

**NATURA NOSTRA**

di Fulco Pratesi

**IL CEMENTO SBARCA ALL'ISOLA DEL GIGLIO**

Simile a una grande testuggine granitica che emerge a poche miglia a largo dell'Argentario, l'isola del Giglio aveva subito solo in minima parte scempi edilizi e urbanistici. Con il porto circondato da un composto abitato, il piccolo centro storico arroccato sulla sommità, l'unica bruttura dell'isola è un grande insediamento turistico sulla spiaggia del Campese. Tutto il resto è macchia, massi di roccia lisciviati dal vento, calette, campicelli, garighe profumate.

Ma, come tutte le vicende speculative che si rispettano, anche il degrado del Giglio inizia con una strada. Da Giglio Castello partiva una vecchia strada di campagna che raggiungeva, a mezza costa, la Valle del Corvo. Allargata e asfaltata negli anni scorsi, questa prima arteria è stata il punto di partenza per un'altra inutile strada che nel 1985 il Comune (accendendo un debito di 600 milioni) ha costruito in direzione della Punta Capelrosso, all'estremo sud dell'isola. Inutile non tanto che già da essa è partita un'altra strada carrabile abusiva verso Cala di Pietrabbona. Secondo la denuncia dell'Associazione Amici dell'Isola del Giglio, la strada dovrebbe proseguire, attraverso territori intatti, fino al faro di Capelrosso.

Un altro grosso problema è il porto. Anche qui, mentre sarebbe bene sistemare il vecchio attracco del paese, già una società privata ha presentato domanda alla Capitaneria di porto di Livorno per la costruzione di un approdo turistico per 425 barche a quattro chilometri dal paese. Se il progetto dovesse essere approvato si dovrebbero costruire altre strade, parcheggi e infrastrutture, a tutto vantaggio dell'insediamento residenziale "I Quadrali" che il piano regolatore del Comune già prevede.



Una ruspa in azione sulla strada di Capelrosso, all'isola del Giglio.

**LA RICERCA**

**IN LITE PER COLUMBUS**

«I tecnici italiani che frequentano la Nasa, negli Stati Uniti, dicono che il nervosismo dei vertici dell'ente spaziale americano, nei confronti degli europei, è in crescendo: è la perdurante crisi bilica a polarizzarlo. Ma in certi ambienti tecnico-scientifici questa irritazione antieuropea ha anche altre cause: la diffidenza nei confronti dello Sdi (Strategic defence initiative, le "guerre stellari" di Reagan) e, negli ultimi mesi, l'estenuante trattativa per la stazione spaziale orbitante degli anni Novanta. L'obiettivo è noto: la messa in orbita, in coincidenza del quinto centenario della scoperta dell'America (1992), di una stazione spaziale permanentemente abitata dall'uomo, primo avamposto dell'industrializzazione dello spazio.

Per un progetto così ambizioso la Nasa ha chiesto la collaborazione a tutti gli alleati. Canada e Giappone, senza troppi problemi, sono arrivati a un accordo. La prima, per cominciare, contribuirà alla stazione con un braccio mobile per la manipolazione nello spazio. Il secondo con un "modulo presaturizzato" che farà parte dell'area sperimentale.

E l'Europa? Le trattative vanno avanti da molti mesi, e dovrebbero essere alle ultime battute, anche se un accordo sembra ancora lontano. Il "modulo" affidato agli europei si chiama "Columbus" e dovrebbe essere un laboratorio orbitante. Gli americani lo vorrebbero strutturalmente agganciato alla stazione e dedicato alla ricerca biologica. Ma gli europei fanno resistenza. Vogliono costruire un laboratorio per tutti gli usi, ne chiedono il sostanziale controllo e pretendono, un giorno, di poterlo staccare ed utilizzare con una propria (eventuale) stazione spaziale orbitante.

I più decisi, come è tradizione, sono i francesi. Gli italiani, come è anche tradizione, mediano. Gli americani, in pieno sviluppo reaganiano, minacciano un blitz: «O l'accordo, o facciamo da noi». Come andrà a finire?

ENRICO PEDEMONTE

**BESTIARIO**

di Giorgio Celli

**IL RICCIO CON LA MELA E DARWIN CREDULONE**

La traduzione italiana della immensa e babelica, "Storia naturale" di Plinio il Vecchio (i primi volumi sono comparsi in libreria editi da Einaudi), mi ha consentito di accertare come tante leggende derivino proprio dal pittoresco libro-bazar dello scienziato e filosofo romano. Per esempio, nelle campagne di varie regioni italiane circola la storiella che il riccio trasporti nella tana le mele, o qualche altro frutto, infilati negli aculei.



Un riccio: il suo nome scientifico è Echinaceus europaeus.

