

# LA SOBRIETA' COME STILE DI VITA

(tratto da F. Gesualdi, *Sobrietà*, Feltrinelli 2005)

Andiamo fieri del nostro consumismo. Lo definiamo progresso e benessere. Lo proponiamo come modello al resto del mondo. E se ci sbagliassimo? Se ci accorgessimo che la vera ricchezza è un'altra e che si raggiunge consumando di meno? Se scopriremmo che vivendo più semplicemente si recupera in qualità della vita?

## *Il consumismo che consuma*

Un aspetto che non consideriamo mai è il tempo. Prima di tutto quello che passiamo al lavoro per guadagnare i soldi necessari per i nostri acquisti. Prendiamo come esempio l'automobile. Se guadagni mille euro al mese, devi lavorare dieci mesi di fila per comprarti un'automobile di medie dimensioni. E sei solo all'inizio. Per viaggiarci hai bisogno dell'assicurazione, del bollo, della benzina. Secondo un rapporto dell'Acì pubblicato nel gennaio 2004, mediamente il possesso dell'auto costa 4414 euro all'anno. Se hai un'auto di piccola cilindrata e percorri solo cinquemila chilometri all'anno ti va un po' meglio, ma in base ai costi del 2003, devi sempre dedicarle 3311 euro. Ossia cinquecento ore di lavoro. Se ci aggiungi il tempo passato nel traffico, quello che ti serve per cercare un parcheggio e la manutenzione, la tua macchina assorbe ogni anno un migliaio di ore della tua vita.

Fai lo stesso calcolo per tutti gli altri beni e ti accorgerai di vivere per consumare. Considera che di media ogni casa dispone di 10.000 oggetti, contro i 236 in uso presso gli indiani navajos. Per ognuno di essi dobbiamo lavorare, recarci al supermercato, sceglierlo, fare la coda alla cassa. Una volta a casa, dobbiamo pulirli, spolverarli, sistemarli. Se consideriamo tutto, il superconsumo è un lavoro forzato che ci succhia la vita.

Gran parte di ciò che produciamo non serve a niente. Per questo nella nostra società si è sviluppato un grande apparato di pubblicità, televendite e promozioni per convincere la gente a consumare. Considerando i pubblicitari, gli attori, i tecnici televisivi, i tipografi, gli attacchini, i giovani che portano la pubblicità a domicilio, esistono centinaia di migliaia di persone che si dedicano a niente. Peggio: alimentano un sistema dannoso, perché il rovescio della medaglia del consumo sono i rifiuti. In Italia, nel 2001 se ne sono prodotti 120 milioni di tonnellate, di cui 90 industriali e 30 urbani. Ogni individuo produce mezza tonnellata di rifiuti domestici all'anno e se dovessimo accumularli nel nostro giardino ci renderemmo conto della montagna che sono. Invece li depositiamo per strada e li dimentichiamo. Ma prima o poi tornano a noi.

Gran parte dei nostri rifiuti finisce nelle discariche e, nonostante tutti gli accorgimenti, il terreno può impregnarsi dei prodotti tossici accumulati. Filtra oggi, filtra domani, le falde acquifere possono contaminarsi con metalli pesanti e altri veleni che tornano a noi attraverso il rubinetto. Se invece finisce nell'inceneritore, la nostra spazzatura può tornare a noi sotto forma di diossina. E i tumori aumentano. Si dice che è il prezzo da pagare per il progresso. Ma chiamiamo le cose con il loro nome. Questo non è il prezzo del progresso. È il boomerang dello spreco.

Magari tu stesso lavori in un'agenzia pubblicitaria e oltre che offeso ti senti minacciato dalla prospettiva di un minor consumo. Se la gente smettesse di consumare di che cosa camperesti? Ma l'assurdo di questo sistema sta proprio in questo. Invece di essere organizzato per trasformare il progresso tecnologico in una diminuzione della giornata lavorativa, preferisce condannarci a lavorare lo stesso tempo, obbligandoci a consumare di più. È tutto architettato per farci stare dentro la macchina consumista. Perfino la speculazione sulle case. Gli affitti costano un occhio della testa e lavorare in due è d'obbligo. Alla fine uno stipendio è poco e due sono troppi. E che cosa si fa? Ci si permette qualche consumo in più.

Ma la qualità della nostra vita decade di giorno in giorno. Il ritmo delle nostre giornate è scandito dagli orari di lavoro e per soddisfare le esigenze familiari bisogna fare i salti mortali. Ci si sacrifica come coppia, si sacrificano i bambini, si sacrificano gli anziani, si diserta la vita sociale. Bisogna correre, arrangiarsi, il tempo non basta. Compaiono le insonnie, le nevrosi, le crisi di coppia, i disagi tenuti a bada con le sostanze, la microcriminalità dei giovani abbandonati a se stessi. Basti dire che in Italia il 7% della popolazione fa uso di tranquillanti. In altre parole, quattro milioni di italiani non riescono a dormire senza sonnifero.

Ricordatene la prossima volta che decidi di passare il sabato pomeriggio in uno dei nuovi santuari della società consumista, gli ipermercati. E ogni volta che metti mano al portafogli, fatti una domandina semplice semplice: "Il nuovo acquisto che sto per fare vale lo stress che ho procurato alla mia vita? Vale

l'affetto che ho fatto mancare ai miei figli? Vale la litigata che ho fatto con il mio partner? Il mio nuovo acquisto contribuirà a rendere il mondo migliore, più sicuro, più sano?"

### *Sulle ali della sobrietà*

Viviamo tutti così di corsa che non ci siamo mai fermati a riflettere sul concetto di benessere. Questo sistema materialista ci fa credere che il benessere consista esclusivamente nel possesso di oggetti. Più ne abbiamo, più dovremmo considerarci benestanti. Ma noi non siamo dei bidoni aspiratutto. Siamo creature che, oltre alle esigenze del corpo, abbiamo bisogni affettivi, sociali, intellettuali, spirituali. Solo se tutte queste dimensioni sono soddisfatte in maniera armonica possiamo parlare di benessere. Nell'altro caso possiamo parlare tutt'al più di *benavere*, che è un'altra cosa.

