finanziamenti, e imposti, attraverso degli obblighi, degli studi sulle sostanze e sui loro effetti, sui lavoratori e sulla comunità. La ricerca di processi produttivi sostitutivi di quelli più pericolosi deve interessare prioritariamente le aziende, e non essere promossa solamente da enti o da associazioni pubbliche. E i laboratori e gli istituti di ricerca devono attrezzarsi fin da subito per potere fare fronte a questo, in quanto se pure è vero che i tempi del REACH sono ancora molto lunghi, è anche vero che una cultura scientifica non si improvvisa, ma è frutto di un lavoro intenso e continuativo [M. Gelormini, FEDERCHIMICA]. La ricerca deve poi estendersi fino ad includere nel proprio campo di analisi tutte le variabili che sono correlate alla salute dei lavoratori, anche trovando delle metodologie interdisciplinari che esulino dai semplici calcoli da laboratorio [Bottazzi; Battaglini]. Deve anche essere sciolto il nodo dei brevetti, in quanto vi sono dei problemi di condivisione delle scoperte scientifiche. Se l'Unione Europea finanzia dei progetti di ricerca e vengono raggiunti dei risultati da un'impresa o da altri organismi poi questi devono essere condivisi [Onufrio]. Uno degli aspetti positivi di REACH è proprio quello di stimolare, attraverso degli obblighi, la raccolta di informazioni riguardanti le sostanze chimiche, che potranno poi essere reperibili ed essere "lette" da tutti gli utilizzatori, attraverso un sistema di "etichettatura". Purtroppo c'è una carenza nella trasmissione di queste informazioni, e si dovrà fare in modo che le conoscenze siano diffuse il più possibile tra tutti i soggetti [Musu].

h) Il REACH, essendo una direttiva europea, pone dei problemi di raccordo rispetto alle normative vigenti negli Stati membri. Bisogna prestare attenzione al collegamento tra una normativa riguardante il mercato, come è il REACH, e la legislazione nazionale che tutela nel complesso la salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro, anche per evitare che si abbassino i limiti di sicurezza finora imposti [Bottazzi]. Con il REACH sono previste delle autorizzazioni per le sostanze cancerogene, mentre nelle legislazioni nazionali queste sostanze tendono ad essere sostituite; e in una direttiva europea si imponeva di fare delle valutazioni per tutte le sostanze presenti sul posto di lavoro, mentre il REACH, con le modalità che propone, riguarda solamente le sostanze in quantità superiore alle 10 tonnellate, ma si deve tenere conto che le restanti rappresentano ben i due terzi del totale. Esistono poi dei problemi di traslazione efficace del testo, e del resto l'Italia è già stata condannata dalla UE per una non corretta trasposizione data dal Dlg 626 [Musu].

i) In quanto direttiva comunitaria il REACH dovrà anche confrontarsi con i paesi che fanno parte dell'area di allargamento della UE, che causerà di certo degli slittamenti [Megale]. Ma è opportuno evitare fin da subito ogni ambiguità, cercando di mantenere alti i livelli di sicurezza da garantire [Falasca]. Il carattere globalizzato della società contemporanea impone anche di

avviare un processo per estendere, a livello mondiale, l'ottemperanza dei requisiti minimi richiesti, in quanto non basta evitare i danni in contesti locali se poi vengono perpetuati altrove [Megale].

Valutati questi punti non bisogna dimenticare che qualsiasi intento di miglioramento deve confrontarsi con la capacità effettiva del REACH di potere essere applicato. Questa condizione diviene anche un metro di giudizio per valutare quali strategie siano fattibili e quali non lo siano. C'è sicuramente la necessità di stabilire dei termini precisi, nella definizione dei tempi, e nei criteri di valutazione e di autorizzazione, ma alcuni partecipanti evidenziano anche come una complessificazione eccessiva delle variabili implicate nel REACH possa di fatto bloccarlo. La semplificazione diviene quindi un obiettivo chiave da raggiungere [Gelormini].

Questa riunione ha costituito un momento importante di condivisione delle conoscenze, e attraverso il confronto delle nostre diverse esperienze si è potuto mettere in evidenza la natura complessa del REACH, riguardo i suoi aspetti normativi e le sue implicazioni. Infine si è definita una base comune di analisi e di intervento per contribuire alla discussione su REACH in sede istituzionale[Battaglini].



STUDI E RICERCHE

PERCEZIONI DEI RISCHI E POLITICHE DI TUTELA NEL LAVORO POST-FORDISTA

(in corso)

Scheda della ricerca:

Committente: INCA Nazionale.

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: Marzo 2004-Maggio 2005

Obiettivi: 1) Promuovere, tra i lavoratori, la consapevolezza dei rischi per la salute e la sicurezza del lavoro derivati dai processi di flessibilizzazione d'impresa, e la conoscenza delle forme di prevenzione e tutela. 2) Analizzare le modalità di percezione del rischio ed i bisogni di informazione dei lavoratori al fine di verificare quali strumenti di informazione e di sensibilizzazione e quali politiche di prevenzione e tutela possano costituire delle "buone pratiche" per sviluppare una loro maggiore attitudine a svolgere un "ruolo attivo" in azienda e nella comunità di appartenenza. Il progetto si riferirà in particolare ai gruppi a rischio quali quelli delle donne, dei giovani e degli immigrati.

Attività previste:

- Indagine preliminare del fenomeno attraverso la conduzione di tre studi di caso: in una struttura socio sanitaria, in una azienda agro-industriale e in un call center localizzati in aree territoriali del Nord, del Centro e del Sud d'Italia.
- Predisposizione di un questionario semi-standardizzato pre-testato e validato da RLS e lavoratori, nel corso di attività didattiche e di mentoring, appositamente previste dal progetto OSHA/SME 2003 IT 5637.
- Conduzione di un'indagine con questionario semi-standardizzato ad un campione rappresentativo, su scala nazionale, di lavoratori esposti ai diversi rischi legati ai processi di flessibilizzazione d'impresa, allo scopo di rilevare le loro modalità di percezione, l'attuale consapevolezza del problema e i loro bisogni informativi legati alla prevenzione e tutela.
- Elaborare profili-tipo di lavoratori esposti ai rischi menzionati, al fine di selezionare il target di specifiche azioni di informazione e tutela da parte del Committente.
- Valutare e approfondire i risultati della ricerca sul campo.



STUDI E RICERCHE

PERCEZIONE DEI RISCHI ALIMENTARI E STILI DI CONSUMO DEGLI ITALIANI

(in corso)

Scheda della ricerca:

Committente: Movimento dei Cittadini (MdC)

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: Marzo 2004 - Febbraio 2005

Obiettivi: analizzare l'asimmetria tra percezioni dei rischi, informazioni, comportamenti dei consumatori italiani ed i fattori che contribuiscono a creare tale divario al fine di individuare adeguate politiche di informazione e comunicazione.

Indice dell'Abstract:

- Qualità alimentare, sicurezza e rischio
- L'oggetto della ricerca e le unità d'osservazione
- Le ipotesi della ricerca
- Le fasi di lavoro
- Metodologia e tecniche della ricerca

ABSTRACT

QUALITA' ALIMENTARE, SICUREZZA E RISCHIO

Negli ultimi anni l'espressione "sicurezza alimentare" ha cambiato significato: se prima si riferiva al "diritto di accesso agli alimenti" ora si riferisce al diritto al benessere e alla salute.

Questo cambiamento semantico sta ad indicare una profonda trasformazione dei problemi legati all'economia alimentare che vanno compresi, a livello più ampio, nelle trasformazioni e dinamiche della "modernizzazione riflessiva" e della "società del rischio" ²⁷.

Stiamo infatti vivendo in uno stadio della modernità dove il rischio costituisce un elemento centrale del dibattito e della domanda di politiche pubbliche proprio perché le società dell'Occidente industrializzato percepiscono sempre più le conseguenze negative del proprio modello di sviluppo. Se prima esso costituiva una fonte di certezze e di sicurezze ora ne vengono problematizzati i rischi considerati, e vissuti, come dirette conseguenze della modernizzazione.

In particolare in questa fase storica, il tema della sicurezza alimentare ha assunto un ruolo rilevante perché è stato destrutturato il rapporto tra cibo, ciclo annuale delle stagioni, senso di identità e territorio. Nella nostra società industriale l'alimento, prodotto in serie, è stato "deprivato" della sua identità perché concepito all'interno di filiere senza alcun legame specifico con un territorio o una cultura .

Se nell'età pre-industriale era frequente la coincidenza tra luogo di consumo e di produzione, nella tarda modernità le fasi di produzione e di consumo sono separate da un "non-luogo" assai vasto costituito da tecniche di trasformazione che il consumatore non conosce e non capisce. E questi effetti si amplificano nelle più moderne tecniche di scomposizione e ricombinazione degli alimenti, che imitano il gusto e la loro consistenza naturale "minando la capacità del consumatore di interpretare messaggi sensoriali del prodotto naturale come segno affidabile della sua natura" ²⁸

L'alimento industriale standardizzato, destrutturato, deterritorializzato e ricomposto ha perso, dunque, la sua storia e la sua identità. Nella "società del rischio" la domanda di prodotti biologici, di qualità, legati al territorio rappresenta quindi il tentativo del consumatore di superare

²⁷ Cfr. Beck, U., *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt, Suhrkamp Verlag, 1986; trad. it. *La Società del rischio*, Roma, Carocci, 2001. Giddens, A., *The Consequences of Modernity*, Cambridge, Polity Press, 1990; trad. it. *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino, 1994; Beck, U., Giddens A., Lash, S., *Reflexive Modernization*, Cambridge, Polity Press, 1994; trad. it. *Modernizzazione riflessiva. Politica, tradizione ed estetica nell'ordine sociale della modernità*, Trieste, Asterios Editore, 1999.

²⁸ Fischler, C., *L'Homnivore*, Editions Odile Jacob, Paris, 1990, cit. in Fonte, M., "Sistemi alimentari, modelli di consumo e percezione del rischio nella società tardo moderna", in *La Questione Agraria*, n° 76, 1999, pp. 13-36.

la propria ansia nella relazione col cibo, in modo da ricostruire in maniera riflessiva la sua identità²⁹.

In questa fase storica, i temi della qualità e della sicurezza alimentare hanno, quindi, assunto un ruolo rilevante nel dibattito pubblico ed una crescente percezione dei rischi alimentari condiziona le scelte dei consumatori.

A fronte di un'incipiente domanda sociale di sicurezza, diverse sono state le campagne informative progettate per la promozione della qualità alimentare ma, a nostro avviso, non si sono rivelate efficaci perché ancora non si conoscono adeguatamente i fattori esplicativi delle scelte del consumatore e delle variabili che ne esprimono le tendenze. La tradizionale analisi macro-economica della domanda ed offerta di beni alimentari, anche quella più approfondita ed argomentata sul tema della sicurezza alimentare, stenta, infatti, a produrre conoscenze atte a comprendere gli stili alimentari in relazione alla percezione dei rischi.

I modelli di consumo sono anche il risultato di dinamiche sociali complesse, legate non solo alle trasformazioni all'interno del sistema di produzione alimentare ma anche alle dinamiche della globalizzazione, e le sue implicazioni in termini di dissoluzione delle diete nazionali, e ai processi d'individualizzazione del consumo alimentare³⁰.

In questo quadro, sono, quindi, saltati i tradizionali parametri di riferimento che consentivano la lettura dei consumi attraverso le categorie interpretative del prezzo e del reddito, la cui rilevanza diretta è, nell'attuale situazione, notevolmente diminuita³¹.

Al fine di un'efficace comunicazione che contribuisca a colmare le asimmetrie informative tra il mondo della produzione e del consumo, la rilevanza che noi attribuiamo alla qualità e alla sicurezza alimentare ci induce ad indagare approfonditamente sulla percezione sociale dei rischi alimentari e sulle concezioni sottostanti, ritenendo che esse condizionino i comportamenti di consumo.

L'OGGETTO DELLA RICERCA E LE UNITA' DI OSSERVAZIONE

L'oggetto di indagine assunto nel presente progetto di ricerca possiamo definirlo come un universo di attori sociali che esplicano le loro scelte di consumo in una situazione sociale di esperienza di rischio.

Si tratta di un sub-sistema socioeconomico e culturale costituito da consumatori di diverso genere ed età, residenti in grandi aggregazioni urbane e comuni di aree rurali, localizzati in regioni italiane rappresentative del Nord-Est, Nord-Ovest, Centro-Sud e Isole dei quali si vuole cercare di

²⁹ Fonte, op. cit., p. 26.

³⁰ Beck, Giddens, Lasch, op. cit..

³¹ Belletti, G., Marescotti, A., "Le nuove tendenze dei consumi alimentari" in Berni P., Begalli D., (a cura di), *I prodotti alimentari di qualità: organizzazione del sistema delle imprese*, Il Mulino, Bologna, 1996, pp. 133-152.

comprendere l'insieme dinamico delle scelte di consumo in relazione alla percezione dei rischi alimentari e alle concezioni sottostanti.

Le unità di analisi del nostro progetto di ricerca sono, quindi, i consumatori esposti ai rischi alimentari che prima di tutto percepiscono e poi elaborano (spontaneamente o riflessivamente) strategie più o meno accorte di consumo.

