

BESTIARIO

di Giorgio Celli

NIENTE È SICURO, NEANCHE IL SESSO

Si è soliti pensare, ed è in gran parte vero, che maschi o femmine si nasce: in taluni casi, però, può succedere che, nel corso dello sviluppo, il corpo cambi idea, e che i maschi diventino femmine, e viceversa, con tutte le conseguenze del caso.

prenda, per esempio, una rana (Xenopus laevis) o per meglio dire si consideri un suo girino geneticamente maschio. Facciamogli delle somministrazioni di ormoni femminili, e voilà, il gioco è fatto: avremo una bella rana di sesso femminile. D'altra parte, con tecnica più sofisticata, l'innesco di un testicolo femminile comporta un risultato analogo, anche se inverso: una totale mascolinizzazione del soggetto. Esperienze da apprendisti stregoni, si direbbe. Certo, ma eventi simili si verificano, e talora con frequenza (quindi sono "normali"), anche in natura, come in alcuni pesci. Difatti, molti di questi abitanti dei mari cambiano spontaneamente di sesso, i maschi di-

NATURA NOSTRA

di Fulco Pratesi

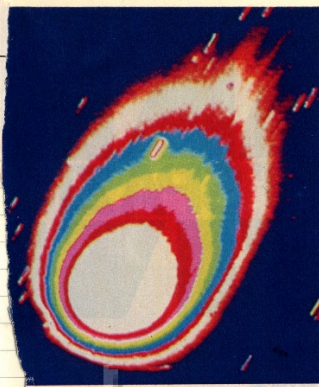
METTIAMO IN BORSA I RIFIUTI INDUSTRIALI

Quando si parla di rifiuti il pensiero vola alle discariche, ai detriti, ai sacchetti di plastica, che assediano le nostre città. Ma se in tutto il mondo questo tipo di innoziazione armonica (stando a dati Ocse dell'83) a 350 milioni di tonnellate annue, di ben un miliardo di tonnellate è invece il volume dei rifiuti industriali. Questi vengono recapitati nell'ambiente naturale, in genere senza trattamenti, per il 49 per cento dagli Usa, per il 32,5 dall'Europa e per il 18 dai paesi Ocse del Pacifico. E, dato ancor più allarmante, di questi ben 350 milioni di tonnellate sono considerati ufficialmente pericolosi.

In Italia, malgrado la situazione è gravissima, secondo i dati forniti qualche anno fa dalla Confindustria, i nostri rifiuti industriali ammontano a 35 milioni di tonnellate annue (più del doppio dei rifiuti urbani), di cui il 10 per cento viene smaltito in maniera accettabile (con riciclaggio, incenerimento, o discarica controllata).

Tra le vanguardie di detriti che finiscono nell'ambiente figurano alcuni casi clamorosi come le 70 mila tonnellate di fanghi contenenti cromo esavalente (rientranti dunque nei rifiuti tossici e nocivi di cui si occupa il decreto 915) versati ogni anno nel golfo di Genova dalla ditta Stoppioni; le 3.500 tonnellate di fanghi di varia natura scaricati ogni giorno al largo di Venezia dalla Montedison di Marghera; i fanghi rossi di Scarlino; i residui di lavorazione del marmo delle Apuane; i liquami pesticidici degli zuccherifici e degli oleifici, e via discorrendo.

Tutti questi problemi verranno affrontati in un convegno che vede contrapposti ecologi e industriali, organizzato a cura della Lega Ambiente e del periodico "Nuova Ecologia" il 15 novembre presso la sala del Cenacolo della Camera dei Deputati. Tra le varie richieste degli ambientalisti: l'istituzione di una borsa dei rifiuti industriali che favorisca il loro riciclo; la creazione di centri di stoccaggio e trattamento interregionale e di un albo degli autotrasportatori abilitati al prelievo di tali pericolose sostanze.



Un'immagine della cometa di Halley elaborata dal computer.

DA LEGGERE

TEMPO DI COMETE

Perché è tanto famosa la cometa di Halley? Perché da tre millenni si presenta ogni settantasette anni, spiega Donald Tatterfield ("Aspettando Halley", Editori Riuniti, lire 10 mila), suscitando come ogni evento celeste le fantasie dei profani e la curiosità degli studiosi.

