

JACOPO FO

OLIO DI COLZA



*A mia madre, che pur non essendo un chimico
si è accorta dell'esistenza del biodiesel.
A mio padre, che si è fatto tutta la riviera romagnola
proponendolo ai sindaci.*

Tutta la verità sull'olio di colza

Una bella mattina milioni di italiani, guardando la televisione, hanno scoperto l'impensabile: il loro diesel poteva essere alimentato anche con olio di colza.

E, aspetto ancor più stupefacente della questione, quest'olio vegetale veniva venduto in alcuni supermercati a 0,65 euro al litro. Poco più della metà del diesel normale.

Il giorno dopo l'olio di colza spariva da tutti i supermercati del nord Italia e passeggiando per le strade si sentiva uno strano odore di popcorn. Ma per capire cosa sia successo e perché, dobbiamo fare un passo indietro, a quando iniziò tutta questa storia, più di cinque anni fa. Un giorno mia madre, Franca, parlando con un gruppo di socie della Puliscoop di Forlì, scoprì che queste donne avevano avuto un'idea geniale. Il loro lavoro consisteva nella manutenzione dei giardini pubblici e con i loro mezzi agricoli si trovavano a lavorare in mezzo ai bambini che giocavano e si erano accorte che li asfissiarono con i gas di scarico. E questo sembrava loro insensato (cuori di mamme). "Possibile che non ci sia qualche cosa di meno puzzolente e velenoso per far andare un trattore o un camion?".

Si erano informate e avevano trovato la soluzione sostituendo il diesel con biodiesel, una miscela formata dal 90% di olio di semi (generalmente colza, ma tutti gli olii vegeta-

li vanno bene, è solo una questione di prezzo) e 10% di alcool. Così non gasavano più i bambini.

A mia madre sembrò una cosa incredibile.

“I diesel vanno a olio? Tutti?” esclamò sbalordita e iniziò a informarsi.

Il Comitato “Un Nobel per i Disabili” aveva ricevuto una generosa sponsorizzazione da Autogerma (Volkswagen). Quindi Franca telefonò chiedendo di poter parlare con i loro tecnici. Fu stupefatta nello scoprire che tutte le auto del gruppo Volkswagen erano omologate per essere alimentate a biodiesel. Non solo, si trattava di un carburante talmente migliore del gasolio che la squadra di rally della Volkswagen aveva scelto di alimentare le auto durante le gare, vincendo i campionati mondiali di quell’anno (1999). E così scoprimmo che molti motori diesel (tedeschi, francesi, svedesi) erano già omologati per funzionare con il biodiesel visto che lo si utilizzava da tempo nel resto d’Europa. Scoprimmo anche che le altre auto, nell’usare il biodiesel, avevano solo problemi provocati da tubi e guarnizioni che si scioglievano a contatto con l’olio di semi. Ma alcuni meccanici avevano iniziato da tempo a eseguire modifiche per ovviare a questo inconveniente con una spesa intorno alle 210 mila lire (centodieci euro attuali). Nessuno di noi aveva mai sentito parlare di questo biodiesel e ben presto ci rendemmo conto che era una possibilità per ridurre l’inquinamento quasi sconosciuta in Italia, almeno dal grande pubblico.

Quando se ne parlava la gente ti guardava spesso come se fossi un marziano ubriaco: “Olio nel motore?!?”.

Allora per dimostrare che il biodiesel funzionava mia madre si fece dare da Volkswagen un’auto omologata per questo carburante, installò un serbatoio di biodiesel in giardino e iniziò a spargere odore di popcorn in tutta la riviera romagnola.

Iniziò così una campagna d’informazione portata avanti tramite Cacao, il quotidiano delle buone notizie, assemblee e manifestazioni. Mio padre incontrò personalmente una decina di sindaci della Romagna cercando di convincerli ad

adottare questo carburante meno inquinante. Molte persone si interessarono al problema e sostennero questa campagna. Il biodiesel inquina di meno, è ottimo per il motore, non aggiunge anidride carbonica nell'atmosfera, ha un rendimento superiore del 3% rispetto al gasolio, è più pulito e perciò non intasa i filtri e non lascia residui e incrostazioni. Inoltre si incendia difficilmente, non è tossico e se per un incidente si disperde nell'ambiente non crea disastri perché è completamente biodegradabile.