LE IPOTESI DELLA RICERCA

A fronte del quadro delineato, riteniamo ragionevole ipotizzare che esista una relazione tra una maggiore o minore percezione dei rischi alimentari da parte dei consumatori e gli stili di consumo adottati. Esistono, d'altronde, pericoli specifici per la salute ed il benessere del consumatore legati alla produzione, trasformazione e vendita degli alimenti e la loro giusta percezione presuppone il possesso di corrette conoscenze in merito. Un'asimmetria tra percezioni e conoscenze, da un lato, potrebbe, infatti, contribuire a delineare fenomeni emotivi come nel caso del crollo delle vendite di carne legato all'allarme "mucca pazza", dall'altro si rende responsabile, specie nei paesi industrializzati, di stili alimentari dannosi.

La percezione dei rischi alimentari può infatti essere alta o bassa; giustificata o ingiustificata. Il comportamento e lo stile alimentare dei soggetti potrà essere condizionato, almeno in parte, dalla percezione dei rischi e caratterizzarsi come più o meno accorto.

Le domande che hanno condotto alla costruzione del quadro concettuale dell'indagine sono le seguenti:

- come varia la percezione dei rischi alimentari tra i diversi individui?
- esiste una relazione tra percezione dei rischi e comportamento?
- ci sono fattori alla luce dei quali interpretare la variazione della percezione dei rischi e i diversi stili di consumo?

Le variabili legate alle scelte di consumo alimentare sono molteplici e il quadro è molto complesso, in quanto il consumo denota strutture e stratificazioni sociali, costituisce un sistema simbolico che connota i rapporti tra individui e gruppi e tra questi e l'ambiente e la natura e, per alcuni autori, costituisce anche, e di per sé, un linguaggio e, quindi, un sistema comunicativo che ha una propria razionalità interna che si aggiunge a quella propria degli individui³². In quanto tale, il consumo si presta quindi ad essere analizzato sulla base di più teorie, che possono convivere³³.

³² Per un'ampia rassegna del dibattito sui consumi insito nelle scienze sociali cfr. Di Nallo, E., 1997, // *significato sociale del consumo*, Roma, Laterza.

³³ Ivi, p. 47.

Nel circoscrivere l'oggetto d'indagine, abbiamo quindi cercato, parimenti, di non costringerlo all'interno di una teoria specifica ma, piuttosto, abbiamo voluto disegnare una mappa di coordinate a "trama larga" che consentisse di descrivere al meglio la complessità e le contraddizioni che, spesso, connotano le scelte di consumo in riferimento ai rischi alimentari.

Essendo orientati ad occuparci di percezione dei rischi abbiamo, innanzitutto, avuto la necessità di tematizzare il rischio in riferimento alla sola salute fisica dei consumatori e ai possibili danni che una alimentazione non corretta può provocare.

Come asserito, i pericoli di danni dovuti ad abitudini alimentari non corrette sono obiettivamente definibili e questo facilita la possibilità di stabilire il livello di informazione sui rischi posseduto dal campione d'indagine. Un livello scarso di informazione in tema di rischi è già di per sé un dato essenziale per individuare la percezione dei rischi, se letto e interpretato alla luce dello stile alimentare adottato.

Tradizionalmente, la percezione dei rischi non spiega il comportamento di consumo ovvero la scelta di consumo può essere assolutamente incoerente ed indipendente rispetto allo stato di insicurezza dell'individuo. Cosa spiega allora il variare delle scelte di consumo alimentare?

Nelle nostre ipotesi interpretative abbiamo voluto far convivere la dimensione valoriale e culturale delle scelte di consumo con quella relativa allo status e al reddito. Siamo partiti dall'assunzione che non vi sia, da parte del consumatore, un'azione dotata di senso univoco; ma che il senso di cui si vuole dotare una certa concatenazione di osservazioni empiriche sia esclusivamente propria delle interpretazioni concettuali dei ricercatori e che ogni prospettiva di interpretazione alternativa abbia possibilità di convivere.

In estrema sintesi, le aree problematiche da cui derivare gli indicatori utili ai fini della ricerca sono le seguenti:

- L'area socio- economica e demografica.
- L'area culturale e, quindi, i bisogni e i valori alla base delle scelte di consumo.
- L'area percettiva: le proprietà che i consumatori attribuiscono ai prodotti e ai loro produttori.
- L'area informativa: le fonti da cui il consumatore deriva le conoscenze e le informazioni dei cibi che consuma.
- L'area comportamentale: modalità, luogo, frequenza e tipo di consumo.

Premesso questo, gli elementi concettuali rilevanti per rispondere alle ipotesi di indagine sono così evidenziabili:

Percezione dei rischi alimentari e stili di consumo degli italiani

- Definizione dei pericoli legati all'alimentazione (produzione, trasformazione, distribuzione).
- Definizione di corretta informazione sui rischi legati al consumo alimentare.
- Definizione di corretto stile alimentare.
- Tipologia descrittiva dei consumatori (stato di salute + comportamento alimentare + informazione = percezione del rischio).
- Tipologia dei consumatori rispetto alle variabili culturali e ai valori (istruzione, orientamento al sociale, consapevolezza di sé e del mondo).

LE FASI DI LAVORO

- fase 1: Disegno della ricerca;
- fase 2: Analisi dei dati e della letteratura esistente ;
- fase 3: Individuazione e costruzione delle tecniche d'indagine;
- fase 4: Rilevazione diretta sul campo;
- fase 5: Elaborazione dei dati;
- fase 6: Redazione del rapporto di ricerca e del rapporto di sintesi.

METODOLOGIA E TECNICHE DI RICERCA

La ricerca punterà a rilevare norme, valori e atteggiamenti che si riflettono nei comportamenti che i consumatori italiani esprimono nei confronti delle fonti di rischio alimentare alle quali sono soggetti, che ne siano consapevoli o meno. Questi comportamenti e questi atteggiamenti andranno poi rapportati alle dimensioni delle macro-variabili di tipo strutturale sopra menzionate.

A tal fine, le tecniche di raccolta dei dati più consone sembrano essere quelle che qui di seguito vengono sinteticamente presentate:

- 2 Focus groups che avranno una finalità esplorativa del fenomeno, oggetto di osservazione, e che saranno, quindi, finalizzati a costruire il sistema di variabili connesse alla percezione dei rischi alimentari e degli stili di consumo e alla loro operazionalizzazione necessaria alla redazione del questionario e della traccia di intervista utilizzate nel corso delle fasi successive.
- Sondaggio telefonico con questionario semi-standardizzato, che verrà somministrato, con l'ausilio del sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing), ad un campione

statisticamente rappresentativo dei consumatori residenti in contesti rurali o urbani dell'Italia del Nord-Est, Nord-Ovest, Centro, Sud e Isole. Al termine dell'indagine, attraverso tecniche di analisi multivariata (corrispondenze multiple, cluster analysis) ed in base alle variabili risultate rilevanti ed esplicative, verranno identificati i profili-tipo dei consumatori, delle loro modalità di percezione e informazione dei rischi alimentari e dei loro stili di consumo.

- Interviste no-standard , al fine di validare l'esito della costruzione della tipologia di stili di consumo in relazione alla percezione dei rischi alimentari ed argomentarne i risultati attraverso una lettura più approfondita delle relazioni e delle dinamiche enunciate nelle nostre ipotesi. Le interviste, condotte vis-à-vis, saranno rivolte a consumatori con caratteristiche che rientrino nei profili-tipo individuati. Le interviste saranno registrate e sbobinate. Si stima di poter intervistare 20 individui.

SVILUPPO LOCALE SOSTENIBILE



STUDI E RICERCHE

STRATEGIE PER LA RICONVERSIONE PRODUTTIVA SOSTENIBILE DELLE PMI AGRICOLE NELL'AGRO ROMANO NETWORKING FOR REGIONAL INNOVATION PROCESSES TOWARDS AGENDA XXI (NE.R.I.PROXXI)

Scheda della ricerca:

Committente: Unione Europea (ADAPT, II phase)

Responsabile ricerca: Elena Battaglini

Partners Italiani: ECOMED

Partners stranieri: Eichstätt Catholische Universität, Germania – CRED, U.K.

Durata: dicembre 1997- settembre 2000

Obiettivi: Attività di ricerca e consulenza, a supporto delle piccole e medie imprese agricole e degli operatori locali, mirate alla creazione e allo sviluppo di una rete di servizi per la diffusione degli strumenti conoscitivi utili alla riconversione verso sistemi di produzione biologici o eco-compatibili.

Tecniche d'indagine: Rassegna della letteratura. Cartografie GIS. Raccolta e lettura dei dati di sfondo. Analisi di tipo quantitativo e qualitativo. Casi di studio. Scenari.

Enti di contatto: FLAI Lazio. Comune di Roma: Assessorato per le Politiche Agricole e Ambientali, Azienda Romana Mercati della Camera di Commercio di Roma, RomaNatura, Regione Lazio: Assessorato per le Politiche Agricole, Coldiretti, Unione Provinciale Agricoltori, CIA, Confcooperative, AGCI.

Pubblicazioni e prodotti di ricerca

- Rapporto intermedio di ricerca " *Strategie per la riconversione produttiva sostenibile delle PMI agricole nell'Agro romano*", Working paper n°11, Collana Studi e Ricerche IRES
- Rapporto finale di ricerca
- Sito WEB

Indice dell'Abstract:

- Oggetto e obiettivi d'indagine
- Alcuni risultati della survey
- Gli studi di caso

ABSTRACT

OGGETTO E OBIETTIVI D'INDAGINE

Come coniugare la qualità dell'ambiente con le esigenze di rilancio e sviluppo del territorio agricolo romano? Come affrontare i nuovi scenari ambientali, normativi, economici coerentemente con le specificità locali? Questi sono i temi affrontati nel Progetto Europeo ADAPT NeR.I.Pro XXI che costituisce uno dei primi studi effettuati sull'agricoltura dell'Agro romano in cui si è messo in relazione la sua caratterizzazione ambientale e storico-paesistica con quella socio-economica del tessuto d'impresa presente nell'area.

L'intero percorso progettuale è nato come supporto alle decisioni e alle strategie di sviluppo locale attraverso le attività di ricerca e consulenza previste. Il progetto, infatti, si è caratterizzato come "ricerca-azione", la cui metodologia ha implicato la costante verifica delle analisi e dei risultati attraverso il confronto con gli attori locali (Enti Locali, Parti Sociali, Imprese, Associazioni) consultati singolarmente o all'interno di Tavoli di Concertazione già attivi sul territorio. Il progetto ha previsto sia attività di ricerca che di consulenza alle imprese.

L'analisi realizzata si è articolata in due differenti fasi:

- nella prima – analisi territoriale - sono stati valutati gli aspetti che hanno una relazione diretta con l'assetto territoriale e agricolo e che possono essere ricondotti agli obiettivi di sostenibilità ambientale perseguiti dal Comune di Roma, attraverso il Piano di Azione Ambientale previsto dalla Agenda XXI Locale. Scopi primari di questa fase, infatti, sono stati quelli di definire gli obiettivi di "interesse pubblico", individuati dal Piano, e di riferirli a specifiche aree territoriali, nonché di individuare l'esistenza di vincoli ed opportunità per lo sviluppo delle attività "ecocompatibili", riconducibili alle caratteristiche del territorio fisico e, soprattutto, alle norme poste dai processi di pianificazione territoriale in atto. Oltre che sulla letteratura specialistica esistente e sull'analisi dei documenti legislativi forniti dalle amministrazioni competenti, i dati utilizzati per descrivere l'attuale situazione dell'Agro romano si sono basati anche sulla redazione di carte tematiche GIS, in scala compresa tra 1:115.000 e 1:50.000, che rappresentano il territorio metropolitano dalla dimensione comprensoriale di Roma e dei Comuni limitrofi, fino alla dimensione comunale.
- Nel corso della seconda fase - analisi socioeconomica - sono stati, invece, affrontati gli aspetti relativi alle dinamiche dell'agricoltura in relazione ai processi economici nell'area urbana di Roma e alla capacità delle aziende agricole di rapportarsi ad essi, coerentemente con gli obiettivi di sostenibilità economica propri del mondo dell'impresa.

I risultati di questa analisi permettono, quindi, di conoscere meglio la struttura del sistema produttivo agricolo e la sua caratterizzazione e di trovare una convergenza tra gli interessi di natura pubblica e quelli di natura privata. In questa fase, sono state, infatti, indagate le strategie aziendali seguite dalle imprese agricole in funzione delle loro caratteristiche strutturali ed economico-sociali.

L'analisi è stata condotta utilizzando informazioni desunte da dati statistici ufficiali, nonché da dati originali, rilevati, nell'ambito del progetto, mediante un'indagine con questionario somministrato in più di 800 aziende attive nell'Agro romano, a cui hanno risposto 446 imprenditori.

L'interpretazione dei risultati, emersi dal questionario, è stata integrata mediante indagini qualitative: tra queste l'organizzazione di un *focus group*, al quale hanno partecipato imprenditori locali, ha consentito la possibilità di far emergere vincoli e potenzialità di sviluppo in relazione alle diverse tipologie aziendali costruite attraverso tecniche statistiche multivariate.

L'incrocio tra analisi territoriale e analisi ambientale ha, quindi, consentito di evidenziare un quadro dinamico, complesso e variabile, influenzato da fattori esterni, ma anche interni (strutturali, di strategia e di stile aziendale). In altri termini, ciò che è emerso sono stati i vincoli e le opportunità derivanti dall'interazione tra il sistema ambientale, territoriale, socioeconomico con i quali le aziende si confrontano oggi e si confronteranno maggiormente in futuro.

