



**AIIG**  
Sezione Liguria

# Liguria geografia



Anno X°, Numero 4

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Aprile 2008

## LA SCUOLA NEI PROGRAMMI ELETTORALI

*Sull'argomento siamo poco informati, dal momento che in questa curiosa campagna elettorale l'interesse politico sembra concentrarsi verso altre direzioni e della scuola si parla poco o nulla. Peraltro, nei programmi dei vari partiti (o aggruppamenti politici) si dà un certo spazio alla scuola. Per limitarci ai due maggiori, diciamo che il "Popolo della libertà" ripropone la ripresa nella scuola, per gli alunni e per gli insegnanti, delle "3 i": inglese, impresa, informatica, che - essendo alla base della riforma Moratti - ipotizzano il ritorno in toto alla filosofia di tale riorganizzazione del sistema scolastico italiano. Il "Partito democratico", dando per acquisite le modifiche effettuate in quest'ultimo biennio dal ministro Fioroni, si propone di proseguire l'azione per ridare peso e valore - accanto ai licei - agli istituti tecnici e professionali di Stato, in un sistema nazionale, articolato sul territorio, di istruzione tecnica, anche di livello superiore.*

*Le due ipotesi (o proposte) non sono facilmente riducibili ad unità, per cui si vedrà dai risultati elettorali quale prevarrà.*

*Intanto, l'anno si avvia alla conclusione, col problema di non facile soluzione dei corsi di recupero per l'eliminazione effettiva dei debiti formativi degli alunni delle superiori. Speriamo bene!*

## Completato l'Atlante dei centri abitati instabili della Liguria

Un lavoro monumentale, quello sullo studio dei centri abitati instabili della Liguria - portato avanti in meno di un decennio sotto la direzione di Paolo Roberto Federici, professore ordinario di geografia fisica all'Università di Pisa - si è da poco concluso, con la pubblicazione del 4° volume relativo alla provincia d'Imperia, ed è giusto occuparsene qui, sia pur brevemente, per mettere in risalto l'importanza dell'opera.

della situazione della nostra regione. «Il lavoro si distingue - continua il Canuti - per l'accuratezza dei rilievi e delle carte geomorfologiche (che sono già strumenti operativi immediati), per l'individuazione dei processi generatori di rischio, per l'ampiezza della presentazione delle caratteristiche geologiche e geomorfologiche della regione studiata e per l'introduzione del tema - illustrato con speciali tavole - delle grandi frane del passato, che in Liguria hanno una primaria importanza e che costituiscono "lezioni" per gli eventi probabili del futuro».

Per la provincia d'Imperia sono stati individuati e studiati 21 centri instabili o potenzialmente instabili, e altri 18 sono poi segnalati come meritevoli d'attenzione; in tutto il territorio regionale - interessato da aree franose per circa l'8% della sua superficie - sono stati analizzati 115 centri abitati (e molti altri più brevemente segnalati), il che - a giudizio dell'assessore regionale all'Ambiente, ingegner Franco Zunino - può costituire un autorevole supporto per la programmazione e la progettazione di interventi volti a mitigare il rischio idrogeologico, oltre che essere una documentazione di approfondimento conoscitivo nello sviluppo della pianificazione di bacino.

Che un territorio relativamente vasto come il nostro (oltre 5.400 km<sup>2</sup>) sia stato studiato con tanta attenzione è dunque motivo di grande soddisfazione, sia per quanto riguarda l'aspetto scientifico della ponderosa ricerca (per la quale siamo tutti debitori al professor Federici) sia da un punto di vista tecnico e operativo. Per docenti e studenti è un'occasione per accostarsi in modo sempre più approfondito alle caratteristiche strutturali della morfologia della nostra Liguria e rendersi meglio conto della sua sostanziale fragilità, motivo che impone di operare sul territorio con grande cautela.

**Giuseppe Garibaldi**



Al 1° volume, uscito nel 2001, riguardante la provincia della Spezia, se ne sono aggiunti altri due, nel 2003 quello relativo alla provincia di Genova e nel 2005 un altro dedicato alla provincia di Savona, per arrivare infine al testo sull'Imperiese, che ha appena visto la luce:<sup>1</sup> in totale, sono ben 671 pagine ricche di illustrazioni a colori e di cartografia a grande scala, nelle quali gli autori hanno prodotto - come precisa Paolo Canuti, responsabile della Linea 2 del Gruppo Nazionale per la Difesa dalle Catastrofi Idrogeologiche - un quadro completo

<sup>1</sup> P.R. FEDERICI - A. CHELLI, con la collaborazione di F. BIAGIONI e F. RAPETTI, *Atlante dei Centri Instabili della Liguria. IV. Provincia di Imperia*. C.N.R. - Regione Liguria - Università degli Studi di Pisa (Genova, Tipografia Nuova ATA), 2007, 163 pp. ill.

# AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

## AVVISI

La Legge finanziaria per il 2008 consente ai contribuenti (in maniera del tutto gratuita, come avviene per l'8% da destinare ad opere caritative) di devolvere il 5% della propria tassazione IRPEF a sostegno di enti impegnati nella promozione della cultura e della ricerca scientifica o anche nella tutela del territorio. Tra i primi c'è la *Società Geografica Italiana* (codice fiscale 01588020584), tra i secondi l'*Associazione dei Piccoli Vignaioli delle Cinque Terre Onlus* (cf 91062580112). Tutti i Soci che ritengono di compiere questo gesto (gratuito) a pro della cultura geografica in Italia o della tutela dei muri a secco nel Parco nazionale delle Cinque Terre possono inserire nell'apposito spazio della denuncia dei redditi uno dei due codici fiscali sopra riportati e apporre la propria firma.

## LE NOSTRE ESCURSIONI

### LUNIGIANA E CARRARA (20-21 aprile)

Il viaggio si effettuerà regolarmente, anche se gli iscritti sono pochi. Se qualcuno volesse ancora inserirsi sarebbe benvenuto (per iscriversi, rivolgersi al prof. Garibaldi).

**Partenza** da Cipressa ore 7,00, da Porto Maurizio, ore 7,20, da Oneglia ore 7,30, da Albenga (casello autostradale) ore 7,50, da Albisola (id.) ore 8,20, da Sampierdarena (id.) ore 8,45. In mattinata si salirà a Bolano, quindi a Capriogliola, per arrivare per l'ora di pranzo ad Aulla. Nel pomeriggio, si dovrebbero visitare il Museo etnografico di Villafranca, quindi il borgo di Filetto, poi il castello di Malgrate (almeno l'esterno) e, prima di rientrare ad Aulla per la cena, il borgo di Bagnone (compreso l'esterno del castello, proprietà privata). Lunedì è prevista la visita della fortezza di Sarzanello e una breve passeggiata per Sarzana, poi la salita ad Ortonovo (con breve giro) e, con tempo bello, si arriverà al piazzale panoramico di Campo Cécina. Discesi a Carrara, ci sarà tempo per il pranzo e una visita del centro urbano, prima del rientro nel Ponente (arrivo alle 20,30 circa).

Le spese per gli ingressi non dovrebbero superare i 12 euro.

### LA RIVIERA DEI FIORI E NIZZA (1-4 maggio)

Il viaggio è stato annullato per le scarse adesioni.

### VIAGGIO ESTIVO IN ROMANIA (ult. decade di luglio)

Vedere in ultima pagina le prime notizie; dati i tempi ristretti per l'organizzazione, i Soci interessati **comunicano immediatamente** (ma senza impegno) il loro nome al Presidente regionale, in modo da poter ricevere direttamente, appena pronto, il programma per posta e precisino pure, se lo hanno, l'indirizzo di posta elettronica.

## GLI APPUNTAMENTI DI APRILE

### GENOVA

Per il Corso "Le Mille e una Geografia. I diversi aspetti dell'umanizzazione del pianeta in una poliedrica disciplina", diretto dalla prof.ssa Daniela Galassi, nell'aula magna della Facoltà di Scienze della Formazione, corso Andrea Podestà 2, si terranno i seguenti incontri:

- **mercoledì 16, ore 15, Daniela GALASSI, Presentazione del corso - Geografia medica.** Una nuova vecchia disciplina: la geografia medica. Origine, contenuti, ambiti di ricerca.

**ore 16, Antonella PRIMI, Geografia della comunicazione.** Il divario digitale: indicatori per misurarlo

- **mercoledì 23, ore 15, Angelo PERINI, Geografia del turismo.** In che modo le variazioni del clima influenzano il turismo: i Liguri e la montagna

**ore 16, Teresita TOTIS, Geobotanica.** Pregi e rarità della flora ligure

- **mercoledì 30, ore 15,30, Graziella GALLIANO, Geografia delle migrazioni.** Mobilità spaziale e globalizzazione religiosa.

**ore 16,30, Roberta DUERO, Didattica della geografia.** "Alla scoperta dello spazio geografico". Unità di apprendimento per la classe terza della scuola primaria.

[N.B. Il corso si concluderà con due incontri il 7 e il 14 maggio, sempre di mercoledì pomeriggio. L'intero programma è sul sito sezionale.]

*Per informazioni rivolgersi a*

**Segreteria: prof.ssa Antonella PRIMI (primi@unige.it – telefono 010/20953603)**

\* \* \*

A conclusione del Corso "Montagna in città: marmi e pietre dei nostri monti: geologia, storia, arte", diretto dalla prof.ssa Maria Pia Turbi, un giorno di questo mese un gruppetto di amici guidati da un geologo docente universitario visiterà alcune chiese a Genova. Gli interessati si informino al n. **339 3286810**.