Sfogliando un volume di Plinio mi sono imbattuto nella fonte scientifica, si fa per dire, della leggenda. I ricci, dichiara più o meno il naturalista, raccolgono il cibo per l'inverno. Perché mai, prima obiezione, se lo passano in lettura: rotolandosi sulle mele sparse al suolo, i nostri geniali insettivori se ne infilano una sugli aculei e la portano nei buchi degli alberi. Il grande Charles Darwin sembrava convinto di questa performance del riccio, e in una sua comunicazione scrive di un certo signor Gisbert che, nella Sierra Morena, si era imbattuto in un gruppo dei nostri animaletti che andavano in giro con una dozzina di fragole "allo spiedo".

Sappiamo, tuttavia, che Darwin, nei riguardi del comportamento degli animali, si è dimostrato sovente un credulone. Ma che diamine, gli psicologi del tempo non erano da meno. G.G. Romanes, per esempio, non esita ad accettare come buona la descrizione di una certa signora Hutten che aveva assistito a un rito funerario tra le formiche.

Più prudente, Jean-Henri Fabre, naturalista di campagna, nega assolutamente la storia del riccio e penso di dover essere d'accordo con lui. Sto conducendo infatti da molti anni una ricerca che il lettore può, da questo momento, continuare insieme a me. Si sa che i ricci finiscono spesso sotto le ruote delle automobili, ed è possibile, di conseguenza, osservare se sopra o accanto i piccoli cadaveri ci sia della frutta eventualmente trasportata. In barba a Plinio il Vecchio non ho trovato mai niente.



Le rovine del tempio greco di Hera Lacinia in Calabria.

DA LEGGERE

**SCEGLIERE E DECIDERE**

Il linguaggio dei cultori di pianificazione è spesso difficilmente accessibile: gli studiosi seri, per amor di logica e di generalità, lo cristallizzano entro discipline astratte (come la teoria delle decisioni o la ricerca operativa); i politici, talvolta assai meno seri degli studiosi, lo intorbidano per mascherare l'incompetenza.

Vittorio Silvestrini, con il volumetto "Come si prende una decisione", della collana "Libri di base" (Editori Riuniti, lire 8.500), vuol coinvolgere nella comprensione dei meccanismi pianificatori il più gran numero di persone, usando con proprietà gli strumenti migliori della divulgazione: l'esposizione di concetti logici, semplici e tuttavia rigorosi, la prosa piacevole e chiara, l'ampia esemplificazione, la limitatezza numerica dei concetti e un dosato ricorso al "repertio liviano".

Si pongono a confronto due figure estreme di decisore: il "presuntuoso" e il "consapevole". Il primo non può consentirsi di sbagliare, non dispone di strumenti migliori di quelli di cui dispone il secondo, e quindi pianifica con ampi margini prudenziali, scatenando così un processo di ipertrofico delirio. Il secondo accetta l'errore, ma cerca di minimizzarne le conseguenze con una opportuna e costante raccolta di dati che consentono la diagnosi precoce del male, e con l'adozione di soluzioni modulari e flessibili.

Nell'illuministico ottimismo didattico che pervade il volume, la preferenza cade ovviamente sul "decisore consapevole" che, affrontando i problemi in umiltà, riesce a pianificare i sistemi tecnologici (come la produzione e distribuzione di energia, o i trasporti urbani) ottimizzandoli in chiave sociale e umana, piuttosto che per coerenza interna. La semplicità del testo sconfinata talora in ingenuità, che peraltro il deliberato proposito educativo e partecipativo induce ad accettare.

GIUSEPPE BIORCI

**TERRA BRUCIATA**

di Antonio Cederna

**SALVIAMO QUEL TEMPIO SULLA COSTA IONICA**

L'opera del tempo e l'incuria degli uomini mettono in forse la sopravvivenza dei più grandi complessi monumentali. Da anni è in pericolo l'unica colonna superstite che è il simbolo stesso, sui "depliants" turistici, della Calabria.

La scarpata viene così man mano a trovarsi a sbalzo sul mare, la roccia si fende e frattura, e la situazione si aggrava d'inverno quando all'erosione marina si aggiungono le infiltrazioni di acqua piovana, che formano cavità disarticolando la massa rocciosa.

È un processo naturale, osserva il geologo Giuseppe Gisotti incaricato di uno studio dalla soprintendenza archeologica, che solo un intervento competente e deciso dell'uomo può arrestare.

Vengono proposti ancoraggi con tiranti, pali di sostegno nella scarpata, l'impermeabilizzazione di alcune parti per limitare la circolazione delle acque superficiali, opere di difesa a mare (paratie, rivestimenti, barriere frangiflutti), ma tutto deve essere preceduto da analisi approfondite. Da anni il Comune di Crotona e la Soprintendenza della Calabria insistono per un intervento riparatore; ma nulla ancora si fa, e l'arretramento della costa è destinato a continuare nel tempo.

CAPO COLONNA