

BESTIARIO

di Giorgio Celli

FARFALLA ODOROSA, AMANTE FOCOSA

Gli insetti, qualcuno ha scritto, vivono in un mondo di odori, e gli uomini di immagini. Negli uni l'olfatto, o per dirla con parola dotta, la chemiorecezione, costituirebbe il senso più importante, mentre per noi la vista, e Leonardo da Vinci conferma e teorizza, sarebbe il "senso nobile" per eccellenza.

La distinzione è abbastanza artificiosa, perché anche gli insetti possiedono occhi composti molto efficienti e gli uomini, dal canto loro, decidono tante cose con il naso. Si può concedere all'attendibilità del paragone che gli insetti sono davvero dotati di performance olfattive spettacolari e che intraprendono dei veri e propri "dialoghi chimici" impiegando un linguaggio di molecole.

Per esempio, una farfalla, volendo segnalare la sua presenza a grosso modo, la sua localizzazione, secerne nell'atmosfera un quantitativo infinitesimale di sostanza volatile, detta feromone, che attira il maschio a più di un chilometro di distanza. I maschi di certi ditteri, e coleotteri, mettono alle loro femmine una sorta di cintura di castità chimica. Le marcano, durante la copula, con un composto inibente, che impedisce ogni successivo rapporto con i rivali.

Ma anche nell'uomo il naso vuole la sua parte. L'industria dei deodoranti, così prospera oggi, è una vera e propria fabbrica della castità: combatte l'odore del sudore, che è un potente afrodisiaco. Un suo componente, l'alfa-androsterolo, sintetizzato alcuni anni fa, evoca una certa predisposizione sessuale. Giacomo Casanova, che se ne intendeva, non trascurava mai, conversando piacevolmente, di sventolare il proprio fazzoletto da fronte sotto il naso delle signore. E i suoi successi testimoniano la bontà dell'idea.



L'accoppiamento di due Rotachadria jacobaeae

DA LEGGERE

UMANO, TROPPO UMANO

A un certo punto del suo lavoro, John Passmore, l'autore di "La nostra responsabilità per la natura" (Feltrinelli, 235 pagine, 29 mila lire), pone una domanda cruciale intorno a cui ruota un intenso lavoro filosofico, forse un po' irritante, ma di grande fascino speculativo. Recita grosso modo la domanda: sarebbe da condannare moralmente l'ultimo uomo rimasto sulla Terra che in un impeto distruttivo, e possedendone i mezzi, volesse porre fine a ogni cosa (compresa la propria vita) e facesse letteralmente saltare in aria il pianeta?

John Passmore è professore di filosofia alla Australian National University e ha pubblicato questo libro nel 1974. Proposto oggi al pubblico italiano, il volume conserva sicuramente, almeno per la parte più direttamente filosofica, il senso della complessità di una seria riflessione sui rapporti che dovrebbero intercorrere fra l'uomo e la natura. Su questo tema, come è noto, si sono esercitate pressoché tutte le scuole di pensiero nell'arco di oltre due millenni. Ma è solo a partire dalle preoccupazioni ecologiche sorte a cavallo fra gli anni '60 e '70 che tutta la questione ha cominciato a essere vista sotto una nuova luce.

Per tornare alla domanda iniziale: è possibile una moralità che in qualche modo sia fondata su valori non specificamente umani? Sembra di no, visto che l'etica è prodotta integralmente umano. Ma forse Passmore ci può spiegare che le cose non sono così semplici.

CHICCO TESTA

TERRA BRUCIATA

di Antonio Cederna

VAL D'AOSTA AUTOSTRADA DELLA DISCORDIA

Continua a imperversare il culto della doppia carteggiata: ora è la volta del tronco autostradale che dovrebbe collegare Aosta con il traforo del Monte Bianco. In questi giorni, per iniziativa del ministero dell'Ambiente, si sono riuniti a Roma i rappresentanti degli altri ministeri interessati e della Regione Valle d'Aosta per discutere la questione.

Si tratta di 46 chilometri (22 in galleria, 5 su viadotti, il resto in rilevato) che costeranno 1.400 miliardi, più di 30 miliardi al chilometro, il 65 per cento a carico dello Stato, il resto a carico della Regione. Ma c'è già chi si oppone: nuova sinistra e associazioni ambientaliste te-

mono la devastazione della valle, l'alterazione del regime idrico e l'irreversibile consumo del residuo territorio. Rilevati e viadotti monumentali (alti fino a cento metri) cancellerebbero monumenti e paesaggio, senza contare i guasti causati dai quattro milioni di metri cubi di materiali estratti per lo scavo delle gallerie, e il mezzo milione di metri cubi di inerti da cavare dalla Dora, dissestandone l'alveo. In più, il progetto all'esame è assurdammente sovradimensionato, essendo impostato su un traffico di 35 mila veicoli al giorno, quando per il traforo non ne passano più di 7 mila.