### MOSTRA PALEONTOLOGICA A GENOVA (28/3-29/6)

Al Museo di storia naturale "G. Doria" è aperta (ore 10-19 da martedì a domenica) la mostra "Coralli, sirenidi e squali a Sassello 28 milioni di anni fa", dedicata ai resti fossili di un antico mare tropicale dell'entroterra albisolese (Sassello, località Maddalena - Ponte Prina)

### IMPERIA - SANREMO

Non sono previste riunioni in sede. Per il 20-21 aprile è confermata l'escursione nella Lunigiana (vedi a fianco), mentre per i mesi successivi si stanno organizzando alcune uscite nel territorio della provincia, di cui troverete il programma sul prossimo numero del giornale.

### LA SPEZIA - MASSA CARRARA

- Per **sabato 12** la presidente, prof.ssa Anna Lia Franzoni ha organizzato a Carrara una **giornata di studio**, il cui programma provvisorio viene qui riassunto. Il programma completo e definitivo sarà al più presto consultabile sul sito della Sezione Liguria.

### SAVONA

Non sono previste riunioni.

### **"ALPI APUANE TRA PRESENTE E FUTURO"** **(giornata di studio - sabato 12 aprile, ore 9-13)** **Carrara, aula magna del Liceo "G. Marconi"**

Interventi della Dirigente scolastica e della prof.ssa A.L. Franzoni .

Relazioni:

- P.R. Federici (Università di Pisa): *Le Alpi Apuane: geografia, morfologia ed ecosistemi*

- A. Bartelletti (Direttore del Parco delle Apuane): *I problemi ambientali sulle Alpi Apuane ieri ed oggi*

- A. Zubbani (Sindaco di Carrara), *Amministrare le Alpi Apuane*

- G. Bianchini (imprenditore del marmo) e R. Canesi (imprenditore del turismo): *Fare impresa sulle Apuane*

- D. Criscuolo: *Il marmo nella storia. Le cave antiche di Carrara*

Interventi:

- *Le Alpi Apuane a scuola: l'esperienza di una classe del Liceo scientifico "G. Marconi"*

A conclusione della mattinata, vi sarà un dibattito tra i presenti, coordinato da Giovanna Mezzana.

Al termine è previsto un piccolo rinfresco.

## Scheda 9 bis - Trasporti elettrici urbani in passato, oggi e ... domani (a cura di G. Garibaldi)

[continuazione dal numero scorso]

Nessuna linea tranviaria fu creata nell'Albenganese, nonostante la morfologia della zona si prestasse ad un servizio che – di massima – non ama le pendenze; ma vi ostava lo scarso interesse economico, in quanto i centri maggiori erano già sufficientemente collegati dalla ferrovia, che verrà elettrificata nel 1931 e poco dopo raddoppiata tra Albenga e Loano.

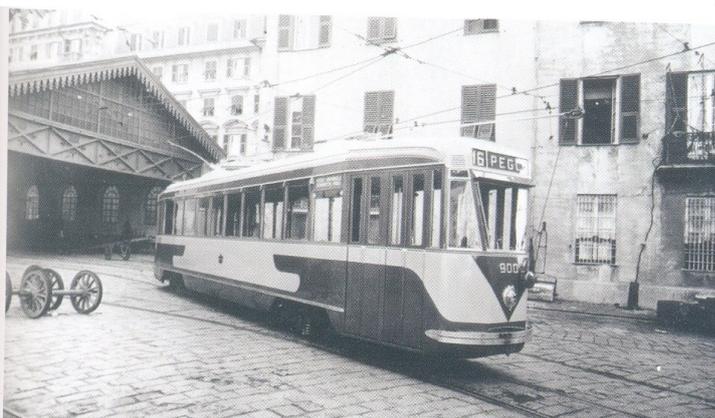
A Savona, nel 1911 il tram elettrico fece la sua comparsa con una linea circolare urbana e un'altra per Porto Vado, entrambe gestite dalla *STES, Società tranvie elettriche savonesi*, che qualche anno dopo organizzò pure linee di autobus. Dopo il 1948, smantellato il servizio tranviario, il trasporto urbano fu organizzato solo con linee automobilistiche e fu affidato alla *SITA* (subentrata alla *STES*) e in minima parte alla *SABA*, poi l'intera rete è passata all'*ACTS (Azienda consortile trasporti savonese)*. Al momento del trasferimento a monte della ferrovia per Genova, si era parlato di un servizio di filobus verso Albisola, mai realizzato.



