



Liguria geografia

Anno XIV°, Numero 2

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Febbraio 2012

GLI ECCESSI DEL TURISMO DI MASSA

Nota a margine del naufragio della *Costa Concordia*

Da anni le persone di buon senso (definite come le solite "cassandre") lamentano il passaggio troppo vicino alla costa (o addirittura all'interno della laguna veneziana) di quei mostruosi giganti del mare che sono le attuali navi da crociera: si vuole dare ai passeggeri la possibilità di osservare dall'alto (in alcuni casi da 40-50 m sul pelo dell'acqua) i paesaggi più belli, che vengono in qualche modo violentati ad uso e consumo di pochi privilegiati, senza minimamente pensare ai possibili danni derivanti da tali evoluzioni insensate. Ci è voluto il tragico naufragio della "Costa Concordia" perché si cominci a ragionare sulla questione, in un paese - come purtroppo è l'Italia - nel quale spesso comportamenti irresponsabili sono accettati con un sorriso di comprensione (se non di complicità) invece che essere sanzionati (e le stesse compagnie di navigazione chiudono un occhio, quando non sono esse stesse le istigatrici). E si potrebbe dire che ci voleva proprio la "tragica bravata" (così il titolo del Secolo XIX del 15 gennaio) di quel "bamboccio" di Schettino, che ha portato per pura incoscienza sulle secche del Giglio la grande nave da crociera della Costa, per far ritrovare agli stranieri tutti i difetti peggiori di certi Italiani cialtroni, col rischio tutt'altro che remoto di occultare il lavoro serio, che sta compiendo da qualche mese il Presidente del Consiglio per far riacquistare all'Italia un minimo di credibilità internazionale e per tirarci fuori da altre secche (quelle della crisi finanziaria), un lavoro che sembra troppo poco "italiano" per la sua tenace costanza (e perciò all'estero pare poco credibile). Ma fermiamoci qui con la cronaca e coi commenti a caldo su un fatto per noi inconcepibile.

* * *

Il turismo nasce come fatto di élite nel corso dell'Ottocento e viene dopo la moda del *grand tour* che i giovani rampolli delle famiglie aristocratiche d'Europa facevano già dal Seicento per completare la loro formazione culturale e umana. E' dunque un'attività completamente diversa da quella odierna, quel "turismo di massa" che consente a tanti (anche se non proprio a tutti) di spostarsi per vedere cose nuove.

E' noto che anche nell'antichità i viaggi per motivi culturali non erano ignoti, ma si trattava di eventi piuttosto rari: possiamo ricordare i viaggi in Grecia di poeti famosi come Orazio e Virgilio, e non pochi furono i giovani romani di ricca famiglia che nel periodo augusteo avevano preso quest'abitudine. Nello stesso Medioevo, pur con le grandi difficoltà legate al peggioramento dei collegamenti stradali e alla loro insicurezza, certo non mancarono viaggiatori i cui spostamenti non erano legati a motivi di affari o religiosi (pellegrinaggi).

E' tuttavia un fenomeno recente quello dei trasferimenti di notevoli gruppi di persone per diporto o per motivi culturali su spazi più o meno ampi. Verso la fine del XVIII° secolo nacque in Inghilterra la moda della villeggiatura marina, propagatasi presto in Francia. Nello stesso periodo erano circa 15-20.000 ogni anno i cittadini britannici che praticavano turismo all'estero, con permanenze di parecchi mesi; nel corso dell'Ottocento, se diminuiva la durata del viaggio e della permanenza all'estero, cresceva il numero dei "turisti" (termine usato per la prima volta in Gran Bretagna nel 1800, dal 1803 in Francia).