La sua apparizione, evento straordinario, ha reso mitica la nascita di Gesù, e chissà quanti altri eventi. Finché proprio Halley non sottrasse agli astrologi l'affascinante fenomeno per ricondurlo negli schemi fisici che Newton aveva appena elaborato. Ma il fascino particolare della cometa è duro a morire e a scartarmene i movimenti non sono solo le grandi organizzazioni scientifiche ma anche la fitta schiera degli astrofili, da sempre impegnati ad indagare su questo fenomeno un pubblico di appassionati che si rivolge a Tatterfield spiegando mito e realtà della cometa di Halley.

Sull'argomento sono stati anche pubblicati, recentemente: "La cometa di Halley" di Paolo Maffei (Mondadori, lire 25 mila); "Arriva la cometa, la molto influente eredità di mister Halley" di Nigel Calder (Zanichelli, lire 18.500); "Comete", di Mario Rigatti (Rizzoli, lire 32 mila); "Le Comete" di Franco Foreste Martin (Sansoni Editore, lire 30 mila).

RENATO D'AGOSTINI

TERRA BRUCIATA

di Antonio Cederna

BLOCCATA LA STRADA, IN SALVO IL NINFEO

Sarebbe bene che quando si progetta un'opera pubblica, per esempio un'autostrada, si adottasse quella procedura (in atto in vari paesi e oggetto di una recente direttiva della Comunità europea) che si chiama "valutazione d'impatto ambientale".

Tutti questi problemi verranno affrontati in un convegno che vede contrapposti ecologi e industriali, organizzato a cura della Lega Ambiente e del periodico "Nuova Ecologia" il 15 novembre presso la sala del Cenacolo della Camera dei Deputati. Tra le varie richieste degli ambientalisti: l'istituzione di una borsa dei rifiuti industriali che favorisca il loro riciclo; la creazione di centri di stoccaggio e trattamento interregionale e di un albo degli autotrasportatori abilitati al prelievo di tali pericolose sostanze.



I lavori per la "bretella" bloccati dal pretore nei pressi di Roma.

biennali", che consiste in uno studio preventivo che metta in evidenza i possibili effetti negativi che quell'opera può avere sull'ambiente, sulle risorse, sui beni culturali del territorio attraversato.

In Italia ci guardiamo bene dal farlo, e così sono dolori. Lo dimostra quanto sta succedendo alla bretella autostradale di 46 chilometri che la Società Autostrade sta costruendo tra i caselli di Roma nord e Roma sud dell'autostrada del Sole per collegare rapidamente la Firenze-Roma con la Roma-L'Aquila e la Roma-Napoli. Succede che nel tratto nord il pretore di Tivoli ha sequestrato un cantiere perché l'autostrada taglierebbe in due nientemeno che un affollato ospedale psichiatrico.

Perdite di tempo e di denaro, liti giudiziarie che si eviterebbero se si procedesse correttamente, e si facessero tempestivamente le indagini preventive: se, in particolare, le soprintendenze di Stato, cioè i controllori, rinunciassero a demandare alle società costruttrici, cioè ai controllati, il compito di censire e rilevare i beni del territorio. È già molto se, in questo caso, almeno per il tratto centrale, la Società Autostrade ha accettato di apportare alcune varianti alla bretella.

La morale, ovvia, è che non si deve adattare e cementificare senza conoscere l'ambiente in cui si opera, pena la distruzione della stessa identità storica del nostro paese.

17 NOVEMBRE 1985 - 251

BRETELLA



La chiamano la "rana delle foglie" ma il suo nome scientifico è "Phyllomedusa sa taruisa".

LA RICERCA ANCORA FUGHE DAL CNR

Continuano le fughe dal Consiglio nazionale delle ricerche. L'ultima perdita è quella di Sergio Allulli, direttore del servizio trasferimento innovazione-brevetti dell'ente, che passa all'Enea. Non è uno spostamento di routine. Sergio Allulli rappresentava uno dei nodi strategici in questa fase di rinnovamento del mondo della ricerca a quello industriale. Allulli ha sempre descritto, nei suoi numerosi interventi, la ricerca pubblica italiana come una grande azienda (oltre 4 mila miliardi investiti nel 1984) che produce conoscenze inutilizzate; o come una grande Fiat che lasciasse tutte le vetture prodotte nei piazzali, senza preoccuparsi di creare una rete di concessionari per la vendita.

Ora Allulli se ne va all'Enea. Lo aspettano 450 miliardi «a sostegno dell'innovazione tecnologica». Al Cnr si attendono invece altre, gravi dimissioni: quelle dei 600-700 ricercatori che, nel prossimo anno, dovrebbero passare all'università. A meno che la sopratra riformi...

TELESIO MALASPINA