

# LE RAGIONI DELL' ECOLOGIA

Tira un'aria non troppo buona per gli ecologi ovvero, più modestamente, per tutti coloro che in convegni, dibattiti, riviste e giornali, da anni si battono contro lo sperpero delle risorse naturali, contro un « progresso » dettato solo dal tornaconto immediato, contro il malgoverno del territorio, contro l'invadenza del traffico motorizzato, contro chi avvelena aria e acqua. Anzi, in questo paese di Pinocchio che è l'Italia, poco manca che essi, antichi previdenti e ragionevoli difensori dell'interesse pubblico, siano addirittura considerati (da molti letterati, saggi, giornalisti) responsabili della crisi attuale, e messi sul banco degli imputati.

Ancora una volta buona parte della « cultura » italiana, cresciuta tra idealismo e culto del prodotto nazionale lordo, prende un abbaglio. Non mette sotto accusa i politici imprevidenti, i dissipatori delle materie prime, gli speculatori edilizi e industriali, i padroni della terra. Preferisce, secondo la miglior tradizione nazionale, schermire le « cassandre », rifiutarsi di prender atto della realtà e indagarne le vere cause e ricorre a una spiegazione magica, cerca l'untore, il capro espiatorio.

Tempo fa un settimanale ha pubblicato una vignetta eloquente in proposito. Un operaio torna a casa e dice alla moglie: « Mi hanno licenziato ma in cambio avrò il tempo libero per andare a creare quadrifogli nei prati ». Dunque, secondo loro non c'è scampo: o l'inquinamento o la miseria, o il « progresso » o la regressione all'Arcadia, o la conservazione della natura o la morte, o la petrolchimica o la fame, il burro o i cannoni. Una posizione arcaica, rozza e risibile che nemmeno l'ultimo povero paese sottosviluppato (fascisti a parte) si sente più di condividere.

« Morì a Venezia, senicchiato per carovane di amanti », vaneggiava Marinetti ai suoi tempi: « Viva la *réclame* rossa nel paesaggio verde di rabbia », gli faceva eco Boccioni. Insieme a idealismo (ignoranza-disprezzo della natura) e culto del prodotto nazionale lordo (frenesia per uno sviluppo economico a tutti i costi), dunque in molti nostri intellettuali una perenne vena futurista: chi sperava che l'implacabile lottizzazione del bel paese, le alluvioni ricorrenti, il colera e infine la crisi petrolifera li inducessero a battersi per un progresso diverso, dettato da qualcosa d'altro che non sia il profitto industriale e la rendita fondiaria, rischia di restare amaramente deluso. Una cosa soprattutto sembra risultare intollerabile a costoro: le restrizioni in materia di uso delle quattro ruote.

Eppure, se c'è un problema in cui la famosa teoria dei limiti dello sviluppo si rivela incontestabile, è proprio quella della motorizzazione privata: la cui illimitata proliferazione, quand'anche si arrivasse a rendere gli scappamenti balamici come aria di montagna, non può che portare all'irreparabile degradazione del nostro ambiente di vita.

In Italia abbiamo rifiutato ogni impegno serio di programmazione economica e di pianificazione territoriale, e abbiamo puntato tutto sulla produzione automobilistica e sulle relative infrastrutture, sacrificando l'indispensabile armatura di servizi pubblici e collettivi su cui si regge la vita associata dei paesi civili. Automobili e strade sono state usate come incentivo e alimento della speculazione edilizia, la quale sventra, distrugge e privatizza quella risorsa per definizione limitata e irripetibile che è il territorio: con la prospettiva di ricoprire la penisola, da un capo all'altro, di un'ininterrotta crosta di cemento inserita in un uniforme reticolo di asfalto, tale da cancellarne ogni superstita prestigio e lisonomia.

Troppe sono le malefatte che abbiamo commesso in nome dell'automobile, col pretesto della mobilità e dell'accessibilità. Abbiamo sfondato i centri storici, abbiamo fatto vacillare il Colosseo e l'arco di Costantino, per poi ritrovarci nella totale paralisi del traffico urbano. Abbiamo per centinaia di chilometri spianato dune, abbattuto foreste costiere, asfaltato litorali e rive di laghi, stroncando ogni continuità tra acqua e entroterra, mescolando confusamente passaggio, parcheggio, transito e traffico locale, eliminando lo spazio destinato all'attività ricreativa, trasferendo nei luoghi della vacanza l'inquinamento e la congestione cittadina. Col più avvertiti pretesti (forestali, di bonifica eccetera) abbiamo preso d'assalto la montagna, costruendo strade che si sono spesso rivelate utili soltanto

