combattere in quella guerra, a loro grande credito, si sono rifiutati e hanno pagato un caro prezzo.

Il coraggio di Franz Jägerstätter ci obbliga tutti a perseguire altri modi di risolvere i conflitti. È mia convinzione che le guerre oggi non possano essere altro che ingiuste. Soluzioni nonviolente al conflitto sono a disposizione. La morte e la distruzione che le guerre causano sono totalmente sproporzionate. Le guerre creano piuttosto che risolvere i conflitti. È chiaro che il mondo, oltre che di giustizia politica e sociale, ha bisogno anche di una forza di polizia. Ciò di cui non ha bisogno è la guerra. È così che io applico il messaggio di Jägerstätter del 1943 al nostro mondo del 2007.

Con sorprendente coraggio Franz ci ha insegnato a dire "No" a promesse immorali e guerre immorali. Come cittadini, contribuenti o soldati, e soprattutto come cristiani, il modo migliore per onorarlo è di imparare nel nostro tempo a dire no, a qualunque costo, alla guerra e a costruire invece una cultura di pace. ■

Chiese alpine, mobilità e qualità della vita

EMANUELE CURZEL

Com'è noto, la Costituzione *Gaudium et Spes* si apre con le parole: «Le gioie e le speranze, le tristezze e le angosce degli uomini d'oggi, dei poveri soprattutto e di tutti coloro che soffrono, sono pure le gioie e le speranze, le tristezze e le angosce dei discepoli di Cristo, e nulla vi è di genuinamente umano che non trovi eco nel loro cuore». Pochi testi hanno espresso meglio, nel nostro tempo, la connessione tra le condizioni materiali e morali degli uomini e quelle che devono essere le preoccupazioni dei credenti. Quella stessa Chiesa che ha come dovere l'annuncio evangelico – che è prima di tutto escatologico – sa che non vi è discontinuità tra le realtà ultime e quelle che ci si presentano ogni giorno: basti ricordare, per fare un esempio, in che modo viene descritto il giudizio finale secondo Mt 25,31-46.

Non è dunque motivo di stupore trovare Chiese locali fortemente sensibili a quelle che sono "tristezze e angosce" degli uomini d'oggi. Una di queste angosce – nel mondo industrializzato, ma non solo – è connessa alla richiesta di mobilità e al traffico automobilistico che essa genera, in misura e modalità tali da incidere sulla qualità dell'ambiente e della salute umana, sull'organizzazione del lavoro e sulla produzione dell'energia, sulle scelte politiche e amministrative a tutti i livelli, sugli stili di vita dei singoli e sui modelli di sviluppo delle collettività.

L'immagine turistica vuole le terre alpine incontaminate e capaci di vivere ancora nel rispetto dell'ambiente. Quelle stesse aree alpine vivono però con particolare sofferenza il tema del traffico automobilistico. In primo luogo, il territorio effettivamente a disposizione per le attività umane è talmente limitato che la "servitù stradale" finisce con il condizionarne una porzione quantitativamente rilevante. In secondo luogo, le condizioni orografiche del territorio aggravano le conseguenze del traffico in termini di inquinamento dell'acqua, della terra, dell'aria e acustico. In terzo luogo, il fatto che il

"traffico" sia essenzialmente di attraversamento lo fa percepire estraneo alla realtà locale, puramente parassitario, e quindi lo rende oggetto di un'ostilità particolare. È come se la tradizionale funzione di area di transito di queste terre, con la conseguenza consuetudine all'ospitalità e alla ricettività, si sentisse "tradita" da mezzi che in pochi minuti o in poche ore attraversano il territorio, lasciando solo inquinamento e degrado.

Stando così le cose, è ovvio che le Chiese alpine recepiscano questi temi: prima che per particolare sensibilità ambientalista, per dare risposta ad un preciso problema sociale e politico, che l'opinione pubblica, in un modo o nell'altro, sente come un'emergenza.

