



Primi consuntivi

Il 2 marzo è stato inviato a Roma il secondo elenco dei soci dell'anno 2003-04: conteneva 49 nominativi, che si aggiungono ai 142 del 1° elenco, per un totale di 191 soci.

Di essi, 167 sono soci ordinari (o effettivi), 9 juniores, 15 familiari. Rispetto allo scorso anno, quando a fine febbraio i soci erano in tutto 198, c'è stata una diminuzione del 3,7%. Vedremo poi la situazione definitiva, che comunque si discosterà di poco da questa.

Per la prossima campagna sociale dovrebbe esserci di aiuto la rivista nazionale, che (come avrete notato dal n. 1) si presenta parzialmente rinnovata ed ha ora un aspetto assai gradevole ed accattivante, il che - unito alla ritrovata puntualità - ci faciliterà, io spero, il compito di trovare nuovi soci e di mantenere salda la compagine attuale.

Verso maggio il consiglio regionale si riunirà (questa volta, per un'opportuna rotazione, l'incontro avverrà ad Imperia) e discuterà anche di quest'argomento; è certo, però, che solo la collaborazione di tutti i Soci ci consentirà di pubblicizzare meglio l'Associazione e di ridarle fiato, in un momento che vede lo sforzo dei nostri dirigenti nazionali per evitare ulteriori danni alla materia nei programmi delle scuole medie superiori.

Per ora, invitiamo tutti a partecipare nei prossimi mesi alle nostre attività locali e ad iscriversi al convegno nazionale del Cinquantenario.

G. Garibaldi

LA GEOGRAFIA NELLA NUOVA SCUOLA MEDIA ovvero LE CHIACCHIERE MINISTERIALI

Parliamo di geografia, per quel poco che si può, vista l'incapacità del Ministro (e dei suoi collaboratori) di darci un quadro chiaro di quel che ci aspetta, pur sfornando carta stampata e "virtuale" in continuazione.

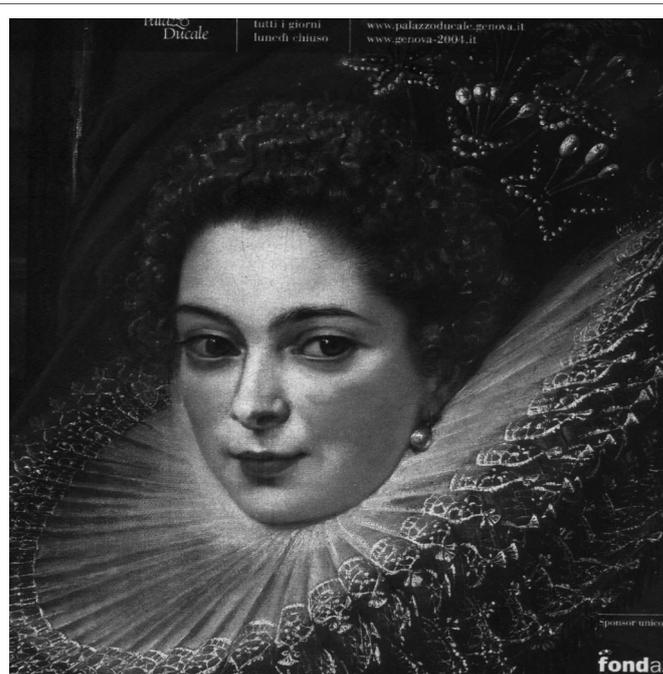
Il governo entrato in carica nel 2001 ha bloccato l'attuazione della legge 23 febbraio 2000, n. 30, con i suoi pregi e difetti (tra cui, gravissimo, quello dell'abbinamento da 8 a 7 anni dell'intero periodo scolastico tra la scuola materna e le superiori), preannunciando una nuova normativa. Questa è uscita, come indicazioni di massima, nel 2003, ma a fine marzo 2004 non abbiamo ancora i quadri orario definitivi delle varie materie, ossia i "contenitori" entro cui inserire quelle poche "pillole" di scienza che dovranno insegnarsi (tenuto conto anche della cosiddetta personalizzazione dei programmi", prevista dalla legge in vigore).

Sembra ora che la cattedra di Lettere (in cui è compresa la geografia) passi - nella prima classe - da 11 a 9 ore settimanali, che dovrebbero essere così distribuite: 6 ore ad Italiano, 2 a Storia e **1 a Geografia!**

Chi, come me, ricorda la fatica immane di svolgere un decente programma di geografia al Nautico allorché le ore (nel 1994-95) passarono da 3 a 2 settimanali, sa che nella nuova "scuola secondaria di 1° grado" la cosa sarà pressoché impossibile, a meno di ripensamenti ministeriali o di decisioni di singoli docenti (per esempio, riducendo l'Italiano di un'ora a vantaggio della Geografia).

I programmi, infatti, sono cambiati, e già questo creerà problemi non indifferenti, essendosi tolto da quello della prima classe tutto quell'insieme di nozioni di geografia generale che apparivano propedeutiche (ora inserite nel programma della scuola primaria, già "elementare"). D'altronde, poiché le ore complessive in una prima media passeranno da 30 a 27, qualche insegnamento doveva pur essere sacrificato, e già si sentono le lamentele (giustissime) degli insegnanti di Lingua inglese, che perderanno un'ora (da 3 a 2) a vantaggio dell'insegnamento della seconda lingua, e di quelli di Educazione tecnica (materia di cui è

(segue a pag. 5)



GENOVA 2004

La mostra **L'Età di Rubens** (20.III - 11.VII)

VITA DELL' ASSOCIAZIONE

LE NOSTRE ESCURSIONI

PROVENZA (da giovedì 8 a lunedì 12 aprile)

Il viaggio si svolgerà secondo il programma comunicato.

