

Luca Vitali

Contatto mortale

Un tentativo di considerare il *roadkill* da una prospettiva antispecista

«Questi animali continuano [...] a interrogarci, a rivolgerci la parola, a mettere in discussione prassi e assunti teorici violenti, ad aprire sul percorso che abbiamo intrapreso sentieri nascosti che non sempre e non necessariamente giungono a una meta e che spesso ci hanno esortato a ritornare sui nostri passi per renderli più risoluti. Questi incontri inattesi, con la loro grazia e con la loro disperazione, sono le ossa, i muscoli e i nervi di quanto abbiamo scritto.»¹

Al lettore scalzo

Affrontare come argomento la morte è sempre imbarazzante, non tanto per questioni di pudore (oggi nel migliore dei casi un espediente retorico) quanto per il timore di trovarsi disarmati di fronte a chi, montando sulle spalle di quanti ne hanno ragionato, troverà facile rilevare ingenuità ed errori del nostro argomentare. Sono tuttavia convinto che convenga affrontare la questione: gli strumenti spesso si trovano per via e, volendo immaginarmi nella posizione di un autostoppista, spero che qualcuno mi offrirà un passaggio, invogliato dall'occasione di scambiare due chiacchiere. Il viaggio inizia così non su un sentiero ma su una strada rotabile, dove percorso e destinazione restano sconosciuti (in realtà le strade oggi non portano da nessuna parte, limitandosi a comunicare con altre strade: al contrario degli *Holzwege*, tutte portano dappertutto). E proprio da qui conviene partire, dal nastro d'asfalto con striscia di vernice bianca che, prima di diventare metafora e argomento, in questa occasione specifica è sudario e teatro dell'uccisione involontaria di animali (uomo incluso, fin d'ora) da parte di autoveicoli. Anche se fenomeno interstiziale nella logica della nostra società e cultura, si tratta in realtà di un caso rilevante e ricco di spunti, sempre più messo in evidenza dai protezionisti e dalla macchina pubblica. Le cifre però, per un Paese come l'Italia nell'ordine dei diversi milioni l'anno, non sono in alcun modo verificabili: chi e come potrebbe contabilizzare l'ecatombe dei gatti, dei ricci o dei piccioni investiti?

Il *roadkill* (l'"uccisione su strada" da noi non ha nome) ha luogo ma non ha un luogo. Il nonluogo per eccellenza (la strada cara a Hermes), ossia la strada per chi la percorre, diventa "luogo estremo" per chi vi resta inchiodato e diventa martire

¹ Massimo Filippi, Filippo Trasatti, *Crimini in tempo di pace. La questione animale e l'ideologia del dominio*, Elèuthera, Milano 2013, p. 9.

(secondo l'antico significato di "testimone") della morte (questo lo vedremo dopo), un segnavia (per gli altri veicoli che passando vedono le spoglie). Pochi (pochissimi) ne incontrano fisicamente il corpo. Solo chi la strada la fa a piedi: altri animali esclusi dai veicoli, tra cui emarginati ed extracomunitari, che condividono il rischio di essere arrotati a loro volta. L'autostoppista attende a bordo strada e osserva il luogo sporco che è il ciglio, frequentato da rifiuti, topi e altri piccoli animali, da cornacchie e gazze; si guarda attorno, e vede un *anti*-paesaggio: la strada "nell'altro senso", quello perpendicolare a chi deve attraversarla (è un noto dilemma attraversare un'arteria trafficata per piazzarsi nell'altro senso di marcia): allora la strada non è più passaggio, corridoio, ma è invece limite e ostacolo, tanto più duro se la strada è extraurbana. Ma il *roadkill*, come evento mortale, capita pure in città, e pure sulle strisce pedonali, che sono uno dei più antichi strumenti escogitati per evitarlo (il semaforo serve invece a regolare la precedenza dei mezzi). A questi casi, sebbene più rari, va l'attenzione della comunicazione; cambiano i soggetti, i nomi (il distratto diventa pirata) e i rapporti, la fatalità diventa tragedia. Questo è il contesto in cui ricercare (e trovare) un significato inatteso e profondo, ad esempio della copertina di *Abbey Road* dei Beatles – e chiudo qui la fantasmagoria introduttiva. Siamo scesi dall'auto che tutti portiamo nella testa, abbiamo tolto le scarpe, e la nostra prospettiva si è aperta, è cambiata.