È ora di denunciare l'inganno di un mal sviluppo che si spaccia per benessere, ed è ora di costruire un modello di vita che soddisfi in maniera equilibrata tutte le nostre esigenze. Se entriamo in questa logica, ci rendiamo conto che il benessere si raggiunge solo in parte con la disponibilità di beni e molto di più organizzando il tempo in modo da lasciare più spazio alle relazioni familiari e sociali, costruendo le città in modo da favorire l'incontro fra le persone, garantendo un bagaglio culturale che consenta a ciascuno di realizzare tutto se stesso. Insomma, si costruisce di più con una buona organizzazione piuttosto che con la ricchezza materiale.

Del resto, l'esperienza ci dice che quando certi beni diventano troppo abbondanti si creano degli effetti perversi che annientano il beneficio per cui sono stati creati. Un esempio classico è quello dell'automobile. Benché vengano prodotte auto che vanno come razzi, a Roma la velocità media è di 14 chilometri all'ora, mentre a Londra è come quella che si aveva al tempo delle carrozze. Da un conto fatto negli Stati Uniti, risulta che l'automobilista medio passa sei settimane della sua vita ai semafori e 5 mesi negli imbottigliamenti! Ecco il risultato di 650 milioni di auto circolanti nel mondo e di un'industria che ogni anno sforna 50 milioni di nuovi esemplari.

Considerazioni analoghe possono essere fatte per il cibo. Mangiare è importante per mantenersi in vita. Ma il troppo cibo uccide. L'obesità predispone al diabete, all'infarto, all'ictus cerebrale, all'artrosi e a molte altre malattie. Ormai l'Organizzazione mondiale della sanità considera l'obesità una vera e propria patologia che in tutto il mondo coinvolge oltre un miliardo di persone, tante quante sono le persone sovralimentate. In Italia gli obesi sono quattro milioni, pari al 9,1% della popolazione adulta, sia maschile sia femminile. Fra i bambini la percentuale raggiunge il 10-12%. Si stima che nel nostro paese la spesa sanitaria per malattie legate all'obesità ammonti a 22,8 milioni di euro.

A conti fatti la sobrietà conviene. Ci fa guadagnare in rapporti umani, in rapporti sociali, in tranquillità, in salute, ci regala un ambiente più pulito. Dovresti provarci anche tu prendendo esempio dalle centinaia di famiglie organizzate nel movimento "Bilanci di giustizia". Allora ti renderesti conto che sobrietà non è sinonimo di rinuncia. È piuttosto espressione di libertà. È recupero di autonomia dai condizionamenti della pubblicità. È riappropriazione della libertà di scelta e di pensiero.

Così scopriamo che la sobrietà è un modo di essere più che di avere. È uno stile di vita che sa distinguere tra i bisogni reali e quelli imposti. È la capacità di dare alle esigenze del corpo il giusto peso senza dimenticare quelle spirituali, affettive, intellettuali, sociali. È un modo di organizzare la società affinché sia garantita a tutti la possibilità di soddisfare i bisogni fondamentali con il minor dispendio di materiali ed energia.

### *Primo: ridurre*

Volendo schematizzare, si può riassumere la sobrietà in cinque parole d'ordine, che cominciano tutte per R: ridurre, riutilizzare, riparare, riciclare, rallentare.

La riduzione impone scelte di qualità e quantità. Se selezioniamo i prodotti in base alla qualità, ci rendiamo conto che molti vanno scartati perché dannosi. Altri invece vanno scartati perché sono inutili. Perciò, ogni volta che ti viene voglia di comprare qualcosa chiediti se stai cercando di soddisfare un bisogno che parte da te o se risponde a una voglia che ti è stata indotta.

Rispetto ai prodotti utili, si pone un problema di quantità. Mangiamo troppo e buttiamo via troppi avanzi. Ogni anno, in Italia, buttiamo nella spazzatura il 15% della carne e il 10% del pane e della pasta messi in tavola. Nel complesso fa un milione e mezzo di tonnellate di cibo buttato.

Nei nostri armadi accumuliamo troppi vestiti e ne diamo troppi allo straccivendolo. Sprechiamo l'acqua e usiamo l'automobile anche quando potremmo andare a piedi o in bicicletta. Nel 2001 negli Stati Uniti

sono stati acquistati quasi 23 milioni di nuovi computer e altrettanti sono stati gettati via. Fra il 2001 e il 2007, si prevede che a livello mondiale verrà rottamato un miliardo di computer, metà dei quali negli Stati Uniti.

Fortunatamente stiamo cominciando a prendere coscienza della necessità di ridurre almeno il consumo di acqua e corrente elettrica. Tant'è che varie associazioni hanno messo a punto dei consigli pratici per risparmiare queste risorse fondamentali. Per l'acqua si va dalla proposta del mattone messo nello sciacquone, per ridurre la quantità di scarico nel wc, ai miscelatori d'aria applicati ai rubinetti. Per l'energia elettrica si va dall'utilizzo delle lampadine a incandescenza che a parità di luce consumano fino a cinque volte di meno, all'utilizzo intelligente degli elettrodomestici: lavaggi solo a pieno carico e alla temperatura giusta, scaldabagni accesi solo al bisogno, frigoriferi aperti il meno possibile. Sicuramente non è sufficiente, ma è un buon inizio.