PARMA e DINTORNI (domenica 18 aprile)

Il viaggio è **confermato**, secondo gli orari già resi noti, e cioè Imperia P.M. (pensilina) 6,20, Oneglia 6,30, Diano 6,40, Savona (Torretta, 7,30) e prosecuzione per Genova - La Spezia - Fornovo, con arrivo a Parma verso le 10,30. Visita del centro storico fino all'ora di pranzo. Nel pomeriggio, escursione a Fontanellato e Soragna. Alle 18 partenza per il rientro, che avverrà via Piacenza - Tortona - Voltri; arrivo a Savona alle 21 e ad Imperia verso le 22.

ALTO APPENNINO REGGIANO (1 e 2 maggio)

Programma pubblicato sul notiziario scorso, ma con un errore nella data (quella esatta è **sabato 1° e domenica 2 maggio**). Quota 160 € (+15 per camera singola). **Termine delle iscrizioni 5 aprile**. Il viaggio sarà annullato se non si raggiungeranno i 21 iscritti. Con tempo favorevole, è un'escursione veramente piacevole. *Affrettarsitelefonando al Presidente regionale (ore 21-22).*

MONTE GENEROSO m 1.701 (domenica 6 giugno)

Escursione a questo rilievo ticinese (sul confine italo-svizzero), con ampia vista panoramica. Partenza da Imperia con autobus riservato (ore 6,45 da Porto), con arrivo a Capolago (sul lago di Lugano) verso le 10,45. Viaggio in trenino (posti riservati) fino alla vetta. Osservazioni panoramiche e tempo per il pasto libero (al sacco, portato da casa, o al ristorante self-service). Trenino alle 14,30 (arr. a Capolago alle 15,20), poi proseguimento in autobus per Campione (o Lugano) e, dopo una breve sosta, partenza per il rientro. L'arrivo ad Imperia è previsto per le 21.

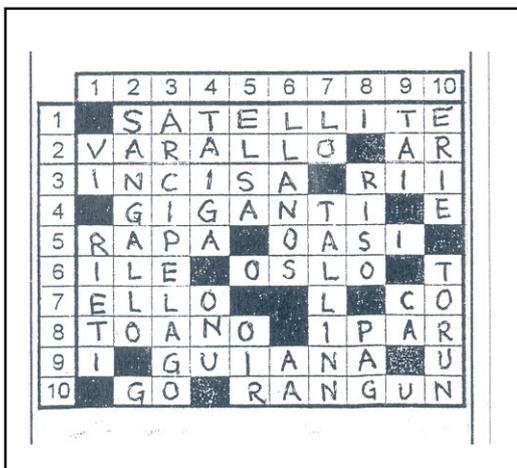
Quota di partecipazione 60 €. Posti disponibili 30 (minimo 21, per l'effettuazione del viaggio). **Termine iscrizioni 4 maggio. Prenotazioni telefoniche presso il Presidente regionale (ore 21-22).**

VALDIERI - ENTRACQUE (sabato 19 giugno)

Troverete tutte le informazioni sul prossimo notiziario, ma è già possibile comunicare ai Segretari provinciali l'intenzione a partecipare.

SOLUZIONE DELLE PAROLE CROCIATE

PUBBLI-
CATE
SUL N. 2
DI
"LIGURIA
GEOGRA-
FIA"



APPUNTAMENTI DI APRILE

GENOVA

Attività nell'ambito del corso "Pregi e problemi del territorio ligure" (due "uscite" e una lezione):

Domenica 4, Airole - Libre - Breil sur Roya (ore 3/3,30 a piedi), uscita storico-geografica: "Portiamo le palme a Libri, ora villaggio francese, per 7 secoli appartenuto alla Repubblica di Genova". Si prega di confermare **al più presto** la prenotazione.

Domenica 25, Riomaggiore - Madonna di Montenero (nuovo percorso botanico) - **Campiglia - Portovenere** (ore 5 a piedi). Percorso botanico-geologico-ambientale nel Parco nazionale delle Cinqueterre e nel Parco regionale di Portovenere. Genova-Riomaggiore in treno, da Portovenere a Riomaggiore possibilmente in vaporetto (oppure a Spezia in autobus e poi treno per Genova). Segnalare l'intenzione di partecipare entro il 15/4, confermare entro il 22/4. Per entrambe le uscite è prevista assicurazione infortuni.

Mercoledì 28, ore 20,45, a Rapallo (Casa della Gioventù, via Lamarmora 20), la prof. **Maria Pia Turbi** (cons. AIIG Liguria e CAI ligure) parlerà su "L'acquedotto storico di Genova: dal condotto dell'XI° secolo al tratto seicentesco ancora in funzione".