Come la cosa sia potuta avvenire è presto detto: prima ancora che aumentasse anche tra le classi sociali subalterne una certa disponibilità di denaro, è stato il perfezionarsi delle vie di comunicazione (pavimentazioni stradali col sistema Mac Adam, ferrovie) e dei mezzi di locomozione (dal 1850 i treni superavano già i 50 km/h su diverse linee di pianura) a renderlo possibi-

le. Nei paesi meno ricchi ed evoluti, come l'Italia ottocentesca, tutto ciò è iniziato più tardi, ma la nascita dei diversi "Touring Club" nazionali avvenne in generale verso la fine del secolo XIX° (quello britannico - aperto inizialmente ai soli ciclisti - sorse nel 1878, il francese nel 1890, quello tedesco nel 1900, il nostro TCI fu fondato nel 1894), segno del manifestarsi più o meno contemporaneo dell'esigenza di creare "associazioni di turisti".

Restando in ambito italiano, nel 1910, quando il TCI si avviava ai 50.000 iscritti (raggiungerà i 475.000 soci nel 1937) fu organizzato un viaggio da Milano alla Sicilia (via mare da Genova a Marsala) per rievocare l'impresa dei Mille, a cui parteciparono ben 650 persone; ma è soprattutto dagli Anni 20 che si introdussero nuove forme di turismo, come l'istituzione di "treni popolari" tra grandi città industriali e centri turistici, che facilitarono lo spostamento di grandi masse di persone.

Se lo sviluppo dell'automobilismo privato (già importante negli Anni 30, in Italia "esplosivo" dalla fine degli Anni 50) ha poi "diluuito" questi notevoli spostamenti in piccoli gruppi a livello familiare, le lunghe code sulle strade e sulle prime autostrade già negli Anni 60 dimostrano che nei fine-settimana, in occasione dei grandi "ponti" e in agosto, erano tanti coloro che si muovevano, riempiendo i centri turistici alla moda e soprattutto le spiagge.

Meno numerosi gli spostamenti verso aree termali e verso le località di villeggiatura estiva, a cui si sono sostituiti dagli Anni 60-70 i soggiorni (fine-settimana o "settimane bianche") nelle stazioni sciistiche, soggiorni resi peraltro aleatori in questi ultimi anni dallo scarso innervamento legato alle variazioni climatiche in atto.

Nel settore del turismo nautico, un primo approccio è stato l'imbarco di tanti Italiani (con auto e famiglia al seguito) sui traghetti per le isole (Sardegna, Sicilia, Corsica), ma la nave era vista come un semplice "ponte" tra i centri del Nord e l'agognata meta della vacanza, e l'eccessivo affollamento nei periodi di punta (oltre alla modestia dei servizi offerti a bordo) non l'ha fatta inizialmente apparire molto attrattiva. Solo l'entrata in servizio di traghetti migliori, che offrivano una sorta di mini-crociera introduttiva alla vera e propria vacanza, ha cominciato a far cambiare i gusti.

Il turismo crocieristico vero e proprio nacque comunque prima all'estero che da noi: si è trattato di giri tra i fiordi scandinavi o di mete più esotiche (l'area caraibica una delle più richieste) o di "giri del mondo" della durata di diversi mesi (le "crociere dei miliardari", tuttora importanti), che hanno attratto soprattutto persone anziane con discrete o buone disponibilità economiche, poi anche sposi in viaggio di nozze, infine intere famiglie, spinte alla scelta sia da una certa emulazione (gli amici sì e noi no?) sia dall'offerta di tariffe di bassa stagione particolarmente allettanti (ma le compagnie si rifanno con i numerosi "extra" e sottopagando il personale di cabina e di sala).

