SEGUE DALLA PRIMA

Può essere affidato a tecniche d'assalto? Una somma di conflitti esemplari è una politica di sostenibilità? Sollevare una conflittualità esasperata e puntiforme, locale o corporativa, non realizza un movimento per l'ambiente. C'è invece il rischio effettivo che l'ambientalismo venga frantumato in mille interessi di quartiere, di condominio e di corporazione in cui si confondono valori ambientali e interessi immobiliari, in cui la dimensione dell'egoismo prevale su quella della responsabilità e della solidarietà.

La cosiddetta sindrome "nimby" (not in my back yard, non nel mio cortile) è una malattia che rischia di disgiungere la tematica ambientale da quella della coesione sociale, il diritto proprio dal diritto degli altri, la domanda di ambiente dal senso di responsabilità verso l'ambiente.

Anche l'ecologia ha i suoi Cobas, ma questi sono l'espressione di un ambientalismo che non può essere quello della sinistra e del centro-sinistra. Forse non lo è nemmeno, visto che l'ambientalismo è nato con le idee della complessità e dell'interdipendenza.

Bisogna respingere ogni forma frantumata e selvaggia di interpretazione delle contraddizioni e dei conflitti sociali che nascono dalla crisi ambientale delle città e del pianeta. Soprattutto quando si esprimono in paesi ricchi e di livello relativamente alto di tutela ambientale e sanitaria come il nostro.

Occorre calibrare bene il conflitto ambientale, perché esso non rappresenti egoismo né scenda in contrasto con il valore della coesione sociale e della dimensione politica.

L'ambientalismo, tutto l'ambientalismo, associazioni, scienziati, comunicatori, operatori a vario titolo devono fare i conti con la responsabilità, il senso civico, il valore della coesione sociale, la dimensione politica di governo di problemi che non sono di "altri" ma tengono a responsabilità diffuse, se non di ciascuno.

Lo sviluppo di norme politiche che producono informazione, trasparenza e responsabilità, piuttosto che conflitto, che puntano a conseguire risultati realistici, comprendere la pluralità degli interessi che confluiscono nelle soluzioni dei problemi ambientali è bussola indispensabile per un ambientalismo che voglia esprimersi davvero nel governo di un grande paese industriale. La politica deve interpretare il suo ruolo e il centro-sinistra deve riuscire a far vivere e far leggere il senso della sua azione di governo per l'ambiente.

FAUSTO GIOVANELLI
Presidente della commissione Territorio, ambiente e beni ambientali del Senato

ATTENTI AL LUPO

Colombi viaggiatori e Concorde, difficile convivenza nei cieli

BARBARA GALLAVOTTI

Il cielo si affolla di mezzi volanti di fabbricazione umana e i colombi viaggiatori perdono la bussola: le onde prodotte dagli aeroplani sembrano interferire con il sofisticato sistema di orientamento degli uccelli, rendendoli incapaci di ritrovare la via di casa. L'ultima prova di questo fenomeno viene da uno studio condotto da Jon Hagstrum, della U.S. Geological Survey di Menlo Park, pubblicato il 9 marzo sul "Journal of Experimental Biology". Non sappiamo se a spingere i nostri antenati ad allevare i colombi selvatici sia stata la loro abilità a tornare nei luoghi dove sono nati, anche a costo di percorrere migliaia di chilometri di distanza, oppure più semplici interessi culinari. Quel che è certo però è che la domesticazione di questi uccelli era già praticata dagli antichi egizi, quasi 5.000 anni fa, e che i romani avevano ben compreso l'utilità dei colombi come mezzi di comunicazione, tanto è vero che li usavano per scambiarsi dispacci.

Nei secoli, gli sforzi di generazioni di allevatori hanno prodotto centinaia di varietà domestiche, alcune ideali per l'alimentazione, altre dal valore principalmente estetico e dotate di un piumaggio elaborato che poco ricorda le semplici livree grigie delle originarie popolazioni selvatiche. Nonostante la bellezza di alcune forme, però, la caratteristica dei colombi che più desta l'ammirazione umana resta sempre il loro straordinario senso dell'orientamento. Fra l'altro l'uso di tali uccelli come corrieri è stato consueto fino alla seconda guerra mondiale. Ancora oggi migliaia di appassionati allevano gli uccelli per la soddisfazione di vederli percorrere centinaia di chilometri, a una velocità media di 72 chilometri all'ora, per raggiungere senza esitazione la loro meta.