Giovedì 29, ore 16, a Genova, presso il DISSGELL, corso Andrea Podestà, lezione del corso d'aggiornamento "Per conoscere meglio i nostri monti": "Insediamenti religiosi e ambiente montano" (relatrice prof. **Graziella Galliano**, Università di Genova, vice-presidente AIIG Liguria).

Il gruppo del prof. **Perini** (tel. 010 507821) propone, per sabato 3, la visita di San Giovanni di Pré e Commenda (a Genova) e, per il giorno 25, un'escursione a Zoagli (il "giro dei 5 campanili")

SAVONA

Nella settimana dal 19 al 24 aprile sarà aperta nell'atrio del Comune (gentilmente concesso) la mostra dedicata a "L'America dopo Colombo: i viaggi di Amerigo Vespucci", particolarmente dedicata alle scolaresche, i cui docenti potranno prenotare le visite prendendo accordi con la prof.ssa Graziella Ferrari (tel. 339 7471308). **Inaugurazione lunedì 19, ore 16; orario di apertura, ore 10-12 e 16-19.**

A conclusione della mostra, **sabato 24, ore 16**, nella Sala Rosa del Comune, il prof. **Corradino Astengo** (Università di Genova) parlerà su "Le prime rappresentazioni cartografiche del Nuovo Mondo".

IMPERIA

Terminati i cicli di conferenze, in questo mese le attività locali sono sospese, dati gli impegni del Presidente nella realizzazione di viaggi e visite d'istruzione. In maggio verranno proposte una o due visite (pomeridiane o di un'intera giornata) in località vicine, ancora da decidersi (è probabile che si riproponga la visita delle mura di Taggia e una visita in provincia di Savona).

Inoltre il 7 maggio si terrà la "giornata dell'Europa" (vedi a pag. 4, in basso).

Elvio Lavagna

LIGURIA CHE CAMBIA: SAVONA E DINTORNI**Trasformazioni economiche, demografiche e urbanistiche indotte dalla deindustrializzazione**

Savona, come è ben noto, a partire dagli anni successivi all'unificazione nazionale e alla realizzazione dei collegamenti ferroviari con Genova e con Torino, dopo una breve fase di sviluppo turistico (di quel turismo climatico-balneare e di scoperta di paesaggi pittoreschi che caratterizzò la prima stagione dello sviluppo del fenomeno in Riviera) ha acquisito una funzione e un'immagine di centro industriale-portuale.

Il vicino colle di Cadibona, che offre un facile varco alla tramontana, ha da un lato tarpato le ali al turismo climatico, ma dall'altro – agevolando i collegamenti col retroterra piemontese – ha favorito lo sviluppo del porto e soprattutto dell'industria pesante, legata all'importazione del carbone.

Savona, così, in tutti i vecchi manuali di geografia era ricordata come la città delle funivie del carbone (le funivie, quando vennero costruite, erano le più lunghe d'Europa!), della siderurgia (con lo storico stabilimento della Tardy & Benech, poi Ilva e infine Italsider, a contatto del porto, a contendere spazio sul mare al porto stesso e alla città), dell'industria meccanica e chimica (sia nel breve spazio costiero fino a Vado, sia in Val Bormida).

La città con le sue industrie era cresciuta rapidamente – dapprima in modo ordinato (secondo un modello ottocentesco "torinese") e poi senza un preciso disegno urbanistico – fino a raggiungere negli anni '70 del secolo scorso gli 80mila abitanti (mentre crescevano simultaneamente i comuni vicini di Vado Ligure, Quiliano, Albisola Marina e Albisola Superiore fino a formare una sorta di conurbazione – non a caso per una ventina d'anni oggetto di pianificazione intercomunale – e anche quelli della Valbormida (specialmente Cairo Montenotte, terminale interno della funivia del carbone).

La crescita demografica era ovviamente legata principalmente al saldo attivo dei movimenti migratori interni, giacché fin dagli anni tra le due guerre mondiali il tasso di natalità era sceso, come in tutta la Liguria, a valori assai bassi.

La crisi industriale, manifestatasi già nei primi anni dell'ultimo dopoguerra per le attività più strettamente legate al carbone (siderurgia e suo indotto, chimica pesante e vetrerie) ha via via investito altre industrie. Oggi nell'ambito del comune di Savona sono state chiuse pressoché tutte le industrie di una certa importanza e anche nei comuni vicini stanno attraversando una crisi pesantissima anche aziende industriali già tra le maggiori del mondo nel loro settore di attività (come la Ferrania per il materiale fotosensibile o l'ACNA per i coloranti: quest'ultima chiusa da tempo e con parte del personale impiegato in una discussa opera di bonifica del sito industriale).

Mentre nei primi decenni dell'ultimo dopoguerra la crisi ha colpito essenzialmente la grande industria, successivamente la deindustrializzazione ha investito anche industrie leggere e a tecnologia medio-alta, trasferitesi in altre sedi (in Italia e all'estero), dove risulta minore il costo del lavoro, più agevole un eventuale ampliamento, migliore la disponibilità di servizi per l'impresa.

Occorre anche dire che sono mancati quasi del tutto nuovi insediamenti industriali a causa di una limitata imprenditorialità locale, probabilmente imputabile al fatto che la prima industrializzazione aveva avuto origini esogene e le maggiori industrie degli anni '50-'60 erano filiazioni di multinazionali o di aziende a partecipazione statale.

