

GEOGRAFIA & CULTURA IN LIGURIA

Rivista on line diretta da Giuseppe Garibaldi

Di che cosa parliamo

Dopo l'illustrazione di un aspetto del nostro mare (la nidificazione sulle spiagge liguri delle tartarughe Caretta caretta, pag. 2), il primo articolo (pagine 3-6) è dedicato alla capitale greca, seguendo la sua recente evoluzione urbana, ma ignorando per forza di cose sia i tesori d'arte sia le attività portuali.

Segue (pagine 7-8) qualche pensiero in parte nostalgico di un giovane geografo svizzero tornato per qualche giorno in Liguria, fuori stagione, nel paese della nonna italiana.

Questo numero si conclude (pagine 9-12) con la seconda e ultima parte dell'articolo sulle "vie dell'Ambra", un'ipotesi di itinerario di quasi diciotto secoli fa inviataci dalla Lituania da Daniele Ferrando, uno dei tanti Liguri che pur vivendo lontano mantiene un regolare rapporto con la nostra terra.

Buona lettura!

Che cosa succede

Al momento (ultimi giorni di aprile) quel conflitto non dichiarato di USA e Israele contro l'Iran non si è ancora concluso, il che -- oltre a provocare un certo numero di morti "inutili" (ma sono persone innocenti, che potevano essere nostri amici o parenti, non dimentichiamolo) -- crea l'ulteriore prolungamento di una situazione critica dell'economia mondiale, già resa difficile dalla precedente "guerra dei dazi" che il governo degli Stati Uniti ha imposto a quasi tutti i suoi partners commerciali. Questa decisione di «Donald Trump -- sosteneva già lo scorso anno l'economista Jeffrey Sachs (direttore del Centro per lo Sviluppo sostenibile della nuova iorches Columbia University) -- sta distruggendo il sistema commerciale mondiale sulla base di una colossale falsità: che il deficit ame-

ricano sia causato da una perversa perfidia del resto del mondo». E aggiungeva: «Nulla di più sbagliato: addirittura continua a ripetere che questa inesistente maxi-congiura globale sarebbe stata portata avanti "per decenni"». In realtà, «il disavanzo commerciale di un Paese non è dovuto a pratiche scorrette dei Paesi in surplus [cioè con la bilancia commerciale attiva]». Il fatto è che gli Stati Uniti sono un paese che spende costantemente più di quanto incassi attraverso le tasse e altre entrate, operando da parecchi decenni in una condizione di "deficit di bilancio". Se si trattasse di qualunque altro stato, sarebbe già andato da tempo in dissesto, ma poiché il dollaro ha tuttora il ruolo di valuta di riferimento (circa il 60% delle riserve delle banche centrali sono in dollari) l'Amministrazione USA riesce a finanziare annualmente il deficit del bilancio pubblico innalzando periodicamente il tetto del debito. Si tratta di vedere fino a quando la fiducia generale nel dollaro persisterà, consentendo al Tesoro USA di continuare ad emettere nuovo debito per ripagare quello vecchio.

Che di fronte a questa situazione (con un deficit che ha raggiunto il 135% del PIL) il presidente USA si permetta di fare certe affermazioni, si getti in maniera insensata in guerre, e nello stesso tempo parli (lo ha fatto per mesi) della sua volontà di far finire tutte le guerre in corso per meritare il "Nobel per la pace", fa restare stupefatti.

Saranno capaci i parlamentari federali almeno a bloccare la guerra, che se dura più di 60 giorni dovrebbe essere formalmente autorizzata dal Parlamento? Se ci riusciranno, si potrà almeno dire che i "contrappesi costituzionali" alla fine ancora funzionano, se no parlare degli USA come di una grande democrazia farà fare un'amara risata. In ogni caso, quel multilateralismo solidale e cooperativo che tanto sta a cuore a Jeffrey Sachs e a chi crede in un mondo meno rissoso, in cui tanti contrasti gradualmente diminuiscono per la (quasi) generale buona volontà dei popoli, finirà per sempre nel libro dei sogni.

¹ Eugenio OCCORSIO, *E' come una guerra che tutti perderanno*, «La Repubblica, Affari & Finanza», 7.04.2025, pag. 7

Anno 3°, numero 5 - Maggio 2026

Indirizzo Redazione: gigiprof97@gmail.com

Telefono e Whatsapp: (0039) 347 0417596

<https://www.ligurgeo.eu>

Web master: brunobarberis1@gmail.com

Immagini dal Mediterraneo: le tartarughe marine in Liguria

Nell'estate 2025 sulle spiagge di una decina di località della Riviera¹ si è verificato di nuovo l'interessante fenomeno della nidificazione da parte delle tartarughe *Caretta caretta*. Non si tratta di animali rari, il fatto nuovo e importante per noi Liguri è che solo dal 2021 ciò avviene anche sulle nostre coste, e si ritiene che ciò sia dovuto al recente aumento della temperatura dell'acqua marina.

Si è iniziato nel settembre 2021 su una spiaggia del Finalese, nel luglio del 2022 a Levante, nel 2023 ad Arma di Taggia, nel 2024 i nidi sono stati 5 (ad Arma, Alassio, Finale e Pietra). Nel 2025 il fenomeno ha interessato una decina di località (Taggia [Arma], Riva Ligure, Imperia, Laigueglia, Alassio, Savona [Zinola], Celle Ligure, Varazze, Sestri Levante, Sarzana [Marinella]), in alcuni comuni con due nidi.²

Nell'ambito dell'intero processo di nidificazione, occorre distinguere lo scavo nella sabbia del nido, profondo 20-30 cm (ma anche qualche decimetro di più), la deposizione delle uova (che avviene normalmente dopo lo scavo), quindi la chiusura o meglio copertura del nido mediante la stessa sabbia. Dopo un periodo di incubazione di alcune settimane, le piccole tartarughe (lunghe circa 5 cm) rompono il guscio con un dente che subito dopo perderanno ed escono per raggiungere il mare, mentre gabbiani e altri predoni cercano di catturarle.

È proprio in questi istanti che è utile l'intervento dell'uomo, che infatti da alcuni anni "aiuta" i piccoli a guadagnare il mare, dove poi saranno magari preda di altri "nemici". Intanto, sappiamo che lo scorso anno le tartarughe nate in Liguria sono state almeno 700, e prima o poi alcune ritorneranno, visto che questi animali sono capaci di "memorizzare" il luogo della schiusa e cercano di ritornarvi - se femmine - quando devono deporre le uova. Si tratta però di attendere che raggiungano la maturità, il che avviene non prima dei 13-14 anni di età ma anche fino a 25-30³.

