

Laura Bovone e Carla Lunghi

ITALIA CREATIVA

Condivisione, sostenibilità, innovazione

DONZELLI EDITORE

Questo volume è stato realizzato con Fondi Cofin PRIN 2010-11,
Progetto «Pratiche sostenibili di vita quotidiana nel contesto della crisi:
lavoro, consumi, partecipazione», coordinato da Laura Bovone.

© 2020 Donzelli editore, Roma
via Mentana 2b
INTERNET www.donzelli.it
E-MAIL editore@donzelli.it

ISBN 978-88-5522-013-2

II. Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali dopo lo shock petrolifero del 1973

di Luca Falcioia

1. Introduzione.

Domenica 2 dicembre 1973, per la prima volta nella storia, gli italiani furono costretti a lasciare a casa la propria auto e a spostarsi, se proprio necessario, a piedi o con mezzi privi di motore a combustione. Nonostante le apprensioni della vigilia e qualche allarmismo giornalistico, la prima domenica di *austerità* trascorse in un'atmosfera perlopiù festosa e rilassata. Sciami di biciclette invasero le città della penisola, assieme a improvvisati pattinatori a rotelle, marchingegni a pedali e calessi a trazione animale. Gli italiani risposero con ironia, capacità di arrangiarsi e compostezza a quella che allora sembrava un'emergenza soltanto transitoria¹.

Tutto era cominciato con una riunione dei delegati dell'Opec, nell'ottobre del 1973. Raccolti attorno a un tavolo a Vienna, i principali produttori mondiali di oro nero avevano deciso un embargo del petrolio ai danni degli Stati Uniti e di alcune nazioni occidentali colpevoli di aver sostenuto Israele nella recente guerra del Kippur. Avevano ridotto le esportazioni di petrolio aumentandone, contemporaneamente, il prezzo, il quale, nel giro di pochi mesi, lievitò dai 3 ai 12 dollari al barile. L'Italia, dipendente al 72% dal greggio per il suo fabbisogno di energia interno e fortemente legata alle importazioni di materie prime energetiche, fu tra i paesi più colpiti al mondo da questi provvedimenti (Malanima 2013, p. 27).

Il governo di centro-sinistra allora in carica, guidato dal democristiano Mariano Rumor, fu quindi costretto a varare un pacchetto di

¹ Si veda Rai 2013, *La storia siamo noi*; L. Vergani, *Città semideserta e al buio quasi come nel dopoguerra*, in «Corriere della Sera», 2 dicembre 1973 e *Milano non s'è fermata*, ivi, 3 dicembre 1973.

misure d'emergenza per arginare la crisi. Un decreto di fine novembre introdusse alcune disposizioni, dette di *austerità*, allo scopo di contenere i consumi energetici. Oltre al divieto di circolazione di veicoli privati nei giorni festivi, la legge disponeva l'abbassamento del limite di velocità su strade e autostrade, la chiusura di bar e ristoranti entro mezzanotte, lo spegnimento delle insegne e delle vetrine luminose dalle 21, la riduzione dell'illuminazione pubblica, la sospensione dei palinsesti televisivi dopo le 23, la diminuzione dell'erogazione della corrente elettrica dalle 21 alle 7, la limitazione della temperatura del riscaldamento domestico a 20 gradi e l'orario continuato degli uffici pubblici così da anticiparne la chiusura. Il decreto rimase in vigore per cinque mesi, poi le misure vennero abolite².

All'indomani dello shock petrolifero, l'Italia si ritrovò nella morsa di una vera e propria crisi economica – la più severa dal 1929 – che si sarebbe protratta per anni, incidendo profondamente su redditi, abitudini e consumi. Il razionamento energetico aveva innescato una spirale inflazionistica vertiginosa. Avviatosi con le materie prime e i carburanti, l'aumento dei prezzi era giunto in fretta a interessare i generi alimentari, inclusi la pasta e il pane, il cui prezzo era raddoppiato. Alla fine del 1973 l'inflazione media era già salita, dal 6,3% dell'anno precedente, all'11,6%. Nel 1974 raggiunse il 18,5%, per poi mantenersi su livelli straordinariamente elevati nei tre anni successivi (17,5%, 18% e 19,1%). Tutto il resto, intanto, andava riducendosi: produzione industriale, investimenti, consumi privati, occupazione, salari, entrate fiscali. Con alti e bassi, la cosiddetta stagflazione continuò fino al 1978. Nel 1979, quando il peggio sembrava passato, un secondo, repentino, aumento del prezzo del petrolio ribadì le fragilità del sistema.

La crisi petrolifera del 1973 non basta a spiegare le notevoli difficoltà che l'economia e la società italiana affrontarono nel cuore degli anni settanta. La rappresaglia dell'Opec non fu insomma la sola e principale responsabile. Lo shock del 1973 portò allo scoperto e aggravò debolezze strutturali del paese e dinamiche globali che sempre più penalizzavano l'Italia. Emersero, in particolare, la dipendenza dall'importazione di materie prime e dal credito estero, l'instabilità politica, le tensioni sociali, la fluttuazione valutaria della lira, il basso

² D. De Stefano, *Da oggi i provvedimenti per limitare i consumi. Il governo si prepara a sostenere l'economia*, in «Corriere della Sera», 1° dicembre 1973.

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

livello tecnologico delle produzioni, la schiacciante concorrenza delle multinazionali estere, la scarsa produttività del lavoro, la presenza di imprese non competitive tenute in vita dalle erogazioni statali e il peso del costo del lavoro, cresciuto impetuosamente a partire dall'autunno del 1969 e, in seguito, protetto dalla scala mobile (Castronovo 2013, pp. 360-70).