ALCUNI RISULTATI DELLA SURVEY

Con quali scenari si deve confrontare l'impresa agricola romana? La prima fase della ricerca ha permesso di tracciare il quadro complessivo dal punto di vista normativo, territoriale e socio-economico dell'Agro con cui l'impresa interagisce. I risultati di questa fase possono essere interpretati come l'individuazione di alcune precondizioni all'avvio di un sistema agricolo locale. Dai risultati dell'indagine con questionario sono, infatti, emersi alcuni elementi che hanno rivelato le potenzialità del sistema imprenditoriale agricolo romano verso uno sviluppo locale economicamente e ambientalmente compatibile:

- giovane età dei conduttori: quasi il 25% degli intervistati ha un'età compresa tra 31 e 45%;
- elevato titolo di studio: il 25% degli intervistati possiede un titolo di studi superiori;
- alto indice di specializzazione professionale rispetto all'agricoltura nazionale e regionale;
- buona dotazione aziendale in termini di macchinari e superficie irrigabile;
- presenza di aziende dinamiche e innovative, definite "piccole in espansione". Esse, pur rappresentando l'8% del campione, dimostrano vitalità sia nella creazione di impresa che nella ricerca di nuovi mercati, come quello della produzione eco-compatibile e/o dell'agricoltura biologica.

- altissima propensione all'innovazione verso prodotti e processi eco-compatibili e/o biologici dell'80% degli intervistati, se supportata da adeguati servizi pubblici o privati in termini d'informazione e aggiornamento.

Infine, ricordiamo i successi ottenuti con il regolamento 2078/92 sull'agricoltura integrata, che ha interessato quasi il 10% della superficie agricola romana.

Dal punto di vista territoriale, quindi, si tratterebbe di valorizzare tali fattori di sviluppo coniugandoli con la domanda di servizi ricreativi ed ambientali e con la ricchezza storico-ambientale dell'Agro emersa nella lettura del territorio effettuata dalla ricerca..

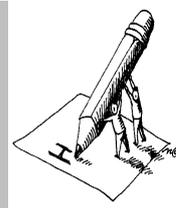
D'altra parte l'impresa agricola romana, sia a livello europeo che a quello locale, si trova ad affrontare scenari normativi che possono costituire dei vincoli, in particolare per le imprese meno strutturate. E ci riferiamo in particolare agli obiettivi programmatici di Agenda 2000 (la nuova PAC) e, quindi, alla riduzione del sostegno dei prezzi, alla richiesta di maggiori garanzie di sicurezza sia di carattere ambientale che per i consumatori. A livello regionale, inoltre, si fa sentire la preferenza accordata alle aree rurali ma anche l'esiguità delle risorse finanziarie.

Gli impatti della normativa comunale in materia di pianificazione possono essere letti, contestualmente, in termini di vincoli ma anche di opportunità per le imprese agricole romane: il suo intento è infatti quello di salvaguardare il territorio e l'ambiente premiando le unità produttive di maggiori dimensione e scoraggiando operazioni insediative non giustificabili sotto il profilo tecnico ed economico. Nella normativa è presente inoltre, in forma ben definita, il tema della manutenzione naturalistica del territorio, particolarmente in relazione al tema delle compensazioni ambientali. La loro attuazione da prevedersi nell'ambito del PAMA (Piano Ambientale di Miglioramento Agricolo) o della VAP (Valutazione Ambientale Preventiva), può costituire un costo per l'azienda ma anche un'opportunità, in caso di valorizzazione delle opere di recupero o ripristino ambientale.

GLI STUDI DI CASO

I risultati dell'analisi territoriale e socio-economica sono stati inseriti in una matrice: "aree problematiche \ tipologie di imprese", che ha sintetizzato la complessità del sistema tridimensionale – ambientale, socio-economico e normativo - nel quale agisce l'impresa agricola, su cui si è basato il nostro lavoro. Per ogni tipologia di azienda derivante dalla survey, l'incrocio tra le caselle della matrice ha permesso di indicare le opzioni in termini strategici che le aziende potrebbero implementare per far fronte agli scenari ambientali, normativi ed economici evidenziati nella ricerca. Le indicazioni della matrice sono state quindi oggetto degli studi di caso previsti nella seconda fase del progetto. Tali attività, che hanno avuto anche la valenza di esperienze pilota in aziende individuate con la collaborazione delle Organizzazioni di Categoria, si sono poste come uno strumento di supporto e di consulenza per tutto il mondo delle imprese agricole dell'Agro romano. Esse possono essere, infatti, considerate come simulazioni dei percorsi di adattamento

delle imprese rispetto agli scenari in atto, attraverso la valutazione ex ante delle politiche sul piano ambientale, economico e sociale. L'obiettivo è stato quello di proporre alle imprese dell'Agro esperienze riproducibili che consentissero di far interagire contestualmente obiettivi di carattere sociale, come la salute e la sicurezza del lavoro e lo sviluppo dell'occupazione, con la sostenibilità economica e ambientale dell'impresa.



SAGGI, ARTICOLI, DOCUMENTI

**QUALITA' PER LO SVILUPPO LOCALE E LA REGOLAZIONE SOCIALE DEI DIRITTI:
Appunti per la costruzione di una
"Carta di Qualità dei Sistemi Agro-Alimentari Locali"**

QUALITA' PER LO SVILUPPO LOCALE E LA REGOLAZIONE SOCIALE DEI DIRITTI: Appunti per la costruzione di una "Carta di Qualità dei Sistemi Agro-Alimentari Locali"

di Elena Battaglini

mimeo, 2001.

La crisi ambientale da fenomeno oggettivo, focus di dibattito tra studiosi ed esperti, si può ormai considerare anche come fenomeno culturale e di percezione sociale, sempre più oggetto di dibattito pubblico. Per ciò che riguarda l'agricoltura ed il territorio questo passaggio è confermato a livello sociale da due diversi processi in corso: una profonda trasformazione delle funzioni dell'agricoltura e una nuova domanda che la società esercita su tale settore. Tale domanda si esercita sia nei riguardi dei beni di consumo, con un'attenzione sempre maggiore per il loro grado di qualità, sia nei confronti dei servizi, tra cui spiccano quelli legati alla fruizione dell'ambiente rurale, siano essi ricreativi, come nel caso dell'agriturismo, siano essi imputabili a una più generica, ma non per questo meno profonda, domanda di una migliore qualità della vita, come nel caso della residenzialità rurale.

Ammesso che la qualità sia "definibile"³⁴, è necessario circoscrivere il concetto di qualità per accogliere e tentare di soddisfare i nuovi bisogni sociali e pensare quindi alla qualità come fattore di competitività di un sistema agro-alimentare locale. La qualità dei processi di sviluppo che si avviano in un sistema locale sono per noi strettamente correlate alla qualità dei processi di produzione e dei prodotti che hanno un effetto diretto sulla salute ed il benessere dell'uomo considerato nel suo triplice ruolo lavoratore, cittadino e consumatore. Riteniamo quindi che la qualità debba far riferimento al concetto di "sostenibilità".

In riferimento alla sostenibilità, l'agro-alimentare rappresenta il settore produttivo che svolge un ruolo essenziale in quanto può orientare forme di sfruttamento e tipologie colturali nella direzione della tutela ambientale del territorio. Agricoltura come presidio ambientale, quindi, a contenimento dei processi di urbanizzazione e delle sue esternalità negative. Agricoltura per il mantenimento della bio-diversità. Agricoltura come presidio contro inondazioni ed allagamenti. Agricoltura multifunzionale anche in riferimento alle attività ed ai servizi ad essa collegati che consentono la fruizione dei beni paesistici e ambientali.

Ma quale agricoltura è sostenibile? In letteratura non esiste una definizione di agricoltura sostenibile universalmente accettata. In realtà più che di sostenibilità come punto di partenza, come criterio o metodo operativo stabilibile ex ante, occorre parlare di filosofia operativa, di "percorsi" che mirano a obiettivi specifici, la cui efficacia in termini di sostenibilità dipendono dal sistema di valutazione che si intende adottare.

L'IRES nel corso della sua esperienza di ricerca, ha sperimentato un sistema di valutazione della sostenibilità che consenta di integrare gli obiettivi di sostenibilità economica dell'impresa

³⁴ mi sia consentito un richiamo al notissimo *Lo Zen e l'arte della manutenzione della motocicletta*.

agricola con la sua specifica caratterizzazione socio-economica e territoriale, con gli obiettivi di sostenibilità ambientale (e quindi l'ottimizzazione degli impatti nell'uso delle risorse) e gli obiettivi di specifico carattere sociale che si riferiscono all'occupazione, alla salute al rischio e alla sicurezza del lavoro, e al clima partecipativo tra imprese e istituzioni. Abbiamo quindi definito la sostenibilità di un'impresa agricola come l'adozione di una combinazione di tecniche di produzione e di organizzazione del lavoro che consenta di raggiungere e migliorare, nel lungo periodo, i livelli di:

1. Tutela delle risorse e conservazione della bio-diversità
2. Vitalità economica dell'impresa
3. Responsabilità sociale dell'imprenditore in riferimento all'occupazione, alla salute e alla sicurezza all'interno e all'esterno dell'ambiente di lavoro, alla sinergia con gli altri attori locali³⁵

La sostenibilità di un percorso d'impresa è data dal raggiungimento o meno delle tre famiglie di obiettivi che si presentano come condizioni necessarie ma non sufficienti se non in integrazione reciproca. La tutela delle risorse (aria, acqua, energia, suolo e paesaggio) costituisce la condizione imprescindibile per l'equilibrio, nel tempo, di un ecosistema agrario. La tutela delle risorse ha, poi, un effetto diretto sui beni e servizi prodotti dall'azienda: in agricoltura, infatti, la qualità del processo e del prodotto coincidono.

Il secondo aspetto di valutazione della sostenibilità di un'impresa si riferisce specificatamente ai risultati economici di un'impresa in cui la qualità della produzione viene letta insieme alla competitività aziendale e al reddito, agli sbocchi commerciali, alla diversificazione delle produzioni e dei servizi, alla dotazione strutturale.

Il terzo aspetto da valutare è il grado di responsabilità sociale dell'imprenditore che si manifesta nella capacità di offrire nuove opportunità occupazionali per la comunità in cui vive e per il suo indotto, nella capacità di offrire condizioni ambientali e di lavoro qualitativamente adeguate, sia in riferimento ai prodotti che ai processi di produzione, nella sua capacità di interagire con altre imprese e con le istituzioni locali per ottimizzare su scala locale le sue attività.

Attraverso effetti diretti ed indiretti, l'impresa sostenibile contribuisce alla sostenibilità complessiva del territorio in cui è inserita. Dal punto di vista ambientale, un'impresa è sostenibile quando consente un uso efficiente delle risorse (acqua ed fonti energetiche), minimizza gli impatti sul suolo e sulle acque, contribuisce a tutelare la bio-diversità, il paesaggio e il suolo. Dal punto di vista economico e sociale, la sostenibilità di un'impresa è tale se coinvolge lo sviluppo rurale dell'intero territorio in cui essa è inserita attraverso l'acquisto di mezzi tecnici di produzione e di servizi, le opportunità d'impiego offerte a livello locale in un contesto lavorativo salubre e sicuro, le sue capacità di trasferire conoscenze e innovazioni come stimolo per la riconversione di altre

³⁵ Cfr. Ansaloni F. e Ballotta B. (2000), *Innovazione nelle forme e nell'organizzazione del lavoro in agricoltura e nell'industria agrolimentare in Emilia Romagna. Studi di caso*, Franco Angeli, Collana Istituto per il Lavoro

imprese, la sua capacità progettuale valorizzabile all'interno degli strumenti messi a disposizione dalle istituzioni per il sostegno al territorio (patti territoriali etc.).

L'esperienza italiana insegna che ciò che ha prodotto sviluppo e innovazione in alcune aree territoriali di successo non è stata l'affermazione di una singola impresa, ma è stata la capacità di un intero territorio ad essere competitivo, attraverso il coordinamento tra gli enti locali, le parti sociali, le imprese e le altre istituzioni socio-economiche, permettendo un processo collettivo di mobilitazione e accumulazione di conoscenze, la diffusione delle informazioni e delle opportunità che hanno sostenuto lo sviluppo nell'ambito di una programmazione efficace³⁶. Se assumiamo che la sostenibilità sia un fattore di competitività, possiamo affermare anche qui che per avviare percorsi di eccellenza, occorre sostenere la capacità di un intero sistema territoriale a produrre innovazione, o più precisamente eco-innovazione. Riteniamo che la qualità e la sostenibilità possono essere sostenute essenzialmente attraverso un'adeguata programmazione territoriale e soprattutto attraverso la concertazione tra gli attori. Concertazione, contrattazione della qualità per la competitività del territorio, che si muova da un'adeguata analisi del contesto di riferimento.

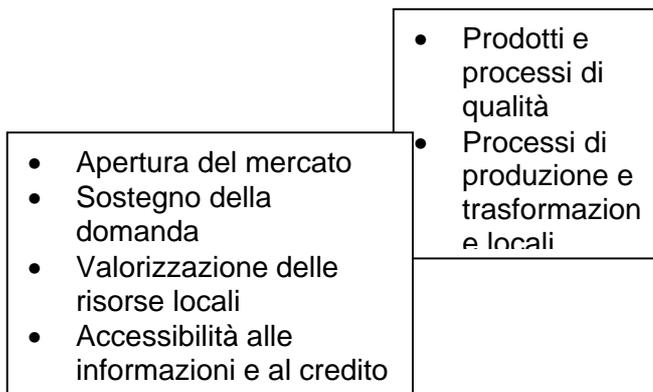
Quali sono i fattori della sostenibilità e della competitività di un sistema agro-alimentare locale?

