

BESTIARIO

di Giorgio Celli

IL PENNUTO PREVIDENTE E IL PIRATA BARBANERA

Le api, lo sapeva bene anche l'uomo preistorico che le depredava, accumulano nei loro favi il nettare raccolto sui fiori e lo trasformano in miele. Dunque, mettono via del cibo per consumarlo più tardi. In altre parole, è come se prevedessero dei bisogni futuri, e prendessero le misure necessarie per fronteggiarli. Ma l'ape fa, perché sa?

E' una domanda di difficile risposta, perché la previsione prevede il pensiero, e il pensiero sembra appannaggio di animali con un cervello ben più grosso del cervello dei nostri insetti, che pure il grande Darwin definiva uno degli atomi di materia più straordinari del mondo. In effetti, l'istintivo di deposti di cibo è una pratica non infrequente tra gli



animali e, in taluni casi, è stata anche estesamente studiata.

La nucifraga columbiana, per esempio, è un uccello americano che, nell'autunno, quando si approssima il tempo delle "vacanze magre", mette via uno stock di ben

trentamila semi, disponendoli in piccoli gruppi, da due a cinque, in nascondigli opportuni. Mille depositi assicurano al precedente animale una sorgente di cibo da sfruttare a fondo nel corso dell'inverno. Si tratta di una vera e propria assicurazione per la sopravvivenza, e la nucifraga supera la cattiva stagione dedicandosi intensamente alla "caccia al tesoro". Come fa a ritrovare i suoi depositi? Sembra che l'uccello sappia con una certa esattezza dove si trovano i semi imboscati, e li recupera con facilità. Il rinvenimento non è "a caso", e a quanto pare non intervengono degli stimoli-guida olfattivi. Questo è stato accertato mettendo, in una gabbia sperimentale, dei semi nascosti vicino a quelli sistemati in precedenza dall'uccello, che rimesso in loco, trovava facilmente i suoi, e trascurava gli altri.

Insomma, l'animale doveva essersi formato, nel cervello, un mappa, più valida di quella stilata su pergamena dal pirata Barbanera, e la impegna per ritrovare i propri tesori. Dilatati, facendo variare il "passaggio", cambiando il posto di quell'arbutto, o spostando più a destra quel sasso, la nucifraga mostrava sempre segni di spavento, come se i conti non gli tornassero più. A ogni modo, se metter via significa prevedere, e se prevedere equivale a pensare, gli animali pensano.

NATURA NOSTRA

di Fulco Pratesi

FERRI DA STIRO, NEMICI DEL MARE

Uno dei sintomi più vistosi e fastidiosi del degrado della fascia costiera italiana è l'invasione delle barche da diporto. Se le imbarcazioni a vela, per loro stessa natura, oltre ad essere bellissime poco contribuiscono al degrado (anche perché sono poche rispetto al totale), quelle a motore, preferite dai "navigatori della domenica", causano inquinamento sia nei porti sia in mare aperto. In più, con il rumore e le vibrazioni delle eliche e degli scarichi, danneggiano la fauna marina e provocano l'allontanamento dei cetacei, soprattutto dei delfini, dalle coste italiane, quando non sono causa diretta di incidenti e collisioni mortali. Le barche a motore (gommoni, cabinati, offshore, "ferri da stiro"), conducono inoltre persone impreparate e ignare in luoghi soli-

tari (piccole isole o semplici scogli), ove mettono a rischio nidificazioni di uccelli rari; inoltre, spesso, non rispettano le norme e sfrecciano sotto costa provocando pericoli, disturbi e fastidi ai bagnanti e ai velisti e rappresentano in definitiva una maniera distorta di godere del mare.

Ma il milione e mezzo di imbarcazioni da diporto e le 70 mila barche lunghe più di 12 metri (quasi dieci a chilometro di costa) non debbono temere pericoli, malgrado quanto si è detto. Grazie a un disegno di legge approvato recentemente dal Consiglio dei ministri, la nautica da diporto sta per cogliere vantaggi inaspettati. Nei 19 articoli di testo si propone infatti



quanto segue: riduzione dell'Iva sul natanti dal 18 al 9 per cento, (sui trattori agricoli grava un'Iva del 18 per cento); riduzione dell'Iva sulle imbarcazioni fino a 50 tonnellate dal 38 al 18 per cento, facilitazioni agli stranieri che comprano la barca in Italia, abolizione del visto di convalida quinquennale, estensione a dieci anni del termine per le visite periodiche, semplificazione della normativa per la compravendita, eliminazione della tassa di stazionamento per gli stranieri, potenziamento degli incentivi per gli impianti di rimessaggio. E scusate se è poco.

Si può solo sperare che nel suo passaggio in aula il provvedimento venga energeticamente ridimensionato. E che le lobby dei cantieri non riescano a imporre i loro interessi partitocratici su quelli generali dell'ambiente.

TERRA BRUCIATA

di Antonio Cederna

BOLIDI SULLE STRADE, UNA LEGGE PER FERMARLI

Lo abbiamo appreso nei giorni scorsi dalla televisione: ai caselli dell'autostrada del Sole è stato accertato che un tale ha percorso il tratto Firenze-Roma in un'ora e mezzo, toccando quindi punte di velocità di 250 chilometri all'ora.

A quali pene l'incoscienza sia stato condannato non è stato detto: ma si sa che l'infrazione alle norme della circolazione e l'esercizio preferito dei nostri automobilisti e

che questa tendenza cresce con l'aumentare della mobilità (un incremento del 1992 per cento negli ultimi trent'anni). E' risaputo che l'eccesso di velocità è la causa primaria dei sinistri e quindi anche degli incidenti mortali (2.026 morti e 33.259 feriti nell'85).