La sensibile perdita di posti di lavoro nell'industria ha fatto quasi cessare l'immigrazione (mentre si manifesta un'emigrazione di giovani più o meno qualificati verso zone d'Italia più attive) e continua a ridursi la natalità. Il risultato è un accentuato invecchiamento della popolazione e una marcata deurbanizzazione: l'area metropolitana savonese negli ultimi 25 anni ha perso oltre il 20% della sua popolazione!

Per contrastare questa dinamica involutiva le pubbliche amministrazioni savonesi con i sindacati degli imprenditori e dei lavoratori hanno cercato di favorire la costituzione di una nuova base produttiva alla città e al suo comprensorio, puntando su attività in forte espansione del ter-

ziario: la portualità, i servizi alle persone (come quelli sanitari e culturali), il turismo.

Circa il porto è il caso di rilevare che – già nella fase di maggiore sviluppo industriale nel Savonese stesso e nel Nord-ovest italiano – erano stati avanzati impegnativi progetti di ampliamento con la realizzazione di una nuova darsena ad alti fondali, oggi sottoutilizzata.

Più recentemente, di fronte al venir meno dei tradizionali traffici legati alle industrie del comprensorio e del Piemonte, si è deciso di ristrutturare alcune parti del vecchio porto in funzione del turismo nautico e del turismo crocieristico. Nel complesso sono stati investiti nel porto circa 150 milioni di euro per interventi in parte realizzati e in parte in corso di realizzazione nella rada di Vado Ligure (terminale per container a Capo Vado, terminale specializzato per la movimentazione di frutta, stazione per navi traghetto della società Corsica Ferries...), ma anche per il potenziamento e la ristrutturazione del bacino portuale savonese.

Tra gli investimenti più recenti basterà citare la ristrutturazione della vecchia darsena per renderla disponibile al turismo nautico, l'avvio dei lavori per un nuovo terminale per le rinfuse che dovrà sostituire l'attuale stazione a mare delle funivie e la recentissima realizzazione di una modernissima stazione marittima da parte della Costa Crociere, che ha trasferito a Savona il suo terminale per l'attività crocieristica nel Mediterraneo. La banchina annessa alla nuova stazione marittima (progettata dall'architetto catalano Ricardo Bofill) è lunga oltre 400 metri e consente l'attracco contemporaneo di due navi (una di grande stazza e una medio-piccola) in grado di movimentare circa 3500 viaggiatori. Per far posto agli attracchi della Costa sono stati spostati quelli per la cellulosa e le autovetture (con la prevista demolizione del grande autosilo per lo stoccaggio degli autoveicoli da esportare).

Le iniziative per un rilancio della città in campo turistico (e specialmente per il turismo culturale) si sono rivolte innanzitutto al recupero del suo principale monumento storico, la fortezza genovese costruita sul promontorio del Priamar, ove sorgeva l'antica città

fortificata, con la cattedrale di Santa Maria a picco sul mare. L'enorme complesso della fortezza cinquecentesca, che ha richiesto ingenti investimenti per il recupero e il riuso, è sembrato in grado di costituire un'importante attrazione sia per i musei che vi sono stati collocati, sia per l'eccezionalità della sua posizione panoramica, a dominio della città bassa medievale, del porto e di tutto il golfo tra capo Noli e l'isola Palmaria.

Altri interventi importanti per la valorizzazione del notevole patrimonio culturale (il fitto reticolo delle strade del centro storico, numerose case-torri medievali, palazzi dei secoli dal XV° al XVIII°; il complesso della nuova cattedrale, l'ordinata struttura della città ottocentesca, lo straordinario complesso del santuario di Nostra Signora di Misericordia, le ville del patriato savonese e genovese, una pinacoteca civica ricca di opere di varie epoche ecc.) sono stati il trasferimento della Pinacoteca nel Palazzo Gavotti, restaurato con grande impegno finanziario su progetto dell'architetto Canali, e il restauro del teatro Chiabrera. Il teatro ottocentesco potrà costituire la degna sede dell'orchestra sinfonica stabile con cui s'intende arricchire l'offerta culturale della città in campo musicale.

Nuova attenzione viene rivolta anche ai beni ambientali, dalla vasta spiaggia tra il Priamar e la foce del torrente Segno sempre meglio tutelata e attrezzata per recuperare l'attrattiva di un tempo (tanto più che il mare è stato disinquinato con la costruzione di un grande depuratore consortile), ai boschi dell'entroterra, assai estesi e meritevoli di particolare tutela (dal Parco dell'Adelasia sulle alture di Montenotte al Beigua, incombente sulla costa di levante del litorale savonese).

La riscoperta dei beni culturali ed ambientali di Savona e dei suoi immediati dintorni è vista come un fattore importante per far svolgere alla città un ruolo effettivo di capoluogo di un'importante provincia turistica, dove però finora i centri balneari della Riviera avevano pressoché ignorato la città, come se il grigiore della vecchia Savona industriale nuocesse alla loro immagine...

Che Savona voglia proporsi come capoluogo di una subregione turistica emerge anche

sceita di attivare nel nuovo campus universitario di Légio, accanto a corsi di ingegneria ambientale e di scienze della comunicazione, un corso di laurea breve in gestione dei servizi turistici.