Le imprese si confrontano con diversi scenari: quello **ambientale** che determina il grado e la disponibilità di risorse e materie prime, con i mercati dei fattori di produzione (lavoro e capitale) e di sbocco dei prodotti, quello **tecnologico** che influenza le forme di organizzazione del lavoro e della produzione e quello **politico** che incide sui vincoli e sulle opportunità che si offrono alle imprese anche in termini di risorse e incentivi .

Questi scenari costituiscono i fattori esogeni che intervengono nei percorsi di sviluppo di un sistema agricolo locale. Le modalità con cui esso vi si confronta e il grado di robustezza/vulnerabilità del sistema dipendono dal controllo di alcune variabili cruciali, illustrate dal grafico seguente:

³⁶ IRES (a cura di Altieri G. e Belussi, F.), Learning Region. Una Strategia per lo sviluppo dei sistemi locali meridionali , IRES Materiali, n° 1, gennaio, Roma, EDIESSE, 1997.

Innovazioni tecnologiche-organizzative continue e di tipo incrementale



Sinergie tra attori locali (enti locali, partiti, parti sociali, camere di commercio, istituti di credito...)

La letteratura sul tema e l'evidenza empirica hanno dimostrato, infatti, che nel sostegno del sistema locale si debba agire su più fronti, attraverso la concertazione e l'innovazione, e puntare su fattori chiave come: l'apertura del mercato, il sostegno della domanda, le risorse del territorio, la democrazia economica³⁷:

1) L'apertura del mercato

Questo fattore costituisce la condizione imprescindibile per la competitività di un'impresa e implica la rimozione di barriere al commercio dei prodotti, sia di tipo istituzionale (meccanismi autorizzativi, ostacoli burocratici ma anche finanziari) che di tipo infrastrutturale (accessibilità e connessione con reti di trasporto, reti di informazione o telecomunicazione).

A questo proposito appare emblematico il caso dell'agriturismo: servizio vendibile da parte delle aziende ma spesso reso poco praticabile da una serie di strozzature di tipo burocratico-regolativo. Riteniamo che ampliare il mercato di questa tipologia di servizi richieda favorire un "sistema" di turismo sostenibile a livello di territorio e una rete di relazioni tra i diversi attori locali che consenta di gestire le complesse relazioni tra gli aspetti caratterizzanti il settore del turismo, quali:

³⁷ La letteratura in tema di distretti industriali e realtà di piccole e medie imprese, in Italia, è ormai vasta. Di seguito si riportano solo alcune indicazioni bibliografiche degli autori più rappresentativi di questo filone di ricerca: Bagnasco A., *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna, Il Mulino, 1977; Becattini G., *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Bologna, Il Mulino, 1987; Bianchi P., Miller L. M., Bertini S., *The Italian SME experience and possible lessons for developing countries*, Wien, UNIDO, 1996; Brusco S., *Piccola Impresa e Distretti industriali*, Torino, Rosenberg & Sellier, 1989

- Infrastrutture: favorire il collegamento con reti di trasporti, segnaletica, sentieri e percorsi, centri d'informazione o accoglienza, attrezzature, musei ed aree espositive, collegamento in rete delle imprese etc.
- Connotazione culturale del territorio: favorire la promozione di elementi legati alla tradizione locale e alle sue potenzialità naturali, paesistiche, storiche, gastronomiche che contribuiscano a definire l'identità dell'intero territorio in cui si colloca la singola azienda agrituristica (eventi, sagre, manifestazioni o programmi tematici).
- Strutture ricettive e servizi di animazione e ristorazione, che possano basarsi sulla capacità di comunicare le proprie peculiarità e tipicità locali.
- Promozione delle località e delle singole strutture ricettive attraverso la collaborazione tra operatori privati e pubblici che siano in grado di offrire servizi alle imprese e ai consumatori finali, che favoriscano la nascita di nuove attività, che stabiliscano regole di comportamento tra i diversi attori³⁸.

2) Il sostegno della domanda

Per favorire lo sviluppo locale specie caratterizzato da un tessuto di piccola e media impresa, è necessario creare condizioni che generino aspettative positive sul lato della domanda dei prodotti e dei servizi offerti dalle aziende agricole. Attese positive possono, infatti, ridurre la percezione del rischio d'impresa da parte del piccolo imprenditore, così come possono attenuare l'ostacolo finanziario all'avviamento di nuove imprese: ottenendo più facilmente prestiti dal sistema creditizio o dai privati, oppure attraverso la possibilità di ottenere dilazioni di pagamento da parte di fornitori di materie prime o macchinari.

La possibilità di utilizzare prodotti biologici nelle mense scolastiche, la collocazione di prodotti da agricoltura integrata in marchi d'impresa o marchi della distribuzione, la possibilità della promozione di un marchio che identifichi le produzioni locali, la distribuzione organizzata attraverso l'associazionismo, evidenziate come strategie auspicate per il sostegno alla domanda dei prodotti agricoli di qualità, fanno perno, anche in questo caso, sulle sinergie e la collaborazione degli enti locali e gli altri attori socio-economici coinvolti nel processo.

3) Le risorse del territorio

Le politiche di valorizzazione di risorse locali, in termini di conoscenze tecniche e capacità imprenditoriali e commerciali, appaiono indispensabili per evitare che l'apertura del mercato possa dare esiti positivi solo in presenza di condizioni socio-economiche e tradizioni storicamente molto favorevoli. In questo senso, in un contesto di macro-istituzioni "deboli" come nel caso italiano, la

³⁸ AIAB (1998), *La qualità del turismo rurale nell'ottica dello sviluppo sostenibile. Risorse e prospettive di sviluppo, strategie per la promozione, ipotesi di certificazione*, mimeo

presenza e la collaborazione tra istituzioni intermedie (organizzazioni professionali, di categoria, camere di commercio etc.), associazioni che a livello locale favoriscano meccanismi di accumulazione e trasmissione delle conoscenze, e imprese, che costituiscano esempi di buone pratiche, possono avere un peso determinante nello sviluppo locale "sostenibile" delle piccole e medie aziende agricole.

4) La democrazia economica

Il contesto sociale e istituzionale ha un ruolo decisivo nel favorire le condizioni d'accessibilità delle imprese a capitali e prestiti, informazioni di mercato, tecnologie, risorse umane. In presenza di strozzature, è difficile che il processo di sviluppo avvenga per moltiplicazione del numero di soggetti imprenditorialmente attivi e innovativi. Anche in questo caso la collaborazione tra le diverse istituzioni socio-economiche (l'Amministrazione locale, le Associazioni di categoria, la Camera di Commercio, le banche locali, le scuole tecniche) può avere un ruolo significativo nell'abbassare le barriere all'entrata di imprese innovative, nel generare un clima di fiducia (istituzionale e tra le imprese) e nel rendere più ampia e democratica possibile la partecipazione al processo di crescita imprenditoriale locale che, altrimenti, farebbe perno su poche imprese integrate.

Il governo della sostenibilità che si possa coniugare con l'innovazione e lo sviluppo, a nostro parere, passa attraverso la regolazione sociale dei diritti: il diritto del lavoratore ad esercitare la propria attività all'interno di un posto di lavoro salubre e sicuro è tutt'uno con il diritto che quello stesso lavoratore ha di vivere in un territorio in cui si minimizzino gli impatti ambientali dei processi di produzione, così come ha diritto a consumare beni alimentari che non abbiano effetti nocivi sulla sua salute.

Tali diritti possono essere tutelati e rappresentati dal sindacato, se questo si fa promotore di politiche di sostegno ai fattori endogeni di uno sviluppo locale sostenibile che faccia perno, come abbiamo argomentato, sulla qualità dei prodotti e dei processi come fattore di competizione, di stabilità e di autonomia del sistema.

Si tratta per il sindacato di una nuova sfida, che lo costringe a ridefinire il concetto di rappresentanza e riferirlo non solo all'interno dei luoghi di lavoro ma anche agli ambiti in cui il lavoro è interrelato: il territorio, la comunità. Si tratta di rappresentare i diritti del lavoratore nel suo completo "ciclo di vita" di individuo, di appartenente ad una comunità, di consumatore e fruitore di beni pubblici "limitati" quali le risorse ambientali ed il paesaggio.

Per lo sviluppo dei fattori endogeni alla sostenibilità e alla qualità di un sistema agro-alimentare locale occorre far leva sugli strumenti della contrattazione e della concertazione territoriale. A tal fine si propone la redazione di un documento programmatico, una CARTA DI QUALITÀ DEI SISTEMI AGRO-ALIMENTARI, che contenga delle linee guida in tema di qualità,

innovazione e diritti e che declini i principi di sicurezza alimentare come contesto in cui favorire percorsi efficaci di sviluppo locale.



STUDI E RICERCHE

POTENZIALITÀ' DI SVILUPPO LOCALE DEI COMUNI RURALI DELLA PROVINCIA DI ROMA

Scheda della ricerca (*):

Committente: CdLT CGIL di Pomezia

Responsabile ricerca: Elena Battaglini

Durata: dicembre 2000- settembre 2000

Obiettivi: Attraverso le tecniche di analisi SWOT, la ricerca ha analizzato i vincoli e le potenzialità di sviluppo locale a livello di produzione agricola di un gruppo di comuni della Provincia di Roma. L'analisi contestualizza la caratterizzazione locale all'interno del quadro socio-economico e del sistema agro-industriale a livello regionale.

(*) Il Rapporto è scaricabile dal sito: www.ires.it



STUDI E RICERCHE

SVILUPPO DELLE COMPETENZE NEL PROCESSO DI AGENDA XXI LOCALE

Scheda della ricerca(*):

Committente: UE, Programma “Leonardo da Vinci”

Durata: Dicembre 2001 – Gennaio 2004

Responsabile Ricerca: Carlo Bonora – IPL, Istituto Promotore del Progetto.

Obiettivi generali: Raccogliere e comparare le esperienze europee di Agenda XXI locale. Identificare le conoscenze necessarie al loro avvio e alla loro gestione. Predisporre un adeguato percorso formativo in relazione ai bisogni identificati.

Partners: Istituto Ricerche Economiche e Sociali (IRES); Università Cattolica di Eichstätt, Facoltà di Scienze Storiche e Sociali; Wuppertal Institute per il Clima, l’Ambiente e l’Energia (WI); Centro de Política de Suelo y Valoraciones (CPSV) dell’Università Politecnica della Catalogna (UPC); Fondazione Lanza; ANPA; Dipartimento di Conservazione dei beni architettonici ed ambientali (DCBAA) dell’Università Federico II di Napoli, Facoltà di Architettura; Laboratorio delle Idee; Centre for Environment and Sustainability (GMV).

(*) I Rapporti di Ricerca sono scaricabili dal sito: www.ambiente-lavoro.it

Indice dell’Abstract

- Oggetto e obiettivi dell’intervento
- Destinatari
- Risultati conseguiti

ABSTRACT

OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Intervenire con la formazione e l'educazione nell'ambito dei processi di AG21L comporta il dover affrontare il tema della promozione e della gestione di partenariati locali che sono al fondamento stesso del processo di miglioramento ambientale. Questo è tanto più vero quanto più si assume, che i processi di AG21L debbano includere ed integrare una specifica strategia per l'occupazione.

Conseguentemente alle considerazioni svolte, il progetto è intervenuto nell'ambito delle strategie di rete per lo sviluppo del territorio e della promozione e gestione dei partenariati di sviluppo, perseguendo i seguenti obiettivi specifici:

1. Raccogliere e comparare le varie esperienze avviate in vari paesi europei, con particolare attenzione a quelli coinvolti nel progetto, al fine di identificare al meglio i risultati raggiunti e le problematiche emerse;
2. Identificare l'insieme delle conoscenze necessarie all'avvio ed alla gestione dei processi di AG21L.
3. Predisporre un adeguato percorso formativo, in relazione ai fabbisogni identificati ed ai risultati comparativi emersi nell'ambito della ricerca, condotta nelle prime fasi del progetto, volto a:
 - Sviluppare una visione o prospettiva condivisa sul "futuro del lavoro" locale, in considerazione di uno sviluppo sostenibile, attraverso la gestione dei messaggi, strumenti, luoghi e tempi della partecipazione. In questo contesto sono stati tenuti in considerazione i seguenti aspetti: nuovi servizi e prodotti eco-efficienti; esempi di produzioni e servizi eco-efficienti che creino nuova occupazione.
 - Identificare le migliori soluzioni per l'integrazione dei temi dell'ambiente e del lavoro in differenti settori.
 - Fornire un quadro di riferimento per l'integrazione tra lavoro e tematiche ambientali attraverso: reporting ambientale e sociale;
 - Costruire indicatori qualitativi e quantitativi della dimensione sociale della sostenibilità che riflettano le questioni ambientali, la qualità della vita, standard sociali e l'equità sociale tra generi e generazioni; obiettivi di miglioramento e azioni operative.
 - Migliorare le modalità di cooperazione tra vari gruppi d'interesse (sindacati, imprese, formazione, comunità, enti locali), che sono coinvolti nelle tematiche del lavoro e dell'ambiente, attraverso l'introduzione alle seguenti azioni: attivazione, organizzazione e gestione di Forum; coinvolgimento degli stakeholders; definizione dei gruppi di lavoro; tecniche di conduzione e gestione dei gruppi (es. EASW, Fleximodo, Giochi di ruolo); comunicazione interna-esterna

- Migliorare la comunicazione ambientale, attraverso: tecniche di gestione dei processi di partecipazione e dei conflitti: negoziazione; simulazione; costruzione di scenari; condivisione; etc
- Migliorare le capacità di partecipazione in rete, attraverso: mailing; web conference; chat lines; etc.