Una nave cisterna di questo olio vegetale, se si rovescia in mare, non inquina centinaia di chilometri di spiaggia. Ingrassa solo i pesci.

Inoltre la colza è una pianta molto fruttifera e facile da coltivare. Si possono ottenere due raccolti all'anno e sarebbe ottima per mettere a frutto i terreni che per accordi con l'Unione Europea siamo obbligati a non coltivare con piante alimentari (in Europa si produce troppo cibo). Invece di finanziare i contadini per non coltivare la terra potremmo produrre colza come si faceva un secolo fa, quando le lampade a olio, in tutta Europa, erano alimentate con l'olio ottenuto da questa pianta.

Ma ci sarebbero altri vantaggi: l'Italia spende ogni anno grandi cifre di denaro per finanziare un inefficiente servizio di smaltimento degli olii usati da privati e ristoranti per friggere. Una quantità di decine di migliaia di tonnellate di olio saturo che potrebbe essere filtrato e utilizzato per produrre biodiesel invece di finire nelle fogne e nei mangimi del bestiame.

Oltre all'uso del biodiesel come propellente non inquinante, nel resto d'Europa si iniziavano a vedere raccoglitori di olio fritto nei quali le massaie versavano la loro frittura ottenendo in cambio un buono per acquistare biodiesel alla pompa di carburante. Era il 2000. Si sarebbe potuto realizzare la stessa innovazione anche in Italia. Invece ancora si sprecano soldi per "smaltire" questa ricchezza: buttarla via è un costo per le casse dello Stato.

Chiaramente il biodiesel da solo non è in grado di risolvere tutti i problemi dell'inquinamento, ma mentre aspettiamo l'auto elettrica, a idrogeno o ad aria compressa, nonché trasporti pubblici efficienti, può aiutarci a diminuire il disastroso impatto dei combustibili fossili.

La nostra campagna iniziò a ottenere alcuni successi. I comuni di Forlì, Cervia, Cesena, Monsano, Perugia iniziarono a ridurre l'inquinamento adottando il biodiesel per i mezzi pubblici. E noi apriamo un distributore di biodiesel ad Alcatraz, riservato ai soci.

I petrolieri intanto cercarono di sfruttare la situazione proponendo come biodiesel miscele di gasolio con una percentuale del 30% di olio vegetale, a volte con l'aggiunta di acqua emulsionata (comunque miscelare al gasolio l'olio di semi, anche in piccole quantità, è bene perché si migliora la qualità del gasolio: brucia meglio ed emette una quantità minore di fumi, quindi inquina di meno. Per ottenere un vantaggio sensibile andrebbe miscelato almeno il 10% di olio vegetale con il 90% gasolio. In queste quantità minime può essere utilizzato su tutti i motori diesel senza alcun problema. Di questo parliamo diffusamente nel prossimo capitolo).

Altri cercarono di sostenere che il biodiesel inquinava molto più del gasolio portando a prova delle loro affermazioni documentazioni semplicemente false.

Addirittura il Corriere della Sera, che recentemente ha cambiato posizione su questi temi, pubblicò un articolo su una ricerca dell'Università di Göteborg che, da noi interpellata, negò che fosse stata realizzata una ricerca su questo tema. Contemporaneamente dovemmo porci il problema della tassa sui carburanti (era il 2000). Infatti a quei tempi il biodiesel veniva venduto senza sovraccarico di imposta in una quantità stabilita in 70mila tonnellate annue. Ed era questa defiscalizzazione a renderlo conveniente rispetto al gasolio. Ma il limite di 70mila tonnellate impediva un ulteriore sviluppo dell'uso di questo carburante.

E visto che quel che si perdeva in tasse lo si guadagnava in

salute ci impegnammo in una campagna per ottenere dal governo D'Alema un aumento della quota di biodiesel esentato dall'imposta sui carburanti, che effettivamente venne portata nel 2000 a 300mila tonnellate annue.

La diffusione del biodiesel iniziò a crescere presso aziende private e amministrazioni pubbliche e vennero aperti altri distributori di biodiesel.

Poi Berlusconi vinse le elezioni e, a sorpresa, accadde qualche cosa di veramente assurdo. Su richiesta del governo italiano (Proposta di Decisione del Consiglio inviata il 23 aprile 2001), l'Unione Europea approvò una disposizione (protocollo numero 501PC0813) che ammetteva la riduzione della tassa sul biodiesel solo se miscelato al gasolio al 5% come additivo o al 25% come combustibile per autotrazione di mezzi pubblici.