E' degli ultimi decenni la tendenza ad un aumento dimensionale, spesso abnorme, delle strutture turistiche, nell'ottica d'una "industrializzazione" del settore, quasi a voler creare una sorta di "catena di montaggio" per la fruizione dei servizi. [segue a p. 6]

Ultima ora:

**VIAGGIO DI STUDIO AI
LAGHI VULCANICI DELL'
ITALIA CENTRALE
(2^A DECADE DI MAGGIO)**

PROGRAMMA A PAG. 4

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

AI FRUITORI DEL NOSTRO SITO

Poiché il nostro sito regionale (www.aiig.altervista.org) non può disporre di uno spazio infinito, per inserire l'ultimo numero del 2011 di "LigGeo" siamo stati costretti ad eliminare l'annata 2007, e - salvo che non si trovi prossimamente un sistema (gratuito) per allargarne le dimensioni - dovremo continuare così in futuro. Vogliamo però avvertire tutti i nostri lettori che se desiderano leggere singoli numeri del notiziario precedenti al 2008 possono chiedercene l'invio per posta elettronica, ma - per evitarci un lavoro inutile - considerino prima se la loro casella di posta in entrata è sufficientemente capiente. I numeri arretrati saranno comunque inviati in formato pdf, con "peso" medio intorno a 1/1,3 Mb.

VIAGGI E ESCURSIONI

"La fine di un viaggio è l'inizio di un altro. Bisogna vedere quel che non si è visto, vedere in primavera quel che si è visto in estate, vedere di giorno quel che si è visto di notte, con il sole dove la prima volta pioveva [...]. Bisogna ritornare sui passi già fatti, per ripeterli, e per tracciare a fianco nuovi cammini. Bisogna ricominciare il viaggio. Sempre."

Dopo questo "incipit" che invita a viaggiare per meglio conoscere (tratto da J. Saramago, *Viaggio in Portogallo*, Einaudi tascabili, 1999), presentiamo ai soci i programmi delle nostre prossime attività, che potranno realizzarsi in presenza di almeno una ventina di partecipanti. Oltre alle escursioni nello Spezzino e a Bobbio, di cui si danno qui sotto già alcune informazioni generali, invitiamo a vedere a **pagina 4** il programma di massima del **viaggio nell'Italia centrale**, che dovrebbe svolgersi nella seconda decade del mese di maggio.

ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN (martedì 28 febbraio)

Escursione, guidata dal dott. Pier Giorgio Campodonico, nella zona di Roccabruna per osservare la fioritura di piante indigene ed esotiche, perfettamente acclimatate. Partenza da Oneglia (p. Dante) alle 7,30, con soste a richiesta fino ad Arma. In mattinata, passeggiata a piedi (c. 3,5 km), dopo pranzo visita a Roccabruna paese. Quota per i Soci (solo autobus) € 35, da versare entro il 3 febbraio alla Segretaria Ottavia Lagorio. Numero minimo partecipanti 16, massimo 21. In caso di cattivo tempo, l'itinerario sarà modificato. Per il pranzo la quota sarà comunicata agli iscritti il giorno 3.

SPEZZINO (mercoledì 28-giovedì 29 marzo)

Dopo i terribili eventi dello scorso ottobre, in quest'escursione di due giornate ci proponiamo di visitare le aree dello Spezzino (Lunigiana toscana - Val di Vara - Cinque Terre), per renderci meglio conto di quanto è successo e di come procedono i lavori di messa in sicurezza e di ripristino del territorio. Viaggio in autpullman, con partenza da Sanremo (Dep. RT, 6^h20), Porto Maurizio (pensilina, 6^h55), Oneglia (p.za Dante, 7^h00), per Sestri Levante; proseguimento in treno per Vernazza (sosta) e Monterosso (sosta). Si riprenderà quindi il pullman toccando Pignone (pranzo), Borghetto di Vara (sosta) e Brugnato (sosta). Nel tardo pomeriggio si proseguirà per la Spezia, raggiungendo poi Aulla, dove si pernoverà. Giovedì mattina, escursione a Mulazzo e Pontremoli (breve visita), quindi alla Spezia (pranzo, visita Museo Lia), con partenza verso le 17 per il rientro (Imperia, arr. 20^h00 circa, Sanremo 20^h30).