Si impone dunque una riduzione della velocità massima consentita, come ha fatto l'Austria che sulle autostrade l'ha ridotta da 130 a 120 chilometri l'ora. Per tacere degli Stati Uniti dove la velocità massima è limitata a 55 miglia, cioè 95 chilometri all'ora. Oltre agli incidenti, una minor velocità riduce anche i consumi di carburante,

e ha benefici effetti ambientali, limitando gli scarichi di ossido di azoto, responsabili delle piogge acide.

Una proposta di legge in tal senso è stata presentata alla Camera. Il primo firmatario è Chicco Testa del Pci, ma la proposta è sottoscritta anche da Sinistra indipendente, Psi, verdi, radicali, Dp (le stesse forze che hanno firmato in Senato un'analoga proposta presentata da Giorgio Napolitano).

Su autostrade e superstrade si chiede di ridurre la velocità massima da 140 a 120 chilometri all'ora. Sulle altre strade il limite viene fissato a 90 (idem per le motociclette). Vengono stabilite forti multe ai contravventori, e ritiro della patente fino a cinque anni ai recidivi; si fa divieto ai costruttori di esaltare nella pubblicità prestazioni in contrasto con le nuove norme (con sanzione amministrativa da 10 a 50 milioni a chi contravviene).

Inoltre si chiede che, a partire dal 1999 ogni auto venga dotata di un sistema automatico, ispezionabile dalla polizia, con la registrazione di tutti i dati, eventuali infrazioni comprese.

MANGIARE SANO

LA DIETA DELLE BEFFE

Che caccagga, poter dimagrire con menù rinascimentali. Potremo avere bote piena e moglie ubriaca con la reditiva "dieta punti" che vi presentiamo di sfuggita la scorsa settimana, senza illustrarvela ma anticipandovi quanto la sua pericolosità sia già stata stigmatizzata dagli istituti scientifici più prestigiosi.

Il "punteggio" di questa dieta riflette il suo presunto effetto: dimagrimento moderato con 50 "punti", più deciso con 40. Ogni "punto" corrisponde, grosso modo, a un grammo di carboidrati (amidi e zuccheri). I quali sarebbero, oibò, i soli perfidi responsabili dell'ingrassamento. Dove per cui, chi voglia dimagrire dovrà ridurre drasticamente solo i carboidrati, a cominciare da quelli insidiosamente nascosti nella frutta e financo negli ortaggi. Potrà, invece, abbandonarsi alle ineffabili voluttà offerte da grassi, proteine animali e alcool. Via libera a porchetta, lonze, salisicce e sanguinaccio; burro, olio, margarine e strutto (tutto a zero "punti", approfittate); a vini secchi, champagne dry, cognac, armagnac e patarac. Ma guai a voi, incauti, se vi abbandonate a orgie vegetali. Se a pranzo vi concedete una minestra di sole verdure (11 "punti"), più una mela (18 "punti") e a cena un cuore di lattuga e una pera (rispettivamente 8 e 25 "punti"), sballate a 42, rischiando l'ingrasso. Insomma, se optate per la frutta dovete rinunciare a pochi bocconi di pane (44 "punti" per etto). O viceversa.

Ora sapete cos'è la dieta punti. Ma già sapevate che perfino le più colossali sciocchezze sono merce di scambio.

EMANUELE DIALMA VITALI

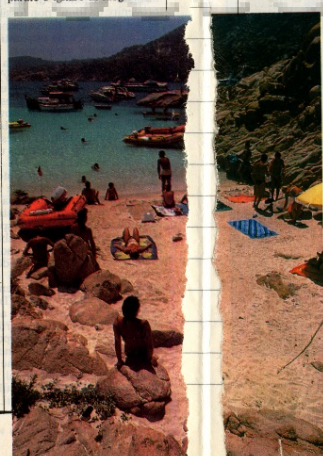
DAL FUOCO AL NUCLEO

La storia dell'energia è la storia dell'uomo. Lo sviluppo dell'umanità, infatti, è fatto di tecnologie, di progresso scientifico, di materie prime, oltre che di ideologie. Anzi, molto spesso l'ideologia viene dopo, a guida di coperta per giustificare, di volta in volta, la presenza dei russi in Angola, dei cubani sul Corno d'Africa, dei franchi a Gerusalemme. Benvenuta, quindi, "La storia dell'energia" di J.C. Debeir, J.P. Deleage e D. Hemery, edita in italiano per i tipi delle "Edizioni del Sole 24 ore".

Introdotta da un breve saggio di Pietro Bairati, il libro esamina con meticolosa precisione i punti salienti dello sviluppo dell'energia, e del contemporaneo svolgersi del corso della storia. La fase che sta vivendo il mondo tecnologico, successiva al 1973, viene spiegata alla luce dell'importanza che, nei secoli, l'energia è andata man mano assumendo. Chi legge questo libro viene messo nelle condizioni idonee a comprendere come mai l'energia sia così importante e perché su questo fronte si stia giocando il destino dello sviluppo mondiale. E, per converso, ci si rende conto di quanto questo tema sia stato trascurato da pensatori, politici, uomini di cultura. «Per le scienze umane, si legge, l'energia non esiste come oggetto specifico di conoscenza. Il restringimento dell'ottica marxista dopo il Capitale, a questo riguardo, è tipica e contrasta con l'ampiezza della problematica iniziale di Marx».

Dal fuoco al nucleare, una ricca messe di informazioni, e una serie di considerazioni, da valutare, su questo argomento così fondamentale.

LUIGIANO CAGLIOTI



Casella nell'isola di Capraia. In alto, a destra, incidente stradale; in basso, a sinistra, la nucifraga columbiana.

VELOCITA' AUTOSTRADE