Ad evitare danni a questi simpatici animali, chi trova

dei nidi è bene che non faccia nulla, ma avverta subito le associazioni ambientaliste o, meglio, la **Guardia Costiera (numero di emergenza 1530)**.



*Diversi esemplari di tartaruga *Caretta caretta*, tra cui esemplari appena usciti dal guscio (si presume in Liguria, ma le foto, trovate sul web, sono prive di indicazioni anche di autore).*

¹ Poiché il mar Ligure bagna anche parte delle coste toscane (dove i litorali sabbiosi sono ben più numerosi che in Liguria, è evidente che il fenomeno è stato notevole anche là, in particolare negli anni 2024 e 2025. Località interessate: Carrara [Marina di Carrara], Massa [Marina di Massa e Poveromo] e diverse località fino a Piombino. Lungo l'intero litorale toscano le nidificazioni accertate sono state 24 nel 2024 e 33 nel 2025 (dati fino ad agosto).

² Per dati più ampi relativi ai singoli nidi, individuati e gestiti dal Gruppo Ligure Tartarughe, si veda:

<https://www.acquariodigenova.it/news/i-nidi-di-tartaruga-caretta-caretta-in-liguria-nel-2025>

³ La deposizione nel luogo dove sono nate non è però un'abitudine di tutte, se no non si spiegherebbe il recente arrivo di tartarughe gravide sulle nostre coste, dove non risultano esservi mai stati nidi nel passato.

Giuseppe Garibaldi

I duecento anni di Atene capitale

Quando nacque il moderno stato greco (1829) anche Atene rinacque una seconda volta, per diventare dopo quasi due secoli una megalopoli caotica e dinamica, con tanti problemi irrisolti ma piena di vita e di socialità.

La lotta dei Greci con i Turchi ottomani per ottenere l'indipendenza iniziò con una rivolta nel 1821 ad Atene, fomentata da un'associazione segreta, la "Società degli amici" (Φιλική εταιρία, *Filiki eteria*), e - dopo l'intervento del pascià d'Egitto da un lato e delle potenze europee (Francia, Inghilterra e Russia) dall'altro - si concluse sostanzialmente nel 1829 col trattato di Adrianopoli, seguito (1830) dal Protocollo di Londra e (1832) dal trattato di Costantinopoli, che creava il regno di Grecia.

Quella che nell'antichità era stata un'importante città (nel V° secolo avanti Cristo Atene - con l'età di Pericle - era giunta all'apogeo da un punto di vista sia politico-militare sia artistico-culturale) era diventata, all'inizio del XIX° secolo, poco più di un villaggio: nell'ottobre del 1824, nella Atene in rivolta, fu effettuato un censimento, secondo il quale la città contava 9.040 abitanti e 1.605 case, distribuite tra 35 parrocchie¹.

Otto anni dopo, vi si insediava il nuovo re, il giovanissimo Ottone di Baviera, che portò al seguito tecnici e architetti, i quali iniziarono a progettare e poi seguirono i lavori di costruzione di edifici per le esigenze pubbliche e amministrative del nuovo Stato, con preferenza per il magniloquente stile neoclassico, dall'imponente monumentalità.

La città si sviluppò piuttosto lentamente nel corso dell'Ottocento, raggiungendo i 44.500 abitanti nel 1870 e arrivando ai 123.000 al censimento del 1896, poi la crescita divenne impetuosa, tanto che la popolazione nel 1921 si attestava sulle 473.000 unità.

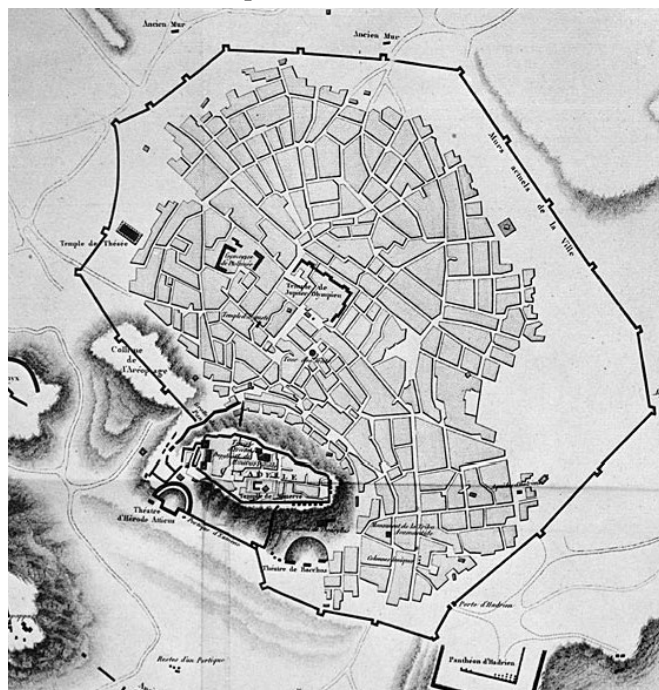
Ma proprio allora vi fu un evento che fece fare un ulteriore forte balzo in avanti. In seguito alla guerra greco-turca del 1919-22 e al successivo trattato di Losanna (1923) avvenne un imponente scambio di popolazione tra Greci (che vivevano numerosi, da secoli, in territorio turco, in quella che si diceva allora "Asia minore") e Turchi (che s'erano trasferiti numerosi in Grecia dopo l'occupazione di essa da parte dell'Impero ottomano, in seguito alla caduta, nel 1453, dell'Impero bizantino). In tempo brevissimo la popolazione della capitale si accrebbe di più di 300.000 profughi, tanto che nel 1928 gli abitanti dell'area ateniese superarono le 800.000 unità².

Censimenti	Abitanti Atene	Ab. Complesso urbano
1981	885.737	3.027.331
1991	772.072	3.444.358
2001	745.514	3.165.823
2011	664.046	3.090.508
2021	643.452	3.069.764

Nei decenni successivi la popolazione è ulteriormente cresciuta a 887.023 unità (1971) e stabilizzata a 885.737 nel 1981. Da tale data si è registrata una diminuzione, del tutto apparente perché dovuta a spostamenti di nuclei familiari in altre parti del territorio, non appartenenti amministrativamente al comune di Atene ma facenti parte del Complesso urbano ateniese³.

Una prima osservazione va fatta relativamente alla scelta di mantenere separate le amministrazioni di un'unica area metropolitana, che non è caratteristica solo di Atene ma che abbiamo visto a Lisbona ed esiste, a volte ancor più esasperata, in altre città (per esempio, Algeri). Evidentemente, i singoli comuni riescono a coordinarsi in modo ottimale o almeno accettabile, oppure (più probabilmente) esiste un ente a livello superiore che provvede a ciò (all'interno del "nomos", o regione, Attica).