Innsbruck, 11 novembre 2004

La prima a muoversi è stata la diocesi di Innsbruck, in un territorio – il Tirolo – che negli ultimi anni ha visto aumentare in modo impressionante il traffico di attraversamento (a causa anche delle restrizioni in materia imposte dalla Svizzera, che ha progressivamente chiuso i propri valichi al traffico pesante, indirizzando quote sempre maggiori di TIR verso l'asse del Brennero) e la crescita di movimenti di protesta che hanno portato anche a gesti clamorosi (blocchi del traffico). L'11 novembre 2004 la diocesi, insieme a quella di Bozlano-Bressanone, organizzò quindi una giornata di studio intitolata *Europa und der Verkehr im Alpenraum* (l'Europa e il traffico nell'area alpina), considerando il problema da diverse prospettive, in modo interdisciplinare ed efficace dal punto di vista espositivo. Erano presenti anche rappresentanti delle diocesi di Trento e di München-Freising.

In quella sede si sono sentiti gli ultimi aggiornamenti sui dati riguardanti il traffico nell'arco alpino o più specificamente nel contesto sudtirolese, ma anche l'opinione di un imprenditore e quella, a dir poco simmetrica, di un'esponente del movimento ecologista; quindi due relazioni sulle conseguenze ambientali e sanitarie del traffico e una presentazione del Protocollo sul Traffico della Convenzione delle Alpi. Tutto ciò era stato preceduto da una riflessione sugli aspetti teologico-etici del problema, tenuta da Karl Golser, ed è stato accompagnato dagli interventi dei vescovi di Innsbruch Manfred Scheuer e di Bolzano-Bressanone Wilhelm Egger.

Molti dei relatori hanno sottolineato la complessità del problema, che richiede risposte parimenti complesse, certo non emozionali ma neppure indulgenti di fronte a modelli di comportamento che devono essere cambiati

(pena il peggioramento della situazione). È stata però più volte additata come particolarmente negativa la scelta di permettere al traffico automobilistico di attraversamento di usare il corridoio del Brennero a costi molto più bassi rispetto a quelli sostenuti dai mezzi che utilizzano gli altri due principali valichi alpini, il Frejus e il San Gottardo; in generale, il mondo politico è stato sollecitato a trovare le modalità giuste perché il traffico (specie quello automobilistico) paghi una componente più significativa dei danni sociali, sanitari e ambientali che provoca.

Il principale risultato del convegno è stato l'"ingresso" dell'etica in una materia che è considerata principalmente economica, e secondariamente sociale, ambientale e sanitaria (in tali ambiti secondari, peraltro, l'opinione pubblica invoca e pretende spesso e purtroppo più l'intervento pubblico che la modifica dei comportamenti privati). È etica la valutazione critica sulla bontà delle scelte, per le persone e per le comunità, per il presente e il futuro. È etica la richiesta di avere la "verità dei costi", di valutare in modo corretto l'impatto di ciò che l'automobilista scarica sull'ambiente esterno a lui.

È stato però più volte sottolineato (soprattutto nell'intervento di Egger) che la Chiesa "docente" non ha una soluzione tecnica per il problema, né intende affermare una propria competenza in materia: spetta all'impegno dei laici, sia di quelli impegnati in politica che di quelli che si confrontano quotidianamente con il tema, applicare i principi generali.

Borgo Valsugana, 21 ottobre 2005

L'appuntamento trentino, organizzato a Borgo Valsugana il 21 ottobre 2005 dalla diocesi con la collaborazione del comune di Borgo, ha ripreso le stesse tematiche, in un luogo dal quale spesso salgono voci critiche nei confronti del traffico di attraversamento (e che ha il non secondario vantaggio di essere servita da una linea ferroviaria che la rende facilmente raggiungibile). Se simile a quella tirolese è stata l'impostazione, diverso è stato il clima sociale: l'impressione infatti è che in Trentino la sensibilità su questi temi sia ancora piuttosto ridotta, e che quando si pensa al problema "traffico" si cerchino soluzioni nell'apertura di nuove strade, piuttosto che nel contenimento e nella regolamentazione della mobilità.