Chi avesse voluto utilizzarlo puro, da quel momento avrebbe dovuto pagare la tassa sui carburanti. In questo modo il prezzo diventava proibitivo. Inoltre si riduceva la quantità esentata dalla tassa da 300mila a 200mila tonnellate, lasciando solo a situazioni "sperimentali" la possibilità di acquistarlo non miscelato a gasolio.

La decisione fu particolarmente incredibile in una situazione di emergenza ambientale come quella in cui si trovavano le città italiane. E poi era doppiamente incredibile che questa normativa dell'Unione Europea venisse richiesta espressamente dall'Italia e solo dall'Italia, a modifica della decisione del resto dell'Unione di liberalizzare completamente il commercio del biodiesel, esentandolo da imposte, e di finanziarne la produzione allo scopo di abbassarne il prezzo al distributore e renderlo più conveniente.

Nella variante richiesta dall'Italia è contenuta poi una doppia astuzia: oltre a impedire di fatto la vendita del biodiesel puro si escludono dal mercato i piccoli produttori italiani di biocarburante che non hanno le autorizzazioni e le attrezzature per miscelare biodiesel e gasolio e quindi devono vendere tutta la loro produzione alle grandi raffinerie.

Un bel modo di far fuori chi aveva osato far concorrenza ai petrolieri. Si riesce così a bloccare la diffusione del biodiesel, i distributori chiudono (compreso quello di Alcatraz) perché non possono essere riforniti e non possono vendere. Ma a questo punto si innesca un meccanismo di reazione. Da tempo alcuni automobilisti avevano incominciato a utilizzare semplice olio di semi miscelato con gasolio fino all'80% (ovviamente su auto compatibili cioè senza tubicini che si sciolgono a contatto con l'olio di semi). Infatti già allora l'olio di semi al supermercato costava meno del gasolio (e meno del biodiesel). Rilanciamo la notizia su Cacao (vedi tutta la storia su www.cacaoonline.it), altri la riprendono e la voce inizia a spargersi nel web dove si sviluppano siti di scambio di informazioni e consigli tra automobilisti.

E via via che il prezzo del gasolio sale, aumenta il numero degli automobilisti e degli autotrasportatori che tagliano il gasolio con percentuali variabili di olio alimentare, olio di colza, semi vari o di qualunque altro tipo, basta che costi poco. I maliziosi osservano che nella maggioranza dei supermercati sparisce la qualità "primo prezzo" dell'olio di semi. Non lo vendono proprio più. Altre catene di supermercati continuano invece a venderlo e a prezzi bassi. All'ingrosso si compra a meno di 0,40 euro al litro e alcuni consumatori lo comprano a 30 mila litri per volta (Nei supermercati Lidl ancora oggi si trova a 0,65 in confezioni da un litro). Poi, all'inizio del 2005 il prezzo del gasolio tocca un euro e dieci centesimi e improvvisamente le decine di migliaia di automobilisti che si autoriducono l'inquinamento e il costo del pieno diventano centinaia di migliaia. Un giornale e una televisione locale di Trento ne parlano, la voce rimbalza al Tg3 che mostra un automobilista anonimo, di spalle, mentre versa nel serbatoio un litro di olio di colza. La febbre dell'olio di colza scoppia l'indomani mattina: una folla di cittadini si riversa a fare incetta di olio di semi nei pochi supermercati che ancora lo vendono a prezzo inferiore al gasolio. A questo punto le televi-

sioni e le radio si accorgono di tutta la storia. Internet è piena di forum dove se ne discute e di gente che dice tutto e il contrario di tutto e si rischia di non capire più niente.

A questo punto ci sembra importante (ed è uno degli scopi di questo libro) riuscire a dare un'informazione corretta su tutta la questione.

Qui di seguito forniamo alcune schede che permettono di avere un quadro complessivo dei pareri e delle polemiche.

Ti proponiamo le opinioni di ricercatori, tecnici, meccanici e semplici consumatori. In appendice è disponibile un documento prodotto dalla provincia di Milano che fornisce dati di analisi ottenuti con prove di laboratorio e quindi certificati.

Aria pura in casa con le piante

Vivi insieme a piante meravigliose che puliscono l'aria: Schefflera, Ficus longifolia, Ficus beniamina, Dracena, Syngonium, Aglaonema, Aglaonema, Philodendron, Epi-premnum.