I sostenitori del progetto dicono che questo è l'anello mancante al mitico collegamento Londra-Palermo. La Valle d'Aosta verrebbe dunque sfasciata per far guadagnare un quarto d'ora in un viaggio che dura decine di ore; trasformata in una pista per chi corre a 120 chilometri all'ora, verrebbe tagliata fuori da ogni itinerario turistico.

Nonostante l'entusiasmo della Regione, si tratta dunque di un'autostrada "antivaldostana": il ministero per l'Ambiente esige che si studino soluzioni alternative come la sistemazione dell'attuale superstrada) e che almeno si preveda una seria valutazione preventiva dell'impatto ambientale, come prescrive la direttiva comunitaria dell'anno scorso (alla quale lo Stato italiano non si è ancora adeguato).

Escursionisti in Val d'Aosta.

La Valle d'Aosta verrebbe dunque sfasciata per far guadagnare un quarto d'ora in un viaggio che dura decine di ore; trasformata in una pista per chi corre a 120 chilometri all'ora, verrebbe tagliata fuori da ogni itinerario turistico.

NATURA NOSTRA

di Fulco Pratesi

IL DELTA DEL PO MINACCIATO DAI PIANI

A destra della Strada Romea, in direzione Venezia, appena superato il Canale Bellocchio che separa le province di Ravenna e di Ferrara, il viandante noterà, chiusa verso mare dalle orride palazzate del Lido di Spina, un'ampia area palustre con distese di giunchi, prati salmastri, barene su cui volano stormi di uccelli acquatici.

È un tipico esempio di quelle "zone umide" alla cui protezione è stato dedicato l'anno in corso: si tratta di ambienti di grande valore ecologico e di cui ogni anno diminuisce in tutto il mondo la consistenza a causa di assurde operazioni di bonifica, drenaggio, insediamento turistico. In più, l'area in oggetto ricade entro i confini di quello che un giorno diverrà il Parco del Delta Padano per il quale i naturalisti italiani si battono da quasi vent'anni.

Alcuni ecologisti sostengono che se si sovrapposero ai paesaggi più belli e intatti le previsioni dei vari piani urbanistici si andrebbe incontro a cocenti delusioni.

Questa triste logica vale anche per la porzione delle Vene di Bellocchio di cui parliamo.

Infatti, nella pianimetria della variante al Piano regolatore di Comacchio recentemente predisposto, su quest'area è stesa una retinatura che indicherebbe una destinazione ad attrezzature di vario genere, al servizio di un porto turistico previsto poco a nord e che dovrà ospitare un migliaio di barche.

Ma questa non è la sola preoccupante previsione all'interno del futuro Parco del Delta: il Comune di Codigoro ha in animo di creare un aeroporto turistico subito a ridosso del Gran Bosco della Mésola; il Comune di Comacchio prevede una cava di sabbia vicino alla importantissima Valle Bertuzzi; infine, altre minacce sono in arrivo per la zona di Punta Faro, dove il Comune di Goro, con l'appoggio della Provincia di Ferrara, ha in progetto infrastrutture turistiche ben poco in armonia con la vocazione naturalistica del luogo.

Una "zona umida" nel delta del Po.



LA RICERCA

USA CONTRO GIAPPONE

Leggete attentamente le due citazioni seguenti cercando di individuare il paese a cui si riferiscono.

1. «Fin dai primi anni Settanta il supporto statale alla ricerca scientifica universitaria è rimasto ben al di sotto del necessario, nei settori strategici».

2. «Negli ultimi vent'anni il paese non ha investito abbastanza nella scienza e nell'ingegneria di base con il risultato che troppo pochi giovani sono entrati nei programmi nazionali di scienza e ingegneria».

Se la vostra risposta è stata: Italia, avete sbagliato. Le citazioni sono tratte da due pubblicazioni americane (rispettivamente "Technology Review" e "Science") e si riferiscono agli Stati Uniti. E non si tratta di due esempi rari. In questi ultimi mesi sulla stampa americana, specialistica e non, si sta sviluppando un intenso dibattito sui destini della ricerca nel paese. La discussione si è accesa dopo che, recentemente, è apparso con chiarezza che il Giappone ha ormai strappato la leadership agli Stati Uniti in numerosi settori di tecnologia avanzata e che i paesi emergenti del Terzo mondo stanno progressivamente erodendo, sempre a danno degli Stati Uniti, crescenti quote di produzioni manifatturiere mature.

Risultato: è apparso subito chiaro, e non solo alla comunità scientifica, che per rovesciare la tendenza gli Stati Uniti devono consolidare la propria superiorità nella ricerca di base. Il 2,9 per cento del prodotto interno lordo, dicono in molti, non basta più. E pensare che in Italia siamo all'uno per cento e di questi problemi non si discute neppure.

ENRICO PEDEMONTE

AUTOSTRADA VALLE D'AOSTA