L'impianto della giornata ha ripercorso, come detto, quello dell'anno precedente; se mi soffermerò un poco sui contenuti non è solo perché si tratta dell'appuntamento al quale ho collaborato direttamente, ma anche perché

è quello i cui contenuti non sono stati in alcuna forma pubblicati (gli atti di "Innsbruck 2004" sono circolati almeno sotto forma di dattiloscritto, quelli di "Bressanone 2006" sono, come vedremo, editi).

In apertura, l'arcivescovo di Trento Luigi Bressan ha dedicato una riflessione al tema *Il Creato tra divinizzazione e sfruttamento*. La preoccupazione del relatore è stata quella di evitare che la Chiesa, o il messaggio biblico, siano percepiti come inadeguati a dire una parola in campo ambientale, quasi che quel comando della Genesi sul "dominio" dell'uomo sulla terra abbia tolto alla rivelazione biblica la possibilità di intervenire in modo significativo nell'attuale congiuntura. La carrellata storica è partita dalla Bibbia, rivolgendosi poi ai Padri della Chiesa e ai grandi teologi della Controriforma, per poi concludersi sul *Compendio sulla dottrina sociale della Chiesa* e sui documenti della Conferenza Episcopale Italiana (alcuni rilievi critici di Bressan sulla «crescita di cementificazione delle nostre valli» hanno fatto sussultare e reagire scompostamente, sulla stampa, il presidente della Provincia Lorenzo Dellai).

L'europarlamentare Sepp Kusstatscher ha poi fatto un quadro della situazione europea dei trasporti. Vale la pena di riportare alcune delle parole dette in premessa: «il mio approccio alla politica generale, e nei temi del traffico, non è di tipo tecnico, finanziario, amministrativo, ma soprattutto morale». L'ottica è stata dunque quella di chi prende il tema tremendamente sul serio, e lo affronta perché fonte di ingiustizia e squilibrio. Nel concreto, netta è stata l'opposizione di Kusstatscher al tunnel di base del Brennero, definito «megaprogetto insano ed infinanziabile».

Vi sono state poi due relazioni di carattere scientifico. Walter Versini, dell'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari, ha presentato un'analisi medica asciutta e dettagliata, distinguendo tra le acclarate conseguenze a breve termine dell'inquinamento da traffico e le conseguenze a lungo termine, per le quali i dati a disposizione non permettono conclusioni troppo definite. Ha comunque stimato che le vittime dell'inquinamento da traffico in Italia siano ogni anno migliaia, forse decine di migliaia, e decine di migliaia i casi di asma e bronchite acuta nei bambini. Antonio Zecca, professore associato presso la Facoltà di Fisica dell'Università degli Studi di Trento, ha messo in rilievo soprattutto le conseguenze ambientali su grande scala dei comportamenti umani attuali, con toni e conclusioni non molto diverse da quelle poi fatte proprie da Al Gore nel celebre film-documentario *An Inconvenient Truth* del 2006, e sottoponendo a decisa critica qualunque ideologia dello

sviluppo[16]. Duccio Canestrini ha invece guardato alla mobilità automobilistica come tema antropologico: una relazione particolarmente stimolante nel proporre immagini e filmati (soprattutto pubblicità) che presentano l'automobile come oggetto del desiderio e come modello identitario (soprattutto per i giovani); fino a quando non si riuscirà a superare questa rappresentazione, sarà vano ogni appello a fare a meno del mezzo privato. Un "fare a meno dell'automobile" che sarebbe peraltro in molti casi possibile: lo ha dimostrato Willi Hüsler, consulente del traffico, presentando alla platea trentina le soluzioni da lui adottate nell'ambito del trasporto pubblico in due casi, quello di Lemgo (cittadina del nord della Germania) e quello della ferrovia della val Venosta (Bz).

