



**AIIG
Liguria**

Liguria geografia



Anno XIII°, Numero 5

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Maggio 2011

E' agli sgoccioli l'anno scolastico

Mentre sta per avviarsi a conclusione l'anno scolastico 2010-11, come sempre accade in vicinanza di competizioni elettorali (anche se qui si tratta solo di "amministrative") c'è un certo surriscaldamento nei toni dei politici, in particolare per la nota incapacità del Presidente del consiglio di comportarsi da uomo di Stato, e così ci va di mezzo anche la nostra povera scuola.

E tra le altre "amenità" (per non usare termini più sgradevoli), gli insegnanti della scuola statale si sono sentiti dire per la seconda volta in questo inizio di 2011 che sono incapaci di educare. Per fortuna che i docenti di geografia - diventati un gruppetto sempre più sparuto dopo la "riforma" dell'avv. Gelmini - sono troppo impegnati nel lavoro intenso di fine anno per trovare il tempo di ribattere. O, meglio, preferiscono farlo in maniera indiretta col loro lavoro serio e coscienzioso.*

Anche per l'AIIG ligure è quasi il momento di chiudere le attività sociali, ma a pag. 2 trovate ancora parecchie proposte che vi invitiamo a non lasciar cadere. E' stato un anno un po' difficile, anche per un calo nel numero dei soci, ma ci auguriamo che possa terminare in modo positivo, con la collaborazione di tutti.

* Queste le parole del noto difensore della famiglia e dell'educazione, solito usare in pubblico un linguaggio che a scuola non ci si sognerebbe di adoperare (come l'oscena barzelletta della mela, raccontata a Sindaci di comuni campani, e la cui registrazione si può vedere su www.youtube.com): «La scuola pubblica non educa: bisogna dare a tutte le famiglie italiane la possibilità di scegliersi una scuola privata. (...) Nella scuola statale ci sono dei docenti di sinistra che cercano di inculcare [!?!] idee contrarie a quelle dei genitori». Etcetera. [la Repubblica, 17.4.2011, p. 6]

MIGRANTI E PROFUGHI: DA ACCOGLIERE O RESPINGERE?

1. Qualche dato

Oltre il 7% della popolazione vivente in Italia è costituito da persone straniere (4,5 milioni su 60): sono poco più di vent'anni che un paese di emigranti come il nostro è diventato meta di stranieri provenienti sia da stati dell'UE (Romania, Polonia) e da altri paesi europei (Albania, Ucraina, Moldavia, Macedonia) sia dai restanti continenti (Marocco, Cina, Filippine, India, Tunisia, Perù, Ecuador, Egitto, Sri Lanka, citando le provenienze dei gruppi più importanti, con almeno 80.000 unità); un po' diversa la situazione in Liguria, dove gli stranieri sono circa 150.000, tra cui prevalgono Ecuadoriani (18%; numerosi a Genova), Albanesi (17%), Romeni (in forte crescita negli ultimi anni), Marocchini, Peruviani.

2. Chi sono?

Senza voler fare una classifica precisa (tra l'altro, assai difficile), la maggior parte è costituita da individui venuti in Italia per lavoro, inizialmente con modesta preparazione culturale, ma più recentemente anche con diploma di scuola media superiore o laurea, che di solito non viene sfruttata perché gli immigrati si accontentano di svolgere mansioni al di sotto delle loro qualifiche (vi sono "badanti" e "colf" con laurea, così come molti operai).

In determinati periodi è stata importante la componente "profughi", di solito provenienti da paesi in stato di guerra (negli ultimi anni, Eritrea, Nigeria, ora Libia), ma pure persone che chiedono asilo politico o per motivi personali, perché emarginati e/o discriminati negli stati d'origine).

Non di rado, non appaiono interessati a restare in Italia, ma desiderano stabilirsi in altri stati europei o nel Nord America.

3. Come arrivano

La posizione geografica dell'Italia, lunga penisola slanciata nel Mediterraneo (distante dall'Albania 44 miglia nautiche = 80 km), con alcune isolette poste a breve distanza dalle coste africane (Lampedusa dista dalla Tunisia 61 mg = 113 km; Pantelleria solo 38 mg = 70 km), ha facilitato arrivi per mare, che hanno sempre avuto un maggior impatto emotivo rispetto ai numerosi ingressi "singoli" avvenuti attraverso i confini terrestri: dai natanti provenienti dall'Albania a quelli che giungono dal Nord Africa (sempre guidati dai famigerati "scafisti", termine entrato allora nei dizionari) sbarcano ogni volta decine (talora centinaia) di persone, con gli aspetti mediatici (legati alla loro posizione di "quasi naufraghi") che fanno la gioia dei telecronisti e la disperazione delle autorità che si devono occupare della

loro sistemazione (anche se provvisoria) o del loro rimpatrio forzato, mentre i politici di vari colori fanno la loro "parte", di solito con virulenza e sgradevole spocchia, a volte con untuosa umanità, quasi mai con l'atteggiamento corretto che ci vorrebbe di fronte a persone bisognose, spesso disperate.

4. Quelli che restano

Per anni si è cercato in tutti i modi di impedire gli arrivi e di dissuadere - anche con accordi con le autorità d'origine - dal partire dai diversi paesi (ma a volte chi sbarca da noi viene da regioni lontane e ha pagato dollari sonanti ai mercanti di carne umana, moderni schiavisti), ma il flusso non si è mai veramente arrestato. Chi non era in regola è vissuto da clandestino, cercando di comportarsi bene e di non dare nell'occhio alle forze dell'ordine, ma c'è stato nel ventennio precedente l'attuale crisi economica una forte richiesta di manodopera, soprattutto nel settore industriale, e occorreva in qualche modo regolarizzare tante

posizioni per evitare l'assunzione "in nero", che era possibile (e spesso gradita) in ambito agricolo e nell'edilizia, e lo è in parte tuttora, ma è negativa - se non altro - dal punto di vista delle entrate fiscali. Si sono fatte quindi diverse "sanatorie", l'ultima delle quali nel 2009 era destinata a colf e badanti (due categorie importanti per le esigenze di assistenza legate all'accentuato invecchiamento della popolazione italiana), ma in realtà ha consentito anche a persone operanti in altri settori di ottenere il sospirato permesso di soggiorno. Se, nonostante la crisi "scoppiata" nel 2008 e che ora appare in via di soluzione, il tasso di disoccupazione non è sostanzialmente mutato, è evidente che i posti occupati dagli immigrati non erano graditi ai disoccupati italiani, e hanno consentito di mantenere un certo livello nell'attività economica. In particolare, la notevole disoccupazione giovanile non è legata agli stranieri "ruba lavoro", come sostenuto da certi politici, ma a problemi strutturali della nostra economia che qui non è possibile prendere in considerazione.

