

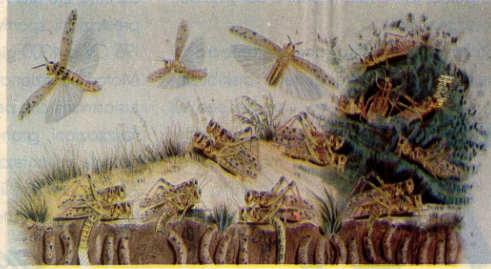
BESTIARIO

di Giorgio Celli

QUANTO È MANGIONA LA NOSTRA CAVALLETTA

Da uno o due anni una bella e vivace cavalletta nostrana, dal nome patriottico "Calipatus italicus", sembra entrata in un periodo di attiva moltiplicazione e invade qua e là, l'ho osservata in provincia di Piacenza e di Bologna, i campi coltivati, mangiando, secondo i costumi del suo gruppo, a quattro palmenti. Si è creata, così, negli agricoltori una psicosi da flagello biblico. Effettivamente, in taluni casi, gli insetti erano una moltitudine ed è stato necessario limitarne le popolazioni con un po' di insetticida. Ovviamente, dato che c'è chi lo vende, il "po" di insetticida è diventato in molti casi un massiccio spargimento di molecole di sintesi e le industrie vedono già balenare il miraggio, per citare sempre la Bibbia, di «sette anni di vacche grasse», che sarebbe, poi, all'inverso, «sette anni di vacche magre» per l'agricoltore.

Le cause di questa levata di scudi demografica della nostra cavalletta restano mi-



Cavallette in una stampa ottocentesca.

steriose. Tuttavia, dato che il fenomeno non è solo italiano (la Francia lamenta a sua volta delle invasioni), si pensa a un concorso di fattori climatici favorevoli all'insetto; è così possibile inferire che al cessare della loro influenza tutto ritornerà nell'ordine. Certo, pensavo un giorno, mentre vagavo al centro di un campo infestato, se ci decidessimo a seguire l'esempio di certe popolazioni del vicino Oriente e dell'Africa, e ci passassimo le cavallette, se ne potrebbero fare di banchetti pantagruelici! Si pensi che un tempo, a Bagdad, la com-

parsa delle orde di questi insetti faceva crollare, nei mercati, il costo della carne. Cosa da notti arabe? Macché: Aristofane, in una sua commedia, rivela che anche i greci si davano all'acridiofagia, così si chiama in termine dotto questa abitudine gastronomica.

Consultiamo, allora, un Artusi delle cavallette: «Si mangiano bollite o arrostiti, dopo aver tolto le ali e il capo. Possiamo anche seccarle al sole, poi ridurle in polvere, e infine mescolarle a latte, burro e farina per ottenerne delle fragranti focacce». Siete tentati?

NATURA NOSTRA

di Fulco Pratesi

IL MARE È UN OLIO DA VENEZIA A RAGUSA

Tra qualche anno il modo di dire "il mare è un olio" non sarà più una simpatica metafora: almeno in quel tratto del Canale di Sicilia ove, oltre alla piattaforma petrolifera già in opera presso Favignana, è scesa in mare un'altra immensa struttura che pomperà a 30 miglia dalla costa di Ragusa 60 mila barili di greggio al giorno. Tra breve, secondo i piani dell'Agip, della Montedison, della Petromarine e di altre industrie riunite in una joint-venture, il petrolio estratto dal mare andrà a coprire il 12 per cento del fabbisogno nazionale di idrocarburi liquidi (oggi è il 3 per cento): «nei prossimi dieci anni il Mediterraneo pullulerà di piattaforme», si legge in una euforica corrispondenza di un quotidiano milanese, e già si programmano, come ha preannunciato la società Petromarine, 70 piattaforme per il prelievo di idrocarburi.

E' in polemica con la sinistra, Tiezzi ricorda che nessuna politica che abbia per orizzonte il miglioramento umano può prescindere dalla necessità di una piena consapevolezza della propria generale "coscienza di specie".

CHICCO TESTA

DA LEGGERE

CARI TEMPI MODERNI

Il successo del bel libro di Enzo Tiezzi ("Tempi storici, tempi biologici", Garzanti, lire 20 mila) di cui l'editore ha distribuito alle librerie la seconda edizione, è forse l'esempio più chiaro dell'interesse che suscita nel pubblico un'opera che sappia porgere, in modo chiaro, tematiche di confine fra le scienze naturali e le scienze umane. E probabilmente testimonia anche che, ben oltre la cosiddetta crisi della saggistica, vi è invece interesse per i libri che sappiano porgere in modo non astruso tematiche complesse e di grande attualità.

Enzo Tiezzi è noto da tempo per il suo impegno ambientalista, che unisce all'attività di docente si chimica fisica presso l'Università di Siena. Il libro si presenta come un'acuta miscela di considerazioni prese dall'uno e dall'altro campo di attività. Le culture umanisti-

che, dice Tiezzi, mancano di un parametro fondamentale: il tempo biologico. Ritengono di potere illimitatamente crescere senza dover tenere conto dei ritmi ferrei che le leggi evolutive e l'immutabilità dei processi naturali assegnano a ogni altra attività.

Il risultato è un immenso aumento della velocità dei processi entropici, che creano disordine, instabilità e la possibilità di crisi catastrofiche. Occorre quindi rallentare i tempi della storia, o meglio, ricercarne la sintonia con il tempo biologico.