Più in generale, la realizzazione della forte dipendenza dal petrolio, insieme alla circostanza di dover rinunciare ad alcuni beni e servizi, indusse molti osservatori a riflettere sulla fragilità di un modello di sviluppo incentrato sulla mera crescita economica, orientato all'espansione illimitata dei consumi e basato sullo sfruttamento incondizionato delle risorse naturali. In tale contesto il paese, pur patendo gli effetti delle ristrettezze economiche, sperimentò produzioni innovative, abitudini di consumo alternative, stili di vita originali, tecnologie pionieristiche e legislazioni coraggiose. Tali ricadute positive della crisi degli anni settanta sono state in genere trascurate dagli studi storici e sociologici i quali, tutt'al più, le hanno trattate singolarmente, per poi sottolineare la complessiva prestazione deludente del sistema italiano negli anni settanta (Lanaro 1993, pp. 405-6, 412-8; Crainz 2005, pp. 419-38). Questa ricerca si propone invece di riportare alla luce i tre principali ambiti di innovazione scaturiti dalla crisi, sia a livello politico sia, soprattutto, a livello sociale: 1) trasporto ecologico e condiviso; 2) pratiche di riciclo, recupero e riuso; 3) risparmio energetico e fonti alternative. Oltre a evidenziare il contesto culturale che ha favorito questi spazi di rinnovamento, il saggio analizza, da una parte, i fattori che hanno incoraggiato tali reazioni virtuose e, dall'altra, i fattori che hanno frenato o impedito altre e più incisive risposte.

2. *Un clima culturale «radicale».*

Tutte le reazioni alla crisi degli anni settanta furono influenzate, in maniera più o meno esplicita, dal dibattito transnazionale, che si diffuse a partire dagli anni sessanta, sui limiti dello sviluppo e sulla salvaguardia dell'ambiente. Basato su ricerche scientifiche, speculazioni intellettuali e intuizioni politiche radicali, tale dibattito rappresentò un clima culturale essenziale per imporre alcuni temi all'ordine del giorno e per approdare a determinate proposte politiche.

Fin dai primi anni sessanta, grazie a testi precursori come *Silent Spring* (Carson 1962), best seller mondiale che aveva denunciato l'uso dei pesticidi nell'agricoltura americana, si era aperta una riflessione scientifica sui danni ambientali generati dal modo di produzione capitalistico. Studi come *The Economics of the Coming Spaceship Earth* (Boulding 1966) avevano cominciato a parlare dei limiti delle risorse sul pianeta e della necessità che il sistema economico vi si adeguasse. Ulteriori ricerche (Ehrlich 1968) avevano diffuso l'idea che la crescita demografica esponenziale e la correlativa espansione dei consumi avrebbero fatalmente provocato una crisi ecologica planetaria. Di conseguenza, suggerivano altri (Hardin 1968), era d'uopo rallentare i ritmi produttivi e porre un freno alla dinamica demografica.

Si erano così diffusi i primi appelli alla «crescita zero» e a una «società stazionaria» (Goldsmith e altri 1972). Inoltre, specie negli ambienti intellettuali della sinistra radicale, si levavano critiche sempre più severe all'economicismo e al consumismo dominanti nell'occidente industrializzato (Commoner 1971; Gorz 1977). Non va dimenticata, a questo proposito, l'influenza a livello giovanile delle controculture che, almeno dalla metà degli anni sessanta, denunciavano lo sfruttamento dell'ambiente e proponevano uno stile di vita frugale, in comunanza con la natura e nel rispetto dell'ecosistema.

All'interno di questa temperie culturale era nata la cosiddetta ecologia politica, corrente di pensiero che aveva trovato espressione non soltanto in forma scientifica e letteraria, ma anche in un fiorente associazionismo e in una serie di azioni dimostrative che ebbero larga eco. Ad esempio, il 22 aprile del 1970 era stato celebrato negli Stati Uniti il primo Earth Day, giornata di sensibilizzazione sui temi ambientali a cui avevano preso parte 20 milioni di persone. Nel 1971 era nata Greenpeace che, nel giro di pochi mesi, aveva guadagnato fama mondiale con le sue prime battaglie per fermare i test atomici.

L'attenzione per la finitezza delle risorse naturali e le preoccupazioni per la sostenibilità dello sviluppo trovarono poi una base scientifica autorevole e un potente veicolo informativo nell'iniziativa del Club di Roma, fondato nel 1968 da Aurelio Peccei – alto dirigente Fiat, imprenditore e filantropo – e dallo scienziato scozzese Alexander King. Nel 1970 questo forum internazionale, composto da studiosi e manager interessati a vario titolo alle sorti future dell'umanità, aveva commissionato al Mit di Boston una ricerca per definire i limiti

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

fisici «relativi alla moltiplicazione del genere umano e alla sua attività materiale». Un team di studiosi aveva dunque applicato l'analisi dei sistemi – basata sull'osservazione dinamica di alcune grandezze interconnesse – a cinque fattori: popolazione, produzione di alimenti, industrializzazione, utilizzo delle risorse naturali e inquinamento. Fatte le dovute simulazioni, il rapporto *I limiti dello sviluppo* (Meadows, Meadows, Randers, Behrens III 1972) concludeva che, nel caso le linee di evoluzione esponenziale nei cinque ambiti fossero rimaste inalterate, l'umanità avrebbe raggiunto nel giro di cento anni «i limiti naturali dello sviluppo». Di fronte a queste previsioni, non fare nulla avrebbe significato semplicemente «aumentare le probabilità della catastrofe». La società moderna, constatate le «dimensioni finite» della Terra, avrebbe dovuto quindi progettare un «equilibrio dinamico», a popolazione e capitale costanti. Alcune pratiche – suggeriva il rapporto – potevano facilitare il compito, ad esempio nuovi metodi per il recupero e il reimpiego di materiali già utilizzati, procedimenti per prolungare la durata dei prodotti, tecnologie per l'utilizzo più efficiente dell'energia solare, oltre, ovviamente, a una maggiore attenzione ai consumi eccessivi.