Naturalmente non dobbiamo limitarci a rivedere solo i nostri consumi privati, ma anche quelli collettivi perché anche fra questi ce ne sono di dannosi e superflui. Di sicuro dovremo eliminare gli armamenti, ma dovremo anche sprecare meno energia per l'illuminazione delle città, dovremo accontentarci di treni meno veloci e meno lussuosi, dovremo costruire meno strade. Perfino in ambito sanitario dovremo diventare più sobri affrontando la malattia non solo con la scienza, ma anche con una diversa concezione della vita e della morte, in modo da evitare l'accanimento terapeutico e l'eccessiva medicalizzazione di eventi naturali quali la vecchiaia.

### *Corpo sazio in anima sazia*

Il presupposto della sobrietà è il recupero del senso di sufficienza, cioè di sazietà. Oggi viviamo in un sistema che ci invita a consumare sempre di più e a forza di ingozzarci abbiamo sforzato, fino a romperli, i meccanismi che ci danno il senso di sazietà. In altre parole, ci pare di avere sempre "fame" e consumiamo in maniera scandalosa contro ogni logica igienica e del buonsenso comune. Dunque, se vogliamo riportare i nostri consumi entro i limiti della ragionevolezza, dobbiamo ripristinare i meccanismi che ci consentono di riconoscere quali sono i nostri bisogni e che ci fanno capire quando abbiamo consumato abbastanza da averli soddisfatti. Il concetto di sufficienza allude proprio a questo.

Dobbiamo riconoscere che il discorso sui bisogni non è facile, perché non esiste un criterio scientifico per definirne la misura. Che cos'è il necessario e che cos'è il superfluo?

Molti si sono affannati per darne definizioni universali, ma non ci sono riusciti perché la concezione di ciascuno varia in base alle risorse disponibili, alle tecnologie, alla cultura. Cent'anni fa, telefonarsi era ritenuto un bisogno superfluo. Oggi non potremmo pensare alla nostra vita senza telefono.

Dal momento che né la scienza né la filosofia ci forniscono la soluzione, bisogna ricorrere a metodi empirici. Può essere trovata la giusta misura dei nostri consumi se utilizziamo contemporaneamente tre guide: il buonsenso, l'attenzione per l'ambiente e un occhio vigile su tutte le dimensioni umane.

Facendo appello al buonsenso nessuno esiterebbe a mettere fra gli oggetti necessari una piccola radio a transistor, la bicicletta, il pane e fra quelli superflui una radio di dieci chili con un'antenna di venticinque metri, l'auto sportiva, il caviale. Lo stesso vale quando si parla di quantità. Tre, quattro camicie, tutti le consideriamo necessarie, trenta sono superflue.

Certo, oltre ai prodotti che tutti mettiamo al voto in una lista o nell'altra, ci sarebbero poi quelli che alcuni considererebbero necessari e altri superflui: l'auto, il surgelatore, il televisore, l'attrezzatura da sci, le scarpe sportive. La loro lista sarebbe molto lunga e per ciascun prodotto i due fronti potrebbero scontrarsi e discutere per ore senza giungere a una conclusione comune.

Ma il contenzioso si risolverebbe da solo se inserissimo nella discussione altri due elementi: abbiamo le risorse sufficienti per permetterceli? E che succede se diventano consumo di massa a livello mondiale? Per esempio, avremmo un bel considerare l'automobile come un diritto di tutti. Se ei rendessimo conto che non esistono abbastanza minerali per costruirle o che la loro circolazione produce anidride carbonica oltre la capacità di assorbimento da parte del pianeta, il diritto svanirebbe da solo. Subito aggiusteremmo il tiro e cercheremmo di garantire le necessità di trasporto in un'altra maniera. Magari autobus per tutti e automobili solo per gli invalidi.

È certo che, lasciandoci guidare da considerazioni di carattere ambientale e dal senso di giustizia, troveremmo volta per volta la giusta misura per i nostri consumi. Ma affinché questi criteri possano diventare la nostra guida dobbiamo cambiare il nostro atteggiamento interiore verso le cose. Il modo giusto è di guardarle con gli occhi di chi le considera per quelle che sono: dei mezzi per soddisfare dei bisogni. Oggi, invece, le carichiamo di significati che vanno oltre questa funzione.

Se lo scopo dei nostri acquisti fosse quello di nutrirci, di ripararci dal freddo, di passare bene delle ore, acquisteremmo il poco cibo che serve, i pochi capi d'abbigliamento per essere sempre puliti, qualche libro, una radio. Invece abbiamo i frigoriferi stracolmi di cibo, gli armadi traboccanti di vestiti e di scarpe, stereo all'ultimo grido, una montagna di cd.

La foga con cui compriamo ha indotto alcuni studiosi a pensare che per noi il consumo ha la stessa funzione che il biberon ha per il bambino: serve a rassicurarci e a compensare le nostre insoddisfazioni. Osserviamo i bambini: ogni volta che sono rimproverati, che ricevono uno spintone da un coetaneo, che sentono i genitori litigare, cercano il ciuccio o il biberon. Ricercano nel biberon il piacere che non provano nella vita a causa di un rapporto umano lacerato.

Erich Fromm, un celebre psicologo, ha scritto: "L'atteggiamento del consumismo è quello dell'inghiottimento del mondo intero. Il consumatore è un eterno lattante che strilla per avere il poppatoio".

Gli adulti sono talmente convinti che il consumo sia un modo per rimarginare le ferite nei rapporti fra le persone che lo usano come mezzo per recuperare anche il rapporto con i figli. Quanti genitori, afflitti dal senso di colpa per aver trascurato i loro figli, credono di rimettere tutto a posto con un bel giocattolo?

In noi la proposta consumista ha attecchito particolarmente bene perché il potere ci fa credere che la nostra felicità passi solo attraverso il possesso. Così abbiamo ignorato le altre dimensioni dell'essere umano: la spiritualità, la socialità, l'affettività, la gratuità. Ormai non riconosciamo neanche più queste necessità, ma sono sempre là e, inappagate, generano un profondo senso di insoddisfazione, che tentiamo di mettere a tacere con il solo metodo che conosciamo: la corsa agli acquisti.