Ha concluso i lavori Lorenzo Biagi, direttore del settimanale diocesano di Treviso, che ha allargato lo scenario dal tema della mobilità al più generale rapporto tra responsabilità politica e partecipazione democratica. Il modello di sviluppo economico del "Nordest" sta mostrando tutti suoi limiti e i tutti i suoi costi in termini sociali prima ancora che ambientali; sta distruggendo quel patrimonio di valori, di convinzioni, di legami di comunità che erano all'origine di quello stesso sviluppo. Oggi abbiamo bisogno di fare delle scelte e abbiamo bisogno di un forte "senso della politica" dal quale nasca il progetto di convivenza di una comunità, al di sopra degli interessi particolari e privati. La ricerca del modello di sviluppo sostenibile non potrà che partire da questa base, se vorrà avere un futuro; un progetto etico e quindi responsabile che orienti e responsabilizzi la politica. La situazione attuale del Veneto è stata così descritta da Biagi:

> «È avvenuto che il potere decisionale è sfuggito di mano alle vecchie élites di professionisti della politica, ma non per passare nelle mani della cittadinanza locale, bensì in quelle dei professionisti dell'antipolitica, che al posto della politica cioè hanno messo un pragmatismo senza progettualità e un decisionismo senza valori, solo per rafforzare se stessi e i propri clan. Negli ultimi 10 anni siamo stati asfissiati da una assordante retorica del locale e sul localismo, ma sono anche stati quelli in cui proprio il nostro mondo di vita locale è stato depredato, saccheggiato, sfigurato e non tutelato. Forse che in questi anni post-tradizionali, noi abbiamo visto un qualche barlume di governo e di progetto del territorio? E si è continuato ad asfaltare, a scavare, a emungere acqua... senza una logica, senza un'idea, senza un fine!».

[16] Su questo tema si veda anche A. Zecca, *La Chiesa cattolica e il riscaldamento globale*, "Il Margine", n. 5/2007.

Bressanone, 4 novembre 2006

Se il convegno di Innsbruck era nato dalle proteste contro il traffico di attraversamento e quello di Borgo era giunto a mettere in discussione il modello "veneto" di sviluppo, l'incontro brissinese dell'anno 2006 si è caratterizzato per una particolare attenzione al tema del rapporto tra traffico e qualità della vita, a sottolineare come la ricerca della mobilità a tutti i costi non sia rivolta (più) ad un miglioramento della qualità di quest'ultima, ma rischi di peggiorarla (da qui il titolo: *Lebensqualität und Verkehr. Mobil sein für/gegen gutes Leben*). Il fatto che le relazioni di tale convegno siano già state pubblicate in tedesco (a cura di Karl Golser, Verlag A. Weger, Brixen 2007) e che sia imminente l'uscita dell'edizione italiana (nella collana "Itinerari etici" della casa editrice Città Nuova) mi esime da un resoconto dettagliato. Mi limito perciò a ricordare che le relazioni hanno spaziato dalla psicologia all'urbanistica, dall'etica al turismo, ed hanno spesso avuto come *leitmotiv* l'"elogio della lentezza", nella convinzione che la la qualità della vita, così come non dipende dal livello del consumo, non dipende dalla velocità di spostamento.

A proposito di organizzazione, destinatari, partecipanti, reazioni

È il caso di aggiungere qualche nota su ciò che è avvenuto "dietro le quinte". In sede preliminare, gli organizzatori hanno spesso cercato di fare il possibile perché gli appuntamenti fossero il risultato di una progettazione "partecipata" tra rappresentanti di diverse diocesi e aree: questo lodevole intento ha avuto però risultati difformi e certo inferiori alle attese, scontrandosi con i limiti oggettivi delle persone coinvolte. Le giornate di studio si sono tenute in giorno feriale, perché l'obiettivo era quello di coinvolgere un po' di "operatori pastorali" (ecclesiastici e laici) e un po' di "addetti a i lavori". Ciò ha evidentemente limitato la possibilità di partecipazione dei "semplici cittadini" (anche se non c'è, evidentemente, la controprova). Si sono viste platee relativamente modeste (a Innsbruck si sono raggiunte le sessanta persone, a Borgo e a Bressanone ancora meno). Gli stessi lavori di gruppo, nei quali si sarebbero dovuti discutere le tematiche esposte, non sono stati particolarmente frequentati (a Borgo sono stati cancellati per lo scarso numero dei partecipanti).