5. La convivenza

Sul lavoro sembra che i rapporti tra Italiani e lavoratori immigrati siano buoni o accettabili, ma l'emarginazione risalta nella vita di relazione, soprattutto quando l'immigrato ha una scarsa conoscenza della lingua italiana e non ha la fami-

**Una proposta per l'estate:
VIAGGIO IN BOEMIA
Vedere a pag. 6**

AIIG-LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

AVVISI AI NUOVI SOCI

Per informazione ai nuovi soci, precisiamo che essi ricevono il notiziario "*Liguria geografia*" cartaceo (oppure l'avviso di inserimento sul sito) dal mese successivo alla data della loro iscrizione (a volte, dallo stesso mese), mentre la rivista nazionale "*Ambiente Società Territorio*" viene inviata per anno solare, perciò agli iscritti dal 2010-11 dovrebbe essere arrivato il 1° numero a marzo 2011 e il 2° numero in questi giorni (seguiranno poi un numero doppio e altri due numeri entro fine anno). Ai soci la cui quota è pervenuta dopo il 31 gennaio, il numero 1 è stato loro inviato dalla Sezione provinciale di appartenenza; dal n. 2, la situazione si regolarizzerà automaticamente.

Se qualche socio effettivo o junior non avesse ricevuto la rivista lo comunichi al più presto alla Segreteria regionale, in modo che si possa avvertire la Sede centrale per far eliminare l'inconveniente. Precisiamo inoltre che le quote d'iscrizione - riferendosi all'anno sociale, che corrisponde a quello scolastico, e non a quello solare - vanno versate a partire da settembre di ogni anno (e valgono fino al 31 agosto successivo); per venire incontro ai non pochi soci "pigri", il notiziario ligure viene inviato fino al mese di febbraio anche a chi non ha ancora regolarizzato la quota, e tutti ricevono pure il 1° numero della rivista. Va precisato che secondo lo Statuto vigente i soci hanno l'obbligo di avvertire entro il 30 giugno di ogni anno della loro volontà di dimettersi, se non sono obbligati al versamento della quota per l'annualità successiva. **Eventuali versamenti effettuati da nuovi soci a partire da aprile varranno (salvo diversa richiesta) per l'anno sociale successivo**, ma gli stessi già dall'iscrizione riceveranno l'avviso dell'inserimento sul nostro sito Internet dei vari numeri del notiziario regionale.

CONSIGLIO REGIONALE

Il consiglio regionale sarà convocato in seduta ordinaria a Genova per l'**ultima decade di giugno o la prima di luglio**, presso il DISAM - Sez. Geografia (Via Balbi, 2) per discutere sul consuntivo annuale e sui programmi per il nuovo anno sociale. La data esatta (e l'ora) sarà comunicata agli interessati per posta elettronica, dopo averne sentito le varie esigenze in base ai rispettivi impegni.

A PROPOSITO DI 5%

Si precisa che l'*Associazione dei piccoli vignaioli delle Cinque Terre* è stata recentemente sciolta e non può più essere devoluto ad essa il 5% del proprio reddito, come comunicato nel numero scorso di LigGeo. Ci auguriamo che i Soci vogliano ricordarsi della Società Geografica Italiana (cf. 01588020584).

I NOSTRI VIAGGI

BOEMIA E PRAGA (ULTIMA DECADE DI LUGLIO)

Il programma quasi completo è pubblicato a pag. 6. Occorre che si arrivi presto al numero minimo di 20-22 soci perché il viaggio possa effettuarsi. Poiché esso è segnalato sul n. 2 di "*Ambiente Società Territorio*", è augurabile che ad esso si iscrivano anche soci di altre regioni, sia per facilitare il raggiungimento del numero minimo sia - soprattutto - perché da sempre riteniamo molto utili e positivi gli incontri tra soci di sezioni diverse.

LE NOSTRE ESCURSIONI

LA MORTOLA E GRIMALDI (MART. 17 MAGGIO)

Partenza da Oneglia (piazza Dante) alle 7,30, da Porto Maurizio alle 7,35, da Aregai alle 7,47 per Arma e -in autostrada- Ventimiglia. Si proseguirà poi sulla Via Aurelia fino ai giardini Hanbury, dove la visita sarà guidata dal direttore emerito dott. Pier Giorgio Campodónico. Dopo un rapido pranzo, la visita proseguirà nel pomeriggio a Grimaldi superiore e altre aree del comune di Ventimiglia.

Rientro nel tardo pomeriggio.

Quota autobus e spuntino € 50; a parte l'ingresso ai giardini.

Numero minimo 15 partecipanti, numero massimo 22.

Prenotazioni entro il 10 maggio, prendendo contatto con la Segreteria di Imperia prof. Ottavia Lagorio.

APPUNTAMENTI DI MAGGIO

GENOVA

Presso l'aula magna del DISAM, Sezione Geografia, via Balbi 2, si terranno le due conferenze seguenti:

- **martedì 4, ore 15**, il prof. **Fabrizio Bartaletti** (ordinario di geografia nell'Università di Genova, presidente AIIG-Genova) parlerà su "*Città, reti urbane, aree metropolitane*"

- **martedì 25, ore 15**, il prof. **Fabrizio Bartaletti** parlerà sul tema "*Le Alpi, una regione nel cuore dell'Europa*"

IMPERIA

Non sono previste riunioni in sede.

Tra le attività esterne si segnala il convegno internazionale sulla vite e il vino, che si terrà a Taggia dal 6 all'8 maggio, al quale i soci sono cordialmente invitati a partecipare (si veda sotto).

Tra le attività escursionistiche, si segnala la giornata nell'estremo ponente, con visita ai giardini botanici Hanbury alla Mortola di Ventimiglia e ad alcune località vicine (si veda sotto, a sinistra)

LA SPEZIA - MASSA E CARRARA

Non sono previste attività in sede.

SAVONA

Non sono previste attività in sede.

Tra le attività esterne, **venerdì 13, dalle 9,30 alle 12**, nella sala multimediale della Pinacoteca civica si terrà un **seminario sulla didattica del paesaggio** a cura della sezione savonese di Italia Nostra, con intervento del presidente della sez. AIIG Elvio Lavagna.



La Villa Hanbury alla Mortola di Ventimiglia

Convegno internazionale

La vite e il vino in Liguria e nelle Alpi Marittime dal Medioevo ai nostri giorni

Taggia, Convento dei Domenicani, 6-8 maggio 2011

Organizzato da *Asso Lab StArT AM*, associazione con sede a Ventimiglia, il convegno - comprendente relazioni di numerosi studiosi, in gran parte docenti universitari (tra essi, i nostri consoci Alessandro Carassale, Luca Lo Basso e Giuseppe Rocca) - è suddiviso nelle seguenti 4 sessioni:

1. Il paesaggio viticolo (6 maggio, ore 16-19) - 2. Il commercio viticolo (7 maggio, ore 9,30-12) - 3. Culture e società del vino (7 maggio, ore 15,30-18,30) - 4. Geografie della vite (8 maggio, ore 9-12,30).

Al termine delle varie sessioni sono previste degustazioni di vini tipici.