Lo scenario

Due settimane fa (a metà ottobre), tornando a casa ho chiesto le novità del paese. Una sola, e triste: un morto con lo *scooter*. La macchina che lo seguiva, sbucando da dietro la curva, ha visto il mezzo a terra e un'ombra grande scappare dalla strada verso il monte. Capita più spesso di quanto non si creda che l'autista sterzi e, scansando un animale, vada a sbattere. In quel punto, dietro a una curva nascosta, c'è un attraversamento (non segnalato) di animali selvatici che all'imbrunire vanno ad abbeverarsi al fiume. Il cervo – forse nemmeno urtato o ferito – è scappato senza lasciare traccia. Un altro (o forse lo stesso) è morto nello stesso punto qualche giorno dopo. I selvatici "sono troppi", e non rispettano il codice della strada, specialmente nel periodo degli amori. I locali, che già vivono il disagio associato ad altri aspetti scomodi della ripopolazione montana, non si sentono obbligati ad andare piano (anche se in realtà la legge lo imporrebbe: dove ci sono i cartelli di "pericolo attraversamento animali selvatici" l'animale – teoricamente – ha diritto di precedenza). Ho citato questo caso come estremo per il suo massimo coinvolgimento degli umani – all'estremità opposta c'è il ciac di un insetto contro il parabrezza. Con i dovuti adattamenti questo è lo scenario (in città i piccioni, al Sud i cani, vicino agli stagni i rospi, in collina i caprioli, ecc., ecc.). Gli enti di protezione cercano soluzioni strutturali: barriere, passaggi, rallentamenti, segnaletica. Ci sono stati convegni e pubblicazioni. In Sardegna

mi ha sorpreso una cartellonistica *ad hoc*, ben progettata e ben realizzata (chissà se ha avuto riscontro?). Le opere e le campagne di sensibilizzazione pubblica (locali e sporadiche) fanno leva su due argomenti: rispetto del selvatico, talvolta protetto, e sicurezza del conducente.

Da quando presto attenzione a questo tema, da circa quattro anni², ho raccolto diverse testimonianze di persone che sono spontaneamente sensibili o intervengono, sia per soccorrere gli animali feriti sia per togliere dalla strada i cadaveri di quelli morti. Il bilancio non è quindi del tutto negativo. Anzi, purtroppo no: un'amica (come i molti a cui è capitato) ricorda tra i traumi più grandi della sua vita l'aver investito un capriolo, pur avendo avvisato il veterinario, atteso alle sue cure e assistito all'eutanasia dell'animale dichiarato irrecoverabile. A distanza di un anno, raccontandolo, è ancora vicina alle lacrime. Per un animalista investire un animale è un dramma immenso (capita: un amico vegano facendo manovra in cortile ha schiacciato il micetto della sua compagna). I tempi sono maturi: il nuovo romanzo di Silvia Avallone, *Marina Bellezza*³, si apre con un incidente di questo tipo (episodio narratologicamente interessante, perché l'epifania del cervo corre come *leitmotiv* sotterraneo fino alla fine del romanzo).