a chi aveva acquistato preventivamente i terreni, causando dissesti idrogeologici e frane (in un anno si son dovuti spendere 80 miliardi per « imprevisti geologici » nella costruzione di opere pubbliche), favorendo le lottizzazioni, la distruzione del sottobosco, la degradazione della vegetazione e lo sterminio della fauna, allargando l'area del calpestio e aumentando il pericolo di incendi. Abbiamo tagliato in tutti i sensi i parchi nazionali a esclusivo vantaggio del turismo di rapina e incidendo disastrosamente negli ecosistemi (il parco di Abruzzo ha oggi una rete stradale pari a quella del parco americano di Yellowstone, che è trenta volte più grande).

Come l'attività edilizia, così l'aretretata ingegneria stradale italiana si è basata sulla settorialità delle scelte, sulla fretta e la grossolanità delle soluzioni tecniche, sull'ignoranza delle caratteristiche del territorio. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta l'ANAS ha segnato lungo le strade statali 150.000 alberi, seriamente pretendendo di « modernizzarle » rubacchiando mezzo metro di qua e di là delle carreggiate, a spese di platani, olmi e pioppi. Quanto alle autostrade (al ritmo di quattrocento chilometri l'anno) si sa come sono andate le cose: sono state trascurate anche le norme elementari della sicurezza, in omaggio a un sistema che aveva come unica premessa di favorire le lunghe percorrenze e le massime velocità, di stimolare comunque la motorizzazione privata, assicurando minimi costi e massimi profitti ai costruttori.

Quali i benefici affetti che la crisi energetica potrebbe provocare, se saremo capaci di fare l'autocritica? Forse saranno accelerate le iniziative per rendere pedonali i centri storici e ampie zone delle periferie, forse impareremo a considerare con maggior rispetto litorali marini e rive di laghi, a ridimensionare la nostra stradomania montana e collinare. Un air salutare sarà imposto alla produzione dei mezzi fuoristrada, destinati a degradare e sconcinare tutta la montagna e la campagna. Si apriranno, a beneficio dei turisti, adami per ragioni elettorali da sindaci e deputati (ben trentacinque sono stati autorizzati dal Cipe nel Mezzogiorno, ben ottanta sono le domande di concessione presentate al ministero della marina mercantile): coll'unico risultato di cementificare le residue insenature, scaturire la speculazione nell'entroterra, petrolizzare il mare. Finalmente, per quel che riguarda le doppie carreggiate (« siamo passati dalle strade consolari alle autostrade clientelari »), ha detto al congresso di Stresa, il presidente dell'Automobile Club) è probabile che salino i progetti insensati come la Trento-Venezia-Rovigo, ossia la malfamata PI-RU-Ri e che non si ripetano più vergognosi sperperi come la galleria del Gran Sasso. Raggiungere e superare la Germania quanto a lunghezza di rete autostradale, era questo il mitico traguardo che sembrava a portata di mano: i partiti dei primati infantili avranno di che piangere amaramente.

Ora i politici parlano di un « nuovo modello di sviluppo » come si trattasse di cambiare camicia e promettono di fare, costritti dalla crisi, quello che non hanno mai fatto in tempi normali. Non parlano però della riforma fondamentale, invano promessa da quindici anni: la riforma generale urbanistica. Le forze che hanno spinto indissimulatamente alla motorizzazione privata e alla costruzione di strade sono le stesse che, in sprezzo di ogni ragionevole programma di sviluppo, hanno spinto e spingono alla cieca urbanizzazione, cementificazione e privatizzazione del suolo, aggravando tutti gli squilibri, con un immenso spreco di risorse, di lavoro, di denaro: tanto che l'Italia presenta oggi il paradosso di una sovrapproduzione di case inutili e la contemporanea, macroscopica mancanza di edilizia economica e popolare.

Ogni impegno rinnovatore, se vuol davvero significare un deciso cambiamento di rotta in fatto di politica energetica, ecologica, territoriale e dei trasporti, non può dunque che passare attraverso una drastica revisione del nostro vetusto ordinamento in materia di regime dei suoli, che assicuri finalmente la possibilità di pianificare gli sviluppi nell'interesse pubblico, e ponga fine alla disastrosa presunzione che il territorio sia una merce qualsiasi da barattare, da cui trarre rendite e profitti parassitari. Sarà questo e non altro il banco di prova della serietà della nostra classe di governo.

Antonio Cederna