Ed eccoci arrivati al nocciolo della questione: non troveremo mai la misura nei consumi finché non riusciremo a guardare all'avere con distacco e ciò non avverrà finché non avremo riempito il nostro cuore e la nostra mente con altri principi e altri valori di riferimento.

*Riusare, riparare, riciclare.*

Oltre che una scelta di libertà, la sobrietà è una scelta di rispetto. Consumare con rispetto significa trattare bene gli oggetti affinché possano durare a lungo. La società dei consumi ci ha abituati a buttare via le cose quando sono ancora utilizzabili solo perché non sono più di moda o perché non più all'avanguardia tecnologica. Ma per percorrere la strada della sobrietà dobbiamo sottrarci a questi condizionamenti, imparando a conservare gli stessi oggetti finché sono ancora funzionali e imparando a ricorrere di più allo scambio e al mercato dell'usato.

La cultura del riutilizzo deve ripercuotersi anche sulle imprese che, per esempio, devono smettere di offrirci prodotti in confezioni eccessive e non riutilizzabili che, oltre a sprecare risorse, producono enormi quantità di rifiuti. Noi possiamo indurre le imprese a scelte diverse privilegiando i prodotti con confezioni leggere e in materiale riciclato, preferendo le bevande in bottiglie di vetro, acquistando prodotti sfusi invece dei prodotti confezionati.

Un tempo la cultura del rispetto era molto radicata. I nostri nonni usavano e riusavano le cose finché potevano svolgere la loro funzione e quando si rompevano le riparavano.

Oggi non è facile riparare perché gli oggetti vengono costruiti per essere sostituiti. Ma sforziamoci di comprare prodotti resistenti e ostiniamoci a riparare qualunque cosa sia possibile, dall'auto alla bicicletta, dai vestiti alle scarpe. Così facendo creeremo localmente occupazione che non potrà essere messa in pericolo dalle multinazionali. Del resto, se impariamo ad aggiustarci le cose da soli diventeremo più padroni della nostra vita.

Quando un oggetto non è più riparabile, diventa inesorabilmente rifiuto. Ma con adeguati accorgimenti può tornare a vivere in nuovi prodotti. Il segreto si chiama riciclaggio. Quasi ogni materiale potrebbe essere riciclato e se oggi questa pratica è ancora poco sviluppata, è solo per mancanza di volontà. I dati relativi al 2002 ci dicono che in Italia si raccoglie in maniera differenziata solo il 19% dei rifiuti urbani. Si recupera solo il 19% di tutta la carta messa in vendita e, limitatamente ai contenitori e agli imballaggi, il 51% dell'alluminio, il 52% del vetro, il 44% della plastica. Eppure dal riciclaggio potremmo trarre dei vantaggi enormi. Potremmo ricavare del fertilizzante naturale per l'agricoltura. Potremmo salvare migliaia di ettari di foreste. Potremmo evitare l'assalto ai metalli in via di esaurimento. Potremmo lasciare in pace le popolazioni che vivono attorno alle miniere. Potremmo risparmiare migliaia di chilowatt di energia elettrica. Gran parte del consumo energetico e dei danni ambientali associati alla produzione mineraria avviene durante l'estrazione, la raffinazione e la fusione di materie vergini. Con il riciclaggio potremmo ottenere un risparmio energetico del 95% nel caso dell'alluminio, del 75% nel caso del rame e

del 60% nel caso dell'acciaio. Per avere un'idea della ricchezza che distruggiamo ostinandoci a non riciclare, basterebbe considerare che i sette milioni di tonnellate di lattine buttate via nei soli Stati Uniti fra il 1990 e il 2000 avrebbero prodotto alluminio sufficiente per la costruzione di 316.000 Boeing 737, un numero 25 volte superiore all'intera flotta aerea commerciale mondiale.

### *Elogio della bicicletta*

La consapevolezza di vivere in un mondo dalle risorse limitate ci deve spronare a essere sempre più efficienti, ma non in base alla logica vigente. In questo sistema l'efficienza si misura con il metro del denaro e, se per una ragione qualsiasi una risorsa viene fatta pagare poco, essa viene sprecata anche se è rara. Un caso concreto è quello del petrolio. Poiché costa sostanzialmente poco, si è sviluppato un sistema di trasporti dispendioso e inquinante. Giova ricordare che un terzo dell'anidride carbonica è emesso dalle automobili.

L'efficienza vera è quella che ottiene il massimo servizio con il minore impiego di risorse e produzione di rifiuti. Nel settore dei trasporti su breve distanza, il simbolo dell'efficienza è la bicicletta. Piccola, robusta, semplice, moltiplica la nostra velocità senza utilizzare carburante e senza produrre rifiuti. L'uso della bicicletta va incoraggiato, e non come sport ma come mezzo di trasporto abituale. L'educazione può giocare un ruolo importante al riguardo, ma bisogna intervenire anche sulla viabilità e sull'architettura della città. Fra i paesi industrializzati, quello all'avanguardia nell'uso della bicicletta è l'Olanda, dove il 30% degli spostamenti urbani avviene su due ruote. L'Aia conta 420.000 bici su 465.000 abitanti. Ogni giorno ne circolano 95.000 su una rete stradale di 250 chilometri. Il 38% dei cittadini la usa per andare al lavoro e il 32% per fare la spesa. Ma i Paesi Bassi si sono impegnati per ottenere questo risultato. Hanno redatto un Piano nazionale per la bicicletta. Hanno costruito ovunque delle piste ciclabili. Hanno dotato ogni stazione ferroviaria di ampi parcheggi per biciclette. Hanno modificato il proprio codice della strada, riconoscendo ai ciclisti il diritto di precedenza sugli automobilisti.