Il rapporto, lanciato a Washington nel marzo del 1972 e pubblicato in contemporanea in varie lingue, ebbe immediatamente larga risonanza, nonostante alcuni ne criticassero i toni apocalittici e le soluzioni neo-malthusiane. L'approssimarsi della prima conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano, che venne celebrata a Stoccolma nel giugno seguente, ampliò ulteriormente il dibattito. In linea con le conclusioni del rapporto del Mit, la conferenza ammise la finitezza delle risorse naturali, l'emergenza ecologica e i rischi di una crescita economica illimitata. A seguito dell'incontro, il Palazzo di vetro istituì lo United Nations Environment Programme per coordinare le proprie attività ambientali e anche la Comunità europea prese i primi provvedimenti in tal senso (Senatore 2013).

I limiti dello sviluppo ebbe vasta eco anche in Italia dove le tematiche ambientali stavano trovando una prima diffusione che spaziava, seppur con declinazioni diverse, dalla sinistra rivoluzionaria all'area laica e socialista, fino alla Democrazia cristiana di Amintore Fanfani (Nebbia - Piccioni 2011). Nel 1973 venne anche redatta una prima relazione sullo stato dell'ambiente, elaborata da una società dell'Eni su commissione del governo, la quale denunciava inquinamento at-

mosferico, contaminazione delle acque e scarsa copertura dei servizi di smaltimento rifiuti (Paolini 2009, p. 81). Un fronte trasversale sembrava insomma condividere, almeno in teoria, un'inedita consapevolezza ambientale e uno spirito critico verso la società dei consumi e della crescita illimitata.

Va tuttavia ricordato che non mancavano le divisioni. Nel Partito comunista italiano, ancora permeato da un'ideologia «industrialista», persistevano forti riserve sull'ipotesi di «crescita zero», ritenuta da molti un espediente per cristallizzare le disuguaglianze sociali e le differenze Nord-Sud (Conti 1977, pp. 138-9; Cavazza 2013, pp. 13-48). La sinistra rivoluzionaria, dal canto proprio, denunciava l'ecologia stessa come «inganno del padrone» e sosteneva che il modo di produzione capitalista fosse di per sé incompatibile con la difesa delle risorse naturali (Paccino 1972). Più tardi, nel 1977, il segretario del Partito comunista italiano, Enrico Berlinguer, provò a riportare nel discorso comunista la parola d'ordine dell'austerità, come linea di condotta morale e modello di sviluppo sostenibile. L'austerità sarebbe stata il mezzo per contrastare – con abitudini «più rigorose e non sperperatrici» – la crisi di un sistema nel quale dilagavano lo spreco e il «consumismo più dissennato» (Berlinguer 1977). Tuttavia, la proposta non fece breccia in una sinistra allora lacerata tra le pulsioni desideranti dei giovani del movimento e la moderazione di un partito che esortava ai sacrifici.

All'indomani dello shock petrolifero, le preoccupazioni ambientali sembravano comunque trovare conferma nella realtà quotidiana. La stagione del miracolo economico poteva dirsi a tutti gli effetti conclusa. Per la prima volta dalla seconda guerra mondiale, il sistema delle nazioni sviluppate stava sperimentando i limiti dello sviluppo, in una sorta di anticipazione della catastrofe futura. Per usare le parole di Aurelio Peccei, il guasto appariva «profondo» e andava ricondotto «alle radici medesime del nostro tipo di civiltà» (Meadows, Meadows, Randers, Behrens III 1972, p. 15). Occorreva un cambio di passo.

3. Trasporto ecologico e condiviso.

Quello dei trasporti fu tra i primi problemi che si posero all'indomani dello shock petrolifero. I veicoli con motore a combustione rappresentavano la quasi totalità dei mezzi di locomozione su gom-

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

ma allora in circolazione in Italia. Negli anni del miracolo economico, l'auto – assieme al televisore e al frigorifero – era stata assunta a simbolo del raggiunto benessere degli italiani. Come ha scritto Federico Paolini, l'auto era stata volano dell'intero sistema produttivo, chiave per il successo del turismo, veicolo per l'unificazione del paese, strumento di emancipazione della donna e mezzo di affrancamento per i giovani. Dal 1958 al 1974 l'incremento della motorizzazione privata aveva tenuto il ritmo medio del 14,4% annuo. Nello stesso arco temporale il consumo di benzina era cresciuto del 582% e quello di gasolio dell'865%, mentre la rete viaria si era profondamente ramificata (Paolini 2007, pp. 64-79). Si può dunque facilmente intuire la difficoltà degli italiani a pensarsi senz'auto o con meno auto.

La reazione più immediata al rincaro dei carburanti fu l'utilizzo, laddove possibile, delle biciclette. A poche ore dal decreto di *austerità* del 1973, si calcola che ne furono vendute 60 000 e ordinate altre 100 000. Le cronache narrano di un vero e proprio boom, con clienti famelici, assalti ai venditori, scorte volatilizzate e vigili urbani schierati in difesa dei negozi. Nel corso della prima domenica a piedi si stima che 11 milioni e 800 000 biciclette percorsero le strade italiane, mentre nei mesi seguenti i produttori di cicli fecero affari d'oro, giacché i prezzi all'ingrosso erano lievitati del 10% circa³. Il crescente uso delle biciclette in Italia e nel mondo – che ha caratterizzato i decenni successivi e continua fino a oggi – non può essere ricondotto solamente allo shock del 1973. Tuttavia, in tempi di *austerità*, l'impiego di questo mezzo ecologico e sportivo venne rilanciato a tal punto che la produzione di biciclette, per la prima volta dagli anni cinquanta, superò nettamente quella delle auto, fino a raddoppiarla. Se nel 1969 la produzione mondiale di biciclette arrivava a 25 milioni di unità, contro 23 milioni di auto, nel 1980 lievitava a 62 milioni, contro 29 milioni di auto (Brown - Mitchell 1998).