Una seconda cosa va rilevata, e cioè che ci troviamo di fronte a un agglomerato a carattere urbano sovradimensionato rispetto all'intero



L'Atene di metà Ottocento, circondata dalle mura fatte costruire dal vòivoda ottomano Haseki nel 1778. In basso l'area dell'acropoli, con l'odeion e il teatro.

¹ Per l'età classica non ci sono dati sicuri, ma si sa che rispetto ai cittadini prevaleva di gran lunga la popolazione schiava. Si è calcolato che nell'età di Pericle gli abitanti fossero intorno a 250.000, ma i cittadini maschi adulti (gli unici con pieni diritti politici) non dovevano superare le 50.000 unità.

² È meglio parlare di "area" o "conurbazione" ateniese perché la popolazione dipendeva, come ancora oggi, da diversi comuni. L'area del Pireo è tuttora comune autonomo, pur essendo integrata ad Atene in un'unica conurbazione (vedi nota 3). Tra le grandi città europee, Genova e Istanbul, tra le altre, hanno scelto da tempo di allargare man mano il proprio territorio quando centri minori vicini venivano a contatto.

³ È una situazione analoga a quella rilevata per Lisbona (si veda: G. GARIBALDI, *Città d'Europa. Lisbona, sull'estuario del Tago*, su questa rivista, anno 2° (2025), n. 10, pp. 3-7 (cfr. p. 5). Nel caso greco, il comune di Atene è ora detto "Atene centrale"; vi sono poi "Atene meridionale", con capoluogo Kallithéa, "Atene occidentale", capoluogo Peristéri, e "Atene settentrionale", capoluogo Marousi. Va contato inoltre il Pireo.

Due immagini della città dall'acropoli verso NE, riprese a distanza di circa un secolo e mezzo (1872, 2006). Il rilievo ripido che si vede nello sfondo è il Licabetto ("luogo dove si trovano i lupi") m 277, a destra del quale si nota il grosso edificio del Parlamento, costruito in forme neoclassiche nel 1834-38 come residenza del re Ottone di Baviera.

(foto: Pascal Sebah, gallica.bnf.fr;
Jay Galvin, www.flickr.com)

territorio nazionale, dato che il *Complesso urbano di Atene* (questo il nome ufficiale) ospita il 29,2% della popolazione dello Stato, valore superiore a quello del Portogallo (22%) ma inferiore a quello della Tunisia (33%), e perfettamente in linea con quanto ci si aspetterebbe date le caratteristiche socio-economiche dei tre stati considerati, simili per superficie e numero di abitanti. Mentre però Lisbona era già una città importante nel XVIII° secolo, lo sviluppo di Tunisi ed Atene è iniziato molto più tardi.

Ma proviamo a seguire per sommi capi la storia urbanistica di Atene degli ultimi 2.500 anni. La città antica, che aveva raggiunto notevoli dimensioni già alla metà del quinto secolo avanti Cristo ed era decaduta in età romana (gravi danni subì nell'86 a.C. a causa del saccheggio da parte delle truppe di Silla), ebbe grandi cure dagli imperatori romani e, in particolare, vide una vivace ripresa edilizia nel secondo secolo, con l'imperatore Adriano. Nel 267, però, fu presa e pressoché distrutta dagli Eruli, ma mantenne la sua importanza come centro culturale dell'impero.

Rispettata da Costantino, che non la spogliò che di pochi monumenti quando creò la "Nuova Roma" nel 330, rispettata pure dai Visigoti di Alarico, che nel 395 la assediaron senza occuparla, Atene ebbe un vero tracollo quando Giustiniano ne chiuse le scuole filosofiche nel 529: decadde allora in breve tempo a piccolo centro, in diversi momenti addirittura fu abbandonata.

Dal 1204, conquistata dai Franchi, divenne capitale di un ducato e risorse, poi dopo un ottantennio di malgoverno catalano si riprese, ma con la caduta dell'impero bizantino (1454) passò per quasi quattro secoli sotto il dominio turco. Da ultimo, Hadji Ali Haseki, cognato del sultano Abdul Hamid I°, circondò di mura la città (1778), dove si erano trasferiti parecchi studiosi e mercanti europei, tra cui il famigerato Lord Elgin, che nel 1803 asportò importanti opere d'arte che vendette al governo britannico, che le sistemò nel British Museum.

Nell'immagine riprodotta qui a destra (stralcio di una carta corografica di produzione tedesca) si vede il modesto sviluppo edilizio della città nel 1894: gli abitati di Atene e del Pireo sono ancora ben distanziati, ma il grande accrescimento della città si nota bene nella carta successiva (a pag. 5), che risa-



La regione ateniese nel 1894

0 2 4 6 km

le al 1965, e che può utilmente confrontarsi coll'immagine zenitale estratta all'inizio di questo 2026 da Google Earth, quindi posteriore di un altro sessantennio circa. Se l'area dell'acropoli con gli immediati dintorni è stata rispettata e presenta anche alcune zone verdi, tutte le superfici esterne hanno subito una trasformazione enorme: in poche parole, grandi estensioni dove pascolavano un tempo pecore e capre e vi erano alcuni orti in corrispondenza di pochi modesti rigagnoli sono state urbanizzate in poco più di un secolo, a volte secondo norme razionali, più spesso in maniera disordinata. Infatti, il primo piano regolatore dei tempi moderni, quello di Cleantis e Schaubert del 1833, faceva riferimento ad una città molto piccola, ma molti piani regolatori venuti dopo sono rimasti sulla carta, in alcuni casi anche per varie evenienze che li avrebbero resi inapplicabili: l'arrivo massiccio di profughi dalla Turchia prima e il forte inurbamento poi.