QUALCHE ASPETTO DELLE COMUNICAZIONI IN LIGURIA

La nostra regione - con tre importanti scali marittimi e buoni collegamenti ferroviari con l'entroterra padano - dovrebbe essere al centro di trasporti intermodali in ambito mediterraneo e sud-europeo, come si poteva capire dalla scheda 14 pubblicata sul numero di Liguria Geografia dello scorso gennaio. Trattandosi di un'area fittamente popolata lungo l'asse costiero, è anche fondamentale un ammodernamento degli assi ferroviari e autostradali (ma soprattutto dei primi) per facilitare la mobilità delle persone. Una serie di miglioramenti è prevista per il futuro, ma tutte le iniziative programmate e in corso appaiono estremamente lente a realizzarsi, arrivando spesso troppo tardi rispetto alle esigenze per cui sono state decise. Analogo discorso per quanto progettato nelle aree limitrofe alla Liguria, compreso il Nizzardo. Non riteniamo qui di fare una lezione di geografia dei trasporti, ma semplicemente vogliamo evidenziare alcune delle criticità e ricordare alcuni dei lavori in corso.

Già da anni sapevamo, nel Ponente, di essere più vicini a Parigi che a Roma (in termini di tempo di trasferimento),* ma poiché il progetto di linea a grande velocità ad est di Marsiglia sembra ancora paralizzato dalle tergiversazioni sul tracciato (e si parla di completarlo non prima del 2025), qualche mese fa il Comune di Nizza, attraverso la voce del suo sindaco, Christian Estrosi, si è volto verso l'Italia, dove il completamento del raddoppio della linea Ventimiglia-Genova si prevede verso il 2018-20 (ma non si tratterebbe - come sappiamo - di una linea a grande velocità propriamente detta). Da parte francese si dovrebbero ammodernare i circa 34 km della tratta Nizza-Ventimiglia, con spese tutto sommato modeste a confronto di quelle per il lunghissimo tunnel necessario per superare l'area urbana nizzarda. E il Sindaco del capoluogo francese, per far notare la complementarietà delle due città, ha ricordato il sostanziale primato aeroportuale di Nizza rispetto a Genova (8 volte più passeggeri) e, viceversa, l'assoluta preminenza portuale di Genova (con 4 volte più passeggeri e 200 volte più merci) rispetto al capoluogo delle Alpi Marittime.**

Ma come stanno veramente le cose lungo la linea ferroviaria del Ponente ligure? Da Ventimiglia, la linea a doppio binario ha raggiunto nel 2001 la località di San Lorenzo al Mare (dove peraltro non è stata prevista una stazione o fermata, nonostante ve ne fosse la possibilità tecnica con spesa irrisoria), e qui la nuova linea si collega provvisoriamente alla vecchia. Per il tratto successivo, fino ad Andora, nel 2004 sono iniziati i lavori di spostamento a monte che si sarebbero dovuti concludere nel 2010, ma la previsione è poi slittata alla fine del 2013, data che appare peraltro dubbia visto che alcune importanti opere di completamento non sono state ancora appaltate. Per la tratta successiva, da Andora a Finale, dopo l'accordo dei comuni - finalmente arrivato - e la progettazione di massima ormai definitiva (completata a dicembre 2010) si può ora passare alla progettazione esecutiva (finanziata), ma perché si possano effettivamente iniziare i lavori occorrono molti denari, circa 1,5 miliardi di euro.*** Appare difficile, nell'attuale congiuntura economica (e con la stasi dei Ministeri delle infrastrutture e trasporti e delle attività produttive), che l'opera possa essere iniziata in tempi brevi e terminata prima del 2022-23, con buona pace delle speranze del Sindaco di Nizza.

Nella tratta più vicina al capoluogo regionale, sono in corso da qualche tempo lavori nel "nodo di Genova", consistenti nel potenziamento infrastrutturale tra Voltri e Genova Brignole (nuova stazione a Voltri, quadruplicamento dei binari tra Voltri e Sampierdarena, separazione dei flussi a Sampierdarena, sestuplicamento dei binari tra Principe e Brignole, creazione di due nuove fermate per treni locali a Prà-Palmaro e a San Benigno). E' previsto che l'opera, interamente finanziata per un costo di 622,4 milioni di euro, sia terminata nel 2016.

* Da Ventimiglia a Roma l'unico treno IC esistente impiega 7^h40^m, da Ventimiglia a Parigi il TGV francese impiega (su un tragitto assai più lungo) solo 6^h30^m.

** La vicinanza tra le due città in termini di ricerca e di beni storici e culturali è stata messa in evidenza in un incontro avvenuto in gennaio a Villa Massena, in cui il sindaco Estrosi, presente l'assessore genovese Paolo Pissarello col quale ha firmato una convenzione allo scopo di creare un "polo metropolitano della Latinità", ha dichiarato che «*si les Niçois sont avant tout niçois, nous sommes autant ligures que provençaux*» [se i Nizzardi sono soprattutto nizzardi, siamo tanto liguri quanto provenzali].

*** La tratta tra Andora e Finale è lunga 32 km, di cui 25 in galleria. Verrà eliminato il tracciato attuale, lungo 31,3 km, che comprende anche un tratto a doppio binario (tra Albenga e Loano), creato negli Anni 30. Le stazioni saranno quelle di **Alassio**, **Albenga**, **Borghetto-Ceriale**-Loano e **Pietra Ligure**.

Nell'estremo Levante si discute da anni la creazione - lungo la linea attuale e su alcuni brevi tratti dismessi ma ancora funzionanti - di una ferrovia urbana veloce, incentrata sul nodo della Spezia, collegante le Cinque Terre con le città di Massa e Carrara (e la Versilia), ma anche verso la Lunigiana fino ad Aulla. Intanto vanno avanti, con calma, i lavori di raddoppio della linea pontremolese, e nel 2015 dovrebbero essere terminate le opere ora in corso tra Solignano e Forno (ma al raddoppio completo mancheranno ancora 50 km, da compiersi "in un arco temporale di medio periodo", come prudentemente si esprimono le FS).

Resta per ora nel libro dei sogni (nonostante la frequente affermazione governativa del prossimo inizio dei lavori) la linea del famoso "terzo valico",* che però dovrebbe essere rapidamente "cantierata" se non si vuole declassare i collegamenti da Genova a Milano e Torino, visto che - secondo dati FS - l'attuale sistema dei collegamenti ferroviari tra Genova e il nord (cioè le due linee dei Giovi più la Ovadese) non sarà più sufficiente a garantire la domanda a partire dal 2015 circa.