Più strettamente legato alla crisi petrolifera e alle ristrettezze degli anni settanta fu invece lo sviluppo dell'auto elettrica. Dopo alcuni decenni di stasi assoluta, la ricerca tecnologica e la sperimentazione sull'auto a motorizzazione elettrica si intensificarono. Si trattò, in un certo senso, di un ritorno al passato. I veicoli elettrici, tra Ottocento

³ F. Astori, *È cominciato l'assalto ai venditori di biciclette*, in «Corriere della Sera», 1° dicembre 1973 e *Come l'industria reagisce al «boom» della bicicletta*, ivi, 2 dicembre 1973.

e Novecento, cioè agli albori della storia dell'auto, avevano conosciuto notevole successo, tanto da poter competere con le vetture a combustione ed essere da molti preferite a quest'ultime perché più pulite, più silenziose e più maneggevoli. Nel 1912, negli Stati Uniti viaggiavano ben 20 000 auto elettriche per passeggeri e 10 000 furgoni elettrici commerciali. Anche in Italia, specie grazie alle sperimentazioni di Gino Turrinelli, un ingegnere milanese, le auto elettriche avevano riscosso un certo apprezzamento, soprattutto nel trasporto pubblico. Sopraffatte dal primo conflitto mondiale, che aveva diretto gli investimenti di Stato verso i mezzi militari, soverchiate dalla velocità dei veicoli con motore a combustione e superate dall'autonomia sempre più imbattibile di quest'ultimi, le auto elettriche si erano ridotte a pochi esemplari utilizzati per i servizi postali e aeroportuali. Negli anni cinquanta e sessanta, la maggioranza degli italiani, sognando la Fiat 1100, dimenticò del tutto i mezzi a propulsione alternativa.

Una timida rinascita di interesse per i veicoli elettrici si vide negli anni sessanta, in coincidenza con le prime denunce pubbliche dell'inquinamento e della congestione urbana. Al Salone di Torino del 1965 venne presentata l'Urbanina, avveniristica biposto con abitacolo rotante a 360 gradi, voluta dal marchese Piero Girolamo Bargagli Bardi Bandini per aggirare il traffico e la mancanza di parcheggi del centro di Roma. Ceduta alla Zagato, l'Urbanina venne ridisegnata e presentata al Salone di Ginevra nel 1972 come Zele 1000. Grazie a un'autonomia di 90 chilometri e alle linee accattivanti, l'auto piacque e, dal 1973, venne esportata in tutto il mondo. Anche Fiat si attivò e, nel 1972, presentò la X1/23, prototipo di una piccola *city car* adatta ad accogliere un propulsore elettrico (Aem 1990).

I tempi sembravano maturi. L'auto elettrica aveva un rendimento energetico complessivo molto superiore a quello delle auto convenzionali e azzerava sia le emissioni dei gas di scarico sia l'inquinamento acustico. Occorreva soprattutto migliorare le batterie e i propulsori. In questo contesto nacque la Commissione italiana veicoli elettrici stradali, con la partecipazione, tra gli altri, di Alfa, Ansaldo, Piaggio e Zagato, allo scopo di promuovere studi e ricerche nel settore. Nel 1976, sull'onda della crisi economica e del calo di vendite di automobili (Amatori - Colli 1999, pp. 293-8), Fiat presentò al salone di Torino una versione aggiornata della X1/23, a trazione elettrica, con batterie al nichel-zinco e motore da 13,5 Cv. Gli accumulatori

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

consentivano un'autonomia di circa 50 chilometri a una velocità massima di circa 70 chilometri orari. La Piaggio creò una Vespa Elettrocar e la Garelli produsse Katia, versione elettrica del noto motociclo. Nel 1978, in collaborazione con Pininfarina, Fiat lanciò Ecos, un'altra *city car* con motore a 26 Kw. Intanto, la stessa Pininfarina, impegnata con il Consiglio nazionale delle ricerche in un progetto sperimentale sull'aerodinamica, presentò il prototipo Studio Cnr, che vinse il Compasso d'oro nel 1979. Grazie a un eccezionale coefficiente di resistenza aerodinamica, l'auto – da motorizzare a piacere – avrebbe permesso una drastica riduzione dei consumi energetici.

Nello stesso periodo nacquero inoltre alcune aziende votate esclusivamente al settore dei veicoli elettrici o ibridi, come la Progetti gestioni ecologiche (Pge), fondata nel 1976 a Milano e operante fino al 1982. Sostenuta in parte dall'Enel, la Pge presentò due vetture, a 3 e a 6 posti, con carrozzerie molto leggere e autonomia di 100 chilometri. Verso la fine degli anni settanta, la Pge riprese anche l'idea di *car sharing* con veicoli urbani elettrici a noleggio, studiando un sistema di stazioni dislocate nei centri storici o nei pressi dei terminali dei mezzi pubblici e nelle aree di parcheggio. Una sperimentazione di questo tipo era già stata avviata nel 1974 ad Amsterdam, dove un appartenente al movimento controculturale Provo, ispirato dalle iniziative di *bike sharing*, aveva istituito un sistema di «taxi a noleggio» elettrici per il trasporto locale nel centro storico. Noto come Witkar (auto bianca), l'esperimento era fallito a causa delle prestazioni insoddisfacenti delle stazioni di noleggio e di ricarica, ma l'idea sembrava promettente. Uno studio condotto a Firenze prevedeva che un servizio di questo tipo, con 1500 veicoli, avrebbe permesso di ridurre di almeno un decimo il numero totale di automezzi circolanti in città. Nel sistema architettato dalla Pge un calcolatore centrale supervisionava tutte le operazioni: la prenotazione, il controllo delle batterie durante le soste, la riconsegna e la fatturazione su conto corrente bancario. Per l'accesso ai veicoli l'utente doveva essere provvisto di un'apposita scheda magnetica di riconoscimento, controllata automaticamente dal terminale di prelievo dei mezzi (Menga 1979).

Il progetto di *car sharing* della Pge non vide mai la luce, né la maggior parte dei prototipi di auto elettriche studiati in Italia riuscirono mai a essere prodotti in serie e a ridurre così l'impatto dei veicoli inquinanti. Gli incentivi alla sperimentazione non furono accompa-

gnati da adeguate agevolazioni economiche e legislative per favorire produzione e diffusione. Considerata la fame di motorizzazione degli italiani e la rapida stabilizzazione dei flussi di greggio, la quale annullò ogni urgenza, il sostegno pubblico non sarebbe stato sufficiente, da solo, a far decollare il *car sharing* e le auto elettriche. Eppure, un'attenzione maggiore al settore del trasporto ecologico e condiviso avrebbe aiutato aziende e tecnici italiani a far crescere un comparto nel quale allora possedevano vantaggio competitivo e idee innovative. Un settore, come noto, tornato strategico quarant'anni più tardi.