Negli anni 50, 60 e 70 del Novecento, il bisogno sempre crescente di abitazioni ha portato all'edificazione di molti palazzi condominiali in cemento armato a più piani al posto di edifici più bassi e dotati di un po' di verde (anche se privato), come a molti cittadini sarebbe piaciuto, sistema già iniziato negli anni 30 per famiglie borghesi ma in modo limitato. Il fatto è che, di fronte alla richiesta di case, con l'accordo dei vari governi nazionali molti proprietari di casette o villette con giardino accettarono di cedere le loro proprietà ai costruttori, che su questi piccoli lotti eressero grandi condomini troppo ravvicinati tra loro (pagando con alloggi i terreni utilizzati), e hanno provocato molti danni ambientali (viabilità inadeguata, inquinamento ecc.).⁴

Così la parola "polykatoikia" (πολυκατοικία) – che significa semplicemente "multiresidenza" o "edificio condominiale" – ha assunto un senso solo negativo, per i dan-



L'area urbana di Atene nel 1965
(dalla "guida verde" Grecia del TCI, edizione 1966)



L'ulteriore allargamento dell'area urbana di Atene, immagine zenitale 2026 tratta da Google Earth

Poiché la superficie occupata dal territorio compreso nella carta del 1965, riprodotta sopra, è inquadrato in bianco, è evidente l'ampliamento verso sud-est, oltre l'aeroporto (verso Glifada e oltre), verso nord-nord-est (anche oltre Kifissia, lungo l'asse stradale per la lontana Lârissa) e verso nord-ovest, in direzione di Akarnai ed Eleusi. L'espansione urbana è impedita ad est-sud-est dal rilievo (monte Imetto m 1.026), meno ad ovest-nord-ovest da un sistema collinare, che non arriva ai 500 metri.

ni che ha creato all'urbanizzazione cittadina, come l'architetto Eirini Makarouni ha bene evidenziato anche recentemente, e cosa del resto visibile dalle fotografie pubblicate nella pagina seguente.

Nell'ultimo quarto di secolo, in particolare in occasione delle Olimpiadi del 2004, sono state realizzate molte opere che sono valse a migliorare la situazione, tra cui lo stesso villaggio olimpico ai piedi del monte Parnitha, l'ampliamento della metropolitana (tuttora in corso), lo snellimento della viabilità urbana, il nuovo aeroporto (aperto nel 2001), la riorganizzazione dell'area costiera a sud-est.

Il piano regolatore vigente, che è del 2014, arriva forse tardi, ma se cerca di decongestionare il centro storico sviluppando dei "poli" secondari (Maroussi, Elefsina, il Pireo), vuole anche una città compatta per evitare un'espansione incontrollata sui rilievi vicini (forse gradita invece alla vecchia urbanistica) e l'utilizzo di almeno la metà delle superfici dei nuovi grandi progetti – come quello sul sito dell'ex aeroporto di Ellinikon, dismesso nel 2001 – per infrastrutture sociali e/o spazi verdi. Potrebbe essere l'occasione per migliorare radicalmente la situazione: in particolare, il progetto su tale area (620 ettari) va avanti e creerà un parco metropolitano di 200 ettari, che aumenterà di oltre il 40% la disponibilità di spazi aperti per i cittadini; così pure l'entrata in funzione del-

⁴ È un po' come è avvenuto nella nostra Riviera (ma anche in molte altre zone d'Italia) negli stessi anni, con molti privati che cedettero a costruttori edili i loro terreni per avere in cambio non denaro ma alloggi per sé o per rivenderli o darli in affitto: ne sono derivate situazioni esteticamente e urbanisticamente aberranti, come la fronte di grossi edifici affiancati lungo il mare a Borghetto Santo Spirito (SV), ma ogni regione ha avuto le sue brutture e i suoi scandali.

la linea 4 della metropolitana (tra non meno di 5 anni, però) dovrebbe decongestionare il traffico cittadino (anche se c'è chi teme un aumento della gentrificazione in alcuni quartieri, come Exarkia).

In attesa di questo radioso futuro - e lo si dice senza ironia, ovviamente - si può ricordare con un po' di malinconia che la tanto vituperata *polykatoikia* nasceva da proposte che l'architetto Le Corbusier fece proprio ad Atene nel 1933 in occasione di un importante convegno di architetti, e urbanisti, e ora essa viene rivalutata da molti, pur riconoscendo gli eccessi delle realizzazioni avvenute nei decenni sopra citati, particolarmente nei quartieri di Kolonaki, Exarchia e Gypseli.

Dei vari "momenti" in cui si sostanzia la trasformazione urbana di Atene certo è rappresentativo il quartiere Plaka: è uno dei luoghi più animati della città e, soprattutto nella sua parte più alta, ha il fascino di un borgo «costruito con la giustapposizione, nei secoli, di stili e materiali diversi importati da immigrati da ogni parte del Paese, che vi hanno riproposto i gusti e le architetture delle province d'origine».

Ma, al di là di ogni critica su come la città nell'ultimo secolo si è venuta trasformando, Atene è celebrata come il luogo della bellezza, dove l'antico e il moderno si incontrano: salire sull'Acropoli, dove il Partenone (pur se spogliato dai suoi marmi che Melina Mercouri voleva riottenere da Londra) domina sulla città, rasserena ogni visitatore.

QUALCHE INDICAZIONE BIBLIOGRAFICA

ATHENS SOCIAL ATLAS, *Atlante sociale ed economico della Grecia. Le città*, piattaforma on line creata nel 2016 con l'obiettivo di evidenziare e registrare la geografia sociale di Atene.

Dimitris BALAPANIDIS, *Dimensioni sociali e spaziali*



Due immagini eloquenti dell'urbanizzazione degli anni 50-70, ma in parte già iniziata negli anni 20 (<http://www.athenssocialatlas.gr/>)



del turismo Airbnb nella città di Atene. Disuguaglianze, deprivazione, esclusioni e necessità di pianificazione e regolamentazione «Athens Social Atlas», 2025, novembre

Panos DRAGONAS, *An Obituary for the Greek city of Repetition*, «Mas Contest», 2014

Dimitra KANELLOPOULOU, *Représenter la Polis. Athènes vue, dessinée et imaginée (1834-1962)*, «Confins, revista franco-brasilera de geografia», 36, 2018, pp.

Eirini MAKAROUNI, *La "polykatoikia" degli anni '60 e '70 come elemento essenziale della modernità "anonima" di Atene*,

TOURING CLUB ITALIANO, *Grecia*, "L'Europa e i paesi del Mediterraneo", Milano, 2006, pp. 600+31

Nino R. Näf

Riva Trigoso. Incontri autunnali

A parte lo Scirocco che ogni tanto si fa sentire, Riva è tranquilla. È lunedì e nuvoloso. All'orizzonte del mar Ligure, piove. In spiaggia, dove qualche giorno fa venivano tolte le infrastrutture dei bagni, non c'è più nessuno. La gelateria chiude presto la sera, il paese torna ai ritmi della stagione invernale dopo una lunga estate. Al bar stanno seduti alcuni operai in pausa della Fincantieri. Alzano brevemente gli occhi quando passa Raffaele, Svizzero venticinquenne, che li saluta.