Se si consultano i siti internet del Comune e della locale Camera di Commercio risulta evidente un'operazione di marketing territoriale volta ad offrire spazi (spesso abbandonati dalle vecchie industrie) per investimenti in industrie pulite e ad alta tecnologia (invero finora con scarso successo) o per attività commerciali o dei servizi (a Vado Ligure sta sorgendo un notevole complesso per la cura e riabilitazione di anziani), per strutture alberghiere

maggiore l'importanza dei servizi alla persona, per la cultura e la salute. L'ospedale è ormai l'azienda che occupa più personale, sviluppando settori specialistici (come, per esempio, chirurgia della mano) idonei ad attirare pazienti da altre province.

Con queste prospettive sono state avviate importanti operazioni immobiliari. La più notevole è quella in fase di attuazione nelle aree portuali e industriali attorno alla vecchia darsena, ai piedi della fortezza di Priamar, la cui progettazione è stata affidata al già citato architetto catalano Bofill.

Il progetto Bofill prevede la costruzione di un'alta torre per appartamenti

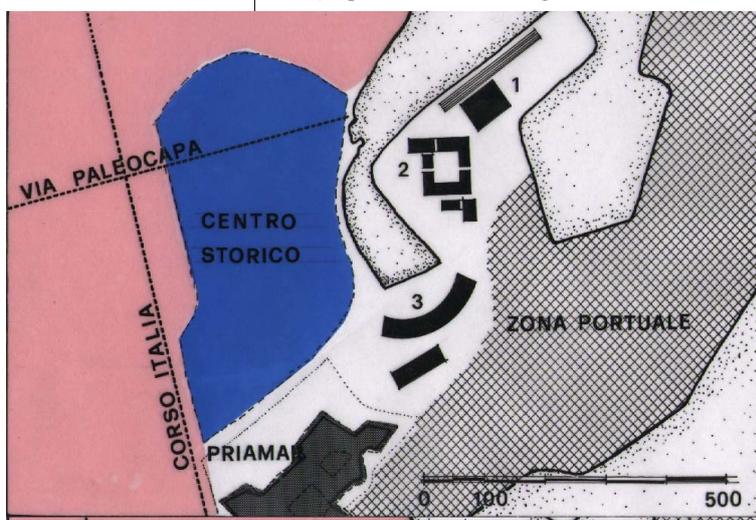
(una ventina di piani) proprio a lato della stazione marittima dove oggi sorge il grande autosilo per lo stoccaggio degli autoveicoli (utilizzato temporaneamente come parcheggio urbano). L'edificio sovrasterà nettamente (sarà alto più del triplo!) l'antica torre di guardia (la "Torretta", edificio che identifica

po la demolizione di alcuni capannoni dell'antico stabilimento siderurgico, alto fino agli spalti della fortezza alle sue spalle, impedirà in parte la visione dalle banchine del porto della pur grandiosa opera militare genovese.

Sia il *Crescent* (con altri edifici annessi), sia la Torre sopraccitata saranno opere di notevole qualità architettonica e certo in una città senza una precisa identità risulterebbero altamente qualificanti. Nel cuore storico di Savona, città dal nobile passato bimillenario, sembrano a taluni incongrui, se non uno sfregio al patrimonio storico-ambientale della città.

Chi è critico nei confronti di quest'operazione di profonda ristrutturazione del *waterfront* urbano fa inoltre notare che essa pregiudica ogni razionale soluzione al problema del collegamento del porto alla grande viabilità. Solo nella zona ove sono previsti questi insediamenti è disponibile spazio sufficiente alla realizzazione di uno svincolo che sottopassando la vecchia darsena immetta nella progettata Aurelia bis (che transiterebbe a meno di 1 km dall'ingresso del porto, ma non sarebbe collegabile ad esso se non attraverso il cuore commerciale e storico della città, già trafficatissimo).

Si ha insomma la preoccupazione che i grandi progetti dell'area periportuale, già approvati e in parte in fase di esecuzione, possano non agevolare bensì contrastare il perseguimento di due prioritari obiettivi che la città sembra essersi proposti: il potenziamento delle funzioni portuali e la piena valorizzazione del proprio cospicuo patrimonio culturale e ambientale (anche come attrazione per un turismo di qualità).



Il progetto complessivo dell'arch. Bofill, sul lato sud-est della vecchia darsena, in faccia al centro storico savonese:

- 1 Stazione marittima
- 2 Torre
- 3 Il "Crescent"

(di cui la città è assai scarsamente dotata) ovvero per residenza di anziani pensionati delle zone padane attirati dall'ambiente della Riviera.

L'organizzazione di convegni o mostre - con costi non trascurabili - sembra mirare ad attirare l'attenzione dei forestieri sul patrimonio culturale e ambientale della città. Intanto risulta sempre

la città, che dominava l'imboccatura dell'antico porto e oggi figura al termine della via Paleocapa, l'asse viario principale della città, già di collegamento tra la vecchia stazione ferroviaria e il porto.

