

Anche il Giappone rinuncerà in anticipo ai gas bucaozono

Il Giappone intende accelerare i tempi per mettere fuori produzione e fuori uso i cloro-fluorocarburi (cfc), gli agenti chimici responsabili del buco di ozono nell'atmosfera.

Scoperto nuovo vulcano di ghiaccio su Tritone

Studiando le fotografie scattate da Voyager 2 nel 1989, gli astronomi della Cornell University hanno identificato quelli che sembrano tre enormi vulcani che eruttano ghiaccio sulla superficie di Tritone, la luna tutta coperta di ghiaccio di Nettuno.

Rientra l'astronauta europeo dello shuttle

Rientra oggi a Colonia, in Germania, l'astronauta dell'agenzia spaziale europea, Ulf Merbold, che ha partecipato alla missione dello shuttle Discovery.

Smentito incidente in centrale atomica russa

I responsabili della centrale nucleare di Sosnovy Bor, alle porte di San Pietroburgo (ex Leningrado), hanno categoricamente smentito notizie di stampa su un incidente al loro impianto che sarebbe avvenuto nella seconda decade del gennaio scorso.

Terzo congresso mondiale di ginecologia: la metanalisi

Non abbiamo finora allungato la vita delle donne che si ammalano di tumore alla mammella, ma abbiamo semplicemente anticipato i tempi della diagnosi.

MARIO PETRONCINI

Aids nel sangue dei donatori, il pcr non funziona

Non è ancora possibile applicare la nuova tecnica molecolare detta pcr (reazione polimerasica a catena) come metodo di controllo per scoprire il virus dell'Aids nelle unità di sangue donate.

Contro l'assedio automobilistico, una scelta Rivedere, programmandolo, lo sviluppo urbano Una ricerca svolta dal «World Watch» pubblicata in Italia

Città da ricompattare

Contro la dipendenza da automobile c'è una sola ricetta realistica: riprogrammare lo sviluppo urbanistico delle città. E usare questo strumento per compattarle.

ANDREA PINCHERA

Se la popolazione mondiale raddoppierà in quarant'anni e quella urbana in ventidue, ciò avverrà nelle città del Terzo mondo in soli quindici anni.

In futuro ci aiuterà la telematica. Nella città cablata, infatti, sarà possibile svolgere molte attività direttamente da casa.

Rientra oggi a Colonia, in Germania, l'astronauta dell'agenzia spaziale europea, Ulf Merbold, che ha partecipato alla missione dello shuttle Discovery.

Tracciati i confini oltre i quali la città non può crescere, lo sviluppo si orienta all'interno svolgendo un'opera di concentrazione e riconnessione del tessuto urbano.

In un articolo che appare sul World Watch di febbraio (supplemento a Nuova Ecologia), Marcia Lowe, esperta dei problemi dei trasporti, traccia le linee dello «sviluppo compatto» delle città come soluzione del degrado ambientale e all'assalto delle auto.

Il primo passo è porre dei limiti alla crescita delle città che, nelle nazioni industrializzate come nel Terzo mondo, hanno occupato troppo terri-

montagnosa, è saturo di urbanizzazione. «Non abbiamo più spazio per estendere le nostre città - sostiene Bernardo Donnarumma, urbanista ed assessore a Roma all'epoca della giunta rossa - ed anche se esse sono già compatte e la popolazione urbana non cresce molto, è opportuno orientare lo sviluppo verso le aree dismesse o sottoutilizzate.

Speculazione e divisione del territorio in quartieri distinti per funzioni sono i principali nemici della città compatta.

«Noi assistiamo quasi impotenti alla terziarizzazione dei centri storici, secondo il modello anglosassone della city, dice ancora Maestro, che allontana il luogo di lavoro da quello di residenza.

La città compatta permette, in definitiva, di trovare a breve distanza la maggior parte delle funzioni per le quali le città sono nate.

Il tentativo di inserire l'automobile all'interno della pianificazione urbana fu, attorno agli anni Trenta, compiuto anche da Le Corbusier, che tracciò grandi arterie destinate al traffico veloce a senso unico.

Da vent'anni a questa parte, Portland (Usa) è diventata un modello di sviluppo compatto.

Da vent'anni a questa parte, Portland (Usa) è diventata un modello di sviluppo compatto. Invece di abbandonarsi ad una sempre maggiore dipendenza dalle automobili e ad una espansione disordinata, infatti, questa città dell'Oregon ha contenuto il suo sviluppo entro un'area definita, all'interno del cosiddetto «limite di crescita urbana».