*Savona, un tram percorre una vuota Via Paleòcapa, diretto alla stazione FS "Letimbro", che era posta all'inizio di questa arteria ottocentesca a portici terminante al porto in corrispondenza della "torretta" di L. Pancaldo*

A Genova, la rete tranviaria a trazione meccanica si sviluppò gradualmente dopo l'istituzione (avvenuta nel 1878) di un servizio di tram a cavalli, dapprima tra il centro e Sampierdarena, poi verso la val Polcévera e il Ponente. Quando le rotaie arrivarono a Voltri (1893), in centro si inaugurava il primo tratto di tranvia elettrica; le diverse reti, affidate a 3 società, furono unificate nel 1901, ma già dal 1895 era stata creata (con capitali della tedesca *AEG – Allgemeine Elektrizität Gesellschaft*, che aveva pure dato vita alle *Officine Elettriche Genovesi – OEG*, azienda elettrica vissuta fino alla creazione dell'*ENEL* nel 1962, la quale doveva fornire l'energia per l'esercizio tranviario) la società anonima *UITE – Unione Italiana Tranvie Elettriche*. La rete, che nel 1901 era già lunga 53 km e raggiungeva anche Nervi a levante e Prato nella val Bisagno, fu rapidamente elettrificata e si completò il raddoppio dei binari. Mentre si pensava già ad un servizio di "metrò" (i primi progetti risalgono al 1907), la rete intan-

to cresceva con nuove linee in città (nel 1908 si avvicinava agli 80 km). Nel 1927 – mentre da qualche anno erano in funzione le prime linee di autobus, gestite dalla comunale *AAA – Azienda autonoma Autobus* – il Comune assunse il controllo finanziario della *UITE*, che rimase comunque una società privata e nel 1934 as-



*Genova, uno dei moderni tram della serie "Genova", costruiti alla fine degli Anni 30. L'esemplare fotografato aveva livrea bianca-verde.*

sorbì la *AAA*, facilitando un'opportuna integrazione tra i due servizi. I primi filobus circolarono dal 1938 e il servizio si allargò fino al 1956, cedendo poi il passo agli autobus. La rete fu ristrutturata nel 1955, eliminando il servizio tranviario nelle vie del centro e mantenendolo lungo le quattro direttrici di Voltri, Pontedecimo, Prato e Nervi:<sup>1</sup> la rete tranviaria fu ridotta della metà (circa 45 km), quella filoviaria crebbe fino a 24 km, furono inoltre istituite le "autolinee rapide" (i cui mezzi furono detti "i céleri") accanto ad altre linee "ordinarie" di autobus. Dopo la totale soppressione dei tram (1966) e dei filobus (1973), la grande svolta fu l'apertura nel 1990 di un primo tratto di linea metropolitana (Brin-Principe), cioè tra la Certosa di Rivarolo e il centro della città, che utilizza l'antica galleria tranviaria Certosa-Di-



*Genova, un recente convoglio del Metrò sosta alla stazione Brin*

<sup>1</sup> Se allora si fosse pensato a migliorarne il tracciato e a sistemarlo per quanto possibile in sede propria, mantenendovi il servizio, oggi la città avrebbe assai meno problemi, con 4 linee di accesso al centro. Ma non ci si pensò.

negro; la linea, da due anni prolungata a De Ferrari, si dovrebbe attestare tra qualche anno alla stazione Brignole. Attualmente – a fronte di circa 130 linee di autobus – nel comune di Genova sussistono diversi servizi in sede fissa a trazione elettrica (due funicolari, una delle quali fino al 1980 funzionava ad ... acqua, una cremagliera, diversi ascensori, dei quali uno di concezione modernissima) e una linea di filobus. La rete aerea bifilare va dalla Foce (Via Riomassa) a Brignole-De Ferrari-Stazione Principe-Sampierdarena (7 km circa) e su di essa sono instradate dal febbraio 2008 tre linee, una feriale (da Brignole, n. 30), una quotidiana (dalla Foce, n. 20) e l'intensificazione Brignole-Piazza Fontane Marose (30 barrato). Tra i trasporti elettrici non va dimenticato l'apporto fondamentale delle linee ferroviarie dello Stato, su cui transitano molti servizi locali. Un interessante servizio elettrico suburbano è quello svolto dal "trenino" di Cassella, su una linea elettrificata, a scartamento ridotto, in funzione dal 1929.



*Il tracciato inizialmente previsto per la "metro" genovese (il tratto a nord di Brignole è probabile che si faccia in superficie)*



*Rapallo e la penisola di Portofino dalla funivia per il santuario di N.S. di Montallegro*

Recentissimo - anche se non elettrico - il servizio da Pegli al centro della città mediante un aliscafo, che sta avendo molto successo. Tutti i servizi urbani della città di Genova sono attualmente gestiti dalla soc. *AMT - Azienda Mobilità e Trasporti*, a capitale misto tra Comune (59%) - Transdev [società francese] - Autoguidovie italiane, nata dalla privatizzazione dell'*AMT (Azienda Municipalizzata Trasporti)*, a sua volta sorta dopo la municipalizzazione dell'*UITE (1965)*. Le tre piante (non belle come quelle di Nizza) raffiguranti la rete urbana dei trasporti genovesi possono essere scaricate dal sito [www.amt.genova.it](http://www.amt.genova.it), in modo da farsi un'idea del suo sviluppo complessivo.