Un altro imponente edificio a forma di mezzaluna (con la parte concava rivolta verso la vecchia darsena), da realizzare do-

LA GIORNATA DELL'EUROPA

Venerdì 7 maggio si terrà ad Imperia la **Giornata dell'Europa**, dedicata agli studenti dell'ultimo anno delle scuole medie superiori della città. La riunione - che si svolgerà dalle ore 10,45 alle 12,45 nell'auditorium delle opere parrocchiali di Porto Maurizio in Via Verdi - sarà dedicata all'ampliamento, dal 1° maggio, dell'Unione Europea dagli attuali 15 a ben 25 Stati (l'argomento, per la sua rilevanza, potrebbe costituire una delle "tracce" per la prova di italiano agli esami di Stato del prossimo giugno). Interverrà un funzionario dell'Unione Europea, mentre l'introduzione sarà curata dal prof. Garibaldi.

I Dirigenti degli Istituti cittadini sono già stati contattati e si sono dichiarati molto interessati all'iniziativa, che potrebbe costituire anche un ulteriore mezzo per dare visibilità alla nostra associazione. Analoghe manifestazioni potranno effettuarsi anche nelle altre sedi liguri dell'AIIG, i cui presidenti sono già da tempo informati della proposta.

(segue dalla prima pagina)

prevista la scomparsa). D'altronde, non è il caso di sperare di far inserire un'ora di Geografia nell'ambito delle 3 ore facoltative (ma obbligatorie per la scuola, se beninteso il Ministero non taglierà gli organici), nelle quali già si pensa di includere quell'ora che l'Inglese ha perduto, e in più l'insegnamento pratico dell'Informatica (come laboratorio tecnico-informatico, da affidare agli insegnanti di Educazione tecnica rimasti senza una materia da insegnare, ma ovviamente non "eliminabili" se sono di ruolo) e, ancora e da ultimo, quel "LARS" che dovrebbe consentire contemporaneamente (non si sa bene come) di recuperare chi è indietro e di dare nozioni aggiuntive ai ragazzi più in gamba.

Parlando con diversi dirigenti scolastici, ci si accorge che la situazione appare loro ancora estremamente fluida, come se - dopo decenni di sperimentazioni in tutti i gradi di scuola - si volesse proseguire senza delle ben precise indicazioni, imponendo così agli insegnanti di inventarsi nuove regole, ovviamente provocando un'ulteriore frammentazione dell'istruzione pubblica (che dovrebbe essere quanto più possibile uniforme in tutta Italia, per dare a ciascun bambino e ragazzo eguali possibilità di partenza), istruzione pubblica che è destinata - se passerà la riforma costituzionale attualmente in discussione al Parlamento - a divenire interamente dipendente dalle Regioni.

Ritornando dunque ai programmi, diciamo che, fermo restando il passaggio alla 5^a elementare dell'insegnamento dell'Italia, nei tre anni di scuola media si dovrà vedere il nostro Paese nel contesto europeo (quindi lo studio sarà prevalentemente incentrato sugli stati d'Europa) e poi si studieranno gli stati extra europei.

L'introduzione ai programmi ("Indicazioni nazionali per i piani di studio personalizzati: Scuola secondaria di 1° grado. Obiettivi specifici di apprendimento") non trascura qualche concetto elementare di cartografia, le coordinate geografiche, l'interpretazione dei dati statistici e delle carte tematiche, ma ci domandiamo come l'insegnante potrà, con così poco tempo a disposizione, svolgere il programma.

Forse si ispirerà a quanto ha detto recentemente l'ineffabile sottosegretario Aprea, che il Ministero mira ad una preparazione di qualità e non di quantità degli alunni. Ma ci sono tempi minimi, sotto i quali non c'è qualità che tenga. Anche per l'apprendimento delle nozioni minime occorre del tempo; e un'ora alla settimana è troppo poco.

Giuseppe Garibaldi

Lorenzo Bagnoli

I "NEOTOPONIMI TURISTICI" IN LIGURIA

Dare un nome ad una persona significa riconoscerne l'esistenza, toglierglielo significa in pratica privarla di essa (tant'è che anche nella nostra Costituzione - art. 22 -, al pari di altre fonti giuridiche internazionali poste a tutela dei diritti fondamentali dell'individuo, si prevede esplicitamente che «nessuno può essere privato [...] del nome»), mutarglielo significa cambiarle anche la sua identità (si pensi ai religiosi ed alle religiose che assumono un altro nome quando emettono i voti, o al celebre dialogo del romanzo di Alex Haley *Radici* fra il negriero e lo schiavo: «Tu Toby... No: Kunta Kinte!»).

Parimenti si può dire anche di un *luogo*: esso diventa tale quando gli viene attribuito un nome, non "esiste" più quando eventualmente lo perde, si trasforma in un altro *luogo* se muta di toponimo.

Nel corso della storia, la nascita, la morte o la trasformazione dei toponimi è un processo normale e continuo nel tempo poiché gli uomini interagiscono con il loro ambiente con modalità sempre diverse attribuendo agli oggetti geografici oggi un significato, domani un altro. Anche un fenomeno dalle dimensioni importanti quale è stato - e continua ad essere - il turismo non avrebbe potuto quindi non lasciare anch'esso le sue tracce sulla toponomastica: quando sulle consuete attività dell'uomo si è sovrapposta anche quella turistica, quando cioè alcune regioni si sono trasformate in località turistiche, anche la toponomastica è stata investita di nuovi stimoli e di nuove necessità che si sono manifestati in taluni casi nel riuso di *vecchi* toponimi con nuovi significati, in altri addirittura nella creazione di *nuovi* toponimi.