È la prima volta che Raffaele è venuto a Riva da solo. Oggi va a camminare lungo la costa sul sentiero montano. Passando per la Torre di Punta Baffe, si ricorda gli allenamenti la mattina presto con suo fratello, anni fa. I pensieri gli fanno portare lo sguardo dal mare verso le montagne dell'entroterra. Si ricorda i racconti di sua Nonna, novantacinquenne di origine ligure, che gli parla spesso delle orrende vicende della guerra. Non si lamenta mai, ma è molto lucida sulle realtà che hanno dovuto vivere lei, la sua famiglia, tutta l'Italia e l'Europa. Il paesaggio di cui Raffaele normalmente si gode la ricchezza di colori e profumi oggi ha un'atmosfera diversa. È associata a ricordi lontani e racconti inquietanti. Lo stesso paese, che lui d'estate si gode per rilassarsi, solo due generazioni fa era un indispensabile rifugio, una risorsa vitale.

Come raccontava sua Nonna, un giorno un soldato tedesco era venuto a chiedere di portargli qualche patata che coltivavano vicino alla spiaggia. Due giorni dopo, lo stesso soldato, per ricambiare, aveva portato una scatola di conserva. Ciò che c'era dentro, però, nonostante la fame fortissima, non erano riusciti a mangiarlo.

Raccontava anche di un giorno in cui lei stava vicino al ponte sul torrente Petronio, quando è suonato l'allarme e il ponte è stato bombardato, ma per fortuna la nonna era riuscita a scappare.



Tramonto invernale a Riva Trigoso

(foto di Paolo Cornaglia, Sestri Levante, 2025)

In altri casi la sua famiglia era riuscita a rifugiarsi nei tunnel che in questo momento si trovano qualche decina di metri sotto ai piedi di Raffaele.*

I sentieri saranno gli stessi che anche la sua bisnonna usava per portare del sale, una risorsa preziosa, fino in posti lontani, in Emilia, a più giornate di cammino, cosa impensabile per Raffaele, per avere in cambio un minimo di farina.

* Sono le gallerie della vecchia linea ferroviaria, che passava sotto Punta Baffe, utilizzate allora come rifugio antiaereo.



Tornando indietro e analizzando l'edilizia della baia, Raffaele si rende conto delle enormi dimensioni dello stabilimento Fincantieri rispetto al resto del paese.

Quasi un terzo della baia è occupato dall'industria, un'attività che più di una volta ha rischiato la chiusura. Grazie ad ordini continui dai paesi arabi, è sopravvissuta e, dati i recenti eventi,



I cantieri navali di Riva visti da Punta Manara
(foto di Sextum, 2007, su Wikipedia)

è molto probabile che gli ordini continuino ad arrivare anche negli anni a venire.

La pace non è per niente garantita, purtroppo.

Continuando il suo percorso, Raffaele sogna di un mondo in cui un'attività di questo tipo non servisse, ma piuttosto un'industria che favorisca la vita e l'armonia.



La baia di Riva Trigoso vista da levante (foto pubblicata da Renata 20.9.2020) . In alto: *la torre di Punta Baffe.*

Daniele Ferrando

Le vie dell'ambra

(Continuazione dal num. 4/2026 della rivista, pag. 12)

Possiamo ora provare ad abbozzare un alquanto ipotetico percorso della “Via dell’Ambra”, con tanto di varianti, che si poteva seguire per esempio nei primi due-tre secoli d.C., ai tempi d’oro dell’Impero romano, quando il commercio tra il nord e il sud dell’Europa era fiorente, grazie anche ai buoni rapporti con le genti germaniche che presidiavano in parte questi traffici, e vi erano anche carovane che si sobbarcavano il lungo viaggio fino alle coste del Baltico. Esso, tra i più documentati e conosciuti, collegava i punti di raccolta dell’ambra del Baltico con l’importante polo di scambio di *Carnuntum* e con Aquileia, passando per gli *oppida* celtici della Slesia meridionale e della Moravia, prima delle province romane del Norico e della Pannonia, e sfruttando vie d’acqua e terrestri, oltre all’eccellente organizzazione stradale romana.

Come punto di partenza prendiamo in considerazione la zona di Truso, un tempo lungo il fiume Nogat, ramo destro e quindi orientale del delta della Vistola. Qui doveva arrivare l’ambra proveniente dalla penisola di Sambria e alcuni secoli più tardi vi si insediarono i Vichinghi creando un importante porto fluviale per gli scambi commerciali (4).

Da Truso, oggi Janów Pomorski, si poteva risalire il fiume Nogat verso l’area di Malbork, città che verrà fondata poi

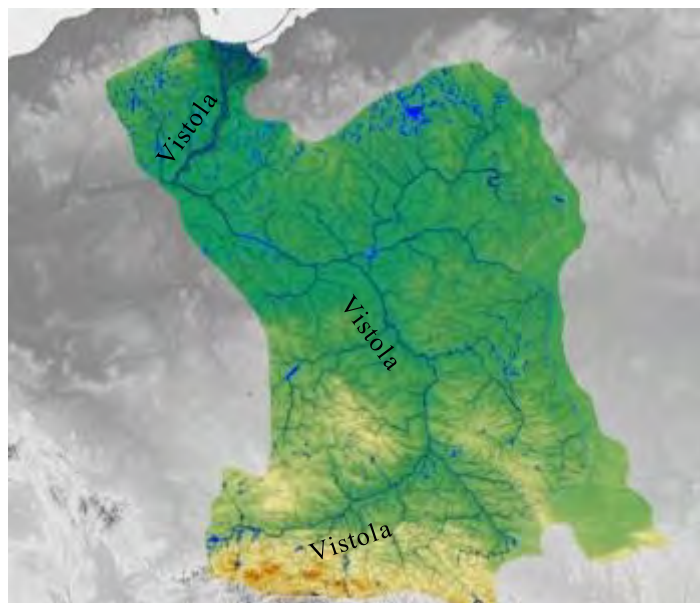
lungo un segmento della “Via dell’Ambra”. Frequentata prima dai Celti e poi dai Romani, coincideva con il punto di attraversamento più agevole della vasta valle del fiume Notec.

Da *Askaukalis* si poteva procedere via terra o navigando lungo il lago Goplo e sul suo emissario Notec fino a



Il fiume Prosna a Kalisz, l'antica Calisia

(foto Pezot, 2016, da Wikipedia)



La Vistola e il suo bacino idrografico

nel 1247 dai Cavalieri Teutonici, diventando loro sede per oltre un secolo e mezzo (5). Raggiunta poi la Vistola, la si risaliva fino alla zona di Toruń, insediamento popolato già dal 1100 a.C. che, per la sua particolare posizione, divenne porto fluviale e importante riferimento commerciale prima per i Cavalieri Teutonici e poi per la Lega Anseatica.

Da Toruń (50 m) si poteva continuare a risalire il corso della Vistola e nell’area dell’odierna Ołtoczyn probabilmente si proseguiva via terra verso l’area di Krusza Zamkowa, nei pressi della *Askaukalis* posizionata da Tolomeo

raggiungere il fiume Warta nella zona dell’attuale Konin (88 m), dov’era *Setidava*, insediamento permanente sulla “Via dell’Ambra” segnalato da Tolomeo su una mappa del II° sec. (6).