In Norvegia, la città di Sandnes ha addirittura istituito un incentivo per i dipendenti comunali. L'iniziativa fa parte del progetto Healthy City (Città sana), grazie al quale la città è stata dotata di centinaia di chilometri di piste ciclabili, di rastrelliere in ogni quartiere, di punti di noleggio gratuito che forniscono biciclette in cambio del semplice versamento di una piccola cauzione. E nel luglio 2003 è arrivata un'ulteriore novità: ogni dipendente comunale che sbriga le mansioni di lavoro in bicicletta riceve in busta paga 43 centesimi di euro al chilometro.

La bicicletta è adatta per i percorsi brevi e, se vogliamo avere delle città con poche auto e molte biciclette, bisogna fare in modo che lavoro, negozi, scuole e momenti ricreativi siano molto vicini ai luoghi dove la gente abita. Se costruiamo delle città dai percorsi brevi, le strade possono tornare a essere ambienti di vita, non corridoi di attraversamento. Possono tornare a popolarsi di bambini che giocano, di gente che le percorre in maniera sicura, a piedi o in bicicletta. Nelle grandi arterie, invece, quelle che corrono come anelli attorno alle città per collegare un quartiere all'altro, dovrebbero circolare essenzialmente mezzi pubblici: autobus, tram, multitaxi.

### *Il mito dell'idrogeno*

Si potrebbe obiettare che fra qualche anno l'automobile non sarà più un problema perché il petrolio sarà rimpiazzato dall'idrogeno, carburante miracoloso che non inquina. Ma forse è prematuro lasciarsi andare a facili entusiasmi.

L'idea dell'idrogeno è nata ragionando attorno all'auto elettrica che è un modo per avere movimento senza inquinamento. Il problema dell'auto elettrica è sempre stato quello delle batterie, troppo pesanti, troppo ingombranti, tossiche e con scarsa autonomia. Già nel 1839 si era scoperto che l'idrogeno messo a contatto con una piastra di platino può interagire con l'ossigeno producendo corrente elettrica e acqua. Ed ecco l'uovo di Colombo: se riempiamo una bombola di idrogeno compresso e la carichiamo su un'auto dotata del congegno per trasformare l'idrogeno in corrente elettrica (le famose celle a idrogeno), l'auto va. Il sistema è ingegnoso, ma ha alcuni punti contraddittori. Il primo è che l'idrogeno non si trova libero in natura. Per ottenerlo bisogna scomporre il metano o l'acqua. Se si sceglie la via del metano dobbiamo sapere che utilizziamo una risorsa non rinnovabile che scomponendosi produce non solo idrogeno ma anche anidride carbonica. Dunque ci ritroviamo daccapo con il problema dell'effetto serra. Se si sceglie la via dell'acqua, il problema dell'inquinamento non c'è, ma esiste quello della scarsità. L'acqua manca già oggi che è utilizzata solo per l'agricoltura, l'industria e gli usi domestici. E che cosa succederà domani se

sarà sfruttata anche per la produzione di idrogeno? È vero che alla fine del ciclo si produce di nuovo acqua, ma sarà acqua dispersa nell'ambiente e quindi non più utilizzabile.

Tuttavia, il problema più serio, che riguarda sia l'acqua sia il metano, è che per provocare la liberazione di idrogeno c'è bisogno di energia elettrica. Ma allora che razza di sistema è se per produrre energia elettrica ha bisogno di energia elettrica? Dov'è il vantaggio? Il vantaggio sta nell'immagazzinamento. Prendi l'energia elettrica, la condensi sotto forma di idrogeno e la riutilizzi dove ti serve. È un po' come tirare su l'acqua da un pozzo e metterla in una tanica per goderne in viaggio. Allora, il problema diventa l'acqua del pozzo. Se ce n'è in abbondanza va tutto bene. Ma se è scarsa diventa un problema berne sia in prossimità del pozzo sia altrove.

Se l'energia elettrica di partenza dovesse essere ottenuta da centrali a petrolio sarebbe meglio abbandonare l'idea dell'idrogeno e continuare a utilizzare le auto a benzina. Ma gli scienziati ritengono che in futuro potremo trarre energia elettrica in abbondanza dal vento e dal sole. Le centraline a vento producono energia elettrica anche di notte, quando la gente non ne consuma, e quello potrebbe essere il momento buono per produrre idrogeno. Ma una cosa è dotarsi di centrali a vento per produrre energia elettrica e idrogeno solo per usi domestici e industriali. Altra cosa è porsi l'obiettivo di produrre idrogeno sufficiente a far funzionare un miliardo di auto. Di quante centraline avremmo bisogno? E se per caso decidessimo di concentrare la produzione di idrogeno sul mare, dove l'acqua è abbondante, di che tipo di rete avremmo bisogno per far arrivare il nuovo carburante in ogni angolo del paese? Quanto platino, quanto acciaio, quanta energia per gli scassi, quanto bitume per il rifacimento dei manti stradali, richiederà la rivoluzione all'idrogeno?

Prima di buttarci a capofitto in questa nuova avventura sarà bene valutare attentamente l'impatto globale sulla natura, considerando, una volta tanto, che quel che è buono per gli opulenti va garantito a tutti i popoli della Terra. A questo proposito è stato calcolato che nel 2050 potrebbero esserci in circolazione oltre due miliardi di automobili e qualche studioso ha già fatto notare che per produrre idrogeno sufficiente per tutte ci vorrebbero centinaia di centrali nucleari. Alla faccia dell'energia pulita.

Del resto dobbiamo considerare che l'automobile non ha bisogno solo di energia. Ha bisogno anche di acciaio, di plastica, di gomma e di vario altro materiale per la costruzione di se stessa. Ed ecco la domanda: ci sono abbastanza risorse per garantire a tutta la popolazione terrestre un'auto ogni due abitanti come succede in Italia? In un mondo dove tre miliardi di persone sono ancora alle prese con i bisogni fondamentali qual è la priorità: garantire l'auto a pochi privilegiati o una vita dignitosa a tutti?