4. Disseminare i risultati a livello europeo coinvolgendo tutti gli attori locali.

DESTINATARI

Lo sviluppo dei processi di AG21L si inserisce nell'ambito dell'attuale dibattito relativo agli scenari di politica economica dei sistemi locali, dove trova oggi particolare rilievo il termine governance. L'attribuzione decentrata di funzioni amministrative agli enti locali e la scommessa operata sugli strumenti di concertazione per lo sviluppo dei sistemi locali ha certamente contribuito a rafforzare il ruolo della governance come processo di gestione democratica che nasce sia dal riconoscimento esplicito del ruolo determinante, ai fini dello sviluppo, delle istituzioni informali accanto a quelle formali, sia dalla accresciuta legittimazione dei processi di politica economica contrassegnati da un approccio bottom-up.

Lo sviluppo dei processi di AG21L avviene, quindi, nell'ambito di quella "territorialità" intesa come mediatore e, nello stesso tempo, come processo agente di dinamiche complesse - originate, organizzate e sostenute dalle comunità locali. La territorializzazione dell'azione collettiva - dunque anche dei conflitti - è perciò il contesto dell'azione di governo anche nel caso dello sviluppo di AG21L, che si trova a fare i conti con un complesso di fattori trasformati e valorizzati dall'interazione reciproca che interessa quelli che sono i principali destinatari dell'intervento, ovvero:

- Dirigenti e funzionari della pubblica amministrazione
- Formatori.

RISULTATI CONSEGUITI

- Percorso Didattico, unità e strumenti formativi, di tipo cartaceo (dispense tematiche) ed informatico (CD-ROM e materiale didattico on-line) realizzati in modo che possano essere fruiti all'interno di percorsi formativi in autoapprendimento (formazione a distanza, autonoma o assistita) on line e off line e di tipo misto (formazione in presenza e a distanza). I programmi ed i relativi moduli e materiali formativi sono stati, quindi, sviluppati anche sul sito web del progetto, in modo da essere fruiti on line attraverso apposita piattaforma software per la formazione a distanza. E' stata, inoltre, predisposta una specifica "Guida per i formatori" sulla metodologia formativa utilizzata. Tutto il materiale è in inglese (con l'eccezione dei documenti prodotti dagli istituti italiani) e i partners sono stati liberi di tradurlo nella lingua dei loro Paesi.

- Report sulla sperimentazione del percorso formativo, che contiene anche specifici Strumenti di valutazione di efficienza e qualità.
- Materiale divulgativo, riportante i risultati ottenuti nell'ambito del progetto, distribuito nell'ambito del Convegno Internazionale conclusivo, e inviato via posta sia alle Amministrazioni che ai sistemi formativi. Di tale materiale è stato realizzato anche un'edizione elettronica fruibile tramite l'apposito sito web.
- Rassegna bibliografica, prodotta nella prima fase ed estesa anche alla documentazione "Grigia" prodotta da enti ed istituzioni operanti nell'ambito dei processi di AG21L, relativa all'analisi delle esperienze empiriche realizzate nei Paesi coinvolti. La rassegna bibliografica è stata resa disponibile a tutti i Gruppi Destinatari tramite sua pubblicazione sullo specifico sito Web.
- Report di indagine che contiene un'analisi dei risultati emersi nell'ambito dell'indagine e una comparazione dei risultati tra i vari Paesi. Il report, tradotto in Inglese, è stato disseminato a cura dei partner nei Paesi coinvolti, attraverso meeting e gruppi di discussione che hanno coinvolto il personale delle Amministrazioni Pubbliche impegnate nello sviluppo di processi di AG21L. Il rapporto ha avuto anche un'edizione elettronica fruibile tramite Internet.



STUDI E RICERCHE

FOTOGRAFIA ECONOMICO-SOCIALE DI ALCUNI COMUNI DELLA VALLE DEL SACCO E DEI MONTI LEPINI

Scheda della ricerca(*):

Committente: CdLT Pomezia

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: febbraio 2004 – marzo 2004

Obiettivo: Lettura della caratterizzazione economico-sociale del territorio in riferimento alle sue principali caratteristiche demografiche, del mercato del lavoro, del tessuto economico della zona, dall'agricoltura all'industria e servizi, alla situazione dell'ambiente, attraverso i dati e la letteratura disponibili.

(*) Il Rapporto è scaricabile dal sito: www.ires.it



STUDI E RICERCHE

IMPRESA E RISORSE TERRITORIALI NEL BACINO DI POMEZIA INDICATORI TEMATICI DI SUPPORTO ALLE POLITICHE LOCALI

(in corso)

Scheda della ricerca:

Committente: CdLT Pomezia

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: agosto 2004 – gennaio 2005

Obiettivi: 1) Analisi della caratterizzazione economico-sociale del territorio particolarmente incentrata sul settore industriale. 2) Analisi di scenario attraverso l'uso di dati storici e proiezioni socio-demografiche dello sviluppo locale del territorio indagato e la rassegna dei principali provvedimenti normativi e delle politiche regionali e nazionali, per indagare quali siano i principali assi strategici su cui si devono orientare le imprese. 3) Individuazione dei vincoli e delle opportunità legati alle politiche territoriali in atto da cui derivare ipotesi di intervento e, più in generale, possibili strategie di sviluppo locale, ad uso del sindacato.

MOBILITA' SOSTENIBILE



STUDI E RICERCHE

SCENARI PER UNA SOCIETA' SOSTENIBILE: IL SISTEMA DEI TRASPORTI AUTOMOBILISTICI E LA SOCIOLOGIA DELLE TECNOLOGIE *EMBEDDED* (SceneSusTech)

Scheda della ricerca:

Committente: Unione Europea (TSER. Second call)

Responsabile Ricerca: Elena Battaglini

Durata: gennaio 1998- gennaio 2000

Partner europei : Employment Research Unit, Trinity College, Dublin, Ireland ; Unit of Social Policy, University of Jyväskylä, Finland ; Institute of Urban and Rural Sociology, Athens, Greece

Metodologie di ricerca: Rassegna della letteratura. Raccolta e lettura dei dati di sfondo. Analisi di tipo qualitativo (interviste in profondità; analisi di documenti; focus group). Analisi di tipo quantitativo (indagine con questionario a somministrazione diretta). Casi di studio. Scenarios building.

Studi di caso: Bologna, Dublino, Helsinki, Atene.

Obiettivi: Sistemi di trasporto, sostenibilità ambientale e dinamiche sociali: analisi della distribuzione dei rischi ambientali, dei costi di consumo e dei benefici, in termini di mobilità e occupazione, tra i diversi gruppi sociali al fine di costruire gli scenari delle diverse forme di mobilità sostenibile.

Publicazioni e prodotti della ricerca:

Rapporti di ricerca:

- Rassegna della letteratura sul tema
- Sociologia politica del «Sistema Auto»
- I modelli di mobilità locale
- La mobilità individuale: percezioni ed esperienze locali
- Gli scenari di mobilità sostenibile a livello ambientale e sociale

I Rapporti sono scaricabili dal sito: www.tcd.ie/erc/cars/

Indice dell'Abstract:

- Oggetto d'indagine e disegno della ricerca
- Il caso di Bologna: alcuni risultati di ricerca. Mobilità locale e vita quotidiana

ABSTRACT

OGGETTO D'INDAGINE E DISEGNO DELLA RICERCA

Questo paper illustra il percorso teorico-empirico ed i risultati emersi dall'attività di ricerca che ha riguardato il sistema della mobilità bolognese incentrata in particolar modo su quella che è la dipendenza da automobile parte centrale e dominante di tutto sistema di trasporto. E' bene sottolineare che, sebbene il documento approfondirà le implicazioni del car-system bolognese, la ricerca ha riguardato un ambito ben più ampio: accanto a Bologna infatti sono state analizzate altre 4 città europee ed esattamente Dublino, Atene ed Helsinki.

Il valore della ricerca consiste nell'aver tenuto insieme lungo tutto il suo corso di svolgimento le strutture (fisiche e non), le risorse (materiali e non) e i comportamenti. Il sistema della mobilità nei suoi aspetti consolidati e di mutamento è stato così studiato come il risultato dell'interazione tra tutti questi fattori indicati. E' proprio per tale ragione che la ricerca ha puntato sulle combinazioni di più tecniche di indagine, puntando così su un opportunismo metodologico che ha permesso di individuare i molteplici aspetti del problema e le loro relazioni.

Il disegno della ricerca è costruito in maniera complessa ed articolata. Esso si muove in diversi livelli di analisi (transnazionale, locale e di sub area) ma anche in diverse fasi temporali. Il sistema della mobilità è considerato come il risultato delle scelte operate nel tempo, il prodotto dell'interazione quotidiana tra diversi soggetti sociali e tra gli stessi e le risorse territoriali, culturali politiche economiche e sociali. La ricerca ha infatti previsto le seguenti cinque fasi, che hanno implicato differenti unità e tecniche d'analisi:

- 1) Rassegna della letteratura sul tema
- 2) Sociologia politica del "Sistema Auto"
- 3) I modelli di mobilità locale
- 4) La mobilità individuale: percezioni ed esperienze locali
- 5) Gli scenari di mobilità sostenibile a livello ambientale e sociale

1) STUDI DI SFONDO

Questa fase ha fornito il quadro di riferimento del progetto attraverso:

- a) L'analisi dello stato dell'arte della ricerca sui seguenti argomenti:
 - l'impatto ambientale dell'uso dell'automobile a livello di sostenibilità globale e locale
 - traffico, inquinamento e diseguaglianze sociali
 - epidemiologia della mortalità su strada
 - accessibilità e mobilità
 - mobilità e pianificazione infrastrutturale urbana
 - sociologia politica dei decision maker del "Sistema Auto"
 - sociologia politica dell'assetto urbano
- b) L'individuazione delle tipologie di mobilità e trasporto.

- c) L'analisi dei rapporti tra i modelli di consumo privato e lo sviluppo sostenibile,

2) SOCIOLOGIA POLITICA DEL "SISTEMA AUTO"

Questa fase della ricerca ha permesso di analizzare i processi storico-politici all'origine degli specifici modelli di mobilità adottati nelle città, assunte come oggetto d'analisi. Lo scopo è stato quello di fornire un quadro sistematico dello sviluppo della mobilità, e della sua caratterizzazione, al fine di effettuare una valutazione comparativa tra i quattro casi di studio. Tale analisi, che si è avvalsa di tecniche proprie della ricerca qualitativa (interviste a testimoni privilegiati, analisi di documenti e della letteratura sull'argomento) ha tenuto conto dei seguenti temi:

- a) **Sviluppo dei trasporti, pianificazione urbana e ambiente**, con particolare riferimento alle dinamiche socio-economiche (insediamento, occupazione, consumi).
- b) **Le politiche del "Sistema Auto"**. Avendo assunto che la mobilità costituisca un'opzione socio-politica e che le tecnologie relative all'auto siano *buried technologies* (cfr. *supra*), in tale fase di studio sono state le posizioni, le scelte, le strategie dei decision maker (amministratori locali, sindacati, imprese, gruppi di pressione) in relazione ai sistemi di trasporto e ai modelli di mobilità. In particolare, è stato indagato il grado in cui tali politiche hanno fatto riferimento ai problemi relativi all'ambiente e all'esclusione sociale. A tale scopo è stato necessario inquadrare i processi decisionali nel contesto dei modelli locali di governo urbano e di cultura della cittadinanza.
- c) **Il "Sistema Auto" urbano e la "weightless economy"**. Analisi del ruolo dell'automobile nella società post-fordista, in relazione all'uso dello spazio e del tempo, nonché in riferimento ai processi sociali. Questo studio è stato svolto dal Centre for the Study of Environmental Change dell'Università di Lancaster, UK, come *sub-contractor*.

3) I MODELLI DI MOBILITA' LOCALI

Questa fase della ricerca ha analizzato il rapporto tra la struttura sociale ed il 'Sistema Auto' in ciascuno dei quattro casi di studio e, quindi, il modo in cui si sono ripartiti i costi e i benefici della mobilità tra differenti categorie sociali. In particolare, si è indagato sulla possibilità per cui il modello di mobilità adottato abbia potuto esacerbare o ridurre la disegualianza sociale. Da questa fase in poi, l'unità d'analisi non è stata più costituita dalla città nel suo complesso ma da specifiche aree urbane, selezionate per la diversa caratterizzazione socioeconomica della popolazione residente. A tal fine sono stati raccolti ed analizzati tutti i dati disponibili relativi agli spostamenti, all'assetto urbano (destinazione d'uso, infrastrutture etc.), all'inquinamento. Questa parte della ricerca ha previsto i seguenti studi:

- a) **Etnografia del trasporto locale**. Attraverso l'analisi dei dati disponibili, l'osservazione empirica e una serie di interviste a testimoni privilegiati, è stata indagata l'accessibilità ai servizi e ai luoghi di lavoro e, in particolare, i trasferimenti che richiedono l'uso della macchina, i livelli e le forme di mobilità relative alle differenti aree urbane, la diffusione della proprietà dell'automobile.