Scendendo lungo il Warta, maggiore tributario del fiume Oder, si arrivava alla confluenza con il fiume Prosna, da risalire probabilmente fino all’antica *Calisia*, oggi Kalisz, la più antica città della Polonia e anch’essa menzionata da Tolomeo come importante insediamento sulla “Via dell’Ambra”.

Da *Calisia* (144m) si doveva proseguire via terra in direzione della zona collinare di Ostrzeszów (202 m) e Trzebnica (160 m), prima di raggiungere il fiume Oder presso l’insediamento di *Budorigum*, che non è chiaro del tutto se coincida con l’attuale Brzeg (150 m), un tempo *Civitas Altae Ripae*, o con Wrocław (111 m) (7). In ogni caso da *Budorigum*, anch’essa sulla “Via dell’Ambra” come riportato da Tolomeo e come risulta da diverse campagne di scavo, e all’incrocio con la “Via Regia”, si doveva rag-

⁴ Il ritrovamento di grandi quantità di ambra, nonché di ceramiche, perle di vetro e altri reperti testimonia l’importanza di Truso.

⁵ Qui i Cavalieri Teutonici raccoglievano i pedaggi dalle varie imbarcazioni in transito.

⁶ Il fiume Warta, lungo ben 808 chilometri, tramite il suo principale tributario Notec è collegato alla Vistola per via del canale di Bydgoszcz.

⁷ Da scavi effettuati a Trzebnica e nell’area di Wrocław [in italiano Breslavia] furono rinvenute monete romane e prodotti in bronzo importati dalla penisola italiana.

giungere la confluenza con il fiume Nysa Klodzka. Da qui, se possibile, lo si risaliva fino alla zona di Klodzko (292 m), una delle più antiche città della bassa Slesia e un tempo centro di mercato sulla stessa rotta commerciale (8).

Da lì è probabile si dovesse salire al passo di Porta Polacca, a 660 m, nei Sudeti Centrali, sullo spartiacque Oder-Elba, per entrare poi nella valle del fiume Bystra e in quella del Metuje, a sua volta affluente del fiume Elba. Si raggiungeva così l'attuale città ceca di Náchod (346 m), corrispondente all'antico insediamento di *Branka*, che si trovava all'incrocio di rotte commerciali dal Mar Baltico al Danubio e da Cracovia a Praga. Il posto di tappa successivo era presso l'attuale Hradec Králové (235 m), anch'essa in posizione ideale sulla "Via dell'Ambra", dove sono stati trovati preziosi reperti che confermano fosse un insediamento celtico, come quelli non distanti di České Lhotice, Jicin, Velký Vřst'ov, Ríkov e Nový Bydžov.

Da qui vi erano due possibilità per raggiungere le province romane del Norico e della Pannonia, continuando poi verso Aquileia: una rotta sud-occidentale e una sud-orientale. Con la prima si poteva scendere lungo l'Elba fino a Melnik (215 m) dove confluisce la Moldava, per poi risalire quest'ultima, per quanto possibile, superando le zone delle attuali České Budějovice e Český Krumlov, prima di innestarsi sulla direttrice commerciale per *Lentia* (oggi Linz) e *Lauriacum* (oggi Lorch in Enns). Nel nostro caso consideriamo l'opzione che seguiva la valle della Morava per poi raggiungere il Danubio.

Da Hradec Králové si scendeva lungo il fiume Elba fino alla confluenza col tributario Chrudimka, per risalire quest'ultimo fino all'*oppidum* celtico di České Lhotice,



La confluenza della Moldava nell'Elba
(Foto di Czeva, 2017, su Wikipedia)

disposto su un'altura sovrastante il fiume, dove oggi si trova anche il villaggio di Hradiste. Bisognava poi raggiungere lo spartiacque tra i fiumi Moldava e Morava lungo l'altopiano di Svitavy, forse toccando l'area dell'attuale Litomysl (330 m), situata su un'importante direttrice tra Boemia e Moravia (9). Entrati nella valle del fiume Svitavy, se possibile, lo si discendeva fino alla confluenza con lo Svatka, per seguire quest'ultimo sino all'area dov'è oggi Brno (237 m), conosciuta nel Neolitico e per lungo tempo col nome di Stare Zamky. Si proseguiva lungo il fiume Svatka, in una valle pianeggiante abitata da millenni, fino alla confluenza col fiume Thaja, nei pressi

di Dolní Věstonice, dove si trova il più antico sito archeologico della Repubblica Ceca, che ha dimostrato la frequentazione già dal Paleolitico Superiore. Si poteva poi navigare lungo il Thaja sino all'entrata da destra nel fiume Morava, presso la cittadina ceca di Lánžhot (164 m), vicino all'attuale confine con Austria e Slovacchia.

Lungo la Morava si scendeva in breve alla confluenza col Danubio presso il porto fluviale di Devin (158 m), a una manciata di chilometri da Bratislava. Frequentata fin dal Neolitico e divenuta importante sito archeologico, per la sua strategica posizione all'incrocio di rotte commerciali Devin fu sede di fortificazioni erette prima da genti celtiche e poi dai Romani.

Da Devin si perveniva in breve all'importante centro di mercato di *Carnuntum*, attuale Petronell in Austria (189 m). Un tempo insediamento celtico, divenne un baluardo difensivo dei Romani sul *limes* danubiano, oltre che capitale della provincia della Pannonia Superiore dal 103-104 d.C. e fece anche parte di quella del Norico. Proprio per questo diverse direttrici commerciali e altrettante strade in ottimo stato si intersecavano nelle province romane del Norico e della Pannonia, per arrivare poi ad Aquileia, anche a seconda dei valichi che si intendevano attraversare. Per dirigersi da *Carnuntum* ad Aquileia si usufruiva anche della rete fluviale collegata al Danubio (10). Già allora il Danubio, l'Inn (*Aenus*), la Sava (*Savus*), la Mura (*Noarus*) e la Drava (*Dravus*) costituivano comode vie d'acqua (11).

Nel nostro caso, invece di seguire il percorso della via diretta lungo la provincia romana del Norico e le Alpi Carniche, prendiamo in considerazione una rotta più orientale, che transitava in Pannonia e attraversava le Alpi Giulie dove la catena montuosa si raddolcisce, lungo una strada costruita durante i periodi degli imperatori Augusto e Tiberio. Lungo di essa, considerata *Via publica*, erano *mansiones*, *mutationes* e collocate anche pietre miliari (12).