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

montagnosa, è saturo di urbanizzazione. «Non abbiamo più spazio per estendere le nostre città - sostiene Bernardo Donnarumma, urbanista ed assessore a Roma all'epoca della giunta rossa - ed anche se esse sono già compatte e la popolazione urbana non cresce molto, è opportuno orientare lo sviluppo verso le aree dismesse o sottoutilizzate.

Speculazione e divisione del territorio in quartieri distinti per funzioni sono i principali nemici della città compatta. «Noi assistiamo quasi impotenti alla terziarizzazione dei centri storici, secondo il modello anglosassone della city, dice ancora Maestro, che allontana il luogo di lavoro da quello di residenza.

La città compatta permette, in definitiva, di trovare a breve distanza la maggior parte delle funzioni per le quali le città sono nate.

Il tentativo di inserire l'automobile all'interno della pianificazione urbana fu, attorno agli anni Trenta, compiuto anche da Le Corbusier, che tracciò grandi arterie destinate al traffico veloce a senso unico.

Da vent'anni a questa parte, Portland (Usa) è diventata un modello di sviluppo compatto.

Da vent'anni a questa parte, Portland (Usa) è diventata un modello di sviluppo compatto. Invece di abbandonarsi ad una sempre maggiore dipendenza dalle automobili e ad una espansione disordinata, infatti, questa città dell'Oregon ha contenuto il suo sviluppo entro un'area definita, all'interno del cosiddetto «limite di crescita urbana».

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

«Da sempre paesi e aziende inquinano più o meno liberamente. Questo è il primo serio tentativo di regolamentazione globale, che per la prima volta ci permetterebbe di usare il mercato per perseguire fini di natura ambientale, invece che soltanto economici.

Da Le Corbusier a Los Angeles, storia di un conflitto

È molto significativo che proposte di sviluppo compatto vengano oggi dagli Stati Uniti. Proprio le città nordamericane, infatti, si sono espanse secondo modelli definiti «anti-urbani».

Il tentativo di inserire l'automobile all'interno della pianificazione urbana fu, attorno agli anni Trenta, compiuto anche da Le Corbusier, che tracciò grandi arterie destinate al traffico veloce a senso unico.

Modello Portland più uffici, meno parcheggi

Da vent'anni a questa parte, Portland (Usa) è diventata un modello di sviluppo compatto. Invece di abbandonarsi ad una sempre maggiore dipendenza dalle automobili e ad una espansione disordinata, infatti, questa città dell'Oregon ha contenuto il suo sviluppo entro un'area definita, all'interno del cosiddetto «limite di crescita urbana».

Negli Usa è in vendita il diritto di inquinare

Lo studio dell'Onu sulla riduzione dei gas inquinanti propone soluzioni sul modello californiano: concedere alle aziende una quota di emissioni barattabile con denaro

ATTILIO MORO

NEW YORK. In vista della conferenza nazionale sull'ambiente di Rio de Janeiro, l'Unctad (conferenza per lo sviluppo e il commercio dell'Onu) ha preparato uno studio per la riduzione su scala mondiale dei gas inquinanti che si rifà ad una strategia - già adottata in California - che attribuisce alle

supplementare di inquinamento da un'altra azienda che invece è al di sotto di quel limite. Lo studio dell'Unctad suggerisce l'adozione dell'esempio californiano a livello mondiale, e raccomanda alla imminente conferenza di Rio la costituzione di una commissione internazionale - nominata dall'Onu - che valuti il tetto dell'inquinamento tollerabile a livello mondiale e ripartisca le quote per ciascun paese.

giori vantaggi sono sicuramente i paesi più sviluppati - primo fra tutti gli Stati Uniti - che comprando da altri il diritto ad inquinare, risparmierebbero notevolmente sulle spese che altrimenti avrebbero dovuto sostenere.

negare (come già peraltro è accaduto) la responsabilità di quei gas nella distruzione della fascia di ozono e a chiedere invece il bando per quelli che producono in misura più limitata? Gli Usa si sono sempre nascosti dietro il dito della «scarsa evidenza» per giustificare la loro riluttanza a toccare i principi della libertà dell'impresa e dei consumatori.

Disegno di Mitra Divshali