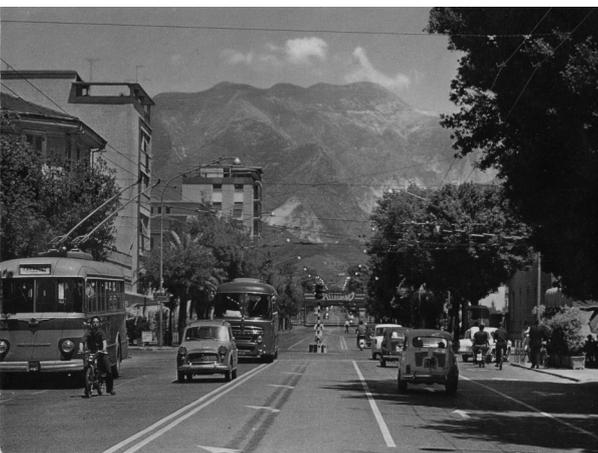
Nessun servizio tranviario funzionò a **Chiavari**, dove invece si progettò un tronco ferroviario verso la Fontanabuona, mai realizzato.



*Il primo filobus italiano (1906), che circolò tra la Spezia e Fezzano (Portovenere)*

**La Spezia**, con l'inizio del Novecento, si dotò di trasporti urbani moderni: nel 1902 la *Società Tramvie Elettriche della Spezia* (emanazione della tedesca *Helios Elektrizitäts A.G.*) inaugurò la prima linea di tram, cui ne seguirono poche altre ma di notevole lunghezza, e scelse poi le *automobili elettriche con filo aereo senza rotaie*, cioè i filobus (che per la prima volta in Italia circolarono qui), per la linea extraurbana diretta a Fezzano (rimasta in servizio fino a tempi recenti, come linea 2). Dopo la seconda guerra mondiale i servizi tranviari furono aboliti ed oggi "resiste" una sola linea filoviaria in tutta la rete urbana, che è gestita dalla *ATC La Spezia* (erede della municipalizzata *FI.TRAM.*, che a sua volta era subentrata nel 1948 all'azienda privata), la quale cura anche i servizi automobilistici suburbani e interurbani dell'intera provincia. (per informazioni sulle linee: [www.atclaspezia.it](http://www.atclaspezia.it)).

A **Carrara**, subito dopo il completamento del Viale xx Settembre, l'ampio collegamento con la Marina (1915), fu costruita su tale asse viario - che è lungo circa 7 km - una linea tranviaria, che restò in servizio qualche decennio e nel dopoguerra fu smantellata e sostituita da una filovia (a sua volta poi disattivata con l'entrata in attività di un servizio di autobus).



*Carrara, un filobus lungo il viale per la Marina (Anni 60)*

Anche a **Massa**, per collegare meglio la Marina alla città, fu costruita nei primi anni del Novecento una linea tranviaria a vapore, da cui si staccava un breve tronco diretto alla stazione ferroviaria (ma già prima del 1940 il servizio era stato organizzato con autobus); per esigenze diverse, ma in particolare per il trasporto del marmo, fu creata un'altra linea, che risaliva fino a Forno e Canevara la vallata del Frigido, svolgendo pure servizio per i passeggeri.<sup>1</sup> Le due città apuane sono da tempo servite solo da linee di autobus, gestite da un'azienda a carattere provinciale, il *CAT - Consorzio apuano trasporti* (con sede ad Avenza), che utilizza in tutto circa 130 automezzi. (sito Internet: [www.catspa.it](http://www.catspa.it))

**Giuseppe Garibaldi**, Sezione Liguria (Imperia-Sanremo)

<sup>1</sup> A Carrara, per facilitare il trasporto del marmo dalle cave fino alla Marina (trasporto che precedentemente si effettuava con carri trainati da buoi), nel 1871 si iniziò la costruzione della "ferrovia marmifera", un'opera ardua che fu completata nel 1890 e funzionò fino al 1964. Tra Carrara città e la stazione FS di Avenza, un tratto della "Marmifera" era aperto al traffico passeggeri, con 9 coppie di treni al giorno.

## VIE DEL SALE

### Antichi percorsi sui nostri monti

Ogni territorio è spazio umanizzato, reso vitale da percorsi naturali o artificiali che lo attraversano e lo congiungono ad altri territori. Ancora una volta è la comunicazione ad avere la meglio, perché i percorsi risalgono gli spazi come linfa e fanno scorrere beni e culture, rendendo vitali contesti diversi, da un lato contaminandoli e, dall'altro, rinnovandoli.