Quota per i Soci: 180 euro in camera doppia, per almeno 20 partecipanti (posti disponibili 30); non soci, supplemento di 10 €. **Prenotazioni (con 80 € di anticipo) presso Ottavia Lagorio entro il 20 febbraio.** Saldo entro il 15 marzo. Supplemento singola 20 €.

L'ALTA VAL TREBBIA E BOBBIO (18 aprile)

Un'escursione di grande interesse paesistico, oltre che storico-artistico, dalla val Trebbia ligure alla valle Stàffora, lungo un itinera-

rio mai proposto. Partenza da Sanremo (Dep. RT, 6^h20), Porto Maurizio (6^h55), Oneglia (7^h00) per Genova, Bargagli, Ottone (sosta), Bobbio (visita all'ex abbazia, pranzo). Proseguimento per il passo del Pénice, Varzi (sosta), Voghera, con rientro ad Imperia-Sanremo in serata.

Quota per i Soci: 75 euro, per almeno 20 partecipanti (posti disponibili 30); supplem. non soci 5 €. **Prenotazioni (con 25 € di anticipo) presso Ottavia Lagorio entro il 10 marzo.** Saldo entro il 31 marzo.

GLI APPUNTAMENTI DI FEBBRAIO

CARRARA

- **venerdì 17, ore 11**, presso il Liceo classico E. Repetti (via XX Settembre, 120) si terrà un breve seminario sulle colonie italiane, con l'intervento del prof. Marco Lenci (Univ. di Pisa) e del dott. Nicolò Papa (esperto di storia coloniale). Si proporrà un raccordo tra la storia coloniale e l'attualità dei Paesi già nostre colonie.

GENOVA

Per questo mese non sono stati previsti incontri. Per **marzo**, il giorno **8**, ore 21, è fissata, presso il CAI sez. ligure, galleria Mazzini 7/3, per il corso su "Parchi ed aree notevoli in Liguria", la conferenza di **Enrica Mescoli** (guida naturalistica del Parco) su *La biodiversità nel Parco Antola*.

IMPERIA - sala conferenze museo dell'olivo

- **venerdì 3 febbraio, ore 16,40**, il dott. **Pier Giorgio Campodonico** (direttore emerito dei Giardini botanici Hanbury) parlerà su *Flora esotica acclimatata in Riviera. Quando sono arrivati questi "immigrati" e come hanno fissato la loro dimora lungo le nostre coste*.

- **venerdì 10, ore 16,00**, il dottor **Ezio Grosso** parlerà su *Gerusalemme e i "territori"*

- **venerdì 17, ore 16,45**, il dottor **Ezio Grosso** parlerà su *Israele da nord a sud*

- **venerdì 24, ore 16,45**, l'ing. **Natale Inzaghi** parlerà su *Le secche della vita e le secche del mare. Un intervento a margine di un recente naufragio*.

SAVONA

La sezione di Savona in collaborazione con la Società Savonese di Storia Patria ha in programma per i prossimi mesi di marzo-aprile l'attuazione di un breve corso di formazione e aggiornamento su **Conoscere il nostro territorio: geologia e geomorfologia della Liguria**.

Il corso, della durata di 8 ore e a cura del prof. **Elvio Lavagna**, è rivolto particolarmente agli insegnanti di storia e geografia delle scuole primarie e secondarie nonché agli escursionisti interessati a meglio conoscere il territorio della nostra regione, ma come al solito è aperto a tutti e totalmente gratuito. Esso si dovrebbe articolare in due incontri in aula (per complessive 4 ore) e un'escursione (altre 4 ore o un'intera giornata) nei dintorni di Savona (Finalese o geoparco del Beigua).

Il primo incontro avrà luogo **sabato 17 marzo**, dalle ore 16 alle 18 nella sala conferenze della Società di Storia Patria, via Pia 14-4. Per informazioni e iscrizioni ci si potrà rivolgere, preferibilmente entro il 10 marzo, al segretario Paolo Bubici (tel. 340 038394-7 - e.mail pabubici@tin.it) o a Iva Raneri (tel. 019 821294 - e.mail iraneri@zonaweb.it). Agli insegnanti iscritti sarà rilasciato al termine attestato di frequenza.