L'intervento pubblico in materia di trasporti si limitò, dunque, alla legge 14 agosto 1974, n. 377, che dava un segnale in direzione del rafforzamento dei mezzi pubblici. La norma avviò un programma di interventi straordinari per l'ammodernamento, il potenziamento, la ristrutturazione e l'estensione della rete ferroviaria dello Stato. A tale fine, lo Stato stanziava la somma ingente di 2000 miliardi di lire. Eppure, come spesso accadde in quel periodo, la legge non produsse gli effetti sperati a causa di lentezze e complicazioni burocratiche. Nel 1976, tra l'altro, entrò in funzione l'Etr 400, detto Pendolino, un treno veloce di nuova generazione che, tuttavia, fu presto accantonato e di fatto abbandonato per circa un decennio (Maggi 2005, pp. 62-4).

In tema di trasporti pubblici, va inoltre ricordata la decisione del governo Moro di non avviare, nel 1975, i lavori di espansione dei tratti autostradali. Ma tale scelta fu dettata non tanto da preoccupazioni ambientali o dalla volontà di razionalizzare il sistema dei trasporti, quanto dalla crisi finanziaria in cui versavano le autostrade. A questo proposito, vanno segnalati i primi provvedimenti adottati a livello comunale per regolamentare l'accesso e la sosta nei centri storici urbani. Tuttavia, questi accorgimenti di «ingegneria del traffico» ebbero scarsa incidenza e vita breve, in ragione sia del loro carattere frammentario sia dell'indisciplina degli automobilisti. Nel frattempo, gli stessi amministratori locali non seppero cogliere l'occasione per riequilibrare il sistema del trasporto urbano a favore di quello pubblico, il quale, sotto l'egida delle municipalizzate, diede in genere pessima prova di sé (Paolini 2007, pp. 71-93).

Se è vero che le masse trasportate con i mezzi collettivi urbani ed extraurbani aumentarono notevolmente nel corso di tutti gli anni settanta, è altrettanto vero che l'accesso al trasporto privato crebbe a un ritmo non inferiore, data soprattutto la sua estensione sociale (Maggi

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

2005, p. 226). È dunque in questo scenario che si può al massimo constatare una riduzione del 13% circa dei transiti autostradali nel corso del 1974 e una ripresa del fenomeno dell'autostop. Difficile da misurare, quest'ultima pratica sembra testimoniata sia dalla riedizione di guide per i viaggi condivisi, sia da vari reportage e canzoni che celebravano la diffusione, ormai anche tra le donne, di una modalità di viaggio economica e avventurosa, fino ad allora prerogativa di *beat* e *hippie* (Welsh 1976).

4. *Pratiche di riciclo, riuso e recupero.*

Tutte le attività umane – faceva notare nel 1977 Giorgio Nebbia, docente di merceologia e capostipite dell'ecologismo italiano – estraggono dall'ambiente circostante risorse naturali, le quali vengono trasformate in merci e in cose utili. Nel corso di questo processo, si formano scarti e le merci stesse, dopo un periodo di vita, diventano irrimediabilmente rifiuti. La nostra società, dunque, concludeva Nebbia, non dovrebbe essere denominata «società dei consumi» ma, piuttosto, tristemente, «società dei rifiuti». A fronte di questa consapevolezza, la crisi energetica dava significato economico e valore «anche morale» alle operazioni di riciclo, le quali generavano almeno tre vantaggi: risparmio di risorse naturali, abbattimento dell'inquinamento e riduzione dell'energia (Nebbia 1977).

In effetti, durante gli anni settanta crebbe costantemente la sensibilità rispetto al tema del riciclo dei rifiuti, specie di carta e di alluminio, e si realizzarono alcune sperimentazioni di raccolta differenziata in ambito urbano, sull'onda delle direttive Cee (direttiva del Consiglio n. 75/442/Cee). Ad esempio, la città di Modena, guidata dal sindaco comunista Rubes Triva, affrontò per prima il problema della raccolta differenziata presso le famiglie, con un progetto pilota che coinvolgeva l'utente nella separazione tra frazione secca e umida. Il tentativo ebbe successo, sia in termini di riduzione dei costi di cernita, sia in termini di partecipazione e consenso. Tuttavia, esso venne sostanzialmente ignorato dalle istituzioni e replicato solamente nella città di Padova (Montalbetti 2011, pp. 119-21). Nel 1975, intanto, una prima direttiva europea imponeva agli Stati Cee di adottare entro due anni misure atte a promuovere la prevenzione, il riciclo, la trasformazione

dei rifiuti, l'estrazione dai medesimi di materie prime e ogni altro metodo che ne consentisse il riutilizzo. La direttiva richiedeva inoltre che gli Stati designassero autorità competenti incaricate ed elaborassero piani di smaltimento. Nondimeno, i legislatori italiani indugiarono e impiegarono sette anni per approvare una prima disciplina organica in materia di rifiuti e riciclo (D.p.r. 915 1982). Si dovette poi attendere la legge 475 del 1988 per l'istituzione di consorzi per il riciclo e l'imposizione della raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani.

Laddove lasciata alle cure dei privati, la pratica del riuso ebbe invece più successo. Varie testimonianze confermano, ad esempio, nel corso degli anni settanta, la crescita degli acquisti di beni di seconda mano. L'omonimo giornale di annunci, non a caso, iniziò a uscire in edicola nel 1977. L'associazione Mani Tese, impegnata fin dagli anni sessanta nella lotta contro la povertà, diede inizio, proprio nel 1977, a una vasta campagna per la raccolta degli abiti usati affinché potessero essere riciclati e redistribuiti ai bisognosi.