Se per "vie del sale" intendiamo l'insieme dei percorsi che mettevano in comunicazione costa ed entroterra, in corrispondenza di un facile valico, allora quasi tutte le antichissime strade di Liguria possono essere definite "vie del sale": dagli arcadici sentieri di crinale, utilizzati negli spostamenti di popolazioni, ai tratturi per la transumanza<sup>1</sup>, fino ad ogni altra via agilmente percorribile. Ma se con "vie del sale" vogliamo definire solo quei percorsi "ad hoc", scelti per il trasporto di una merce così preziosa come fu per molti secoli il sale, è necessario allora pensare a tracciati appositamente studiati per il trasporto a dorso di mulo: mulattiere munite di stazioni di foraggiamento e di cambio delle bestie da soma con basilari strutture quali stalle e ripari, con tracciati che includevano fonti lungo il cammino. In questo caso il balzo storico è notevole perché, per avere delle strade a larghezza costante tale da consentire il passaggio di muli con basto, spesso molto ingombrante, bisogna arrivare all'epoca post romana, e a percorsi misti, di crinale, mezzacosta e fondovalle, che riutilizzavano almeno in parte il complesso sistema viario predisposto dai Romani per le loro campagne belliche di conquista, vie un tempo atte ad accogliere truppe, e certamente anche adatte al trasporto del sale.

In epoca mercantile, tra i secoli XIII<sup>o</sup> e XV<sup>o</sup>, il trasferimento del sale avvenne soprattutto da Nizza al Piemonte, dalle saline della regione di Tolone e Hyères, fino a Nizza via mare, poi via terra.

Furono i conti di Ventimiglia a ripristinare la preesistente strada romana e a collegare Ventimiglia al Piemonte, attraverso il colle di Tenda. Ma quando Amedeo VII<sup>o</sup> di Savoia nel 1388 s'impadronì dell'intero Piemonte e del relativo sbocco al mare,

anche il monopolio del sale passò dai conti di Tenda ai Savoia che crearono una via alternativa con la *Real Strada da Nizza a Torino*, attraverso la valle della Vesubia. Limite evidente di questo tracciato era la percorribilità stagionale. Il commercio del sale riprese in seguito la sede tradizionale, risalendo nuovamente la Valle Roia.<sup>2</sup>

All'annessione della contea di Tenda agli stati dei Savoia (1581) fece seguito la costruzione di una nuova via, che da Nizza conduceva in Piemonte sempre per la valle Roia, ma evitando il colle del Brouis ed i centri di Breglio, Saorgio, Briga.

Dopo la metà del XVII<sup>o</sup> secolo le strade del sale furono carrozzabili, a partire da quella fatta progettare da Vittorio Amedeo III<sup>o</sup> alla fine del XVIII<sup>o</sup>.

Teniamo presente i lunghi tempi di spostamento ancora a fine Ottocento: percorrere in diligenza quell'ottantina di chilometri che separano Nizza da Tenda voleva dire impiegare più di 10 ore. Oltre ai problemi viari di ordinaria amministrazione, vi erano da un lato tutti quelli relativi agli interventi straordinari e alla sicurezza e dall'altro quelli inerenti al pagamento di pedaggi e tariffe daziarie. L'handicap del ritorno a vuoto dei mezzi aveva però incrementato molti altri spostamenti di merci.

Nei secoli il percorso nato come "via del sale" si era aggiornato passando dalla mulattiera del XIII<sup>o</sup> secolo alla carrozzabile e infine alla via ferrata.

Solo nel XX<sup>o</sup> secolo il sale ha perso tutto il valore che aveva mantenuto per così tanto tempo, sicché oggi ci pare strano pensare alla costruzione di simili infrastrutture per un bene che appare scontato. Ed è bello rinfrescare la memoria di questi ricordi, per evitare che un giorno qualcuno delle nuove generazioni associ alla via del sale una di quelle strade invernali con il sale sparso lungo la carreggiata per combattere il gelo!

**Rosella Marvaldi** (Sez. Liguria, Imperia-Sanremo)

<sup>1</sup> E. BERNARDINI, O. LEVATI, *Lungo le strade del sale*, Genova, Sagep Editrice, 1981

<sup>2</sup> E. MONTAGNA, L. MONTALDO, F. SALESI, *Alpi Marittime*, vol. 1<sup>o</sup>, «Guida dei monti d'Italia», Milano, CAI-TCI, 1984

## 22 MARZO: LA GIORNATA MONDIALE DELL'ACQUA

I leader politici mondiali nel 2000 avevano adottato degli "obiettivi di sviluppo del Millennio", uno dei quali prevedeva di dimezzare entro l'anno 2015 la proporzione di persone che vivono senza accesso a servizi idrici di base. Ma il segretario generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-moon, nel suo messaggio per la Giornata mondiale dell'acqua, che si è celebrata come ogni anno il 22 marzo, ha detto che la maggiore responsabile dell'impossibilità di avvicinarsi a tale obiettivo nei tempi previsti è la mancanza di volontà politica di alcune grandi potenze.