Infine una considerazione del tutto egoistica. L'auto ha senso se accelera il movimento, ma è dimostrato che, se in giro ce ne sono troppe, il traffico si paralizza e la velocità diminuisce. E allora perché continuare ad accanirsi su un progetto dispendioso e rischioso, dai vantaggi limitati?

### *Collettivo è bello*

L'automobile è diventata il perno della crescita industriale e la base del trasporto solo perché ha fatto comodo alle industrie automobilistiche. Ma non c'è niente di più dispendioso. Il dato è sotto gli occhi di tutti: un'automobile di medie dimensioni incorpora minerali, plastica e altro materiale che ammontano a una tonnellata. Un autobus di città ne incorpora per dieci tonnellate. Ma l'automobile porta solo 5 persone, l'autobus 100. In conclusione i passeggeri dell'auto utilizzano il doppio di materiali di quelli dell'autobus.

Il futuro del trasporto è pubblico e non dovrà essere organizzato per servire i consumatori benestanti, ma tutta la popolazione. Dunque non dovranno esserci pochi tratti ferro-viari pensati per collegare, ad alta velocità, solo i centri più importanti. Dovrà esserci una rete ferroviaria molto fitta, che serva come base del trasporto delle persone e delle merci di tutti i centri abitati. Un servizio ferroviario ottimale deve articolarsi su tre livelli: locale, regionale e nazionale. Quello locale, formato da tronconi fra i 20 e i 50 chilometri per collegare le singole cittadine con le aree circostanti. Il livello regionale per collegare le città medio-piccole al capoluogo. Infine, il livello nazionale per collegare velocemente le metropoli e i centri più importanti.

Quando parliamo di servizi pubblici, la mente corre subito alle istituzioni: il comune, la regione, lo stato. Ed è corretto che sia così. Ma allo stesso tempo bisogna stare attenti a non assumere l'atteggiamento attendista di chi si aspetta che i problemi vengano risolti tutti dall'alto. I bisogni che conviene soddisfare in maniera collettiva sono innumerevoli e non sempre è il caso di scomodare le istituzioni. Quando non sono in gioco i diritti fondamentali, bisogna anche essere capaci di auto-organizzarsi. In base a questa logica, in varie città europee sono sorti dei gruppi di condivisione dell'auto, anche detti "carsharing". Il

principio è semplice: invece di comprare un'automobile a testa, ci si mette insieme per utilizzare la stessa auto un po' per uno. Se il gruppo è numeroso, può dotarsi di un discreto parco auto, che consente a ciascuno di averne una a qualsiasi ora del giorno e della notte. I soci aderiscono all'iniziativa con una quota di iscrizione e il versamento di una somma mensile rapportata ai chilometri percorsi. Il servizio è efficiente e vantaggioso. I soci non hanno da preoccuparsi né della manutenzione, né delle riparazioni, mentre hanno a propria disposizione auto moderne e dotate di motori a basso consumo. Inoltre, hanno la possibilità di disporre di un'auto anche in città diverse dalla propria.

Il carsharing è benefico per l'ambiente perché riduce il numero di auto in circolazione e perché fa diminuire il numero totale di chilometri percorsi in auto. Ciò è dovuto non solo alla sensibilità ambientale che spinge i soci a privilegiare la bicicletta o i trasporti pubblici, ma anche al fatto che, pagando una certa quota per chilometro, ci si rende conto di quanto l'automobile sia costosa.

### *Il non possesso per l'ambiente*

È certo che se vorremo soddisfare i bisogni di un numero di persone quanto più ampio possibile, riducendo al minimo l'uso delle risorse, i consumi dovranno essere collettivi non solo nel settore dei trasporti, ma in molti altri. Parecchi servizi che oggi sono svolti in casa propria, in forma privata, potrebbero essere soddisfatti con beni collettivi. Invece di avere una lavatrice per casa si potrebbero avere delle lavatrici di condominio. Invece di avere ognuno il nostro ferro da stiro, i nostri libri, si potrebbe immaginare di avere una stireria o una piccola biblioteca di condominio, una sala giochi e di ritrovo condominiale. Ci guadagneremmo anche sul piano dei rapporti umani. Finalmente là gente smetterebbe di vivere rintanata come topi e potrebbe incontrarsi con gli altri.

A livello di condominio tanti altri prodotti possono essere usati in maniera condivisa. Aspirapolvere, macinacaffè, tostapane, equipaggiamento da sci sono strumenti che per gran parte del tempo sono inutilizzati e potrebbero servire più di una famiglia. Ma affinché ciò accada è necessario un mutamento di mentalità da parte nostra: bisognerà smettere di puntare a possedere le cose e limitarsi a volerle utilizzare. Del resto ciò che conta è soddisfare i bisogni, non accumulare oggetti.

Se entriamo nella logica dell'utilizzo, invece del possesso, indurremo dei cambiamenti benefici anche in ambito produttivo. Oggi le ditte fanno affari vendendo oggetti. Per questo si affannano a produrre beni congegnati per non essere riparati, che si guastano presto, che vanno rapidamente fuori moda. Di conseguenza, abbiamo una produzione enorme che provoca un grande accumulo di rifiuti.