Com'è noto, la validità di questi appuntamenti non dipende solo dal numero dei presenti; la stampa ha dimostrato un certo interesse, facendo da "cassa di risonanza", e la pubblicazione degli atti del convegno (penso soprattutto a quelli di Bressanone) darà ulteriori possibilità. Credo però anche che sia onesto ammettere che ad un buon livello qualitativo dei contenuti non ha corrisposto un'altrettanto buona capacità di coinvolgimento e di partecipazione. La cosa è ancor più vera se si guarda a quegli "operatori della pastorale" ai quali i convegni sarebbero stati specificamente rivolti. Ma le difficoltà che vive oggi la pastorale sul territorio – con parroci sempre più stanchi e indaffarati – rendeva facile prevedere un esito di questo tipo.

Chiesa, sistemi di mobilità e stili di vita

E poi? Se ci si pone questa domanda in termini puramente pragmatici, cercando realizzazioni pratiche, la risposta non può che essere deludente. Non sono emerse proposte innovative, né sono stati provocati cambiamenti radicali nella prassi dei singoli e delle comunità cristiane. L'iniziativa dell'*Autofasten* ("digiuno dall'automobile", nei mercoledì di Quaresima), lanciata dapprima dalla diocesi di Innsbruck e ripresa, nel 2007, anche da quella di Trento, ha avuto una certa eco (don Rodolfo Pizzolli, presidente della Commissione Giustizia e Pace, è finito su radio e quotidiani nazionali), ma si può dubitare che all'atto pratico abbia dato risultati rilevanti. Interessante, ma ancora in fase sperimentale, la "Rete interdiocesana Nuovi Stili di vita" creata da alcuni uffici pastorali diocesani dell'Italia settentrionale, e che ha celebrato il suo primo convegno il 13 ottobre 2007 (*Felici di abitare la terra. Le comunità cristiane in cerca di sapienza: nuovi indicatori di benessere*)[17].

Si deve dunque concludere che la Chiesa, da questo punto di vista, "non serve"? Che le debolezze e le incoerenze di tanti suoi membri – e in special modo di quelli che, essendo in posizioni di particolare visibilità, dovrebbero dare l'esempio – condizionano negativamente la possibilità di far fronte alle necessità del nostro tempo? Che la dichiarata incompetenza nel dare risposte pratiche è in realtà un alibi per non prendere posizioni (politiche) decise e quindi scomode?

[17] La segreteria operativa è presso la Commissione Nuovi Stili di Vita della Pastorale Sociale della diocesi di Padova; nuovistilidivita@diweb.it; www.diweb.it/pd/pastoralesociale/.

Posso accettare, almeno parzialmente, la fondatezza di critiche simili a queste. Eppure resto dell'idea che i tre convegni citati, che hanno abbozzato una "dottrina automobilistica della Chiesa", siano stati assolutamente necessari. Sembra che l'ex-cancelliere tedesco Helmut Kohl abbia affermato: «Wer Visionen hat, gehört zum Psychiater!» («chi ha delle visioni, è di competenza dello psichiatra»[18]). Eppure solo chi ha delle visioni, "vede" un qualche futuro, crede nella possibilità di "cieli nuovi e terre nuove" o proclama beati i miti – e con essi i lenti – può davvero additare ad una politica miope e ad una società schiava degli interessi particolari la via di uscita da un mondo sempre più impossibile. Non esistono soluzioni tecniche, se non si è convinti che la felicità non può dipendere solo da esse. Non esistono proposte politiche, se non c'è senso della solidarietà. Non esistono innovazioni, se non c'è l'etica a dirci quale innovazione vale la pena di essere applicata. Non ci sono stili di vita, se non c'è il motivo per cui li si dovrebbe seguire. Non c'è limite ad un "diritto" alla mobilità individuale, se ci si sente un dio tra gli ostacoli e non una creatura tra le creature. Non c'è via d'uscita dall'automobile, se non si riesce a guardare oltre il parabrezza. La Chiesa non è certo l'unica che può annunciare "visioni", ma ha indubbiamente sulle proprie spalle una storia lunga; e il messaggio di cui è indegna portatrice ha dimostrato più volte di riuscire ad imporsi anche sulla pochezza di coloro che lo trasmettono.