- b) **Esperienze individuali d'accessibilità e mobilità.** Attraverso la somministrazione di questionari o interviste, si è proceduto ad una 'mappatura' della mobilità ed accessibilità in relazione alle variabili sociali, ad esempio confrontando l'età o il sesso dei residenti

4) LA MOBILITÀ INDIVIDUALE: PERCEZIONI ED ESPERIENZE LOCALI

Questa fase della ricerca ha raccolto i dati sulle esperienze soggettive d'accessibilità, e mobilità con l'obiettivo di evidenziare la possibilità e la plausibilità di strategie alternative. E' possibile che gli individui ritengano che l'uso di un particolare mezzo di trasporto sia espressione della libertà individuale che consente di scegliere, ad esempio, come e quando muoversi. Attraverso la metodologia dei focus group, abbiamo cercato di far emergere il condizionamento sociale 'nascosto' (*buried*) dietro a tali scelte. In ciascuna città sono stati organizzati due focus group, che hanno riunito circa una decina di persone, scelte tra coloro che sono stati intervistati durante la fase di ricerca precedente. Il primo focus group ha preso avvio dalla presentazione delle conclusioni raggiunte da tale fase, mentre la discussione del secondo è stato incentrato sull'analisi dei suoi risultati a livello comparato, in modo da inquadrare ciascun caso nel contesto europeo.

I focus group hanno permesso di indagare due differenti aspetti:

- a) Le esperienze individuali di mobilità al fine di analizzare come si distribuiscono le percezioni del rischio ambientale, i costi e i benefici etc. nella struttura sociale.
- b) Gli scenari individuali relativi all'accessibilità, anche rispetto alle tecnologie dei mezzi di trasporto, che sono stati analizzati in relazione alle categorie sociali di riferimento.

IL CASO DI BOLOGNA: ALCUNI RISULTATI DI RICERCA. MOBILITÀ LOCALE E VITA QUOTIDIANA

Nell'ottica del sistema città considerato come un sistema è indispensabile comprendere non solo quello che sarà lo sviluppo di medio periodo della città ma anche quella che è l'esperienza quotidiana della mobilità. Attraverso l'individuazione di tre diverse aree della città di Bologna, si è cercato di approfondire quello che è il punto di vista dei cittadini Bolognesi. Il primo passo è stato quindi quello di condurre nelle tre aree prescelte una indagine di tipo etnografico per cogliere la specifica relazione dei diversi stili di vita con il contesto residenziale e cittadino. Successivamente è stata condotta una survey in tre diversi quartieri bolognesi: Barca, Bolognina e Centro storico³⁹.

Parlare di trasporto pubblico a Bologna significa sostanzialmente riferirsi al funzionamento degli autobus. In primo luogo abbiamo domandato agli intervistati di indicare quanto tempo dista la fermata di autobus più vicina alla loro abitazione. In media la fermata di autobus dista 4,5 minuti dall'abitazione dei rispondenti, questo indica una buona penetrazione del servizio di trasporto

³⁹ I dati sono stati raccolti tramite la somministrazione faccia a faccia di 295 interviste con questionario ad altrettanti residenti delle tre aree urbane scelte. Per quanto riguarda gli intervistati essi hanno un'età minima di 18 anni che corrisponde all'età minima per l'ottenimento della patente di guida.

pubblico per un minimo di 1 minuto (7,5% dei rispondenti) ad un massimo di 10 minuti (13% dei rispondenti). Nonostante ciò, solo meno della metà dei rispondenti (40,7%) ritiene che il servizio di trasporto pubblico permetta una migliore accessibilità alla città. Questo dato viene poi confermato dal fatto che solo il 13,9% degli intervistati ritiene che le linee degli autobus esistenti siano inutili rispetto alle necessità di spostamento.

Da questa indagine risulta che il punto critico della qualità del servizio di trasporto pubblico a Bologna sia l'affollamento delle vetture.(per il 44%) e la scarsa pulizia (39,3%). Inoltre, il costo del biglietto è giudicato troppo elevato da quasi la metà dei rispondenti⁴⁰. Giudizi positivi sono invece espressi circa la chiarezza degli orari alle fermate degli autobus e delle mappe che indicano i percorsi ed inoltre sulla cordialità del personale dell'ATC.

Il giudizio positivo viene ribadito anche circa l'affidabilità del servizio pubblico. Infatti, gli intervistati per il 40,7% ritengono il servizio pubblico puntuale ed affidabile ed ancora più favorevolmente si esprimono in merito alla frequenza delle corse ritenuta sufficiente da oltre il 66,8% dei rispondenti. A una percezione positiva del servizio urbano di trasporto pubblico fanno da contrappeso i numerosi rispondenti che dichiarano di non avere mai preso l'autobus o solo occasionalmente 27,1%. Tra questi, non amano usufruiscono del servizio pubblico soprattutto i residenti del Centro storico (35,7%).

Tab. 1 Ultima volta che ha preso l'autobus * Area

	Area			Totale
	Barca	Bolognina	Centro storico	
Oggi	17,2%	19,4%	20,4%	19,0%
Ieri	19,2%	24,5%	19,4%	21,0%
La scorsa settimana	23,2%	18,4%	13,3%	18,3%
Più di una settimana fa	23,2%	9,2%	11,2%	14,6%
Più di un mese fa/Mai	17,2%	28,6%	35,7%	27,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

N=295

Veniamo ora al raffronto col mezzo privato ed in particolare con il possesso e l'uso dell'automobile. A tale scopo abbiamo domandato agli intervistati di indicare il numero di automobili possedute dal proprio nucleo familiare. I dati emersi appaiono alquanto interessanti. Nonostante la maggior parte degli intervistati affermi di possedere almeno un'auto per nucleo familiare, vogliamo sottolineare un dato in controtendenza relativo ad oltre un quarto dei rispondenti che dichiarano di non possedere nessuna automobile (esattamente il 27,5% degli intervistati). Se andiamo ad analizzare questo dato in dettaglio, possiamo osservare come il numero più elevato di "non proprietari" si trovi tra i residenti del centro storico, viceversa sono i residenti di Barca a contare la percentuale più elevata di proprietari di automobili (v. Tab.1). Se

⁴⁰ Si tenga conto che il prezzo del biglietto è uno dei più elevati del paese e spesso anche durante le interviste di gruppo gli intervistati sottolineano come spesso convenga anche economicamente fare ricorso all'automobile piuttosto che al servizio di trasporto pubblico.

però analizziamo in dettaglio questo dato, considerando il numero di automobili possedute per nucleo familiare, osserviamo una tendenza opposta a quella ora riscontrata. Infatti, sono i residenti del centro storico che possiedono il numero maggiore di automobili per nucleo familiare, al polo opposto i residenti dell'area di Bolognina. Nel centro storico il 7% dei rispondenti dichiara di possedere 3-4 automobili⁴¹ per nucleo familiare, mentre in Bolognina solo il 2% dei rispondenti possiede 3 automobili per famiglia e nessuno supera questa cifra. Da queste prime analisi sembrano emergere due diversi aspetti relativamente alla proprietà dell'automobile: un primo è la distanza dal centro storico che determina la necessità di avere un'automobile per muoversi, il secondo riguarda invece l'automobile come proprietà piuttosto che come mezzo di spostamento in sé, vale a dire che in questo caso la proprietà è legata alla posizione sociale più che alle esigenze di movimento.

Tab.2 Numero di automobili per nucleo familiare per area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
Numero di automobili nel nucleo familiare	0	12,1%	34,7%	35,7%	27,5%
	1	46,5%	46,9%	29,6%	41,0%
	2	36,4%	16,3%	27,6%	26,8%
	3	5,1%	2,0%	5,1%	4,1%
	4	--	--	2,0%	0,7%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi sono i proprietari di automobili e soprattutto vi sono differenze tra uomini e donne? I proprietari di automobili del nostro campione di cittadini bolognesi risultano essere in maggioranza uomini: il 60% dei maschi contro il 23,6% delle femmine (v.Tab.2). Ancora più in dettaglio possiamo dire che i proprietari di automobili sono soprattutto i maschi di Barca e le femmine del Centro storico.

Tab.3 Possiede automobile * Area * Genere del rispondente

Genere del rispondente			Area			Totale
			Barca	Bolognina	Centro storico	
Maschi	Possiede automobile	No	30,2%	45,7%	47,8%	40,0%
		Sì	69,8%	54,3%	52,2%	60,0%
	Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Femmine	Possiede automobile	No	83,3%	80,8%	67,3%	76,4%
		Sì	16,7%	19,2%	32,7%	23,6%
	Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

⁴¹ Per comprendere tale divario bisogna fare riferimento proprio alla diversa composizione socio-demografica delle tre aree ed in particolare alla caratterizzazione del centro storico che amplia sempre più il

Rispetto all'uso dell'automobile sono sempre gli uomini ad essere in maggioranza soprattutto fra i residenti dell'area Barca. Tra le donne sono invece le residenti del centro storico a fare il maggiore uso dell'automobile. Si noti che, soprattutto per quanto riguarda le intervistate donne non vi è una relazione diretta tra proprietà ed uso dell'automobile dal momento che questa viene utilizzata più di quanto "non sia posseduta"! (v.Tab.3)⁴².

Tab.4 Guida personalmente l'automobile * Area * Genere del rispondente

			Area			Totale
			Barca	Bolognina	Centro storico	
Maschi	Guida personalmente l'automobile	No	20,6%	37,0%	37,0%	30,3%
		Sì	79,4%	63,0%	63,0%	69,7%
	Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Femmine	Guida personalmente l'automobile	No	72,2%	63,5%	51,9%	61,4%
		Sì	27,8%	36,5%	48,1%	38,6%
	Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

L'automobile risulta essere il mezzo di trasporto più utilizzato dai nostri per recarsi al lavoro o all'università. Questo aspetto caratterizza tutte e tre le aree considerate, ma in particolar modo l'area di Bolognina e di Barca (v.Tab.4). L'autobus è al secondo posto delle scelte degli intervistati, piuttosto equamente nelle tre aree, mentre la bicicletta è maggiormente utilizzata nel centro storico ed il motorino/scooter nell'area di Bolognina. Si recano al lavoro a piedi soprattutto coloro che risiedono nel centro città. I residenti del centro storico sono impiegano il minor tempo per recarsi al lavoro. Oltre la metà dei residenti nel centro storico per raggiungere il posto di lavoro impiega tra i 10 e i 15 minuti.

Tab. 6 Mezzo di trasporto utilizzato per andare al lavoro/università * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
Mezzo di trasporto utilizzato	Automobile	36,5%	39,3%	30,2%	35,3%
	Passaggio	3,2%	1,6%	--	1,6%
	Autobus	30,2%	32,8%	31,7%	31,6%
	Treno	--	1,6%	3,2%	1,6%
	Bicicletta	11,1%	3,3%	15,9%	10,2%
	Moto/motorino	11,1%	16,4%	9,5%	12,3%
	A piedi	7,9%	4,9%	9,5%	7,5%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

N=295

numero di cittadini non residenti (per esempio un'ampia popolazione di studenti universitari) e allo stesso tempo di famiglie

⁴² Questo aspetto relativo alla differenza di genere sull'uso e possesso dell'automobile va senza dubbio legato a due diversi modelli di comportamento socialmente e culturalmente consolidatisi e che emergono significativamente anche nei focus groups condotti con i residenti delle tre aree.

Abbiamo quindi domandato a coloro che usano l'automobile per recarsi al lavoro di esprimere il loro accordo/disaccordo in merito a due affermazioni. La prima "Per quanto mi riguarda usare i mezzi pubblici per andare al lavoro/scuola/università sarebbe impossibile" ha ottenuto il 34% dei consensi. Il dato interessante in questo caso riguarda coloro che si sono dichiarati in disaccordo con l'affermazione che sono il 50% dei rispondenti. L'automobile per i nostri intervistati non è certo il mezzo più economico per recarsi al lavoro\scuola\università ma è sicuramente il più comodo per il 63,2% degli intervistati che usano abitualmente l'automobile.

Tab. 7 Per me impossibile l'uso del trasporto pubblico * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
<i>Trasporto pubblico impossibile</i>	Molto d'accordo	25,7%	37,1%	30,6%	31,1%
	Abbastanza d'accordo	2,9%	11,4%	8,3%	7,5%
	Non so	17,1%	11,4%	2,8%	10,4%
	Abbastanza contrario	31,4%	17,1%	13,9%	20,8%
	Molto contrario	22,9%	22,9%	44,4%	30,2%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tab.8 Non ho tempo per i mezzi pubblici * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
<i>Non ho tempo per usare i mezzi pubblici</i>	Molto d'accordo	45,7%	28,6%	24,2%	33,0%
	Abbastanza d'accordo	14,3%	25,7%	15,2%	18,4%
	Non so	5,7%	2,9%		2,9%
	Abbastanza contrario	22,9%	17,1%	21,2%	20,4%
	Molto contrario	11,4%	25,7%	39,4%	25,2%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Circa l'uso ed il possesso di altri mezzi di trasporto emerge l'importanza della bicicletta. Infatti, ad utilizzare la bicicletta sono in molti a Bologna: circa il 69,2% degli intervistati afferma di usare la bicicletta normalmente, in particolar modo i residenti dell'area Barca (89,9%).

Tab. 9 Lei personalmente usa la bicicletta? * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
Usa personalmente la bicicletta	No	10,1%	37,8%	44,9%	30,8%
	Sì	89,9%	62,2%	55,1%	69,2%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Negli ultimi anni poi il vero protagonista degli spostamenti in città (in particolare nel centro storico) è divenuto il mezzo a due ruote ed in particolare il motorino⁴³. I mezzi a due ruote in circolazione come motorini, scooter ecc., sono diventati davvero numerosi negli ultimi anni a Bologna. C'è chi parla di una vera e propria invasione, soprattutto in alcune aree della città dove esistono restrizioni di parcheggio e circolazione più facilmente aggirabili "con le due ruote". Oltre il 35% degli intervistati si mette alla guida di un motorino o di uno scooter e questo soprattutto per quel che riguarda i residenti nell'area di Barca.