Nel caso degli abiti, il radicalismo politico fu volano di nuove pratiche. Il desiderio di anticonformismo, la rivendicazione di libertà dal consumo e la volontà di affermare visivamente un'appartenenza ideologica furono propulsori, proprio in questo periodo, di un fiorente mercato dell'usato, sulla falsariga di quanto era avvenuto negli ambienti *hippie* americani o tra i *mods* inglesi. Contro il nuovo che evocava il lusso borghese e contro il look curato dei neofascisti, jeans, camicie, gonne, giacche militari, eskimo e accessori vari di seconda mano circolarono in gran numero. Prima soltanto nel mondo giovanile di sinistra, attraverso mercatini e piccoli negozi, poi tra un pubblico più vasto, il quale non disdegnava un passaggio nei negozi di Elio Fiorucci dove l'usato, reinterpretato con fantasia, rinasceva in veste fashion (Quattrocchi - Fallo! 1976; Frisa 2007).

Oltre all'abbigliamento, anche un'altra passione italiana – il cibo – uscì almeno in parte trasformata dalla temperie della crisi. Nel 1974 un cuoco allora noto, Luigi Carnacina, un altrettanto noto giornalista e gastronomo, Vincenzo Buonassisi, e sua moglie Lia, pubblicarono *Cucina in austerità*, ricettario che interpretava lo spirito dei tempi e intendeva convertire il modello culinario italiano, arricchitosi sull'onda del miracolo economico, alle necessità imposte dalla crisi. La cucina austera si basava essenzialmente su tre pilastri: la selezione di ingredienti economici, il ritorno alla stagionalità e il riuso degli avanzi

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

(Carnacina - Buonassisi 1974). Le nuove tendenze gastronomiche portavano così a riscoprire cibi antichi, cibi contadini e cibi poveri. Non a caso nel 1974, assecondando gli aneliti terzomondisti e la rinnovata passione per la ruralità, Rizzoli traduceva dal francese e pubblicava *La cuisine des pays pauvres*. Il testo di Huguette Couffignal riportava in tavola polente, minestre, pani conditi e ricette «di sopravvivenza», senza salse industriali e con cotture basiche.

Analogamente, in polemica con l'industria del cibo accecata dai profitti e contro «l'alimentazione del sistema» che adulterava tecnologicamente i prodotti, nell'area delle controculture giovanili trovava diffusione – in anticipo sui tempi – la cucina macrobiotica, naturalista e vegetariana (Abehsera 1975; Sclauzero 1973; Id. 1975). Definita «semplice e armoniosa, economica e salutare», essa si basava essenzialmente su cereali e verdure, introduceva prodotti naturali come le alghe e invitava all'approvvigionamento diretto o all'ingrosso (Stampa Alternativa 1976). Quest'attenzione al risparmio, al benessere e all'ambiente trovava espressione anche nel desiderio di «autogestire» la propria economia domestica, imparando a produrre in casa cibi e beni di prima necessità, dal pane ai cosmetici, dalle conserve agli insetticidi naturali (Alferj e altri 1977)⁴.

La necessità di ridurre le spese si intrecciava anche, come ha fatto notare lo storico della cucina Alberto Capatti, con i nuovi stili di vita degli italiani che, in quel periodo, gradualmente slegavano la nutrizione dalla liturgia famigliare e riducevano i tempi da dedicare all'alimentazione. Di questa «nuova economia culinaria» si trova testimonianza, ad esempio, nel ricettario *Cucina in jeans*, pubblicato nel 1976 e dedicato a merende, picnic e colazioni informali da prepararsi in casa, oppure in *Piatto unico all'italiana*, che nel 1977 proponeva di ripensare il pasto in direzione di un'unica portata semplice, nutriente e veloce (Capatti 2014, pp. 201-2).

La casa, infine, diventava oggetto di ricerca in nome della piena utilizzazione delle risorse esistenti e dell'eliminazione degli «sprechi inauditi» che avevano accompagnato «il distorto e perverso sviluppo capitalistico» italiano. In particolare, la crisi economica faceva ragionare architetti, urbanisti e legislatori sui «fenomeni patologici nel-

⁴ Si veda anche *Guida al consumo alternativo*, supplemento a «Stampa Alternativa», Savelli, Roma 1978.

l'edilizia e nella trasformazione del territorio». L'urbanizzazione selvaggia e l'abusivismo edilizio avevano originato un numero spropositato di alloggi. Eppure, paradossalmente, non avevano colmato il fabbisogno abitativo e, per di più, avevano alterato irreversibilmente l'ambiente. Nel ventennio 1951-1971 la popolazione era aumentata di più di 6 milioni e 600 000 unità, mentre il patrimonio edilizio era cresciuto di oltre 26 milioni di stanze utili. Al contempo, la percentuale di alloggi non occupati era salita considerevolmente, anche in ragione della crescita numerica degli edifici di lusso e delle seconde case (Vittorini 1978, pp. 23-5, 29-61).

Sull'onda della crisi e della crescente consapevolezza ambientale, si cominciarono quindi ad applicare – sebbene tra molte difficoltà – le norme contro l'abusivismo edilizio, che pure esistevano dal 1967. Nel 1977 venne inoltre approvata una legge (28 gennaio 1977, n. 10) che per la prima volta coordinava e generalizzava le regole precedenti in materia urbanistica, sancendo tra l'altro la separazione del diritto di edificazione dal diritto di proprietà. La legge introduceva l'obbligo di concessione edilizia, la quale nei centri storici veniva rilasciata soltanto per restauro, risanamento conservativo, manutenzione o consolidamento. Il «riuso del patrimonio edilizio esistente» (Costa 1974) diventava dunque, almeno in teoria, una priorità e altre norme sulle autonomie locali e sull'edilizia residenziale (legge 5 agosto 1978, n. 475) tentarono di disciplinare ulteriormente le politiche di risanamento e riuso degli immobili.