La triste realtà dell'incontro nel *roadkill* è che spesso è l'unico contatto fisico che gli umani di oggi hanno (per tramite della protesi/mezzo di cui sono alla guida) con gli animali liberi. I selvatici finché possono evitano di farsi non solo toccare, ma anche vedere o avvicinare dagli umani, mentre gli animali uccisi sono indifesi, assimilabili alla preda morta di un cacciatore *dominus*, che può disporre delle loro spoglie in tutti i modi, dalla classica foto col piede sui cadaveri delle prede, al cibarsene, fino alla produzione di trofei da salotto. Ho raccolto testimonianze di investitori avvicinati da cacciatori che, scendendo dalle loro macchine con in mano il coltello, hanno detto: «Lascia fare a noi, sappiamo come finirlo e sgombrare la strada», ovviamente appropriandosi della vittima e trasformandola così in una fortuita preda (in internet vi sono diversi libri dedicati a "come cucinare il *roadkill*").

Tutto questo può rientrare in una prospettiva antispecista?

In sostanza il *roadkill* per gli umani sensibili è un momento di crisi, uno di quei varchi aperti che si preferirebbe non vedere, perché mostrano quanto la cerniera tra mondo e civiltà sia difettosa, quanto gli umani siano responsabili della morte (in questo caso accidentale, ma non meno vera) di altri animali. È un caso particolare

² Da quando ho curato il volume di Michele Speranza, *Danni collaterali*, Edizioni Montaonda, San Godenzo 2012.

³ Silvia Avallone, *Marina Bellezza*, Rizzoli, 2013, pp. 14 e segg.

proprio perché la strada non è un macello (quelli vengono nascosti, mentre il *roadkill*, nel suo intralciare, è visibilità e ostensione ineludibile), ed esiste e si giustifica come opera utile e irrinunciabile. La consideriamo al più luogo di pericolo di morte accidentale, come ferrovie e aeroporti. Luoghi di disgrazie e sciagure mostrano il prezzo del progresso nella società del rischio (la *Risikogesellschaft* da Luhmann a Beck). A intermittenza ne siamo consapevoli tutti, magari anche solo salendo su un aereo.

Nel caso specifico la vittima muore sorpresa da un veicolo *perché* attraversa un luogo mortifero. Con la strada si introduce nel territorio (uno qualsiasi, anche un Parco Nazionale) un'area ad alto pericolo, un'area che autorizza e quasi impone lo sterminio di chi non osserva le *sue* regole: camminare lungo una strada o attraversarla non è tanto diverso dal fiancheggiare o superare una linea ad alta tensione. Per comprenderlo occorre provare a mettersi nei panni di un animale selvatico: città e periferie, zone antropizzate sono un corridoio continuo, con pochi varchi e nessun rifugio, un corridoio delimitato da pareti e recinti invalicabili, percorso da tanti *pacman* impazziti (chi “divora la strada” divora quel che ci passa sopra). Cercare di raggiungere un punto A da un punto B, cancellando dalla mente ogni nozione di logica urbanistica a volte, anche a noi umani, è quasi impossibile: tra muri, recinti e cancelli, sono più le aree interdette di quelle accessibili. Per gli animali selvatici, che vivono in un orizzonte a 360°, la sensazione dev'essere quella di trovarsi nell'anticamera della morte.

Ma il *roadkill* a differenza delle altre disgrazie è pura evidenza. Ci guarda e ci riguarda: perché il *killer* siamo noi, autisti carnefici involontari e il cadavere di norma non viene rimosso (se non dall'intervento di predatori o di individui compassionevoli). Lo scandalo, oggi, è l'inevitabilità e la correttezza. Gli animali uccisi per strada non sono la bistecca nel piatto, il prodotto testato o la scarpa di pelle che il vegano può rifiutare. Non c'è scelta, non c'è altra opzione (solo cautele, ad esempio, guidare davvero piano e stare all'erta, incrociando le dita). E poi nel *roadkill* c'è sopra a tutto l'evidenza, la visione (per molti insostenibile) del corpo morto, spesso maciullato. È questo, come le immagini che corrono in rete degli animali maltrattati o torturati, un *ecce homo*, una sorta di nuovo crocefisso (perché quello di Cristo ormai non lo vediamo più – sublimato nell'aureola del dio buono e distante della teologia attuale). Il *roadkill* è questa immediatezza della “mortalità della vita autentica, del divino” (perché il divino, se c'è ancora, è tornato negli animali) e, in secondo luogo, è l'“anche noi siamo animali mortali” – consapevolezza da cui cerchiamo di fuggire (e in questo restiamo animali nel profondo, per quanto ci sforziamo di negarlo). La morte oggi si vede solo così, in maniera accidentale. La verità sta negli interstizi, non dove trionfa la prosopopea della morte, come nel sistema mediatico, che serve a mascherarne la rimozione. E il *roadkill* è morte vera, ci si sbatte contro, si vede e si tocca in un corpo davanti a noi. Vera perché nuda, senza imbellettamenti. E rispecchiandoci in quell'animale, costretti dall'incisiva evidenza testimoniale, sfuggendo all'ordine delle cose che vorremmo, di rimbalzo torniamo a percepire anche noi stessi come corpo