* * *

Fatto un fugace cenno alla questione relativa alla costruzione dei nuovi percorsi autostradali per aggirare i due maggiori centri urbani del territorio (Nizza e Genova), i cui progetti hanno provocato numerosi interventi polemici e comunque non si sono per ora concretizzati, resta da ricordare che l'organizzazione dei trasporti marittimi combinati con quelli terrestri (che ormai da anni viene da tutti citata come "motorways of the sea", autostrade del mare) sembra finalmente passare dalle chiacchiere alla realizzazione. Luis Valente de Oliveira, coordinatore europeo del progetto delle autostrade del mare, ha ricordato che già si sono finanziati progetti per 85 milioni di euro (e per altri 300 entro il 2015), e la posizione centrale dell'Italia (e in particolare degli scali liguri) nel Mediterraneo farà sì che proprio Genova, al termine sud del corridoio terrestre 24 (che inizia da Rotterdam), abbia non pochi vantaggi, anche per la prosecuzione della direttrice verso l'antistante Nord-Africa.

* * *

Ritornando ai collegamenti ferroviari, un'ultima osservazione - come ci fa presente il consocio junior Mirko Cicala, il cui interessante intervento scritto qui riassumiamo - riguarda la rarefazione prima e poi la successiva scomparsa di ogni servizio diretto internazionale in transito da Ventimiglia, dove oggi chi arriva da Genova trova comode coincidenze verso Nizza-Cannes con i treni regionali TER della SNCF, ma non dispone più di collegamenti diretti. Chi ricorda il lungo glorioso servizio (iniziato nel 1957 e durato fino al 1982) del treno "Trans Europ Express" da Milano a Marsiglia (denominato "Ligure" su motivata proposta di Nino Lamboglia), trasformato in Eurocity e limitato a Nizza tra 1982 e 1995, non può che sentirsi in qualche modo defraudato,** egualmente utili, e durati decenni con ottimi esiti, i collegamenti Roma-Spagna (che alle stazioni confinarie di Port-Bou - sul Mediterraneo - e Irún - sull'Atlantico - trovavano coincidenza con i treni spagnoli a scartamento maggiorato) e Nizza-Roma (un "notturno" utilissimo soprattutto per i viaggiatori del Ponente) o anche il lussuoso "Train bleu" Sanremo-Parigi. Più recente l'istituzione di un Eurocity sulla tratta Basilea-Lucerna-Genova-Nizza (denominato "Riviera dei Fiori"), anch'esso presto scomparso. C'è da chiedersi come mai i collegamenti internazionali - ormai azzerati a Ventimiglia - siano presenti in quasi tutte le altre linee internazionali, verso la stessa Francia (via Modane e via Domodossola), o la Svizzera (via Domodossola e via Chiasso) o l'Austria (via Brennero e via Tarvisio Boscoverde) o la Slovenia (via Villa Opicina: anche se oggi vi passa solo un treno Venezia-Budapest).

Giuseppe Garibaldi
(ha collaborato Mirko Cicala)

* La linea veloce Genova-Tortona è evidentemente nata sotto cattiva stella, perché avrebbe dovuto essere costruita già all'inizio del Novecento, come prevedeva una legge del 1905 sulla realizzazione di tre linee "direttissime" (le altre due, la Bologna-Firenze e la Roma-Napoli, furono realizzate). La galleria di valico doveva esser lunga quasi 18 km.

** Dal 1969 il servizio venne allungato fino ad Avignone per consentire la coincidenza con il TEE "Catalan Talgo" Barcellona-Ginevra, che utilizzava materiale con scartamento variabile.

L'avanzata degli studenti stranieri in Liguria: il punto sulla situazione

Da qualche tempo non davamo notizie in argomento perché ci mancavano i dati sulla provincia di Massa e Carrara, pur più volte richiesti, anche per iscritto. Ora rompiamo gli indugi, a seguito dell'invio dei dati liguri da parte della responsabile del settore, prof.ssa Claudia Nosenghi, ricordando che gli alunni che frequentano le scuole della nostra regione nel corrente anno scolastico sono 197.464 (169.085 nelle scuole statali e 28.379 - 14,4% - in quelle private). Rispetto al nostro ultimo prospetto, che risale al 2008 (si veda "LigGeo", X°, n. 10, ottobre 2008, pag. 7), si segnala un aumento molto ridotto degli alunni nel complesso (+2.227 unità, 1,1%), per cui senza l'incremento del numero degli alunni stranieri (saliti nel triennio di 2.930 unità, con una crescita annua vicina al 5%) la popolazione scolastica sarebbe diminuita. Si può notare che, per quanto riguarda

Provincia	Totale alunni	Alunni stranieri	% sul totale
Genova	107.799	11.743	10,89
Imperia	27.810	3.105	11,17
La Spezia	26.897	2.377	8,84
Savona	34.958	3.260	9,33
Liguria	197.464	20.485	10,37
Massa e Carrara	—	—	—

la componente straniera, per la prima volta Imperia supera Genova (in percentuale, ovviamente), toccando l'11,17%, il che vuol dire che un alunno su nove è straniero, anche se va precisato che molti, soprattutto nella scuola dell'infanzia e nella primaria ma ormai anche nella secondaria di 1° grado, sono nati in Italia, ciò che facilita - come già notavamo tre anni fa - l'integrazione sia linguistica sia sociale. I lettori possono immaginare quanto pesi sulle strutture scolastiche, con i docenti alle prese con tutte le problematiche legate all'integrazione, il drastico taglio dei fondi, e per suo conto la riforma, che - attraverso il "docente prevalente" - sta riportando nella scuola primaria la figura del "docente unico", non faciliterà certo le cose. (G.G.)

← Segue da pag. 1

glia con sé, per cui tende a riunirsi in gruppo coi propri connazionali, e talvolta eccede nel bere, ma bastano pochi anni perché le cose si sistemino: formata (o riunita) la famiglia, i bambini che vanno a scuola coi loro coetanei italiani facilitano - inconsapevolmente, ma potentemente - l'integrazione, e sono pochi i casi di segno opposto, che talvolta occupano purtroppo le cronache dei giornali, ma costituiscono un'eccezione.

6. La situazione attuale

Solo motivi elettorali (particolarmente percepibili nella vicina Francia, dove il presidente Sarkozy ha grosse difficoltà a livello di consenso, ma presenti anche nel nostro paese, dove la "fibrillazione" politica è da qualche anno ininterrotta) possono provocare le reazioni scomposte - legate anche a calcoli errati (voluti o no) dei possibili flussi in entrata - che si sono viste nelle scorse settimane. In realtà, ci si è trovati di fronte a tre tipi distinti di situazioni:

- l'arrivo di Tunisini, giovani e abbastanza acculturati, che - liberi dalla dittatura (che precludeva gli espatri) e con scarso lavoro in patria - vorrebbero sfruttare la raggiunta francofonia (una delle conquiste della loro scuola, per una scelta lungimirante che fu di Habib Bourguiba) per trovare lavoro in Francia, dove molti hanno già parenti; dunque vi è poco pericolo che restino qui.