La crisi mise alla prova anche il potenziale creativo degli studi di progettazione italiani. Già dagli anni sessanta e nell'alveo della riflessione marxista di quel tempo, architetti e gruppi di designer come Ettore Sottsass Jr. e Superstudio si erano impegnati in una critica dei modelli consumistici e delle convenzioni progettuali. Giacché la liberazione dal possesso materiale era diventata prerequisito della felicità, l'oggetto di design perdeva significato e scopo (Ambasz 1972; Blauvelt 2015). Negli anni settanta, in connessione con le difficoltà economiche, questo bagaglio di riflessioni generò soluzioni originali che, di solito, assommano due caratteri. Da una parte, il recupero e la reinvenzione dell'esistente; dall'altra, l'autoproduzione. In questo senso va, ad esempio, la *Proposta per un'autoprogettazione* di Enzo Mari, che invitava ognuno a costruire gli oggetti indispensabili al proprio abitare secondo schemi di montaggio forniti dal designer, ma

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

modificandoli secondo le proprie sensibilità e, possibilmente, riutilizzando materiali di scarto. Con il suo concetto di reinvenzione degli spazi urbani, anche Ugo La Pietra suggeriva, almeno in astratto, il recupero di cose e luoghi già esistenti, oltre a caldeggiare una dimensione di vita nomadica. Francesco Trabucco e Marcello Vecchi, analogamente, dimostravano la ricchezza del riuso e della riconversione con il loro Bidone che, nel 1974, si trasformava in meraviglioso aspiratutto, prodotto da Alfatec (Finessi 2014).

5. *Risparmio energetico e fonti rinnovabili.*

Con i prezzi dell'oro nero alle stelle e le pompe di benzina a secco, il governo italiano, per far fronte all'emergenza energetica, operò essenzialmente in due direzioni: riorganizzazione del settore petrolifero per garantire forniture sicure e intensificazione del nucleare come fonte alternativa. Da una parte, dunque, nel marzo del 1974 venne approvato un Piano petrolifero che rafforzava la posizione dell'Eni nella gestione delle importazioni di greggio. Inoltre, una serie di accordi tra l'Italia e i principali paesi produttori, Libia e Arabia Saudita in primis, barattava tecnologie e aiuto allo sviluppo con greggio a buon mercato (Bini 2014). D'altra parte, nel 1975 fu varato un Piano energetico nazionale che, in base a una previsione dei consumi rivelatasi esagerata, annunciava la costruzione di venti centrali nucleari entro il 1985 e di sessanta entro il 2000, con una richiesta di finanziamento immediato di 10 000 miliardi di lire (Labbate 2010, p. 263).

In sostanza, il governo non colse l'opportunità dello shock petrolifero per ridisegnare il sistema delle fonti energetiche; non puntò sulle rinnovabili, relegate a uno sviluppo futuro e indefinito, ma rafforzò le fonti tradizionali esistenti. Del resto, questo atteggiamento coincideva con l'orientamento dell'Agenzia internazionale dell'energia, organizzazione intergovernativa creata dall'Ocse nel 1974 e volta a coordinare gli sforzi dei paesi proprio per evitare le interruzioni degli approvvigionamenti di petrolio. I consumi di greggio, dunque, registrarono una flessione apprezzabile unicamente nel 1974-75, per poi decrescere molto lentamente nel decennio successivo. Di contro, crebbe notevolmente l'impiego di gas naturale, così come aumenta-

rono decisamente le importazioni di elettricità dall'estero (Malanima 2013, pp. 36-7, 138). Fonti alternative come la geotermia o l'eolico, pur avendo un grande potenziale e una rilevante tradizione in Italia, non furono oggetto di particolare interesse (Gabor 1976; Ugi 2007). D'altronde, in ritardo di quindici anni sul resto del mondo occidentale, il faraonico Piano energetico nazionale orientò sforzi e finanziamenti sul nucleare, mutuando gran parte della tecnologia dagli Stati Uniti e sollevando una forte opposizione trasversale.

Benché, dunque, la crisi degli anni settanta non favorì un deciso cambio di passo in ambito energetico, si fecero strada alcuni mutamenti di una certa importanza. Anzitutto, emerse una crescente attenzione per le possibilità di impiego della fonte solare, che non presentava gli inconvenienti dell'estrazione e della combustione dei combustibili fossili né i rischi dell'atomo. Applicabile a una larga gamma di funzioni, dalla climatizzazione alla conversione elettrica con celle fotovoltaiche, l'energia solare sembrava allora adatta soprattutto al riscaldamento degli edifici e dell'acqua a uso domestico, utilizzando superfici di captazione come pareti e coperture, viceversa l'immissione in rete di energia elettrica da parte dei privati rimase vietata fino al 1991 (Del Signore - Ponsi 1977).

Proprio negli anni settanta, la Lega nazionale delle cooperative, allora impegnata nell'edilizia sociale, progettò e costruì una serie di edifici attrezzati con impianti solari, mentre la città di Roma sperimentò il solare per il riscaldamento dell'acqua negli edifici scolastici (Lega nazionale delle cooperative 1978). Intanto, sia la Democrazia cristiana sia il Partito comunista italiano presentarono proposte di legge per incentivare l'uso dell'energia solare nelle abitazioni. La ricerca scientifica, dal canto proprio, faceva progressi nel campo dell'ottimizzazione degli impianti e della progettazione di edifici «solari» (Silvestrini 1975).

Parallelamente, rispondendo all'appello per un'architettura energeticamente responsabile, apparirono le prime norme per il contenimento del consumo energetico negli edifici pubblici e privati. La legge 30 aprile 1976, n. 373 regolò infatti le caratteristiche di prestazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici per il riscaldamento e la produzione di acqua calda, stabilendo altresì le caratteristiche di isolamento termico degli edifici da costruire

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

ex novo o da ristrutturare. Onde evitare sprechi eccessivi, la norma stabili, ad esempio, che gli impianti di produzione del calore per il riscaldamento dovessero essere dimensionati per fornire una temperatura dell'aria non superiore a 20 gradi e che l'acqua negli impianti centralizzati fosse erogata a non più di 48 gradi. Nel corso della medesima legislatura, l'acqua stessa fu oggetto di una prima normativa, al fine di tutelarla dall'inquinamento e di accrescerne la depurazione (legge 10 maggio 1976, n. 319).