Proviamo invece a immaginare cosa succederebbe se tutti facessero come la Rank Xerox. Produce fotocopiatrici, ma non ne vende praticamente più. Vende il servizio di fotocopiatura. Ciò significa che con i suoi clienti firma un contratto in cui è stabilita la quantità di fotocopie che deve essere garantita in un dato periodo di tempo e il prezzo di ogni fotocopia. Dopodiché il cliente riceve nel suo ufficio una fotocopiatrice e, quando c'è qualcosa che non va, un tecnico viene a risolvere "gratuitamente" il problema. In questo contesto l'interesse di Rank Xerox è di fare macchine solide, concepite per durare ed essere riparate. Solo le macchine tecnicamente superate e non più riparabili sono eliminate. Ma non sono gettate, bensì ristrutturare. Lo scheletro della macchina viene recuperato e, dopo averci aggiunto pezzi tecnicamente più avanzati, viene rimessa in circolazione come una fotocopiatrice moderna. A volte, alcuni pezzi possono passare a una macchina fax o a una stampante perché in questi apparecchi molte funzioni sono comuni. Tutto ciò è possibile perché Rank Xerox ha una produzione standardizzata e, come in una costruzione a cubi, i singoli componenti possono venire smontati e rimontati in un altro modo per costruire un apparecchio differente.

È stato calcolato che l'80% dei componenti di una vecchia fotocopiatrice può essere recuperato per ottenere un prodotto nuovo. Ciò significa 80% di rifiuti in meno e 80% di materie prime in meno per ogni nuova fotocopiatrice.

### *Rischio complicità*

Essere sobri nella società dello spreco non è facile, perché c'è sempre il rischio di portarsi a casa prodotti che, pur essendo utili, vengono ottenuti in pessime condizioni sociali e ambientali.

Ecco dei fagiolini comprati al supermercato. Sono belli, verdi, freschi e senza macchia. Eppure c'è qualcosa che non torna. Fai per metterti le mani in tasca e scopri che hai addosso il cappotto. Allora realizzi il tuo disappunto: è gennaio e fa così freddo che i fagiolini non crescono neanche nelle serre riscaldate. In effetti il tuo fagiolino viene da lontano, molto lontano. Viene dal Centro Africa e per

arrivare fino a te ha percorso oltre 5000 chilometri in aereo. Se il suo odore dovesse riflettere il componente utilizzato di più, puzzerebbe senz'altro di petrolio. E non solo per il cherosene bruciato per il trasporto aereo, ma anche per le sostanze chimiche irrorate mentre era ancora nel campo.

La parola d'ordine che vige in agricoltura è crescere in fretta e senza difetti! Per questo fertilizzanti e pesticidi sono irrorati in quantità. Naturalmente i proprietari sanno di dover rispettare i consumatori e qualche tempo prima del raccolto i trattamenti sono interrotti. Ma non c'è altrettanto rispetto per i poveri diavoli che lavorano nei campi. Così, senza informarli dei rischi che corrono, li obbligano a manipolare pesticidi pericolosi senza i dovuti indumenti protettivi. A fine giornata, uomini, donne e perfino bambini escono dai cancelli con il corpo pieno di bolle, il respiro affannato e gli occhi lacrimanti. In capo a qualche anno qualcuno di loro muore fra atroci sofferenze per un tumore alla gola o al fegato e, anche se i medici si stringono nelle spalle, la gente sa che è colpa dei fagiolini.

Intanto, i pesticidi penetrano nel terreno, si riversano nei canali di scolo e raggiungono i fiumi. I pesci muoiono e migliaia di pescatori del circondario finiscono in miseria. Del resto, in zona un po' tutti sono abituati a fare la fame, compresi i braccianti che lavorano nei campi di fagiolini. La maggior parte di loro è assunta alla giornata e guadagna a malapena quanto basta per comprare tre chili di farina. Ciò spiega perché, nonostante la lunga distanza, i fagiolini costano appena tre euro al chilo. E pensare che il supermercato ha inciso per il 30% e il fisco per un altro 20%.

Se le etichette fossero serie, su quel fagiolino dovrebbe esserci scritto "prodotto ottenuto con petrolio, inquinamento e sudore malpagato". Invece c'è scritto "come natura crea", e te lo mangi di gusto. Ma che ti piaccia o no, acquistando quei fagiolini collabori con una macchina che distribuisce veleni, che appesta l'atmosfera con anidride carbonica e che sfrutta i lavoratori.

Ora guardiamo un altro fagiolino. Per la verità non si presenta molto bene: è piccolo e qua e là è picchiettato. Ma non conosce né petrolio né veleni. È arrivato alla bottega in bicicletta perché è stato ottenuto nel campo dietro il paese. È stato coltivato con metodi biologici che non inquinano, anzi arricchiscono il terreno. Indagando ulteriormente scopri che a produrlo è stata una cooperativa sociale, gestita in maniera democratica, creata non per far profitto ma per dare una prospettiva dignitosa a immigrati e altre persone in difficoltà. Una cooperativa che mantiene rapporti profondi con il suo territorio non solo sul piano agricolo e commerciale ma anche sul piano umano e culturale perché al centro della sua visione economica sono collocate le persone e la natura.

### *Conoscere per scegliere*

La storia del fagiolino ci insegna almeno tre cose. La prima è che bisogna sempre guardare al paese d'origine e privilegiare i prodotti locali. La seconda è che bisogna sempre controllare il calendario e scegliere i prodotti di stagione. La terza è che non saremo mai consumatori sobri se prima non diventiamo consumatori critici.

Essere critici significa innanzitutto informarsi sulla storia dei prodotti. La tecnologia impiegata è ad alto o basso consumo energetico? Quanti e quali veleni sono stati prodotti durante la sua fabbricazione? Quanti ne produrrà durante il suo utilizzo e il suo smaltimento? È stato ottenuto da materie prime riciclate o di primo impiego? Sono state utilizzate risorse provenienti da foreste tropicali? Quanti chilometri ha percorso per giungere fino a noi? In quali condizioni di lavoro è stato ottenuto? Che prezzo è stato pagato ai contadini? Per colpa loro sono state tolte terre alla produzione di cibo?