- l'arrivo di qualche gruppo di Libici, di un paese che è oggi in stato di guerra, dove le fazioni avverse a Muammar Gheddafi rischiano la vita; e qui si tratta evidentemente di rifugiati, che non è escluso se ne possano ritornare nel loro paese (ricco di risorse petrolifere) una volta stabilizzata la situazione ed estromesso dal potere il dittatore, che ha minacciato vendette terribili ("cercheremo i traditori casa per casa"); un problema abbastanza modesto, quindi.

- lo sbarco di un gruppo di Somali ed Eritrei (un barcone carico di migranti di questa nazionalità aveva già fatto naufragio nella seconda metà di marzo), i quali non hanno probabilmente, oggi, motivazioni "politiche" per allontanarsi dal loro paese, ma solo "economiche"; e questi, anche per la conoscenza di qualche rudimento di italiano (non dimentichiamo che Somalia ed Eritrea



Lampedusa dal satellite (da Google)

furono nostre colonie), facilmente interessati a restare tra noi, ma non così numerosi da poterci destabilizzare.

7. Conclusione

Con una situazione ancora instabile, dopo l'allontanamento dal potere dei dittatori Ben Ali (in Tunisia) e Mubarak (in Egitto), lo stato di guerra in Libia, i fermenti in Marocco, Algeria e Siria - per restare solo nell'ambito del Mediterraneo - non pare prudente esprimere giudizi relativamente a possibili ulteriori sbarchi di cittadini stranieri sulle nostre coste, almeno per quanto riguarda i numeri, diversamente da quanto fatto da parecchi governanti e dall'ONU, forse con troppa precipitazione e un certo grado di isteria.

Quello che va detto - da parte di un cittadino di un paese ricco come l'Italia (anche se in crisi, d'accordo...) - è che l'atteggiamento di molti di noi nei confronti dei Nordafricani giunti sulle nostre coste è parso di grande paura, o forse piuttosto di gretto egoismo, di fronte a persone che si allontanano da un paese in guerra o dopo l'abbattimento di una lunga fase dittatoriale che ha provocato non pochi problemi in campo economico e sociale. Gli unici che a mio parere sono da capire - anche nel loro rifiuto del perdurare di una situazione insostenibile - sono i Lampedusani, che già vivono in un ambiente difficile e per settimane si sono trovati letteralmente sommersi da queste "invasioni" dal mare, con le autorità inizialmente incapaci di reazioni rapide e appropriate, mentre essi cercavano di dare un'accoglienza amichevole a chi arrivava dal mare.

Giuseppe Garibaldi

Le alberate stradali

Città e paesi sono ingentiliti dalla presenza di alberi e cespugli di essenze varie. Questi possono essere collocati in maniera regolare (viali), o casuale e armoniosa (parchi e giardini); non hanno solo uno scopo ornamentale, bensì ossigenano e filtrano l'aria urbana inquinata. Gli spazi occupati dalla vegetazione, piazze o giardini o interspazi tra albero e albero, sono appetibili come parcheggi per automobili.

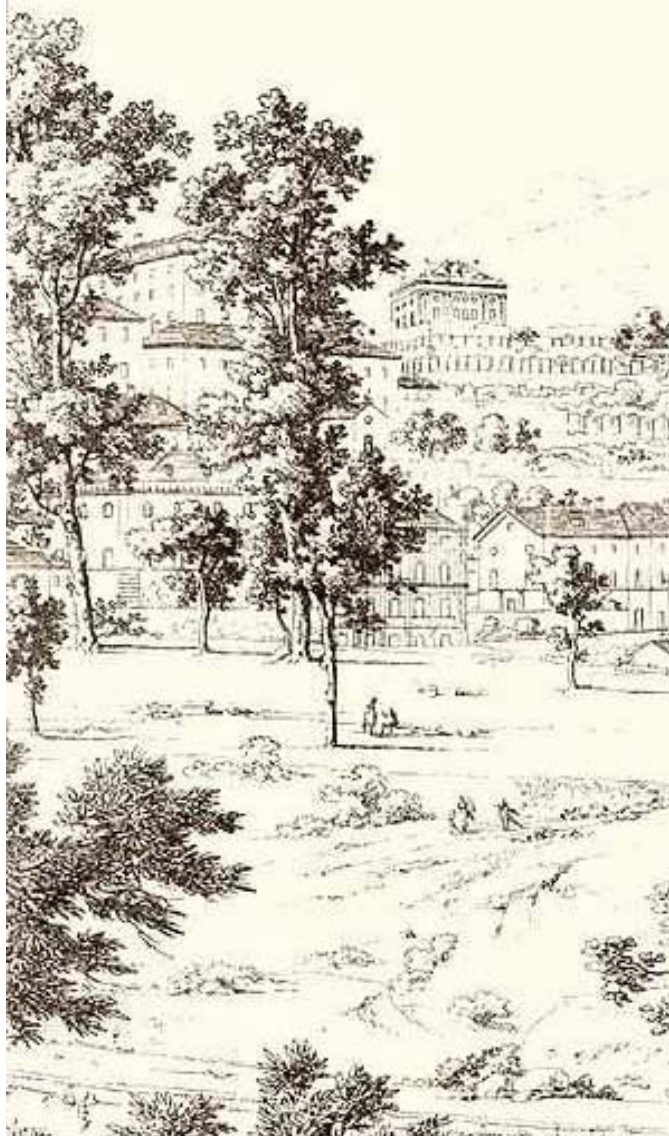
Per cercare di non stravolgere troppo la fisionomia di interi quartieri, in queste aree alberate si vorrebbero costruire parcheggi sotterranei e sopra ad essi ricreare i giardini. Ciò però comporta lavori della durata di anni (con perdita della fruibilità dell'area), l'abbattimento di vecchi alberi di alto fusto e la loro sostituzione con altri di dimensioni e apparati radicali più modesti, la riduzione delle aree libere a disposizione della cittadinanza per la creazione delle rampe di accesso, delle prese d'aria e degli sfiatatoi.

Generalmente i residenti non accettano queste modifiche: il caso più annoso in Liguria è quello dei Giardini dell'Acquasola di Genova, ma discussioni ci sono anche alla Spezia per il progetto dei parcheggi sotterranei alla Pinetina del Centro Allende. Il problema è che i centri nevralgici delle città non hanno lo spazio fisico per ospitare tutte le auto in circolazione, le vecchie costruzioni non hanno un numero di autorimesse adeguato e i garage costruiti in zone periferiche devono essere supportati da un adeguato sistema di trasporti pubblici attivo a tutte le ore. Le c.d. "zone blu" con parcheggio a rotazione a pagamento sono un palliativo e non risolvono la situazione.

Le alberature di città sono costituite da alberi autoctoni (es. leccio, platano, arancio, tiglio, ecc.) o di provenienza esotica (tipiche le varie palme). Preferibilmente vengono usate latifoglie perché ogni anno sostituiscono le foglie bruciate dallo smog. Si tratta di piante sotto stress per l'inquinamento atmosferico e le polveri sottili che occludono gli stomi, per l'assidua radicale provocata dall'asfalto sistemato quasi a contatto del tronco e dal compattamento del terreno causato dal transito dei veicoli, per le potature alle quali sono sottoposte e le scortecciature causate dai paraurti delle automobili.