Tab. 10a Usa il motorino * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
Guida il motorino	No	98,0%	98,0%	93,9%	96,6%
	Sì	2,0%	2,0%	6,1%	3,4%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tab.10b Usa lo scooter * Area

		Area			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
Guida lo scooter	No	52,5%	73,5%	77,6%	67,8%
	Sì	47,5%	26,5%	22,4%	32,2%
Totale		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Il preponderante ricorso al mezzo privato non esclude però una coscienza su quelle che sono le conseguenze in termini di qualità della vita. L'uso dell'automobile non elimina però tra i residenti la consapevolezza di rischi connessi con l'elevato numero di veicoli circolanti. Il traffico, l'inquinamento acustico e dell'aria sembrano preoccupare i residenti di tutte e tre le aree in particolare nel Centro Storico e in Bolognina. Le auto poi sono viste come un pericolo per i bambini delle tre aree ma in modo particolare dai residenti del centro storico, mentre gli intervistati di Barca sottolineano soprattutto il pericolo per i bambini che vanno a scuola a piedi.

Circa la sicurezza nelle tre aree è percepita essere più a rischio dagli abitanti del centro storico. Questi ultimi si sentono in pericolo a camminare a piedi nel quartiere di sera (73,5 dei rispondenti) molto di più degli intervistati che risiedono nell'area di Barca (20,2%). Si tratta di un dato significativo soprattutto perché mette in discussione la corrente percezione della zona Barca come una delle più "a rischio" della città di Bologna.

La qualità della vita, se misurata rispetto all'inquinamento e all'impatto del traffico stradale, sembra essere più bassa nel centro storico ed in Bolognina. In ogni caso esso resta un problema rilevante per gli abitanti di tutte e tre le aree della città.

⁴³ E' interessante che il mezzo a due ruote debba la sua progressiva affermazione proprio all'aumento delle restrizioni alla circolazione privata in alcune aree della città. Il mezzo a due ruote è preferito dai giovani ma

Tab. 11 Mobilità e sicurezza locale nell'opinione degli intervistati

% molto d'accordo-abbastanza d'accordo

		Area of the city			Totale
		Barca	Bolognina	Centro storico	
In questa zona l'aria è molto inquinata a causa del traffico	Molto d'accordo	7,1%	29,6%	61,2%	32,5%
	Abbastanza d'accordo	49,5%	42,9%	22,4%	38,3%
In questa zona il traffico provoca molto rumore	Molto d'accordo	11,1%	26,5%	59,2%	32,2%
	Abbastanza d'accordo	40,4%	48,0%	29,6%	39,3%
Troppo traffico in questa area	Molto d'accordo	13,1%	29,6%	56,1%	32,9%
	Abbastanza d'accordo	53,5%	45,9%	22,4%	40,7%
Le macchine sono un pericolo per i bambini	Molto d'accordo	11,1%	20,4%	53,1%	28,1%
	Abbastanza d'accordo	32,3%	32,7%	15,3%	26,8%
Le strade qui sono troppo pericolose per i bambini che vanno a scuola a piedi	Molto d'accordo	4,0%	16,3%	57,1%	25,8%
	Abbastanza d'accordo	36,4%	39,8%	20,4%	32,2%
Mi sento sicuro/a quando cammino a piedi per il quartiere	Molto d'accordo	66,7%	7,1%	18,4%	30,8%
	Abbastanza d'accordo	27,3%	53,1%	30,6%	36,9%
Non mi sentirei sicuro/a a camminare a piedi per il quartiere di sera	Molto d'accordo	8,1%	19,4%	42,9%	23,4%
	Abbastanza d'accordo	12,1%	20,4%	27,6%	20,0%

Il questionario si chiudeva poi con una richiesta all'intervistato di immaginare la propria vita con (per i non proprietari) o senza (per i proprietari) l'automobile. Una prima differenza tra proprietari e non proprietari è che i primi non riescono neppure nell'immaginazione a rinunciare a questo mezzo di spostamento mentre tra i non proprietari alcuni ritengono di sentirsi a proprio agio anche senza l'auto anzi spesso ne sottolineano i vincoli in termini di costi ma anche di difficoltà dovute alla situazione critica della circolazione a Bologna. Ecco cosa afferma un non proprietario residente nell'area di Barca: " *Non posso usarla visto i divieti dappertutto ed il costo dei parcheggi che neanche si trovano facilmente*" (int. n.147), mentre una giovane studentessa che dispone

anche da adulti professionisti proprio per la sua agilità e possibilità di arrivare dappertutto, il che significa anche aggirando o violando le norme di restrizione della circolazione.

abituamente di un'automobile afferma: "Mi sentirei come un uccello senza le ali" (int. n.162), mentre un altro giovane manovale utilizzando toni più drammatici dice: " Appenderei un cappio e m'impiccherei è una cosa su cui puoi sempre contare per ogni evenienza" (int. n.168). Molti intervistati hanno accolto volentieri l'idea di giocare con l'intervistatore ad immaginare una situazione diversa da quella attuale. Tra gli altri temi significativi emersi riguardano la relazione tra il possesso dell'auto ed un miglioramento della vita di relazione oppure la possibilità con l'automobile di recarsi nei centri commerciali per fare acquisti. Uno degli aspetti più significativi riguarda proprio la percezione dell'automobile come un mezzo che contribuisce ad accrescere la libertà individuale soprattutto per quanto riguarda l'uscire fuori dalla città per avere un contatto più diretto con la natura. Questa esigenza è sentita in particolar modo dai residenti del centro storico proprietari di automobile che immaginano che con l'automobile andrebbero più spesso a fare gite "fuori città".



CONVEGNI E SEMINARI

CONFERENZA EUROPEA

LA MOBILITÀ COME PRODOTTO: SCENARI ALTERNATIVI PER LA MOBILITÀ E L'AUTOMOBILE NEI CONTESTI URBANI

Scheda della conferenza:

Committente: UE DG XII

Durata: Roma 17/19 aprile 1997

Numero partecipanti: 150

Tipologia: Rappresentanti Enti locali, Ministeri, Commissione UE, Imprese, Sindacati, docenti universitari, studiosi

Gli Atti sono pubblicati in Battaglini E. (a cura di), *Atti della Conferenza Europea "La mobilità come prodotto: scenari alternativi per la mobilità e l'automobile nei contesti urbani"*, IRES Working paper n. 4, 1997.

Indice dell'Abstract:

- Relazione introduttiva di F. Garibaldo

RELAZIONE INTRODUTTIVA

di Francesco Garibaldi⁴⁴

La conferenza come punto di incontro di diverse culture :

- lo sviluppo dell'industria dell'auto nella sua traiettoria storica dal taylorismo al toyotismo ;
- la crisi delle città occidentali come modello della socialità e della vita democratica ;
- la crisi dell'ambiente urbano inteso come spazio ecologico.

Tre culture che si misurano con tre questioni strategiche dell'oggi per tutte le società industriali e particolarmente rilevanti per l'Italia di questo fine decennio. Scopo primario di questa conferenza è quello di consentire a queste tre culture di intrecciare un dialogo che consenta di porsi delle domande che tengano conto dei tre punti di vista e che per ciò stesso consentano ai policy makers di assumere comportamenti strategici. Destinatari infatti di questa conferenza sono i "decisioni" nell'accezione più ampia del termine, includendo cioè i grandi decisori collettivi e tra questi i sindacati, le organizzazioni ambientaliste, il sistema delle autonomie locali.

Se la conferenza trae origine da queste tre culture perché indicare come titolo la mobilità ? in ciò ovviamente sta già un modo di porsi rispetto al problema. Dal nostro punto di vista, in ciò il sodalizio tra me e Marchisio, la mobilità è uno strumento di lettura, quasi uno scandaglio che gettato nelle profondità di queste tre culture riporta alla superficie dati di parametri fisici e frammenti di materiale che messi assieme consentono di tracciare mappe e rotte.

Uno dei tratti profondi della nostra condizione di moderni è la conquista della mobilità personale come un bene sociale, progressivamente esteso a tutte le classi sociali. Gli anni della formazione del mondo moderno, secondo gli storici, cioè quelli a cavallo tra il 1815 e il 1830, vedono la conclusione della rivoluzione dei trasporti , alla fine del decennio 1820 - 1830 sia Parigi che Londra dispongono di sistemi ben organizzati di trasporto pubblico - ancora basato sui cavalli - : gli omnibus. Sfrutto una citazione che viene da Paul Johnson e che ben introduce una parte dei temi che Marchisio riprende con forza : "Con l'invenzione dell'omnibus, ognuno ha la propria carrozza, e quanto economica ! Finita la piaga dei domestici, il costo delle livree, i conti dei carrozzieri e dei veterinari, la necessità di tenere i nostri simili ad aspettarci nel freddo della notte o sotto la pioggia, mentre nel salone fervono le danze oppure si spende un'altra ora a prendere commiato ad indugiare davanti al caminetto acceso. Non dobbiamo preoccuparci del trasporto finché non ne abbiamo bisogno, e a quel punto il bus arriva davanti alla nostra porta, oppure usciamo e dopo qualche minuto lo vediamo sbucare in fondo alla via." Come vedete il passaggio dalle carrozze all'omnibus è un passaggio dalla proprietà privata del mezzo di locomozione ad una soluzione pensata per lo specifico urbano e di tipo pubblico; un passaggio simile è quello che vi

⁴⁴ Direttore IRES (1992-1998), attualmente Direttore IPL, Bologna (N.d.C.)

proporrà Marchisio e di cui Andreta e Damiani definiranno i confini. Dopo l'omnibus, la ferrovia - 15 Settembre 1830 : Liverpool - Manchester.

Ho parlato della mobilità come mezzo di interpretazione e vi ripropongo la domanda, perché ?

Nelle città l'ordine pubblico è la priorità numero uno, subito seguita dal problema della mobilità e della sostenibilità ambientale. Mobilità, o meglio assenza di mobilità a causa della congestione del traffico urbano, che sta mettendo in discussione uno dei vantaggi storici delle città : l'estrema facilità di contatto tra persone e culture diverse ciò che gli economisti rubricano sotto la voce "abbattimento dei costi di transazione". Le città insomma corrono il rischio di subire una regressione storica da luoghi della socialità per eccellenza ad "accampamenti" socialmente incoerenti ; articolazioni geografiche, nodi sulle "rotte commerciali" dominate da "castelli" ; insomma un modello "neoristico".

Le città sono certamente all'origine della modernità nel senso più ampio del termine. La costruzione sociale del mercato e quindi il formarsi di nuove figure sociali e di nuovi diritti, il controllo del territorio, dei traffici, dei mercati esterni alla città, la protezione delle attività economiche anche attraverso l'imposizione di controlli monopolistici, la realizzazione di prime forme di economie di transazione, l'orientarsi delle attività economiche privatizzate verso "uno scambio allargato di merci sotto pubblica direzione e sorveglianza"⁴⁵, un relativo colonialismo urbano sulle campagne, l'emergere di una plutocrazia cittadina sono le basi materiali sulle quali si costruisce lo sviluppo capitalistico moderno del quale l'inurbamento è il carattere distintivo. E' nelle città che si formano i primi insediamenti universitari, è nelle città che nascono i nuovi luoghi pubblici quali i caffè, le sale di ritrovo che costituiscono quei luoghi terzi⁴⁶, rispetto alla famiglia ed agli affari, dove si forma la pubblica opinione. E' nelle città che si misurano le nuove classi sociali nate col capitalismo ed è lì che si scaricano tutte le contraddizioni del primo sviluppo capitalistico : la miseria come fatto endemico di massa, la repressione istituzionalizzata come modello di controllo sociale, l'inquinamento ambientale, ecc.. Sino ad un certo punto tutto è avvenuto nelle città ; la stessa nascita delle società nazionali può essere in parte considerate come un estensione delle economie cittadine.

In ogni caso è chiaro che le città occidentali moderne sono state continuamente modellate dalle tendenze di fondo della economia mondiale - dallo sviluppo del commercio, dalla natura delle attività economiche, dalla divisione internazionale del lavoro , dalla struttura dei mercati finanziari - oltre che dallo svolgersi della dialettica e dei veri e propri conflitti sociali, politici e culturali tra i protagonisti - anche quelli considerati inesistenti perché fondamentalmente reattivi - di quei grandiosi processi di cambiamento. In specifico poi il continuo mutare della gerarchia tra le città - sia su scala locale, che nazionale, che internazionale - è stata funzione di molte cose ma fondamentalmente di quel complesso di conoscenze, saperi, complessità della struttura sociale,

⁴⁵ Habermas, J. - *Storia e critica dell'opinione pubblica* - Laterza, Bari, 1977 - p. 32

⁴⁶ per l'analisi del ruolo dei luoghi terzi nelle città si veda Oldenburg, R - *The Great Good Place* - Paragon House, New York, 1991, in specifico il capitolo 2

ampiezza dei diritti e quindi dei soggetti e delle culture riconosciute, di autonomia amministrativa, politica e progettuale che consentiva o meno di affrontare creativamente crisi e cambiamenti di scenario. Insomma una valutazione non retorica sul ruolo delle città non può prescindere da una analisi realistica delle forze in gioco, dei processi in atto, non per derivarne degli esiti necessitati, ma per cogliere la natura, l'ampiezza e la percorribilità delle alternative che ad ogni passo, almeno nelle fasi iniziali di cambiamento, si presentano.