⁸ Il Nysa Klodzko nasce dai monti Sudeti Occidentali, attraversa l'Alta Slesia e si getta nell'Oder dopo 195 chilometri. A Wrocław l'Oder è raggiunto da ben 4 tributari, ovvero Bystrica, Olawa, Slesza e Widawa.

⁹ La Moldava, citata nel VII° Canto del Purgatorio come *Molta*, è lunga 430 chilometri e sorge dalla Selva Boema, mentre la Morava, il cui corso è di 358 chilometri, nasce dal massiccio del Kralick Sneznik nei Sudeti Orientali.

¹⁰ Il Danubio ha rappresentato per secoli il confine orientale dell'Impero romano.

¹¹ Tra il I° e il IV° sec. d.C. *Carnuntum* contava ben 50.000 abitanti. Secondo Plinio il Vecchio, accennando a un cavaliere romano che andò direttamente sul Baltico a rifornirsi di ambra per i giochi dell'imperatore Nerone, *Carnuntum* distava 600 miglia dalla foce della Vistola.

¹² Le *mansiones*, destinate a chi viaggiava con incarichi ufficiali, si trovavano lungo le strade principali del periodo imperiale, spesso vicino ad incroci o lungo un fiume, e si potevano trovare ad un giorno di distanza l'una dall'altra. Erano insediamenti comprendenti tutte le strutture e i servizi per una stazione di sosta e di posta, dalle locande e ricoveri, ai magazzini, alle stalle e scuderie, alle terme, compresi posti di guardia. Le *mutationes*, più frequenti, si potevano incontrare a 5-10 miglia l'una dall'altra e servivano a far riposare o a cambiare i cavalli o altre bestie da soma quando la distanza tra una *mansio* e l'altra poteva risultare eccessiva. Vi si potevano trovare stalle, un veterinario e, a volte, una piccola osteria.

Da *Carnuntum* si andava via terra verso sud per raggiungere l'area dell'attuale cittadina austriaca di Eisenstadt (182 m), ai piedi della zona collinare dei Leitha, che ha lasciato testimonianze di un insediamento del periodo della cultura di Halstatt e dove si insediarono prima genti celtiche e poi i Romani. Da qui si poteva andare in direzione sud-ovest verso la non distante *Scarbantia*, corrispondente all'attuale città ungherese di Sopron e villaggio attivo nell'Età del Ferro. In felice posizione nelle vicinanze dei ricchi giacimenti metalliferi delle Alpi Orientali, era abitata da genti celtiche, tra le quali la tribù dei Boi, prima di diventare *oppidum* e poi *municipium* della provincia romana della Pannonia Superiore (13).



Il Danubio a Passau, la "città dei tre fiumi" (Danubio, Inn, Ilz), sede dei "Castra Batava", per la sua posizione fu un punto nodale sulle Vie dell'Ambra. (foto dell'A.)

celtica dei Taurisci col nome di *Kelea*, diventò *municipium* romano del Norico col nome di *Claudia Celeia*. Anche qui sono ancora ben visibili le tracce della più grande sezione pavimentata delle strade romane in Slovenia.

Sulla strada verso *Emona*, a 13 miglia di distanza si incontrava la *mutatio* di *Ad Medias*, che potrebbe corrispondere alla Vransko di oggi (340 m). La stazione successiva, anch'essa distante 13 miglia e al confine tra l'Italia e la provincia del Norico, era la *mansio* di *Hadrante*, odierna Trojane (561 m), con tanto di presidio militare e mura di difesa, situata tra i rilievi delle Alpi Caravanche occidentali digradanti sul canyon del fiume Sava. La stessa distanza occorreva per raggiungere la *mutatio* di *Ad Quartodecimo*, che doveva trovarsi nelle vicinanze della piccola località slovena di Grobleno (Grobļen, 265 m) nella regione tradizionale dell'Alta Carniola, anche se vi sono ancora incertezze al riguardo.

Dopo un'altra decina di miglia si arrivava ad *Emona* (*Aemona*), attuale Ljubljana (295 m), città di origini illiriche. Nelle vicinanze già dal tardo Neolitico esisteva un insediamento lacustre celtico su palafitte allo sbocco della Ljubljanska presso l'antico lago. Abitata via via da Veneti, Illiri e Celti Taurisci, vi sono pareri discordanti su quando venne esattamente occupata dai Romani, che vi costruirono un'importante fortificazione lungo la strada militare che collegava Aquileia al Danubio e la elevarono in seguito a colonia (15).

¹³ A Eisenstadt, come a *Carnuntum*, *Scarbantia*, *Savaria* e *Poetovio* vi sono stati importanti rinvenimenti di ambra a dimostrazione del suo commercio in età romana.

¹⁴ A *Poetovio* convergeva anche la strada che proveniva dall'est, dalle colonie romane di *Mursia* e *Aquae Iasae*, attuali Osijek e Varazdinske Toplice in Croazia. Gli scavi hanno riportato alla luce 24 metri della strada romana, larga 6 metri e con al centro una canaletta per separare le due corsie.

¹⁵ Da *Emona* vi era un'altra strada che risaliva la valle della Sava superando *Carnium*, oggi Kranj (386 m), e la stazione di sosta presso l'attuale villaggio sloveno di Mosnje (453 m), per raggiungere *Virunum* (446 m), oggi vicino a Klagenfurt, lungo la via diretta per il Norico.



Rožmberk nad Vltavou, ridente cittadina ceca sulla Moldava
(foto dell'autore)

La tappa successiva era quella di *Savaria*, *Colonia Claudia Savarensum*, bagnata dai fiumi Perint e Gyongyos, un tempo abitata anch'essa dalla tribù celtica dei Boi e poi fondata dall'imperatore Claudio nel 43 d.C., oggi Szombathely, la città più antica dell'Ungheria.

Lungo la più importante via commerciale che attraversava la Pannonia, bisognava poi raggiungere *Poetovio* (232 m), oggi Ptuj, la più antica città della Slovenia, frequentata dal Neolitico e situata sul fiume Drava all'incrocio di vie terrestri e fluviali che comprendevano anche l'affluente Mura. Un tempo popolata da genti celtiche, quindi insediamento militare romano e colonia col nome di *Colonia Ulpia Traiana Poetovio*, era una grande città con 40.000 abitanti (14).