Non solo l'aria delle città è inquinata per i gas di scarico di automezzi, riscaldamenti e industrie: anche nelle nostre case si possono annidare sostanze tossiche nascoste nelle colle utilizzate per fabbricare mobili e elettrodomestici, nelle moquette, in alcuni detergenti chimici e nelle vernici. Per questi motivi è consigliabile che in ogni casa vi siano piante particolari che hanno la capacità di assorbire le sostanze nocive.

La Nasa ha condotto una ricerca durata anni per misurare la capacità delle piante di assorbire gli inquinanti più diffusi nelle case e più dannosi. Il tricloroetilene (Tce), usato negli inchiostri delle fotocopiatrici, nelle lacche, le vernici, gli adesivanti. La formaldeide, presente negli isolanti, nei compensati, nelle carte igieniche e in molte resine, il fumo delle sigarette, i combustibili come il gas naturale e il kerosene.

Il benzene, emesso dagli automezzi e quindi presente nell'aria delle città. **Le piante migliori per assorbire il Tce sono la Gerbera jamesonii, allevata in**

vaso, seguita dalla *Spathiphyllum* e dalla *Dracaena marginata*. La formaldeide viene assorbita bene dalla *chamadorea* e in misura minore dalla *Dracaena deremensis*. Il benzene invece è fronteggiato meglio dall'edera, dalla gerbera e dalla sanseveria.

La filtrazione avviene attraverso le foglie e le radici di piante per lo più di origine tropicale, in grado di trasformare gli inquinanti studiati in sostanze nutritizie per la pianta (Fonte: Elena Accati, Università di Torino, http://www.comieco.org/consumatori_associazioni/ufficio%20ecologico/11_piante.html)

Ma le piante sarebbero utili anche per combattere le allergie da polline.

Tra tutte, l'areca palmata (*Chrysalidocarpus lutescens*, famiglia *Palmae*), una palma originaria delle zone tropicali. Ma anche filodendri, ficus, felci, dracena, edera, pothos sanseveria, dieffenbachia, tutte in grado di assorbire dall'atmosfera rilevanti quantità di molecole volatili.

Lo spiega Giuseppe Frenguelli, del Dipartimento di biologia vegetale e biotecnologie agroambientali dell'Università di Perugia: "I pollini sono notoriamente le particelle più ricche di allergeni; ma anche altre parti delle piante possono contenere allergeni e causare dermatiti o disturbi respiratori... Esistono però numerose piante che... riescono a eliminare dall'aria numerose sostanze volatili... La più efficace è, appunto, l'areca palmata".

Un altro albero che secondo Frenguelli svolge una funzione purificante è il ginkgo biloba. Per questo in molte città come Tokio, New York, Milano, sarebbe stato scelto per il verde urbano.

(Fonte: Una palma amica dei bambini allergici, Lucia Zambelli, <http://www.kwsalute.kataweb.it/Notizia/0,1044,1824,00.html>).

Chi vuol fermare l'innovazione ecologica?

A leggere i testi di molti economisti parrebbe che il capitalismo sia il luogo ideale dove trovare finanziatori per produrre innovazioni eccellenti.

Il capitalismo, si dice, si basa sulla libera impresa e sulla libera concorrenza. E chi ha le idee giuste fa i soldi.

In realtà le lobby hanno nella società moderna un enorme potere e molto spesso scelgono di bloccare le invenzioni che vanno contro i loro interessi e a volte ci riescono. Abbiamo già citato il caso di Ford e l'auto a canapa. Ma non è una storia isolata. In Usa, nel 1943, il signor Toker iniziò a costruire un'auto dotata di freni a disco, di cinture di sicurezza, di parabrezza che in caso di incidente si sbriciolavano invece di rompersi "a lame" e di fari che si orientavano seguendo il movimento delle ruote in modo da non avere zone cieche percorrendo una curva di notte. Di fronte a una simile serie di innovazioni le grandi case statunitensi avrebbero dovuto mettere in atto un grande sforzo per adeguarsi ai nuovi standard di sicurezza. Preferirono consociarsi per sabotare Toker, montarono un processo contro di lui accusandolo di truffa e lui si salvò solo perché riuscì a portare davanti al tribunale una quarantina di auto perfettamente funzionanti. Ma la sua impresa fu distrutta e nessun'altra Toker fabbricata. E milioni di persone continuaro-

no a morire a causa di auto fabbricate con requisiti di sicurezza inferiori a quelli effettivamente possibili.