Non è del tutto chiaro come funzioni la "bussola naturale" utilizzata da questi uccelli per trovare la via di casa. Sembra però che essi individuino la giusta direzione grazie alle informazioni dedotte dalla posizione del Sole e dal campo magnetico terrestre.Tali informazioni però non sono sufficienti per raggiungere esattamente la meta desiderata: per centrare un bersaglio non basta tirare nella direzione corretta, occorre anche mirare a un punto preciso, altrimenti si rischia di "lisciare" clamorosamente l'obiettivo. È possibile che i colombi riescano a trovare con precisione il luogo da cui partirono anche molto tempo prima grazie a una sorta di mappa mentale, che conterrebbe sempre la localizzazione della "casa" e quella del luogo dove volta per volta si trova l'uccello. Tale mappa, almeno per le zone coperte dai mari, potrebbe essere costruita grazie alle informazioni ottenute da suoni dalla frequenza molto bassa, non percepibile dall'uomo, che sono prodotti dalla pressione dell'acqua, che per effetto delle onde batte i fondali marini come una mano su un tamburo. Tali infrasuoni variano a seconda delle irregolarità del fondale, e quindi dal loro complesso gli uccelli possono dedurre una fedele e inconfondibile descrizione del "panorama" sottomarino.

Il fatto che le onde a bassa frequenza siano lo strumento utilizzato dai colombi per orientarsi sembra essere confermato dalle ricerche di Hagstrum, il quale è stato incuriosito dall'apparente confusione riguardo il percorso da seguire ultimamente manifestata in qualche occasione dagli uccelli. Emblematico è l'episodio avvenuto a Nantes, in Francia, nel 1997, quando durante una competizione vennero rilasciati circa 60.000 colombi perché facessero ritorno alla natia Inghilterra: inspiegabilmente, un terzo degli animali si perse e gli altri giunsero con ritardo. Hagstrum ha ipotizzato che se i viaggiatori pennuti utilizzano le onde a bassa frequenza per orientarsi, allora a far letteralmente "girare loro la testa" potrebbero essere stati gli infrasuoni prodotti dai Concorde nei loro voli supersonici. Per accertarsene, il ricercatore ha messo a confronto le rotte che avrebbero dovuto seguire gli uccelli con quelle tenute nelle medesime ore dagli aerei e in effetti sembra che il disorientamento dei colombi coincida sistematicamente con il loro incontro con il ventaglio di onde a bassa frequenza prodotte dagli aerei. Nonostante sia ancora bisognoso di conferme, il risultato rappresenta un importante indizio per risolvere il quesito sull'orientamento dei colombi, rimasto senza risposta certa per migliaia di anni. E contemporaneamente è un invito a ponderare il nostro uso dei cieli per trovare modo di attraversarli in armonia con le migliaia di specie che li solcano da sempre.

ETOLOGIA

Canguri, pecore e giraffe, un mondo di passioni omosessuali

Sono più di 400, dai bisonti ai canguri (come quelli ripresi dal fotografo dell'Ap Steve Holland), dalle pecore alle giraffe, e praticano l'omosessualità con naturalezza. A sostenerlo è il biologo inglese Bruce Bagemihl, che ha pubblicato il libro "Biological Exuberance", una specie di manifesto dell'amore "gay" animale. Questa la tesi: l'omosessualità nel mondo animale non è un incidente di percorso dalla retta via dell'evoluzione biologica, ma una routine consolidata. I casi a sostegno della tesi di Bagemihl sono molti. I maschi delle giraffe, per esempio, sembrano trarre grande godimento da carezze reciproche con il collo e hanno anche dei veri e propri rapporti sessuali che si concludono con il raggiungimento del piacere. A influenzare la sessualità degli animali c'è comunque spesso anche l'azione dei contaminanti ambientali con effetti femminilizzanti o mascolinizzanti.