Le potature e le scortecciature sono pericolose vie di accesso per gli agenti patogeni, soprattutto funghi; le ferite andrebbero medicate con idonei prodotti, operazione che non si fa quasi mai.

Per l'alto costo delle potature (noleggio di piattaforme elevatrici e camion per la raccolta della ramaglia, impiego di manodopera specia-



Sopra: *Il parco dell'Acquasola (sistemato da Carlo Barabino nel 1828), in un'incisione ottocentesca di L.M. Gautier (da Wikipedia)*

Sotto: *Particolare di Corso Torino, a Genova, fiancheggiato da annosi platani (Foto G. Garibaldi, Cipressa)*



meno bene, dipende dai bilanci comunali.

lizzata, copertura assicurativa, ecc.) e la necessità di regolare il traffico o chiudere temporaneamente intere vie, le amministrazioni comunali fanno fronte a questa necessità con tempi che sono troppo lunghi.

Questo comporta il taglio di rami grossi e quindi grandi ferite; l'operazione è eseguita perché la chioma degli alberi deve essere abbastanza alta da consentire il transito di camion e autobus e tale da non "entrare in casa" alla gente, inoltre deve essere leggera, ma abbastanza forte, da non subire stroncature a causa degli agenti atmosferici. Analoghi problemi devono affrontare gli enti responsabili per le strade extraurbane: per questo raramente viene sostituito un albero-paracarro che muore e le potature non rispettano alcun canone estetico o la fisiologia delle piante, risolvendosi in vere e proprie obbrobriose capitozzature.

I controlli fitopatologici devono essere costanti, perché non è raro che piante apparentemente sane in effetti siano affette da patologie delle radici o del fusto che le rendono instabili e le fanno crollare all'improvviso sui passanti, come è accaduto anche recentemente.

Mantenere il patrimonio verde all'interno dei perimetri urbani o lungo le strade non è facile, come pure è difficile la scelta delle specie da impiegare: quelle ideali dovrebbero essere a rapido accrescimento (oppure a lento se acquistate a caro prezzo già grandi), avere un apparato radicale non superficiale (come i pini che rovinano la pavimentazione) e che non vada a interferire con i sottoservizi, sopportare inquinamento e potature, non produrre pollini allergenici, non avere frutti pesanti (pigne) o con odore sgradevole (*Ginkgo biloba*) o invadenti (pioppi), non perdere cortecce in grossi lembi (*eucaliptus*) o gocce di resina (*conifere*), essere sempreverdi o perdere tutte le foglie nell'arco di relativamente pochi giorni, essere ben inserite nel contesto urbanistico attuale (e possibilmente in quello futuro), non necessitare di trattamenti antiparassitari, essere immuni da parassitosi e patologie virali e quindi provenire da vivai certificati, eccetera. Questo è solo un piccolo campionario delle caratteristiche che devono avere le piante idonee all'arredo urbano e che spiega perché in tutte le città, a parità di clima, grosso modo ci siano sempre le stesse specie; se sono trattate più o

UNA PROPOSTA DI VIAGGIO PER L'ESTATE: PRAGA E LA BOEMIA IN PULLMAN

Presi da un "attacco di ottimismo" facciamo ancora una volta una proposta per l'estate, su richiesta di parecchi soci, augurandoci che possa essere accolta da un numero sufficiente di persone e si possa perciò realizzare, come è avvenuto tante volte in passato. Si tratta di un viaggio in pullman dalla Liguria alla Boemia, quindi con alcuni tratti in territorio austriaco e tedesco, che vorremmo non fossero di semplice trasferimento ma oggetto di opportune osservazioni geografiche e di qualche visita mirata. Ma, per farsene un'idea e decidere se aderire all'iniziativa, niente di meglio che leggere il programma di massima, riportato di seguito, anche se va precisato che tutto è ancora in corso di elaborazione (a cominciare dalla quota), trattandosi di un viaggio "originale", non la copia di quello di uno dei tanti tour operators.

Il periodo proposto è l'ultima decade di luglio.

1° giorno. Partenza da Sanremo - Imperia di prima mattina (con soste lungo il percorso per caricare altri partecipanti) per Voltri-Piacenza-Padova-Tarvisio-Klagenfurt

2° giorno. Partenza da Klagenfurt per Graz e Brno

3° giorno. Partenza da Brno in direzione di Praga, con deviazione per la visita dell'interessante centro storico di Telč e arrivo nella capitale boema nel tardo pomeriggio

4° giorno e 5° giorno. Giornate dedicate alla visita della città e degli immediati dintorni (in una delle due giornate non si potrà usare il pullman, per consentire il riposo previsto dalla legge all'autista)

6° giorno. Partenza da Praga verso Cesky Krumlov, sito segnalato dall'Unesco (visita)

7° giorno. Da Cesky Krumlov si raggiungerà la frontiera tedesca, toccando Passau (interessante località sul Danubio) e giungendo a Landshut

8° giorno. Da Landshut a Moosburg, quindi percorrendo la regione di Monaco si raggiungerà l'Austria, con sosta ad Innsbruck, nel Tirolo occidentale.

9° giorno. Partenza da Innsbruck abbastanza per tempo per il rientro, attraverso Bressanone (dove si farà se possibile una sosta), quindi con l'autostrada per Verona e poi, per Brescia e Piacenza, fino a Genova-Voltri, Savona, Imperia, Sanremo.

Invitiamo i colleghi a controllare l'itinerario su una carta del centro Europa; nonostante che esso passi vicino ad alcune me-

tropoli come Vienna e Monaco, si è ritenuto opportuno saltarle (una visita di un'ora o due sarebbe stata priva di senso), privilegiando viceversa alcune località minori di notevole interesse sia storico-artistico sia monumentale, che le ha fatte inserire nell'elenco dei siti Unesco "patrimonio dell'umanità".

L'agenzia Toyland Travel di Arma di Taggia, incaricata di una prima valutazione dei costi dell'escursione, ci riferisce che la quota per persona, in camera doppia, dovrebbe aggirarsi sui 1.100-1.200 euro, calcolando 20 partecipanti, mentre con un numero inferiore (anche di poco) si rischia di vedere schizzare in alto tale quotazione, perché non si avrebbe neppure la gratuità per l'autista.

Poiché un breve trafiletto sul n. 2 della rivista nazionale AIIG darà comunicazione in tutta Italia della nostra iniziativa, ci auguriamo che ad essa possano aderire anche soci di altre regioni, ma è certo che il "nucleo forte" lo dobbiamo trovare tra i soci della nostra sezione, magari approfittando dell'occasione per far ade-

rire all'AIIG-Liguria degli amici e conoscenti che ancora non ci conoscono.