A volte il singolo prodotto può risultare perfetto da tutti i punti di vista, ma che dire se è stato fabbricato da una multinazionale che possiede tante altre attività inquinanti, che esporta rifiuti pericolosi nel Sud del mondo, che nell'Europa dell'Est sfrutta i lavoratori, che è compromessa militarmente? Per questo, prima di comprare qualsiasi prodotto è indispensabile conoscere anche il comportamento generale delle imprese produttrici con particolare riferimento alle relazioni di lavoro, al modo di condurre gli affari nel Sud del mondo, all'atteggiamento rispetto all'ambiente. Di non minore importanza sono altri aspetti come la disponibilità a dare informazioni, le vendite irresponsabili, i malaffari.

Un prodotto che sicuramente non passa questo tipo d'esame è la carne, perché è uno degli alimenti più dispendiosi che esistano. Un carnivoro mangia quanto sette vegetariani perché ci vogliono sette calorie vegetali per produrre una caloria animale. Detta in un altro modo ci vogliono cinque chili di cereali per far crescere un vitello di un chilo. Oggi il 36% di tutti i cereali prodotti nel mondo viene dato in pasto al bestiame con differenze che vanno dal 4% in India, al 25% in Cina, al 65% negli Stati Uniti.

Inutile dire che i grandi mangiatori di carne siamo noi del Nord, con gli Stati Uniti in testa che ne consumano 122 chili pro capite all'anno, mentre noi italiani ci accontentiamo di 88 chili. Se la nostra dieta



fosse estesa a tutti gli abitanti del pianeta, oltre il 50% delle terre coltivabili dovrebbe essere utilizzato per nutrire gli animali e non ne rimarrebbe abbastanza per produrre tutti gli alimenti indispensabili all'alimentazione umana.

### *A scuola di sobrietà*

Nella vita di ogni giorno la sobrietà passa attraverso piccole scelte come quella di utilizzare meno auto e più bicicletta, meno mezzo privato e più mezzo pubblico, meno carne e più legumi, meno prodotti globalizzati e più prodotti locali, meno merendine confezionate e più panini fatti in casa, meno cibi surgelati e più prodotti di stagione, meno acqua imbottigliata e più acqua del rubinetto, meno cibi precotti e più tempo in cucina, meno recipienti a perdere e più prodotti alla spina, meno pasti ingrassanti e più correttezza alimentare. Piccole scelte possibili e salutari, non solo per il corpo e lo spirito, ma anche per il portafogli perché il passaggio dal consumismo alla sobrietà fa pure risparmiare. Ma il consumismo è così radicato in noi da indurci a comportarci come i tossicodipendenti: con la testa capiamo di dover cambiare, ma alla prova dei fatti rinunciamo. Per questo può essere utile intraprendere la strada della sobrietà non da soli, ma all'interno della campagna Bilanci di Giustizia.

L'atto di fondazione di questa campagna risale al 19 settembre 1993, in occasione del quinto raduno organizzato a Verona da Beati i Costruttori di Pace, per annunciare la necessità di un'altra economia e per proporre una strategia concreta di cambiamento. Partendo dalla constatazione che l'ingiustizia e il degrado ambientale passano inevitabilmente attraverso i nostri consumi, i Beati proposero alle famiglie di adottare uno stile di vita più equo e sostenibile. Nel contempo misero a punto una metodologia che ha il doppio scopo di valutare i risultati raggiunti dalla campagna e di aiutare le famiglie ad autoeducarsi. Lo strumento è il bilancio di giustizia, che consiste in una contabilità familiare adottata non per conoscere l'ammontare totale delle spese o altre curiosità merceologiche, ma per appurare se si stanno compiendo o no scelte di acquisto rispettose dell'ambiente e della giustizia.

Gli organizzatori della campagna hanno suddiviso i consumi in quattro categorie e, per ciascuna di esse, hanno formulato degli obiettivi da raggiungere. Per l'energia, per esempio, l'obiettivo è il minor consumo di energia elettrica, grazie a un migliore isolamento della casa e l'utilizzo di elettrodomestici più efficienti. Dunque, se dovessero essere effettuate queste scelte, si noterà uno spostamento dalla spesa per la bolletta verso materiali di isolamento, lampadine ed elettrodomestici a basso consumo energetico. Nel settore dell'alimentazione l'obiettivo è ridurre i consumi di carne, escludere i prodotti fuori stagione, acquistare prodotti del commercio equo e solidale, acquistare prodotti biologici, evitare prodotti incartati in confezioni sovrabbondanti, consumare prodotti coltivati da soli e fare acquisti in comune con altri nuclei familiari. Pertanto dovrebbero diminuire le spese per acquisto di carni, di prodotti fuori stagione e dovrebbero aumentare quelle per il consumo di legumi secchi, di prodotti biologici, di prodotti del commercio equo e solidale.

Se si introducono tutte le modifiche proposte dai Bilanci di Giustizia, alla fine si ottiene anche un risparmio che la campagna propone di utilizzare per far crescere forme di finanza alternativa, come la Banca etica o per finanziare progetti di cooperazione nel Sud del mondo.

All'inizio la proposta dei Bilanci di Giustizia può apparire faticosa anche perché certe scelte, come quella di cucinare di più, usare meno il congelatore e acquistare in negozi particolari, si scontrano con i nostri ritmi di vita frettolosi. Per questo la campagna propone di procedere con gradualità e di imboccare questa nuova strada con il sostegno di altri nuclei familiari che hanno fatto la stessa scelta. Non a caso Bilanci di Giustizia si sta organizzando in una sorta di rete nazionale con dei referenti territoriali. Ogni famiglia che decide di aderire alla campagna è invitata a rivolgersi al proprio referente di zona, il quale pensa non solo a ritirare mensilmente la copia dei bilanci compilati, ma anche a organizzare degli incontri periodici durante i quali le famiglie possono confrontarsi sulle scelte fatte, discutere sulle difficoltà incontrate e verificare i risultati raggiunti.