Il settore energetico è stato da sempre il terreno principale della lotta dei petrolieri e delle lobby della chimica. Da 75 anni la loro idea fissa è quella di impedire con ogni mezzo che si possa usare qualche cos'altro al posto del petrolio.

Hanno riempito i loro cassetti di brevetti comprati perché non venissero utilizzati. E hanno sabotato con ogni mezzo possibile chi non era disposto a vendere le proprie invenzioni.

Basti pensare che la Fiat negli anni Ottanta aveva investito nel brevetto del Totem, un geniale cogeneratore di energia elettrica e calore, e poi non promosse questa straordinaria tecnologia che avrebbe potuto diventare una manna per il nostro bisogno di elettricità.

Ma i modi di sabotare una tecnologia sono innumerevoli. Il primo è il silenzio. Poi ci sono le difficoltà a ottenere finanziamenti per sviluppare le ricerche e le metodologie di produzione in serie, poi ci sono le strozzature del mercato, le trafilie burocratiche per ottenere le omologazioni. In questi anni la Libera Università di Alcatraz ha seguito l'evolversi di varie tecnologie bloccate poi da un sistema studiato apposta per impedire il diffondersi delle tecnologie scomode.

Il governo di un paese moderno dovrebbe essere dotato di un dipartimento dell'innovazione tecnologica in grado di prendere realmente in considerazione le nuove tecnologie, testarle, certificarle e aiutarne la messa in produzione diventando, laddove ce ne sia la convenienza, il finanziatore. Teoricamente qualche cosa del genere esiste ma funziona in modo talmente machiavellico che chiunque non abbia i contatti giusti trova tutte le strade sbarrate.

Da cinque anni giro l'Italia proponendo una serie di tecnologie rivoluzionarie. Ad esempio impianti cosiddetti a "solare di potenza", che producono energia elettrica impiegando acqua riscaldata da pannelli solari fino a trecento gradi. L'acqua trasformandosi in vapore ed espandendosi aziona turbine che producono elettricità. E si ottiene come sottoprodotto acqua bollente per impianti di riscaldamento o per alimentare condizionatori che raffreddano l'aria.

Una lezione dal cosiddetto Terzo Mondo. Mai sentito parlare di Curitiba?

DI DARIO FO, FRANCA RAME, JACOPO FO

Tratto da *Cacao il quotidiano delle buone notizie* del 15 luglio 2001.

Hai mai sentito parlare di Curitiba?

No, neanche noi conoscevamo questa storia fino a una settimana fa.

L'abbiamo scoperta leggendo *Capitalismo naturale* di Paul Hawken, Amory e Hunter Lovins. È veramente incredibile che non se ne sappia niente perché Curitiba è una delle più grandi esperienze di cambiamento sociale che sia mai stata realizzata.

Curitiba non è una piccola comunità alternativa. È una città di quasi 2 milioni e mezzo di abitanti. Si trova nel sud del Brasile. Non si tratta neanche di una storia nuova: va avanti da 30 anni. Nel 1971, in piena dittatura fascista, una serie di casualità portarono alla designazione di Jaime Lerner come sindaco della città. Lo avevano scelto perché era un inoffensivo esperto di architettura. Un trentatreenne che non si era mai impegnato politicamente e che sembrò l'ideale per mettere d'accordo le diverse fazioni al potere.

Jaime Lerner ci mise un po' a organizzarsi, poi nel 1972 decise di creare la prima isola pedonale del mondo. Lerner sapeva di avere contro buona parte della città. I commercianti erano terrorizzati dall'idea che i loro affari fossero danneggiati dal divieto di accesso al centro delle auto. E gli automobilisti odiavano l'idea di dover andare in centro a

pieci. I maligni dicono che aveva paura che la sua iniziativa fosse bloccata da un esposto in tribunale. Resta il fatto che i lavori iniziarono proprio un venerdì, un'ora dopo la chiusura del tribunale.

Un'orda di operai invase il centro della città e iniziò a sistemare lampioni e fioriere, ripavimentare le strade e scavare aiuole piantandoci alberi. Lavorarono ininterrottamente per 48 ore.

Quando il primo contingente crollò stremato fu sostituito da un secondo battaglione di operai e andarono avanti così. Il lunedì mattina quando il tribunale riaprì i lavori erano finiti. Crediamo che nella storia del mondo nessuna opera pubblica sia stata realizzata altrettanto velocemente.