L'intervento

Tre giorni di iniziative dei Ds per la mobilità sostenibile «Liberiamo l'aria delle città»

FABRIZIO VIGNI *

«L'aria delle città rende liberi», suggeriva un motto medioevale. Un motto che non si addice granché ai giorni nostri. L'aria delle città ci avvelena, il traffico ci imprigiona. L'attuale sistema di mobilità urbana, basato essenzialmente sui trasporti individuali e su strada, è sempre più insostenibile.

Cambiare il sistema della mobilità, soprattutto nelle grandi città, non è certo una cosa semplice. Ma è arrivato il momento di invertire la tendenza.Vogliamo vivere meglio nelle nostre città, muoverci più liberamente, proteggere la nostra salute? Non abbiamo altra scelta che quella di costruire un sistema di mobilità sostenibile. Un numero sempre più alto di cittadini ne è ormai consapevole. Lo dimostra il successo delle "domeniche ecologiche" promosse dal governo, che hanno visto l'adesione di molte città e un largo consenso nell'opinione pubblica. Il governo ha già avviato diverse importanti iniziative. Il ministero dell'Ambiente, ad esempio, sta finanziando progetti (circa 1.300 miliardi) per favorire veicoli a basso impatto ambientale, per l'uso collettivo di auto e taxi e altre misure per la mobilità sostenibile. Il ministero dei Trasporti sta finanziando la realizzazione di nuove tramvie e linee metropolitane (6.500 miliardi nell'anno in corso). Con il "decreto benzene" e altri provvedimenti si sta intervenendo per migliorare la qualità dell'aria. E anche molte Regioni, Province e Comuni hanno preso iniziative positive e importanti. Ma è arrivato il momento di pensare a misure ancora più radicali e coraggiose.

L'Autonomia tematica ambiente e territorio Ds, dopo aver già raccolto un anno fa 60.000 firme, ha promosso una nuova campagna di iniziative in tutte le principali città italiane nei giorni 7, 8 e 9 aprile. È necessario, a nostro parere, un vero e proprio "patto per la mobilità sostenibile". Cosa significa? In parole semplici, che ognuno deve fare la propria parte. Il governo, attraverso il nuovo Piano generale dei trasporti, deve estendere e modernizzare la rete ferroviaria, incentivare veicoli e carburanti ecologici, riformare la legislazione in modo da rendere più efficaci gli interventi attraverso i "piani urbani per la mobilità", prevedere massicci investimenti per realizzare tramvie, linee metropolitane, ferrovie locali. Le Regioni devono dare piena attuazione alla legge di riforma del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi e aumentare il numero dei cittadini che usano i mezzi pubblici, e devono attuare i piani per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria. I Comuni, attraverso i piani urbani del traffico, devono limitare l'uso delle auto, estendere le zone pedonali e a traffico limitato, realizzare piste ciclabili e parcheggi scambiatori, migliorare l'efficienza del trasporto pubblico, favorire l'uso di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale, predisporre i piani per la tutela dall'inquinamento acustico e per la riduzione dell'inquinamento dell'aria. Se parliamo di un "patto per la mobilità sostenibile", al tempo stesso, è per ricordare che la soluzione di questi problemi dipende anche dai cittadini. Dai nostri comportamenti quotidiani. Ognuno di noi – lasciando l'auto a casa quando è possibile e utilizzando di più i mezzi pubblici – può contribuire a migliorare la situazione nella propria città.

** Viceresponsabile autonomia tematica ambiente Ds*

l'Unità Un quotidiano utile di Politica, Economia e Cultura

ABBONARSI ...È COMODO ...E CONVIENE

Perché ogni giorno ti sarà consegnato il giornale a domicilio e se vorrai anche in vacanza.

...È FACILE

Perché basta telefonare al numero verde ***800.254188***
o spedire la scheda di adesione pubblicata tutti i giorni sul giornale.

ABBONAMENTO ANNUALE		
7 numeri	510.000	(Euro 263,4)
6 numeri	460.000	(Euro 237,6)
5 numeri	410.000	(Euro 211,7)
1 numero	85.000	(Euro 43,9)
ABBONAMENTO SEMESTRALE		
7 numeri	280.000	(Euro 144,6)
6 numeri	260.000	(Euro 134,3)
5 numeri	215.000	(Euro 111,1)
1 numero	45.000	(Euro 23,2)