Si tratta di una questione non trascurabile, che però non riguarda gli Europei, che in linea di massima hanno acqua distribuita in abbondanza, ma popolazioni povere di altre parti del pianeta.

Noi Italiani, che siamo i maggiori consumatori mondiali (*pro capite*) di acqua minerale, non ci fidiamo a quanto pare di quella fornita dagli acquedotti, che spesso erogano un'acqua di buona (e a volte di ottima) qualità, e di fronte ai problemi che assillano tante persone nel mondo ci gongoliamo con proposte come quella comparsa il 21

marzo su "La Stampa" e che qui riportiamo:

*«Acqua del rubinetto al posto della minerale nei locali pubblici. In occasione della giornata mondiale dell'acqua che si festeggia il 22 marzo, Legambiente e Altraeconomia rilanciano la campagna nazionale nata per promuovere nei ristoranti, nelle pizzerie e nei bar la somministrazione di acqua del rubinetto piuttosto che quella minerale imbottigliata.»*

Avevamo già dato notizia (LigGeo, V<sup>o</sup>, 2, pag. 6) della produzione ligure di acque minerali e ci eravamo pure espressi sulla maggior sicurezza che in Italia dà l'acqua del rubinetto rispetto a certe acque imbottigliate, che spesso hanno pure una quantità eccessiva di sali disciolti (comprese certe acque definite ... "della salute" o "per bambini", che a volte superano il grammo per litro di residuo fisso, mentre in Liguria se ne commercializza una che ne ha solo 17 milligrammi).

L'acqua - divenuta da tempo bene economico - da qualche anno è sempre più cara, senza però che questo incremento delle tariffe sia servito a moderarne i consumi e ad eliminarne gli sprechi, che come è noto sono spesso più a monte dei contatori (le condutture di molti acquedotti sono dei veri colabrodo) che non a valle. Si presenta, inoltre, il problema sempre più grave dell'inquinamento delle falde acquifere, in parte dovuto a fatti naturali (per la presenza nel terreno di determinati elementi chimici pericolosi) in parte dipendente dall'attività umana: problema dalla soluzione non certo facile. (G.G.)



**Giornale della Sezione ligure  
dell'Associazione italiana  
insegnanti di geografia**

Anno X<sup>o</sup>, n. 4, Aprile 2008  
(chiuso il 26 marzo 2008)

**Direttore responsabile: Silvano Corradi**

Periodico fotocopiato in proprio  
Registrato presso il Tribunale di Imperia  
il 10.11.2006, n. 660/06 cron., n. 3/06 periodici

**Redazione: Sezione regionale AIIG**  
Via M. Fossati 45 - 18017 Cipressa (IM)  
Fax 0183 999877 - E-mail: gaivota@credit.tn.it  
Sito Internet: www.aiig.altervista.org  
Codice fiscale 91029590089

**Consiglio della Sezione Liguria**  
(per il quadriennio 2007 - 2010)

Giuseppe Garibaldi, presidente  
Graziella Galliano, vice-presidente  
Maria Paola Curto, segretaria  
Luca Ramone, tesoriere  
Renata Allegri Lorenzo Bagnoli  
Anna Lia Franzoni Daniela Galassi  
Elvio Lavagna Maria Pia Turbi  
Paolo Bubicci (Gruppo giovani)

Presidente - telefono 0183 98389  
Segretaria - telefono 0184 289294  
e-mail: mariapaolacurto@hotmail.it

**Sedi delle Sezioni provinciali:**

**GENOVA**

Dipartimento DISSGELL dell'Università,  
Corso Andrea Podestà 2 - 16128 Genova  
Presidente Daniela Galassi, tel. 010 20953602  
e-mail: d.galassi@unige.it  
Segretaria Antonella Primi, tel. 010 20953603  
e-mail: primi@unige.it

**Sede riunioni: Aula magna Istituto Nautico**

**IMPERIA - SANREMO**

Via M. Fossati, 45 - 18017 Cipressa (IM)  
Presidente Giuseppe Garibaldi, tel. 0183 98389,  
e-mail: gaivota.gg@alice.it - gaivota@credit.tn.it  
Segretaria Matilde Maglio,  
tel. 0183 61551, 019 4501165, 320 1174208  
e-mail: nonna.matilde@libero.it

**Sede riunioni: Centro culturale polivalente**  
(g. c. dal Comune), Piazza Duomo, Imperia

**LA SPEZIA - MASSA CARRARA**

Liceo scientifico G. Marconi,  
Via XX Settembre 140 - 54033 Carrara (MS)  
Presidente Anna Lia Franzoni, tel. 0585 857786  
e-mail: alia.franzoni@liceomarconi.it  
Segretaria M. Cristina Cattolico Tel. 0585 856497  
e-mail: cpaurora@virgilio.it