I cittadini di Curitiba se ne stavano a bocca aperta. Erano state piantate migliaia di piante fiorite. Una cosa mai vista. E la popolazione si mise a strappare tutti i fiori per portarseli a casa. Ma Lerner lo aveva previsto e già erano pronte squadre di giardinieri che sostituivano immediatamente le piante. Ci vollero un po' di giorni ma alla fine i cittadini smisero di rubare i fiori. I commercianti poi erano stupiti perché si erano accorti che il centro cittadino trasformato in un salotto eccitava le vendite.

E quando il sabato successivo un corteo di auto dell'Automobil Club tentò di invadere l'isola pedonale si trovò nell'impossibilità di farlo perché migliaia di bambini stavano dipingendo grandi strisce di carta che coprivano buona parte della pavimentazione.

Da allora tutti i sabati i bambini della città si ritrovano nell'isola pedonale a coprire di disegni meravigliosi enormi rotoli di carta stesa per terra. La seconda operazione di Lerner fu quella di creare un sistema di trasporti rivoluzionario con strade principali riservate agli autobus e particolari rampe coperte (da tubi trasparenti) che portavano il marciapiede sullo stesso piano dei mezzi pubblici, permettendo ai passeggeri di salire sui mezzi pubblici senza fare scalini e quindi più rapidamente. Queste rampe davano la

possibilità di accedere ai trasporti pubblici anche a chi era su una carrozzina a rotelle.

Particolare attenzione fu data ai collegamenti con i quartieri poveri della città, furono acquistati autobus composti di 3 vagoni, con porte più grandi che si aprivano in corrispondenza delle porte scorrevoli delle rampe coperte. Per tagliare i costi e i tempi furono anche aboliti i biglietti e si decise di fidarsi del fatto che se i trasporti funzionano veramente bene i cittadini pagano volentieri il biglietto. Grazie a queste innovazioni i tempi di percorrenza degli autobus di Curitiba sono 3 volte più veloci e trasportano in un'ora 3 volte il numero dei passeggeri, con un rapporto tra il denaro investito e i passeggeri trasportati superiore del 69%. Praticamente avevano creato una straordinaria metropolitana a cielo aperto.

Le autovie di Curitiba trasportano 20 mila passeggeri all'ora (più di quanti viaggino sui mezzi pubblici di New York). Gli autobus percorrono ogni giorno una distanza pari a 9 volte il giro del mondo. Rio de Janeiro ha una metropolitana che trasporta un quarto di passeggeri e costa 200 volte di più.

Grazie a questa gestione oculatissima dei costi, le linee di trasporto si autofinanziano con il solo costo dei biglietti (circa mille lire), ammortizzano i costi di un parco mezzi costato 45 milioni di dollari, offrono utili alle 10 imprese che hanno in appalto il servizio e remunerano il capitale investito con un tasso di profitto del 12% annuo. L'autorizzazione rilasciata ai gestori del servizio è revocabile all'istante. Le banche, restie a collaborare con altre amministrazioni locali, sono ben disponibili a prestare denaro al comune di Curitiba.

I trasporti sono talmente efficienti che nel 1991 un quarto degli automobilisti della città aveva rinunciato a possedere un'auto e il 28% dei passeggeri pur possedendo un'auto preferiva non usarla. E questo nonostante il traffico sia molto scorrevole e gli ingorghi sconosciuti.

A questo rifiuto di massa dell'auto contribuiscono anche 160 chilometri di piste ciclabili. Iniziare la riforma della

città dai trasporti per Lerner era fondamentale perché egli teorizza che nulla influenzi più rapidamente la coscienza dei cittadini quanto l'efficienza dei mezzi pubblici. Ma la riforma non si è fermata ai trasporti.

Il problema delle baraccopoli e della miseria è stato affrontato trovando sistemi semplici in grado di offrire effetti positivi immediati e un cambiamento radicale della cultura a lungo termine. È la fantasia delle soluzioni quello che stupisce di più. Sembrano pazzie ma contengono un'efficienza enorme.

Ci sono servizi di distribuzione quotidiana di pasti gratuiti. Sono state costruite 14 mila case popolari. Ma si è agito anche distribuendo piccoli pezzi di terra per gli orti e per costruire le case. I materiali di costruzione vengono acquistati con un finanziamento comunale a lungo termine ripagato con rate mensili pari al costo di 2 pacchetti di sigarette. Ogni nuova casa riceve poi in regalo dal comune un albero da frutta e uno ornamentale.