Da *Poetovio* ci si dirigeva tra dolci rilievi verso sud-ovest alla volta di *Celeia*, sempre in territorio attuale sloveno, ma appartenente per tradizione alla Stiria. Lungo la strada si incontravano, a distanza di una dozzina di miglia l'una dall'altra, la *mutatio* di *Pultovia*, che potrebbe corrispondere al villaggio di Strazgonjca (246 m), la *mansio* di *Ragindone* presso l'attuale Spodnje Grisovje (339 m) e la *mutatio* di *Lotodos* che, per i ritrovamenti di alcuni cippi miliari, parrebbe compatibile col paese di Stranice (446 m). Da quest'ultima *mutatio* mancavano 13 miglia per arrivare a *Celeia*. Quest'ultima, oggi Celje (241 m), è situata presso un'ansa del fiume Savinja, affluente della Sava, che qui riceve ben tre tributari. Già frequentata ai tempi della cultura di Halstatt e insediamento della tribù

Rimaneva l'ultimo tratto, che andava a valicare le Alpi Giulie prima di raggiungere Aquileia. A 13 miglia da Emona si toccava la *mutatio* di *Ad Nonum*, nei pressi del paese sloveno di Log Pri Brezovici (338 m). All'incirca alla stessa distanza, a meno che non si trovasse su una variante del percorso, si poteva incontrare l'importante snodo commerciale di *Nauportus* (293 m), tra i più antichi insediamenti romani nell'attuale Slovenia, anch'esso lungo il fiume Ljubljanka. Qui prima i Taurisci e poi i Romani potevano anche caricare le merci su imbarcazioni destinate a raggiungere la Sava e poi il Danubio. *Nauportus*, protetto da ben 92 torri di difesa, alcuni resti delle quali ancora visibili, divenne poi anche *municipium* romano.

A distanza di 9 miglia da *Nauportus* si trovava la mansio di *Longatico*, attuale Logatec (476 m) e quindi si saliva al passo *Ad Pirum* (867 m, oggi Hrušica) distante 10 miglia, nella selva omonima che occupa un altopiano



Ricostruzione ideale di parte dei "Claustra Alpium Juliarum", costruiti sul Carso in età tardo-romana.

carsificato con altezze dai 700 ai 900 metri, tra le valli del Vipacco e dell'Idria (16). Qui, dov'era già presente un castelliere illirico, nel I° sec. d.C. si trovava una stazione di posta, alla quale furono aggiunti nel secolo successivo un posto di guardia e in seguito un'imponente opera difensiva a protezione dei confini orientali. Queste fortificazioni erano comprese in un più articolato sistema difensivo delle Alpi Giulie, chiamato *Claustra Alpium Juliarum*, costruito a cavallo tra il III° e il IV° sec. d.C. a protezione della porta illiro-italica (17).

Dal valico si scendeva nella valle del Vipacco, incontrando dopo 9 miglia la *mutatio* denominata su alcuni itinerari antichi come *Castra* e da altre fonti come *Fluvio Frigido*. Essa doveva corrispondere probabilmente al

tratto conclusivo del fiume Vipacco e del tributario Hubelj. Anche qui, dove oggi si trova il paese di Aidússina (Ajdovščina, 106 m), era presente una fortificazione, della quale rimangono ancora resti visibili.

Dopo altre 12 miglia si toccava la *mutatio* di *Ad Fornulos*, situata tra gli attuali paesi sloveni di Boccavizza (Bukovica) e Biglia (Bilje). Pochi chilometri più a valle, nei pressi dell'attuale frazione Mainizza del comune di Farra d'Isonzo (46 m) e meno di un chilometro a monte della confluenza col Vipacco, l'Isonzo, nel suo punto più a nord, era scavalcato dal *Pons Sonti*. Si trattava di un poderoso ponte in pietra arenaria con 11 piloni, che doveva raggiungere i 200 metri di lunghezza, affiancato da una stazione di posta e forse da un piccolo insediamento. Distrutto e ricostruito più di una volta, i suoi resti sono ancora oggetto di accurati rilievi e riappaiono nei momenti di secca del fiume.

Poco più a valle, a 12 miglia dalla *mutatio* di *Ad Fornulos* e 11 da Aquileia, si trovava la *mutatio* di *Ad Undecimum*, che dovrebbe corrispondere all'attuale Gradisca d'Isonzo, o comunque nei pressi, dov'è stato rinvenuto un tratto dell'antica massicciata stradale.

Da *Ad Undecimum*, sempre lungo la riva destra dell'Isonzo, passando per le attuali Villesse, Ruda e Villa Vicentina, si arrivava ad Aquileia (5 m), secondo Plinio situata a 15.000 passi dal mare. Qui terminava un viaggio di circa 950 miglia dalla costa del Baltico, volendo prestar fede a quanto riportato negli antichi itinerari, dei quali circa 600 fino a Carnuntum e altre 342 lungo l'ultimo tratto di strada romana (18). ■

BIBLIOGRAFIA, SITOGRAFIA, CARTOGRAFIA

Antonio RUDONI, *Dizionario geografico. Etimologie dei nomi di luoghi popoli e religioni nel mondo*, Pomezia (Roma), Erre Emme Edizioni, 1996, pp. xx-665

cronachedicammini.com

nike.costumilombardi.it

academia.edu, Nuccia NEGRONI CATACCHIO, Veronica GALLO, *L'ambra in Italia. Le vie di penetrazione e la diffusione durante la protostoria*

www.bursztynowyszlak.com

www.senecio.it, Maria Grazia CAENARO, *Un'antica via a nord-est. Testimonianze epigrafiche e letterarie*

lacustamavi.it, *Percorsi di pietra*, Monfalcone, Associazione Culturale Lacus Timavi

openstarts.units.it, Alberto PUSCHI, *La strada romana da Aquileia ad Emona ed una recente pubblicazione che la riguarda* (1903)

sguardisulmedioevo.org/2014/03/itinerario-burdigalense.html

books.google.it, *Itinerarium Antonini*

tabula-peutingeriana.de

mineraliepietre.com

sites.google.com, *L'ambra nell'opera di Plinio il Vecchio. Il commercio nell'antichità*

archeocarta.fvg, *Carta archeologica online del Friuli Venezia Giulia*

bernsteinstrasse-burgenland.at/en/the-roman-amber-road-from-the-adriatic-to-the-danube

¹⁶ Presso l'antica stazione di posta di *Ad Pirum* si trova una trattoria con alloggio e sono riconoscibili ancora oggi alcuni tratti delle mura.

¹⁷ Dopo la nuova suddivisione alpina, secondo i criteri SOIUSA, l'Alto Carso (e quindi anche la zona della Selva di Piro) non appartiene più all'arco alpino, ma costituisce il tratto più settentrionale delle Alpi Dinariche.

¹⁸ Il tratto da Aquileia a Emona corrispondeva ad un segmento della "Via Gemina", che derivava il nome dall'omonima *Legio* romana. Su Aquileia convergevano anche la "Via Postumia", proveniente da Genova, e la "Via Annia" proveniente da Adria.