**Sedi riunioni: Carrara, Liceo Marconi**  
**La Spezia, Istituto Professionale Einaudi**

**SAVONA**

Via dello Sperone, 3/7 - 17100 Savona  
Presidente Elvio Lavagna, tel. 019 851743  
e-mail: e.lavagna@alice.it  
Segretario Franco Mordegli, tel. 019 991840  
e-mail: framo@email.it

**Sede riunioni: Istituto tecnico P. Boselli**  
Via San Giovanni Bosco 6 - Savona

**Quota annuale di adesione all'AIIG**  
Soci effettivi € 27 - Juniores (studenti) € 12  
Familiari € 10 (col notiziario € 15)  
Per invii all'estero supplemento di 10 €  
Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): 10 €  
da consegnare ai segretari provinciali o  
versare sul conto corrente postale n. 20875167,  
intestato a: AIIG - Sezione Liguria

© AIIG - Sezione Liguria

**SEGNALAZIONI & RECENSIONI**

**C. ARCURI - A. LUNARDON** (a cura di), *Una storia dipinta. Il porto di Savona-Vado*, Genova, GGallery Editrice, 2007, pp. 158, € 59

Argomento del pregevole testo, riccamente illustrato, è «la città delle navi e delle banchine raccontata nelle opere pittoriche dal XIII<sup>o</sup> secolo ai giorni nostri», come spiega bene il sottotitolo. Intercalate all'introduzione e ai tre capitoli storici (questi, a cura di A. Ghiara) e, a fine volume, in una carrellata dal titolo «Un racconto visivo», numerose immagini (non poche di notevole interesse geografico) ci mostrano l'evoluzione nel tempo dell'importante scalo marittimo. (G.G.)

**L. BAGNOLI**, *Caratteri essenziali ed evoluzione di un pluridecennale corso di laurea in Geografia (Univ. di Genova)*, «Annali di Ricerche e Studi di Geografia», LXII (2006), pp.1-32

Ampia e articolata analisi del corso di laurea in geografia genovese, con l'elenco delle 355 tesi discusse dal 1933 al 2006: di esse, 131 (circa il 35%) si riferiscono alla Liguria e in parte ne sono stati pubblicati successivamente i risultati, mentre su altre (alcune delle quali assai valide perché di ricerca sul territorio e non più modestamente compilative) è caduto l'oblio, il che costituisce a nostro giudizio un vero spreco di risorse intellettuali. (G.G.)

**ULTIME NOTIZIE**

**Romania: il progetto di un viaggio estivo nella regione danubiana orientale**



E' in preparazione un viaggio estivo in Romania, un paese da poco entrato nell'Unione Europea e che l'AIIG ligure non aveva finora preso in considerazione per le proprie visite di studio. La Presidenza regionale si augura di trovare nei Soci liguri una risposta positiva a questo progetto, che è oggi ancora in fase di studio, ma che dovrebbe svolgersi nell'ultima decade del mese di luglio. Se il Consiglio centrale AIIG lo vorrà, il viaggio potrà essere proposto a tutti i soci italiani, con la presentazione del programma sul periodico sociale "Ambiente Società Territorio - Geografia nelle scuole".

Per risparmiare sui tempi di avvicinamento/rientro si pensa di

effettuare il trasferimento Italia-Romania in aereo e il giro in pullman dovrebbe consentire in circa 9 giorni di visitare alcune delle aree più interessanti (come la Muntenia e la Transilvania) di questo paese latino circondato da stati con popolazione slava o magiara. L'itinerario propostoci da un Collega romeno, docente all'Università di Bucarest, comprende la capitale, poi Sinaia, Braşov, Făgăraş, Sighişoara, Bran, Poiana Braşov, Tîrgu Mures, Gheorgheni, Lacul Rosu, Sibiu e Rinnicu Vilcea.

I soci desiderosi di partecipare al viaggio si mettano in contatto con la Presidenza regionale per comunicare il proprio interesse; appena vi saranno notizie precise, esse saranno comunicate sul giornale (a maggio)

o anche prima a chi ha dichiarato il proprio interesse; inoltre il programma sarà inserito appena pronto sul nostro sito Internet.

E' evidente che il viaggio potrà effettuarsi solo in presenza di un congruo numero di adesioni; se non si raggiungeranno almeno i 25 partecipanti l'iniziativa non potrà essere realizzata e l'agenzia che lo organizzerà dovrà tenerne conto già dall'inizio. I soci, che oggi informiamo del progetto, al momento dell'apertura delle iscrizioni decidano il più rapidamente possibile, in modo che si sappia per tempo se il viaggio si farà o no.

**Per ulteriori informazioni:**  
**www.aiig.altervista.org**  
oppure **G. Garibaldi (0183 98389)**