Il comune offre anche un'ora di consulenza di un architetto che aiuta le famiglie a costruirsi case più confortevoli e armoniose. I quartieri poveri di Curitiba sono i più belli del mondo.

Esiste un servizio di camioncini che girano per la città scambiando 2 chili di immondizia suddivisa con buoni acquisto che permettono di comprare un chilogrammo di cibo (oppure quaderni, libri o biglietti per gli autobus).

Così il 96% dell'immondizia della città viene raccolta e riciclata. Il che ha permesso di risparmiare i milioni di dollari necessari per costruire e gestire una discarica. Attraverso la pulizia della città e una migliore alimentazione della popolazione povera si è ottenuto un netto miglioramento della salute.

Il tasso di mortalità infantile è un terzo rispetto alla media nazionale.

Ci sono 36 ospedali con 4500 posti letto, medicinali gratuiti e assistenza medica diffusa sul territorio. Ci sono 24 linee

telefoniche a disposizione dei cittadini per informazioni di ogni tipo.

Una di queste linee fornisce ai cittadini più poveri i prezzi correnti di 222 prodotti di base. In questo modo si garantisce ai consumatori di non cadere vittima di negozianti disonesti.

Ci sono anche 30 biblioteche di quartiere con 7 mila volumi ciascuna.

Si chiamano “Fari del sapere” e sono cassette prefabbricate e dotate di un tubo a strisce bianche e rosse alto 15 metri. Sulla sommità della torre c'è una bolla di vetro dalla quale un poliziotto controlla che bambini e anziani possano andare in biblioteca indisturbati.

Ci sono 20 teatri, 74 musei e centri culturali e tutte le 120 scuole della città offrono corsi serali. Vengono organizzati seminari di formazione professionale per 10 mila persone all'anno. Sono collegati a un “Telefono della solidarietà” che permette di raccogliere elettrodomestici e mobili usati che vengono riparati dagli apprendisti artigiani e rivenduti a basso prezzo nei mercati o regalati. Grazie al microcredito una volta imparato un mestiere i giovani possono aprire un'attività in proprio. Vengono aiutati anche coloro che vogliono diventare commercianti ambulanti attraverso la concessione di autorizzazioni al commercio facilitate. Ed è proprio la logica con la quale si affrontano i problemi ad essere diversa. Ad esempio le azioni di un gruppo di giovani teppisti che strappavano fiori all'orto botanico furono interpretate come una richiesta di aiuto e i ragazzi furono assunti come assistenti giardinieri. **Un'altra grande iniziativa di Lerner è stata quella di creare decine di parchi dotati di laghetti e di piantare ovunque alberi. Curitiba è la città più verde del mondo. Insomma un paradiso con il 96% di alfabetizzazione (nel 1996). Gli abitanti che hanno un titolo di studio superiore sono l'83%. La città ha un terzo in meno dei poveri del resto del Brasile e la vita media arriva a 72**

anni, grossomodo quanto negli Usa ma con un reddito pro capite che è solo il 27% di quello degli Stati Uniti.

Insomma, per essere una città del terzo mondo non è male...

A questo punto però c'è da chiedersi come mai l'esperienza di Curitiba non sia conosciuta in Italia. Abbiamo fatto una ricerca e ci hanno detto che anni fa la rivista Nuova Ecologia pubblicò un lungo servizio su questo miracolo dell'onestà creativa.

E anche l'Espresso ne parlò. Allora com'è successo che Curitiba non è diventata un esempio da imitare? Perché queste tecniche ingegnose ed entusiasmanti non sono diventate il cavallo di battaglia della nostra sinistra?

Cos'hanno i nostri politici? Sono sprovvisti di senso pratico? Sono ammalati di serietà? Non sanno più sognare?

P.S. A seguito della pubblicazione di questo articolo abbiamo ricevuto alcune mail che accusavano Jaime Lerner di essere stato complice della repressione di alcune lotte contadine durante il periodo nel quale è stato governatore.

Abbiamo fatto ricerche in questo senso senza riuscire a capire cosa esattamente sia successo. Resta comunque il fatto che le realizzazioni ottenute dai cittadini di Curitiba sono straordinarie al di là delle responsabilità di uno dei leader.