Tutte le persone interessate a partecipare al viaggio sono caldamente invitate a farmelo sapere al più presto (senza impegno), in modo che sia io sia l'agenzia possiamo metterci al lavoro, e il tempo è poco. Decideremo qualcosa dopo aver aspettato vostre comunicazioni fino al 15 maggio.

Giuseppe Garibaldi



Un'immagine di Praga (sopra) e di Cesky Krumlov (sotto) [da Google]





**Carrara,
piazza Alberica**

(Carrara,
Archivio fotografico
del Comune)

CARRARA: QUALCHE CURIOSITÀ DA UNA GUIDA DI QUASI 80 ANNI FA

La prima guida di Carrara, e ancora oggi particolarmente interessante per modernità, ricchezza di informazioni e come testimonianza del periodo storico corrispondente, è la *Guida di Carrara storico-artistica, industriale, commerciale e turistica* di Alfredo Bizzarri e Giorgio Giampaoli pubblicata nel 1932 a cura dell'Ufficio Viaggi e Turismo della Banca Giampaoli & C. di Carrara. Nata come una guida pratica al servizio del turista e degli operatori economici (tant'è che contiene una dovizia di dati eccezionale che vanno dalle 'notizie utili per il turista', fra le quali, ancora attuale, "Carrara non è Massa", ad un annuario nel quale non è tralasciata alcuna voce, dai servizi sociali divisi per categorie ad una completissima anagrafe commerciale e industriale, ad una serie di itinerari nel territorio), diventa in definitiva un testo imprescindibile per conoscere la realtà urbana carrarese.

La funzione operativa della guida, dimostrata sia dalla presenza dello 'sponsor' sia dalle pagine pubblicitarie che l'accompagnano, presenta, fra parentesi, la pubblicità (l'unica per questo tipo di prodotto) della *Diamant Werkzeug Fabrik* di Berlino, produttrice di corone diamantate per il taglio del marmo. È interessante rilevare che una tecnologia efficientissima già allora disponibile aveva una funzione ausiliaria rispetto all'uso del filo elicoidale, ma probabilmente il fatto di essere un prodotto di importazione e i prezzi elevati rinviarono la sua utilizzazione a tempi molto più recenti.

Sfogliando la guida ci si addentra in una vera miniera di informazioni, condite dalla prosa enfatica allora in voga. Fra queste mi sembra molto interessante, anche perché 'fresca' quella riguardante l'escavazione e il trasporto del più grande monolite mai estratto dalle Apuane, avvenuti appunto nel 1929 e con erezione come obelisco all'ingresso del Foro Mussolini, oggi Foro Italico, di Roma nel 1932. A chi volesse ammirare le eccezionali immagini consiglio il documento filmato dell'Istituto Luce (della durata di circa 40 minuti) sul sito www.provinciadiroma.archivioluca.com, immettendo nel 'cerca' del sito "fasi del trasporto monolite". L'avvenimento fu possibile grazie ai buoni uffici del carrarese Renato Ricci, squadrista della prima ora e presidente dell'Opera Nazionale Balilla e, riportando le parole della guida, «tutta una letteratura giornalistica è fiorita a suo tempo, quando cioè fu lanciata l'idea di offrire al Duce, da parte degli industriali carraresi del marmo, un buon 'campione' del nostro candido prodotto». Ciò diede vita alla più temeraria lizzazione della storia: si trattava di trascinare dagli 800 m della cava Carbonera nel bacino di Fantiscritti fino al piano, e quindi al mare, un parallelepipedo di marmo statuario di 17 m di lunghezza, per 2,35 di altezza e altrettanto di spessore e del peso di

circa 300 tonnellate. La colonna fu ingabbiata per evitare che urti e attriti potessero menomarne l'integrità, e la gabbia fu anch'essa un'opera d'arte: occorsero 50 tonnellate di legno distribuito in altrettante travi inchiodate da 14 tonnellate di aste di ferro. Chiusa nel suo involucro, la 'colonna' veniva calata lentamente con congegni assolutamente semplici e tradizionali anche perché, data la mole, non fu possibile fruire di un piano inclinato a trazione meccanica, allora già molto utilizzato. Al posto dei tradizionali 'canapi' furono utilizzate corde d'acciaio, misuranti nel loro sviluppo ben 10.000 metri, e ancorate a 20 giganteschi 'piri', fissati a un lato e all'altro del percorso, ai quali, nella lenta manovra di slittamento, erano affidate. Arrivato al piano, le corde dalla funzione di freno passarono a quella vera e propria di tiraggio o di manovra, grazie alla fatica di 36 paia di buoi e ad una distesa di 'parati' (assi di legno di faggio su cui scivola il blocco) lubrificati da quintali e quintali di sapone. Ci vollero cinque mesi per portare il blocco dalla cava al mare; spesso sembrava bloccarsi nel terreno, e allora entravano in azione i martineti, paragonabili ai nostri cric, finché non furono superati i 10 chilometri del tragitto. Si dovette costruire, nell'Arsenale della Spezia, un galleggiante in tutto ferro del peso di 150 tonnellate per trasportare il monolite, trainato da rimorchiatori, fino a Roma, ultimo grande convoglio a risalire il Tevere. Ironia volle che il giorno dell'inaugurazione dell'obelisco, Mussolini fece solo una breve comparsata (e d'altronde, forse perché accusata di simpatie anarchiche, in 20 anni non fece mai una visita alla città).

Sappiamo oggi quante e quali devastazioni porta all'ambiente apuano il lavoro di cava, sarebbe però ozioso cercare in una guida del 1932 qualcosa al riguardo: tutto sembra improntato ad una visione ottimistica e positivista dell'economia del marmo e del progresso che ne sarebbe derivato. Un capitolo però attira l'attenzione: "Il problema dei detriti" (pag. 293), derivante dall'uso smodato e irresponsabile che si faceva allora degli esplosivi. Oggi le scaglie di marmo, utilizzate a fini industriali ed edili, rappresentano la principale voce dell'economia lapidea, ma allora rappresentavano un 'ingombro' che poteva paralizzare l'intero settore, e questo sembrava essere, da parte degli autori, "il problema" dell'attività estrattiva. A questo proposito viene anche prospettata una 'soluzione completa' al problema: utilizzare gli scarti per il costruendo porto di Marina di Carrara, grazie ad una teleferica che avrebbe dovuto unire le cave al mare.

Per chi fosse interessato, la Guida di Bizzarri e Giampaoli ha avuto una ristampa anastatica nel 1980 a cura della Deputazione di storia patria per le antiche Province modenesi, tuttavia l'ho vista in vetrina pochi mesi fa presso la libreria Bajni di Carrara.