Infine, sempre sul versante dell'ottimizzazione energetica, va segnalato il progetto Totem (Total Energy Module), ovvero il primo micro-cogeneratore mai inventato, che consentiva di ottenere calore ed energia elettrica sfruttando il motore di una Fiat 127 alimentato a gas o a biogas, riutilizzando inoltre sia il suo stesso calore sia le sue emissioni. Realizzato nel 1973 da un gruppo di lavoro del Centro ricerche Fiat, Totem nasceva proprio «nel clima culturale suscitato dalla pubblicazione del rapporto del Club di Roma», come ha spiegato Mario Palazzetti, che coordinò l'impresa e firmò il brevetto. Totem era un dispositivo estremamente all'avanguardia in quanto recuperava circa il 90% dell'energia introdotta per il suo funzionamento, cioè quasi il doppio di quanto erano in grado di fare una centrale elettrica e una caldaia, permettendo di soddisfare il fabbisogno di elettricità di 5-10 appartamenti e di fornire acqua calda per il riscaldamento e gli usi sanitari di tre piccole abitazioni. Totem, prodotto dalla Fiat in quantità irrisorie e commercializzato soprattutto nel Nord Europa, finì dimenticato, probabilmente in ragione del crescente impegno dell'azienda torinese nel comparto nucleare⁵.

In ultima analisi, va rilevato che tra il 1972 e i primi anni ottanta calò in Italia l'intensità energetica, cioè il rapporto tra energia utilizzata nel paese e ricchezza prodotta in termini di Pil. In altre parole, il sistema italiano divenne energeticamente più efficiente, soprattutto grazie ai miglioramenti tecnologici dell'industria e ai risparmi introdotti dopo la crisi. I consumi energetici in valore assoluto, pur continuando ad aumentare in ragione dell'espansione complessiva della produzione, diminuirono comunque il proprio tasso di crescita (Malanima 2013, pp. 58-9; Clò 2012).

⁵ M. Pallante, *Cogenerazione in Italia: quel totem nascosto in cantina*, in «il manifesto», 30 luglio 2003.

6. Conclusione: la spontaneità sociale non basta.

Da questa breve rassegna emerge chiaramente che le risposte alla crisi più innovative e resilienti vennero soprattutto dalla società. Le istituzioni politiche agirono invece, prevalentemente, nei limiti angusti dell'emergenza: appena la pressione economica si allentò, la logica del consenso e dei guadagni elettorali tornò a prevalere. Mancarono così finanziamenti mirati, incentivi sostanziali ed economie di scala, mentre si allargò la spesa pubblica a carattere assistenziale e clientelare (Censis 1982, p. 202). In tal modo, si eluse una riformulazione complessiva del modello di sviluppo che, in quel contesto, sarebbe stata forse possibile (Frascani 2012, p. 216). Come si è visto, ciò non impedì che politici lungimiranti promuovessero iniziative coraggiose, specie in campo ambientale: dalla legislazione sul risparmio energetico a quella sul riuso del patrimonio edilizio esistente. Ma rimane il fatto che la prestazione generale del sistema politico fu assai modesta. Come faceva notare l'XI rapporto Censis del 1977, era già allora palese «la divaricazione tra la quasi anarchica vitalità della società e la crisi dei più importanti strumenti istituzionali di programmazione, di intervento pubblico e di governo» (Censis 1982, p. 217).

Le reazioni più virtuose alla crisi si trovano pertanto nelle dinamiche spontanee di adattamento e d'innovazione: commerci di seconda mano, economie domestiche, pratiche di autoproduzione, sperimentazioni tecnologiche e abitudini eco-compatibili. Sugli italiani pesarono, in senso positivo, le urgenze del risparmio, la consueta creatività e l'intraprendenza. Fu inoltre determinante uno specifico clima culturale, che si preparava fin dagli anni sessanta e che spinse i cittadini a riflettere per la prima volta sui limiti dello sviluppo, mettendo in luce la finitezza delle risorse naturali e indicando gli eccessi della società dei consumi.

Bastarono l'elasticità e l'autosufficienza del sistema sociale a consolidare le innovazioni e a mettere al riparo da nuove crisi? Nel breve periodo parve di sì. Ad esempio, la diffusione sociale dei consumi privati continuò sotto traccia per tutti gli anni settanta, fatto salvo il 1975, con un aumento medio annuo del 3% (Scarpellini 2008, pp. 290-2). I decenni successivi, invece, hanno dato una risposta sostanzialmente negativa, convalidando quanto il Censis rilevava in presa diretta (Censis 1982, p. 220): una società «non vive a lungo senza isti-

_____ Reagire alla crisi nel XX secolo: spontaneità sociale e ipotesi radicali _____

tuzioni». Solo nelle istituzioni politiche possono infatti maturare «nuovi indirizzi e rotte di navigazione per il futuro» che non siano la semplice somma degli obiettivi individuali. Infatti, la riorganizzazione spontanea della struttura produttiva seguita alla crisi degli anni settanta – quella trainata dalla piccola imprenditorialità diffusa, al di fuori dalla fabbrica fordista, nei distretti del Made in Italy – ha dimostrato capacità di adattamento, inventiva e *genius loci*, ma ha anche tratto vantaggio dalla precarietà e dal sommerso, ha approfittato dell'assenza di regole e della mancanza di controlli (Bagnasco 1977; Ginsborg 2006, p. 476). Il sistema economico degli anni ottanta, privo di una guida politica lungimirante e pervaso da un *ethos* fortemente individualistico, ha raccolto profitti immediati e ha dato origine a un secondo, breve, miracolo economico. Eppure, ha dimenticato in fretta gli ammonimenti e le lezioni della crisi degli anni settanta. Così, il sogno di un sistema a sviluppo sostenibile, avverso agli sprechi, attento all'ambiente e rispettoso delle generazioni future è stato rinviato a data da destinarsi.