E' in polemica con la sinistra, Tiezzi ricorda che nessuna politica che abbia per orizzonte il miglioramento umano può prescindere dalla necessità di una piena consapevolezza della propria generale "coscienza di specie".

CHICCO TESTA



Il viadotto San Giuliano sull'Autostrada del Sole.

siciliani (Egadi e Ragusa), giacciono presso le autorità competenti le richieste per l'utilizzo di altri giacimenti sottomarini in aree a 50 chilometri a sud est di Venezia, a 10 chilometri a nord di Pesaro, a 50 a est di Ancona e a Favignana nelle Egadi, in una zona che dovrebbe diventare riserva marina e sulla quale il sottosegretario al Beni Culturali Giuseppe Galasso si è già espresso per una rigida intransigenza. Oltre a ciò sono state avanzate richieste per prospezioni petrolifere per un tratto di mare tra Capo Miseno, Majori e Capri e per un'area tra Punta

Licosa e Capo Bonifati ove esiste da anni una zona di tutela biologica. Già la stessa attività di pompaggio, con gli inevitabili sversamenti, può arrecare gravi danni al turismo e alla pesca (a Favignana funziona l'unica tonnara italiana). Ma pensiamo cosa potrebbe accadere sulle nostre coste se si dovessero verificare incidenti gravi come quello del pozzo sottomarino Ixtos del Golfo del Messico o quello che vide uscire migliaia di barili di greggio dalla piattaforma "Bravo" a nord della Scozia nel maggio 1977.

LA RICERCA

SCIENZIATI DA VIAGGIO

A Bruxelles i funzionari della Cee lo chiamano "Framework". Per gli italiani è più burocraticamente il "programma quadro". Per Karl Heinz Narjes, vicepresidente della Commissione Cee, si tratta soprattutto di un'agenzia di viaggi per i ricercatori dei 12 paesi dell'Europa. La decisione, dopo un anno di tira e molla, sarà presa nelle prossime settimane. Si tratta di stabilire quanti soldi stanzerà in ricerca la Comunità europea, complessivamente, nei prossimi cinque anni. La proposta è di raddoppiare i fondi rispetto al quinquennio passato arrivando a 7.735 Ecu (oltre 11 mila miliardi di lire).

La filosofia dell'agenzia di viaggi di Narjes è semplice: i finanziamenti Cee devono aiutare i ricercatori europei a conoscersi, incontrarsi, a lavorare insieme, a contattarsi reciprocamente per

creare quella massa critica che, essa sola, può contribuire a creare un polo concorrenziale rispetto a Stati Uniti e Giappone.

Il ruolo della Cee, in questa logica, è quello di stimolare, più che le collaborazioni nella ricerca di base, le iniziative che stimolano direttamente la competitività industriale.

Si tratta di attività che rappresentano ormai il 55 per cento della spesa europea per ricerca e sviluppo, contro il 7 per cento dedicato a temi come salute e ambiente. A Bruxelles tutti si dicono convinti dell'enorme importanza strategica di questo progetto. Almeno politicamente. Perché i soldi sono troppo pochi per poter pensare, in questo modo, di ricucire le divisioni del mercato europeo.

ENRICO PEDEMONTE

TERRA BRUCIATA

di Antonio Cederna

AUTOSTRADE ITALIANE, BUON COMPLEANNO

Oltre al ventennale delle alluvioni che hanno mandato sott'acqua Venezia e Firenze, la stampa ha celebrato il trentennale delle autostrade: è del '56 la prima pietra dell'Autostrada del Sole, completata nel '64, e oggi le autostrade italiane sono lunghe 5.997 chilometri, pari al 15,7 per cento della rete europea. Dopo

qualche anno di stasi in seguito alla crisi petrolifera, l'avventura è ripresa in grande stile: il piano decennale della grande viabilità dell'82 prevede un investimento di 20 mila miliardi per altri 1.300 chilometri, la legge finanziaria ne stanza 10.700 in quattro anni, in complesso il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) prevede un investimento di 47 mila miliardi, poco meno di quel che costano le guerre stellari di Reagan.

Le autostrade sono l'unica opera pubblica di cui è stata capace la Repubblica (200 chilometri all'anno): gli interessi dell'industria automobilistica e il culto per la mobilità privata hanno fatto di-

menticare il potenziamento delle ferrovie, i problemi del trasporto pubblico nelle aree metropolitane, e il risultato è l'ingorgo permanente e la paralisi delle città. Non si contano le opere megatoni e inutili (come il buco sotto il Gran Sasso) e le iniziative clientelari (come il progetto della Trento-Vicenza-Rovigo, detta Pi-



Una piattaforma petrolifera nel Mediterraneo.

dei proconsoli urbani Piccoli-Rumor-Bisaglia): la caratteristica principale delle nuove autostrade previste è la degradazione del territorio e dell'ambiente. La Civitavecchia-Livorno-Pisa (doppione dell'Aurelia in corso di adeguamento) taglia in due il parco regionale San Rossore. Migliarino e l'Aosta-Monte Bianco sfascia la valle d'Aosta.

Il progetto più insensato è il doppiante dell'Autostrada del Sole, la "camionabile" appenninica tra Firenze e Bologna riservata ai Tir, che conferma e aggrava il trasporto merci su gomma, e nervosito e inquinante, a vantaggio della corporazione degli autotrasportatori che poi bloccano le autostrade per protesta contro le multe.

AUTOSTRADE