Ringrazio Luciano Gottardi, che con me ha partecipato al convegno di Innsbruck; la Commissione Pastorale Giustizia e Pace e la Commissione Pastorale del Lavoro della diocesi di Trento (e in particolare Maria Manincor) per l'organizzazione del convegno di Borgo; e Francesco Dellagiacoma, che con me ha partecipato al convegno di Bressanone (preziosi i suoi appunti). ■

[18] Citato in *Lebensqualität und Verkehr. Mobil sein für/gegen gutes Leben*, Verlag A. Weger, Brixen 2007, p. 85.

Indici dell'annata XXVII (2007)

Indice cronologico

Numero 1, gennaio (L'attesa di Dio. Il cristianesimo drammatico di Sergio Quinzio a dieci anni dalla morte)
(a) Milena Mariani, Lector unius libri, 3-5
(b) Marcello Farina, *Cristianesimo tradito?*, 6-13
(c) Piergiorgio Cattani, Mysterium iniquitatis. *Il testamento di Sergio Quinzio*, 14-25
(d) Daniele Garota, *«Sperando contro ogni speranza, Abramo credette» (Rm 4,18). Fede e ragione in Sergio Quinzio*, 26-39
(e) Gino Girolomoni, *Quando vedete levarsi una nuvola ad occidente* (presentazione di Angelo Scottini), 40-56
(f) Angelo Scottini, *Quinzio e il nichilismo tra "la croce e il nulla"*, 57-74
(g) Massimo Giuliani, *La lettera di Quinzio "agli ebrei"*, 75-78
(h) Francesca Dossi, *La provocazione di Quinzio: l'angoscia verità della fede*, 79-91
(i) Alberto Conci, *A proposito de* La sconfitta di Dio, 92-96
(j) Sergio Quinzio, *Il dolore dell'uomo grida la debolezza di Dio* (presentazione di Silvano Zucal), 97-112
(k) Angelo Scottini, *Nota biografica*, 113-116
(i) Angelo Scottini, *Bibliografia*, 117-121

Numero 2, febbraio
(a) Silvano Zucal, *Suicidio dell'Unione?*, 3-7
(b) Dante Clauser, *Il mio incontro con l'Abbé Pierre* (introduzione di Vincenzo Passerini), 8-10
(c) Francesco Comina - Alberto Conci - Paolo Grigolli, *Ricordando Kapuściński*, 11-15
(d) Ettore Masina, *Abitare la marginalità*, 16-25
(e) Rocco Parolini, *L'usurpatore che sconfisse Dio. La lotta di Giacobbe secondo Jules Lequier*, 26-29
(f) Paolo Grigolli, *Cile, tra la cordigliera e il mare*, 30-33
(g) Giovanna Marelli, *Per una nuova convivenza possibile*, 34-38

Numero 3, marzo
(a) Dario Betti, *Manovre di atterraggio*, 3-8
(b) Maria Teresa Pontara, *Quella scomoda verità*, 9-13
(c) Michele Nicoletti, *La Madonna, il Denaro, la Guerra. Riflessioni dal grande freddo*, 14-20
(d) Giovanni Bachelet, *Al cuore della pace*, 21-26
(e) Gino Mazzoli, *La ricostruzione partecipata del welfare: nuova frontiera della democrazia*, 27-36
(f) Pierangelo Santini, *Sognare il futuro*, 38-39
(g) *Notizie dalla Casa editrice Il Margine*, 40-42

Numero 4, aprile
(a) Piergiorgio Cattani, *Romero: martire della fede liberatrice,* 3-4
(b) Luigi Adami, *Dal ricordo al risveglio*, 5-10
(c) Girolamo Job, *Santo Romero d'America*, 11-14
(d) Alberto Guasco, *Memorie d'Europa. 1915-1916: gli Armeni*, 15-23
(e) Fabrizio Micheletti, *Agostino e il problema della guerra giusta*, 24-30
(f) Veronica Salvetti, Homo Viator. *Considerazioni antropologiche a partire da una lettura di Gabriel Marcel (1889-1973)*, 31-45

Numero 5, maggio
(a) Piergiorgio Cattani, *Ruini: trionfo o fallimento?*, 3-16