Riguardo al primo caso, si pensi per esempio al termine *Riviera* che per tanti secoli aveva significato il territorio marittimo periferico della Liguria esterno a Genova. Da quando il territorio ligure è stato investito dal fenomeno turistico, *Riviera* è diventato un toponimo esclusivamente evocante un "milieu" turistico adatto allo svago ed al riposo, contrapposto a tutte le altre regioni dove si svolge il proprio lavoro: "Beato te, che vivi in Riviera!" si dice spesso ad un ligure, intendendo non di certo una regione fisica, ma alludendo ad un "paese dei balocchi", e dimenticando altresì spesso che il Ligure in Liguria non fa vacanza, ma vi lavora.

Talora, invece, si è proceduto alla creazione di nuovi toponimi per indicare nuove località che prima dell'avvento del turismo semplicemente non esistevano o ricoprivano altri ruoli ed altre funzioni per l'abitante. Questo non sempre è avvenuto spontaneamente ma spesso con una precisa volontà di *marketing* turistico: «Il turismo e la toponomastica hanno in comune un concetto importante, quello di immagine. Il turismo poggia in buona parte su di essa e i toponimi sono immagini di per sé o simboli evocatori di immagine» sostiene Laura Cassi, che aggiunge «che buona parte dei nomi introdotti sono connessi allo sviluppo del turismo, sia perché applicati ad oggetti geografici di impianto recente [...], sia perché concettualmente 'ispirati' dall'immaginario turistico».

Tant'è che i neotoponimi turistici hanno sovente seguito di pari passo la stereotipizzazione degli spazi turistici e si sono omologati anch'essi su pochi concetti base: per esempio la *Riviera delle Palme* della provincia di Savona è un esempio di "palmizzazione" della toponomastica oppure il *Portosole* di Sanremo, il comune di *Beausoleil* in Costa Azzurra, e le *Baie del Sole* presso Alassio sono esempi di toponimi nati in funzione della moda del turismo "eliotropico" (come direbbe Lozato-Giotart).

Non meno stereotipizzato - e artificiale - il toponimo *Via dell'Amore*, alle Cinque Terre. Realizzata in due tratti, il primo nel 1920 e il secondo otto anni dopo, per collegare le polveriere costruite per il deposito degli esplosivi necessari per l'ampliamento della galleria ferroviaria e del traforo "Biassa", la via che collegava Manarola e Riomaggiore fu in un primo tempo denominata semplicemente

(segue a pag. 6)



LIGURIA GEOGRAFIA

Notiziario della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno VI°, n. 4, Aprile 2004
(chiuso il 28 marzo 2004)

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio 2003 - 2006)

Giuseppe Garibaldi, presidente
Graziella Galliano, vice-presidente
Angelo Perini, segretario
Luca Ramone, tesoriere
Renata Allegri, Lorenzo Bagnoli
Annarita Delfanti Zoppi, Elvio Lavagna
Luigi Sartori, Maria Pia Turbi

Sede della Sezione regionale:
Via M. Fossati, 45
18017 CIPRESSA (IM)
Fax 0183 999877
E-mail: gaivota@credit.tin.it

Teléfono Presidente 0183 98389
Segretario 010 507821

Codice fiscale 91029590089
* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA, Istituto nautico S. Giorgio
succursale di Via Lomellini 40 r.
Presidente Luigi Sartori, tel. 010 515529
Segretaria Antonella Primi, tel. 0185 60815

SAVONA, Via Cassinis, 6
Presidente Annarita Delfanti, t
el. 019 848356
Segretario Enzo Ghione, tel. 019 489505
Sede riunioni: Istituto tecnico P. Boselli
Via San Giovanni Bosco, 6

IMPERIA-SANREMO

CIPRESSA (IM), Via M. Fossati, 45
Presidente Giuseppe Garibaldi,
tel. 0183 98389

Segretaria Anna Aliprandi, tel. 0183 64725
Sede riunioni: Centro culturale polivalente
(g. c. dal Comune) Piazza Duomo, Imperia

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG
25 € (soci effettivi)
(studenti € 12,50, familiari € 8)

da consegnare ai segretari provinciali o
versare sul conto corrente postale
n. 20875167,
intestato a: AIIG - Sezione Liguria

* * *

Codice fiscale n. 91029590089

(segue da pag. 5, 2ª colonna)

“Strada nuova”. A seguito di una scritta abusiva posta su una delle due polveriere, il giornalista Paolo Monelli, nel suo *Il Ghiottone errante*, propose la nuova denominazione che riscosse notevole successo per il significato attraente che assumeva dal punto di vista turistico.

Si possono altresì ricordare ancora l'origine “anderseniana” del toponimo *Baia delle Favole* a Sestri Levante e quelle di *Côte d'Azur* (dall'omonimo romanzo di S. Liégeois del 1887) e *Riviera dei Fiori* (risalente al secondo dopoguerra), sottolineando lo straordinario (e inaspettato?) successo che tali neotoponomi turistici hanno riscosso. Opportunamente costruiti e sfruttati turisticamente sono anche i due toponimi turistici *Golfo Paradiso* e *Golfo dei Poeti* nella Riviera di Levante: il primo indica il golfo delimitato a ponente da Genova e a levante dal promontorio di Portofino, comprendente quindi le località di Nervi, Bogliasco, Sori, Recco e Camogli, mentre il secondo - *Golfo dei Poeti* - suggerito dal commediografo toscano Sem Benelli nel 1919, indica semplicemente il golfo della Spezia e le località limitrofe.