mortale. Il corpo investito è dilaniato (spesso ancora palpitante) come da una bomba, come in guerra. E poi lo scandalo della crocefissione non è forse la ferita al costato? (forse non è un caso che l'attenzione della pratica religiosa non ci si soffermi, eppure è quella ferita che *uccide* Cristo, non le frustate, o gli sputi, i chiodi o il disprezzo, una ferita che uccide l'uomo-Cristo-animale).

Tornando alla (presunta) utilità delle strade, chi muore nel *roadkill* è una vittima sacrificale, se accettiamo l'imbarazzo di considerare la nostra comodità e mobilità alla stregua di un dio alla cui gloria immolare (ma non sono certo questi i primi animali che gli umani sacrificano a un dio). E per di più è una vittima sacrificale scomoda perché intralcia il nostro cammino ricordandoci che siamo mortali. I “carnefici” non sono specisti, ma siamo tutti noi, anche gli animalisti più ligi, che non possiamo “disertare” questa complicità. La nostra, fosse solo per questo, è una società che si basa su un crimine, e a essa siamo affiliati e iniziati dalla complicità in questa sorta di peccato originale⁴.

Stando così le cose una liberazione è possibile?

Se consideriamo il *roadkill* come un'epifania, forse possiamo vederlo anche come una disvelazione del ciclo sacro della vita, un incontro con la “realtà autentica”, da noi smarrita nella distanza di un sogno sbagliato. Il *roadkill* esprime la morte e, quindi, ci richiama, con la forza di uno choc, alla vita. L'antispecismo, mi pare, non vuole “proteggere gli animali”, ma svelare e mettere in discussione il domino dell'uomo, affinché sia riconosciuta uguale dignità a tutti e disinnescata la logica nascosta dell'oppressione. E non è la morte la “livella” di tutti gli esseri viventi? Detto altrimenti: non è l'animalità ciò che ancora ci tiene in vita e legati alla *realtà* del mondo? Perché altrimenti non resta che la deriva totale: quella immaginata nel film *Gravity*, nel quale a ritornare sulla Terra, alla fine di quel sogno tecnologico che è il limbo orbitale, è un'umanità scalza che, privata di ogni tecnologia, si riscopre animale (e non si può non pensare al lancio di Laika e leggerlo come il sacrificio dell'animalità al falso dio della tecnologia). Mentre quell'altra umanità, quella che si perde nello spazio (il ridanciano etilista George Clooney), è l'esito della civiltà, condannata dal proprio ottimismo (Fukushima visto come *roadkill*, ma elevato all'ennesima potenza).

4 Il senso più ampio del *roadkill* è l'ecatombe degli animali causata dal progresso, dalla civiltà avanzata. Ricordo (e cito a memoria) il racconto di Harrer, *Sette anni in Tibet*, nel quale dei monaci buddisti, mentre scavano per costruire un edificio sacro a Lahsa, spostano i lombrichi e li trasferiscono altrove. Noi con le ruspe spianiamo le *bidonville*.