Ciò è particolarmente vero oggi perché dopo un lungo periodo di relativa stabilità basato sulla produzione ed il consumo di massa si è messo in moto un processo di trasformazione di portata tale da richiamare alla mente "La Grande Trasformazione"⁴⁷ che ha dato origine alla modernità. Nel periodo che abbiamo definito di relativa stabilità, le città, in occidente, subirono una parziale eclisse ; l'esigenza di portare in produzione grandi quantità di persone ha dato origine al processo di suburbazione col formarsi delle "inner cities" e il vero e proprio disgregarsi sociale, politico e culturale del tessuto urbano ; nel mondo sottosviluppato o in via di sviluppo un processo mostruoso di inurbamento - simbolicamente rappresentato dalle favelas di Rio - indicava la rottura dei vecchi equilibri e l'inesistenza di nuovi. Si è giunti sino al limite estremo del rischio di bancarotta per una delle città simbolo - New York - ed a privare - o a non concedere - la autonomia politica ed amministrativa a grandi città come Londra, Città del Messico, Buenos Aires.

Le città rappresentano in questo momento il punto più critico della nostra convivenza sociale e richiedono con una urgenza non più dilazionabile un'opera di ripensamento e riforma. Le tendenze in atto, cioè in buona sostanza la miscela di globalizzazione e telematica, stanno ridefinendo il ruolo delle città e la loro struttura sociale accentuando fenomeni di estrema polarizzazione.

Come ho appena detto vogliamo analizzare delle tendenze nella prospettiva del loro possibile governo e non dichiarare delle buone intenzioni ; per questo ragioni abbiamo chiesto a degli studiosi di delinearci il nuovo quadro analitico che collega le città - come società - e le tendenze generali dello sviluppo mondiale, in ciò ci aiuterà Saskia Sassen.

Per quanto riguarda i grandi cambiamenti sociali io sono personalmente, non voglio coinvolgere l'Istituto, dell'opinione espressa a suo tempo da Polanyi : " In nessuna altra occasione la filosofia liberale è fallita in modo così evidente quanto nella sua comprensione del problema del cambiamento. Bruciato da una fede emotiva nella spontaneità, l'atteggiamento del senso comune verso il cambiamento fu abbandonato a favore di una mistica prontezza ad accettare le conseguenze sociali del miglioramento economico, qualunque esse potessero essere. Le verità elementari della scienza politica e dell'arte dello stato furono dapprima screditate e quindi dimenticate. Non occorrerebbe una grande elaborazione per arrivare alla conclusione che un processo di cambiamento indiretto il cui passo è ritenuto troppo rapido, dovrebbe essere rallentato,

⁴⁷ Polanyi, K. - *La grande trasformazione* - Einaudi, Torino, 1974

se possibile, per salvaguardare il benessere della comunità.⁴⁸ Tale mia convinzione si è rafforzata dalla frequentazione, attraverso il professor Rebecchi, un altro dei relatori, delle moderne scienze psichiche; esse ci hanno mostrato come tutti i processi di adattamento se non hanno caratteristiche bilaterali - cioè di adattamento del singolo all'ambiente / al cambiamento e di adattamento dell'ambiente alle persone - tendono a fallire con gravi conseguenze, per i singoli e per la comunità, che tendono ad emergere con forza crescente con il passare del tempo.⁴⁹

Siamo, inoltre, convinti che la questione sociale non vada separata da quella ecologica: il rapporto con l'ambiente e la natura è parte integrante del sistema complesso di relazioni che l'individuo stabilisce con l'altro da sé. In questo senso, il rafforzamento del legame sociale riteniamo sia la condizione indispensabile per ristabilire un sistema di valori etici nel rapporto di reciprocità tra comunità umane ed ambiente.

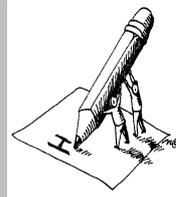
Scopo della sessione dedicata alla città come ecosistema è appunto quella di definire meglio la natura di tale rapporto ed individuare le interazioni tra le dinamiche sociali economiche e culturali e quelle proprie dell'ambiente urbano che passano attraverso il nodo della mobilità. Da questo punto di vista abbiamo compiuto una vera e propria scelta di campo rispetto alla tradizionale lettura operata dalle scienze sociali sulla questione ambientale. L'accento posto all'ecosistema urbano rappresenta, infatti, la nostra adesione alle tesi dell'*environmental sociology* che considera natura e società come sottosistemi "aperti" ed in comunicazione reciproca di un sistema in evoluzione.

Le città, epicentro di questa nuova grande trasformazione, possono essere punto e momento di integrazione sociale adattando il ritmo delle trasformazioni alle persone, oltre che viceversa? Questo è uno dei temi che cercheremo di affrontare sia nella tavola rotonda che nella sessione su mobilità virtuale e mobilità fisica.

Infine, sulla base anche delle riflessioni di Marchisio, Andreta, Damiani e Sassen e sulla base dell'analisi dei casi concreti, svolta nella II sessione, dovremo affrontare le ricadute occupazionali di tutto ciò ed a ciò è dedicata l'ultima sessione con i contributi di Giovanna Altieri e Rainer Greca.

⁴⁸ Polanyi, K. - op. cit. - p. 45

⁴⁹ per uno studio di caso recente di questi fenomeni si legga IRES, MET, Studio Giano (a cura di) - / *mutamenti del lavoro e l'identità* - Ediesse, Roma, 1995.



SAGGI, ARTICOLI, DOCUMENTI

**INNOVAZIONI: MOBILITA' SOSTENIBILE? L'IDROGENO E' SOLO UNO DEI PERCORSI
POSSIBILI**

Articolo pubblicato in *LavoroWelfare*, Dicembre 2002, pp.12-14.

INNOVAZIONI: MOBILITA' SOSTENIBILE? L'IDROGENO E' SOLO UNO DEI PERCORSI POSSIBILI

di Elena Battaglini

Se fosse.... a cosa somiglierebbe? Molti dei focus group organizzati per valutare i gusti del pubblico in relazione ad un prodotto esordiscono così, con questo gioco leggero, per evitare il fraseggio omologato, per stimolare le capacità critiche, ammesso che come consumatori possiamo contare su spazi dove esercitarle. E di fronte al tema in questione – la crisi della Fiat - così “insostenibilmente pesante” vorremmo, anche noi, opporre la leggerezza di un gioco. Se fosse... Se fosse un oggetto il secolo appena chiuso sarebbe un'automobile: simbolo per eccellenza della proprietà privata, della velocità, dei traguardi tecnologici, delle conquiste del lavoro.

Per un destino amaro, questo secolo si è chiuso proprio con il tramonto del suo stesso simbolo, la grande industria automobilistica, e con la netta percezione delle sue conseguenze inattese in termini ambientali e sociali. E oramai non sono solo un crogiolo di ambientalisti o di “tardo leninisti” a sostenere che siamo alla fine di un ciclo produttivo e di vita, che ci troviamo nel guado di un cambiamento di paradigma. Sono gli stessi imprenditori e i managers protagonisti del *car system* a ritenere che non sia realistico immobilizzare enormi capitali in “labirinti di lamiera”.

In queste nostre città, dove il traffico, l'inquinamento e il rumore costituiscono le maggiori fonti di preoccupazione sociale, ha senso, infatti, investire per l'acquisto di un'auto che, mediamente, viene utilizzata per due ore e mezza e a una velocità di crociera inferiore a quella di una carrozza a cavalli⁵⁰? Qual è l'impatto sul mercato dell'auto di questo divario tra il valore di scambio e valore d'uso di questo prodotto?

Al di là dei dati e delle dissertazioni specialistiche, bastano queste domande a rendere ipotizzabile, anche per l'uomo comune, l'esistenza di interconnessioni profonde tra la crisi dell'ambiente, della mobilità urbana e dell'industria dell'auto.

Questa trama di nessi casuali è stata letta anche attraverso una diversa prospettiva: partendo proprio dalla domanda sociale di qualità ambientale urbana, si può fare leva sull'innovazione di prodotto e processo per la competitività sociale, economica ed ambientale dell'impresa automobilistica. La tecnologia *fuel cell*, la cosiddetta “auto all'idrogeno”, viene da più parti indicata come la soluzione del problema. Come tutte le notizie che assurgono, con tale tripudio e dispiegamento di mezzi all'onore delle cronache, anche questa va accuratamente valutata. C'è infatti da chiedersi seriamente quali interessi sociali o quali bisogni essa appaghi per costituire la notizia del momento. Non è nostro intento, qui, confutare tale opzione tecnologica, quanto presentarla quale soluzione tra le diverse possibili, in quanto elemento tra i tanti del tessuto composito di cui è costituito il *car system*.

⁵⁰ Cfr. Battaglini, E. (a cura di), *La Mobilità come prodotto: scenari alternativi per la mobilità e l'automobile nei contesti urbani. Atti della Conferenza Europea*, IRES Working Paper n° 4, 1997.

In questo breve spazio, nostro compito è, dunque, tentare di tratteggiare le implicazioni del problema mobilità per avanzare la tesi, che è anche ipotesi di futuri lavori, che la crisi dei sistemi urbani di trasporto, a cui è legato il destino dell'industria automobilistica, richiede soluzioni integrate dal punto di vista tecnologico, sociale, economico e di *governance*.

Gli studi esistenti correlano il problema della mobilità urbana alla dipendenza dall'uso delle automobili⁵¹. Questo implica l'analisi tanto della tecnologia-auto, quanto del contesto in cui essa si inserisce: il sistema viario e dei trasporti, le infrastrutture, i modelli di pianificazione urbana. Spesso, infatti, l'inesistenza di alternative all'uso dell'auto non dipende tanto dalle caratteristiche della tecnologia, quanto dalla particolare conformazione della nostra città, dall'esistenza o meno di un servizio pubblico efficiente etc.

La forma che assume il sistema di mobilità dipende, poi, da precise scelte socio-politiche che, a loro volta, dispiegano i loro effetti in termini di inclusione ed esclusione sociale, nella stratificazione urbana. Da questa prospettiva interpretativa, è interessante analizzare quali caratteristiche assumano le politiche pubbliche che, a livello locale, afferiscono alle scelte del sistema di mobilità e trasporti. Dal nostro studio, condotto in diverse città europee, risulta che le città maggiormente dipendenti dall'uso delle auto, e che presentano maggiori rischi di esclusione sociale, sono quelle in cui le decisioni sono fortemente centralizzate e *top-down*. Al contrario, le città che presentano sistemi di mobilità più sostenibili ed una più equa distribuzione dei rischi ambientali, dei costi e dei benefici della mobilità nella stratificazione sociale sono quelle in cui sono più efficaci i livelli di *governance* ed è più alto il valore culturale assegnato al ruolo della città.

Quali sono, quindi, le misure da adottare per una mobilità sostenibile nelle nostre città? La nostra ricerca, oltre ad argomentare la distribuzione dei costi e dei benefici della mobilità nei diversi strati sociali urbani e ad analizzare i rapporti tra modelli di mobilità locale e lo sviluppo sostenibile, fornisce un'analisi approfondita sulla sociologia politica del sistema-auto⁵². Da questo punto di vista, i dati dello studio confermano che la sostenibilità sociale, economica e ambientale relativa ai sistemi di trasporto urbano faccia leva su un'alta qualità del trasporto pubblico integrato, su una pianificazione del territorio efficace, e su piani sosta e chiusura dei centri storici. L'implementazione di queste politiche, a sua volta, richiede l'efficacia di autorità locali che possano contare su un'ampia legittimazione democratica, su una propria disponibilità finanziaria e sul supporto di gruppi d'interesse.

Quali scenari, dunque, per l'industria dell'auto? Di fronte all'evidente crisi del mezzo automobilistico tradizionale a garantire la funzione per la quale viene acquistato, occorre ripensare

⁵¹ I dati e le argomentazioni che forniremo attraverso questo articolo si riferiscono alla ricerca *Scenarios for sustainable society: car transport systems and the sociology of the embedded technologies* che abbiamo svolto sotto il coordinamento dell'Employment Research Center del Trinity College di Dublino, insieme ad altri istituti ed università europee. La serie completa dei rapporti di ricerca è scaricabile dal sito internet: <http://www.tcd.ie/erc/cars/>

⁵² Wickham, J., Battaglini, E. (eds.), *Political Sociology of the Car*, mimeo, 2001.

alle modalità di esercizio della mobilità delle persone e delle merci, a partire dalle città e di reinventare il prodotto auto sotto forma di effettivi servizi. Non l'auto, quindi, ma la mobilità come prodotto: si tratta, cioè, di pensare a una piattaforma di diverse soluzioni per il prodotto mobilità che, in connessione con la rete che compone il sistema, sia effettivamente capace di rispondere ai bisogni dell'utente e della sostenibilità delle nostre città⁵³.

⁵³ Su questo tema vedi: Garibaldo, F., Marchisio, O., *Il territorio, le reti, i servizi pubblici, il lavoro*, in "Primo Rapporto Annuale dell'Istituto per il Lavoro. Sviluppo, Lavoro e competitività in Emilia Romagna", Collana IpL, Milano, Franco Angeli, 2000.

Garibaldo F., Battaglini E., *The Agenda XXI and the Future of Work*, in Hildebrandt E., Lorentzen B., Schmidt E. (eds.) *Towards a Sustainable Worklife. Building Social Capacity – European Approaches*, Hans Böckler Stiftung Forschung, Berlin, Edition Sigma, pp.161-187, 2001.

Battaglini, E., Garibaldo, F., *Mobility And Environment: Is It Possible To Transfer Western Mobility Pattern To The Emerging Countries? Scenarios On Mobility And The Car Industry*, Paper presentato al Sixth Gerpisa International Colloquium: *New Spaces in the World Automobile Industry*, 4-5-6- June 1998, Palais du Luxembourg, Paris, 1998.