Anche la denominazione ufficiale degli enti locali si è talvolta adeguata alla nuova moda turistica, come per esempio il Comune di San Bartolomeo del Cervo (che prendeva il nome dalla vicina Cervo) che venne ridenominato negli anni Cinquanta col più turistico *San Bartolomeo al Mare* in analogia ai non lontani comuni imperiesi di San Lorenzo al Mare e Santo Stefano al Mare.

Il risultato è che fra *palme, sole, amore, favole, azzurro, fiori, paradiso, poeti, mare...* talora la Liguria sembra assumere oggi una toponomastica - oseremo dire - “arcadica”.

Bibliografia:

AA. VV., *Le Cinque Terre e il Golfo dei Poeti*, Slow Food Editore, 1995.
L. CASSI, *Funzione turistica e valori culturali del paesaggio*, in P. BRANDIS e G. SCANU (a cura di), “Atti del IV° Convegno internazionale di studi *La Sardegna nel mondo mediterraneo - pianificazione territoriale e ambiente* (Sassari-Alghero, 15-17 aprile 1993)”, Bologna, Patron Editore, 1995, pp. 117-121.
L. CASSI e R. FERRARA, *Nomi di luogo e turismo in Sardegna. Appunti dalla cartografia dell'I.G.M.I.*, in C. MADAU e G. SCANU (a cura di), “Atti del V° Convegno internazionale di studi *La Sardegna nel mondo mediterraneo - turismo e ambiente* (Sassari-Olbia, 28-30 ottobre 1998)”, Bologna, Patron Editore, 2001, pp. 222-232.
E. DELL'AGNESE, *Premessa*, in D. MASSEY e P. JESS (a cura di), “Luoghi, culture e globalizzazione”, Torino, UTET, 2001, pp. vii-xiv.

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2004, pp. 515 (€ 15,50).

La presente vuole essere solo una segnalazione, dato che si tratta di un lavoro d'indole storica (e, per di più, incentrato prevalentemente sulla marineria veneziana), ma ci è sembrato doveroso un riconoscimento delle ricerche che da anni il giovane autore (che ha tenuto ultimamente due apprezzate ed applaudite conferenze ad Imperia, nell'ambito del corso d'aggiornamento sulle esplorazioni geografiche organizzato dalla Sezione provinciale) svolge e porta avanti su temi marinari riguardanti il Mediterraneo in età moderna.

NOTIZIE IN BREVE

Cambiamenti nell'ecosistema mediterraneo notano gli studiosi presenti nelle scorse settimane a Cipro all'incontro dell'UNEP (Programma delle Nazioni unite per l'ambiente).

Se è dall'apertura del canale di Suez (1869) che specie tropicali entrano ogni anno nel nostro mare, è da pochi anni che - complici le temperature più elevate delle acque superficiali - parecchie di esse hanno cominciato a riprodursi più numerose, creando problemi di sopravvivenza alle specie autoctone (che sono circa il 18 % del totale tra i pesci e il 16 % tra i molluschi).

Da tempo si parla della rarefazione di banchi di Posidonia (aggredditi dalla *Caulerpa taxifolia*, e da qualche anno anche dalla *Caulerpa racimosa*), ambiente ideale per la riproduzione dei pesci, e si lamenta il fenomeno di sovrappesca (o “overfishing”), mentre ormai non si contano più le denunce relative all'inquinamento da idrocarburi (il 28 % del traffico di petrolio passa per il Mediterraneo) e da acque di scarico non trattate provenienti dai Paesi rivieraschi.

Se ci può consolare, pare che ormai i tre quarti dei prodotti ittici che consumiamo siano di allevamento, che si effettua in ambienti ristretti, dove è possibile controllare la qualità dell'acqua.

Convegno AIIG del Cinquantenario. Sul sito dell'Associazione (www.aiig.it) si può leggere il programma del convegno nazionale, che si svolgerà a Padova dal 14 al 17 ottobre prossimi. Il programma è pure riprodotto sul n. 2 di “Ambiente Società Territorio”, di prossima uscita. I Soci sono caldamente invitati a volersi iscrivere a tale nostra manifestazione annuale, data anche la particolare occasione.

“Historiens et Géographes” n. 385, uscito verso la fine di febbraio, pubblica la terza e ultima parte del dossier sull'immigrazione in Francia. Il denso studio (178 pagine) dedica alcuni contributi ai problemi scolastici dei ragazzi immigrati, tra cui si distingue un equilibrato intervento sulla questione del “velo” (YVAN GASTAUT, *“L'affaire du foulard”: la laïcité à l'épreuve de l'immigration* (pp. 213-232).

Sul n. 171 di “Recherches régionales: Alpes-Maritimes et contrées limitrophes”, uscito a metà marzo, segnaliamo una ricerca storica sul porto di Antibes (J.B. LACROIX, *Les travaux du port d'Antibes du XVIIe au XXe siècle*) e un breve studio relativo a Mentone (R. GHERSI, *James Henri Bennet (1816-1891), créateur de la station climatique et médicale de Menton*).