Stefano Martini, AIG-Liguria, Sez. di Genova



LIGURIA GEOGRAFIA

Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XIII^o, n. 5, Maggio 2011
(chiuso il 19 aprile 2011)

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: gaivotagg@alice.it
Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Codice fiscale 91029590089

Consiglio della Sezione Liguria (per il quadriennio 2010 - 2014)

Giuseppe Garibaldi, presidente
Graziella Galliano, vice-presidente
Maria Paola Curto, segretaria
Luca Ramone, tesoriere
Renata Allegri - Maria Pia Turbi
Fabrizio Bartaletti - Anna Lia Franzoni
Elvio Lavagna - Andrea Meloni (Gr. giovani)

Presidente - telefono 0183 98389

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

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA

Dipartimento DISAM dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova
Presidente Fabrizio Bartaletti, tel. 010 20951439
e-mail: bartfbi@unige.it
Segretaria Antonella Primi, tel. 010 20953603
e-mail: primi@unige.it

Sede riunioni: Aula magna Dipart. DISAM e
DISTUM e dell'Istituto Nautico (in Darsena)

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 45 - 18017 Cipressa (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi, tel. 0183 98389,
e-mail: gaivotagg@alice.it
Segretaria Ottavia Lagonio, tel. 0183 299181
e-mail: olago@libero.it

Sede riunioni: Centro culturale polivalente
e Sala conferenze Museo dell'olivo, Imperia

LA SPEZIA - MASSA e CARRARA

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

Sede 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 Paolo Bubici, tel. 348 0383947 e
019 7700081 - e-mail: pabubici@tin.it
Sede riunioni: Istituto tecnico P. Boselli
Via San Giovanni Bosco 6 - Savona

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG
Soci effettivi € 30 - Juniores (studenti) € 15
Familiari € 12 (col notiziario € 20)
Per invii all'estero supplemento di 15 €
da consegnare ai segretari provinciali o
versare sul conto corrente postale n. 20875167,
intestato a: AIIG - Sezione Liguria

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): 10 €

Ogni autore è responsabile di quanto
afferma nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

P. BEVILACQUA, A. DE CLEMENTI, E. FRANZINA (a cura di), *Storia dell'emigrazione italiana - Partenze*, Roma, Donzelli Editore, 2001, pp.701, € 39,77; *Storia dell'emigrazione italiana - Arrivi*, Roma, Donzelli Editore, 2002, pp. 847 con 2 cd, € 4-4,00

Ogni giorno giungono notizie tragiche che hanno per protagonisti popolazioni nordafricane che per i più vari motivi attraversano con mezzi precari il Mediterraneo nel tentativo di raggiungere l'Europa. Si parla di emigranti, di profughi, di rifugiati, di clandestini, di infiltrati, di mercanti di uomini, di permessi temporanei di soggiorno, di respingimenti, di flussi e così via. A volte nei dibattiti e sui giornali, spesso con poca cognizione di causa, si ricorda che anche gli Italiani sono stati un popolo di migranti. Ogni ondata migratoria è diversa l'una dall'altra, pur con alcuni tratti comuni, e il suo studio andrebbe contestualizzato in senso temporale, geopolitico e socio economico; questo non viene mai fatto. Vogliamo ricordare questi due monumentali volumi, voluti dal Comitato nazionale "Italia nel mondo", anche se non più recentissimi, che esaminano il fenomeno della grande migrazione italiana, interna o verso l'estero, che è durato l'arco temporale di oltre 150 anni. (R. Pavan)

S. JACQUOT, *Gênes, quelles cultures au service de la requalification urbaine?*, «Méditerranée», 114, 2010, pp. 95-101

La nota di Sébastien Jacquot, maître de conférences alla Sorbona, è inserita in un fascicolo della ben

nota rivista geografica provenzale dedicato in maniera generale a "Città culturali nel Mediterraneo", lasciando largo spazio a Marsiglia, che già da ora si prepara ad essere nel 2013 "capitale europea della cultura".

L'autore osserva che la cultura appare come strumento del rinnovamento urbano dell'area centrale della città, ma anche come risultato del rinnovamento stesso, che ha dato origine a nuove abitudini e a nuove attività, soprattutto commerciali; questo rinnovamento viene messo in relazione con i grandi momenti di vitalità cittadina, il medioevo (con la grande apertura al Mediterraneo, dove Genova contava empori fino al mar Nero) e il "secolo d'oro", o "siglo de los Genoveses" (con lo sviluppo delle attività finanziarie e l'edificazione di palazzi monumentali, oggi restaurati, come quelli detti "dei Rolli"). In conclusione, Jacquot afferma che «la cultura è una dimensione essenziale del rinnovamento urbano di Genova, mossa dagli attori pubblici per assicurare la riuscita della riconversione degli spazi in abbandono, nei vecchi depositi del porto antico o nei palazzi restaurati del centro storico»

In questo breve saggio l'approccio alla città appare più di tipo sociologico che geografico, o meglio i due aspetti sono sapientemente mescolati, mentre mancano quasi completamente le immagini, salvo una carta schematica del centro storico (dove però via Balbi viene definita "popolare" perché confusa - anche topograficamente - con via del Campo). La bibliografia conta una trentina di voci, di cui 7 italiane.

Nella stessa sezione del fascicolo di "Méditerranée" (pp. 103-112) un interessante intervento di P. FROMENT è dedicato a Napoli (*Art contemporain et territoires urbains: le musée MADRe à Naples*). (G.G.)

NOTIZIE AIIG IN BREVE RELATIVE AL CONVEGNO ANNUALE DI CIVITAVECCHIA

Sul n. 1 di "Ambiente società Territorio" si accennava al prossimo convegno nazionale, che quest'anno si terrà a Civitavecchia, organizzato in collaborazione con il Comando generale delle Capitanerie di Porto. Anche se la data scelta appare veramente infelice (seconda metà di novembre, non per decisione aiig), dovrebbe comunque presentare grande interesse, anche perché dedicato al mare, un elemento che a noi Liguri certamente piace.

Sul n. 2 della rivista - che dovrebbe arrivare a giorni - troverete tutte le informazioni utili per decidere se parteciparvi (compresa la scheda di iscrizione), e noi ci auguriamo che molti vogliano esser presenti proprio per dimostrare a politici e funzionari ministeriali - che hanno umiliato la geografia con l'ultima riforma - che sono ancora molti coloro che credono nell'utilità della geografia nelle scuole italiane.

L'annata 2010 di «Méditerranée»
Il primo anno del ... "secondo cinquantennio" della prestigiosa rivista francese fondata nel 1960 - uscito un po' in ritardo ed arrivato in questi giorni - è diviso in due fascicoli, entrambi - come ormai quasi sempre - a

carattere monotematico: il 114 si occupa di "Città culturali nel Mediterraneo" e dedica ampio spazio a Marsiglia (nel 2013 capitale europea della cultura) per poi passare in rassegna parecchie città, da Mylos (presso Salonicco) a Genova (per cui si veda qui sopra la recensione), a Napoli, a Sivi-

glia, Lisbona e Saragozza, a Istanbul, a Gerusalemme; il 115 di "Litorali mediterranei", suddiviso in 7 articoli sulla tematica del "fare arretrare i centri abitati rispetto alla costa" (anche col caso italiano) e 5 su "proteggersi dal mare". Ne riparleremo prossimamente.