Bobbio in abito invernale

LA FUTURA L.G.V. AIX/MARSIGLIA-NIZZA

Un caso di geografia (fisica ed economica) applicata

Due anni di dibattiti, molte manifestazioni di opposizione (spesso violente) nell'area occidentale del dipartimento del Varo, poi il 27 novembre scorso il Prefetto, per calmare le acque, sospende temporaneamente il progetto e RFF (Rete ferroviaria francese) s'interroga sul tracciato previsto.

Si dimenticano - io credo - le poste in gioco e **le scale geografiche!** Proviamo a considerarle:

- scala Europa: un segmento di una futura linea a grande velocità (in sigla, L.G.V.) Lisbona-Madrid-Marsiglia-Italia;

- scala Francia: risparmiare tempo sulle importanti tratte Bordeaux-Nizza e Parigi-Nizza;

- scala PACA (la regione sud-orientale dell'esagono): l'attuale linea Marsiglia-Nizza è prossima alla saturazione.

Tracciati e geografia: se è fuori questione prevedere un percorso lungo il litorale, già urbanizzato e nel quale il costo dei terreni da espropriare è molto elevato, le opzioni che restano sono due:

- progetto di un tracciato diretto Aix-Nizza, passante per i tavolati calcarei provenzali, con una stazione a Draguignan ("Var Est");

- un progetto detto "delle metropoli", passante per Marsiglia (dove la linea veloce oggi si attesta: stazione di "Marseille St-Charles").

Per ragioni economiche (il polo di Tolone si avvicina ai 500 mila abitanti) e politiche (dei deputati tolonesi sono stati recentemente ministri), è stato scelto il secondo tracciato. Ma

esso comporta un maggior costo di parecchi miliardi di euro (a causa del rilievo aspro, dell'esigenza di costruire numerose opere d'arte e gallerie, e tracciato e stazioni sarebbero in zone forte-

mente urbanizzate, del passaggio attraverso vigneti di una certa rinomanza, che i vignaioli vorrebbero salvaguardare), il tutto col solo risparmio - sulla tratta tra Marsiglia e Tolone - di 10 minuti di viaggio.

Il progetto Aix-Nizza "diretto" fa certamente infuriare un certo numero di viticoltori del "Centro Varo", non pochi "protettori dell'ambiente naturale" a causa del passaggio della linea ai piedi della Montagna di Santa Vittoria (uno splendido rilievo calcareo ad est di Aix-en-Provence), ma è meno costoso, e non trasforma il TGV in un "regionale". Quanto ai vigneti, gli espropri per la linea sono limitati (meno che per un'autostrada), e il suo tracciato in una parte delle coltivazioni ortive della vallata del Rodano non ha danneggiato quel settore economico!

In conclusione, certe persone pensano che con l'attuale crisi economica i finanziamenti (da parte dello Stato, della Regione e del Dipartimento) non siano possibili. R.F.F. afferma che si tratta di un progetto a carattere nazionale nel quadro della politica UE sui corridoi ferroviari (e c'è un accordo di massima con l'Italia per un futuro prolungamento oltre Nizza, ma al momento

non finanziato), e che esso non può essere fermato. Certo, collegamenti tra Marsiglia e Genova in 2h30 fanno sognare.

Jean Sarraméa AIIG-Liguria (Imperia)
St-Raphaël, Lycée St-Exupéry (section européenne)



Sopra. La linea a grande velocità "Méditerranée" (Parigi-Marsiglia) nei pressi della galleria di Marsanne (lungo la tratta tra Valence e Avignone). Sotto. La linea tradizionale a Nice-Riquier. Un tavolo di discussione si è tenuto a Genova nel maggio 2011 per discutere sul possibile collegamento tra la linea veloce francese (che dovrebbe essere pronta verso il 2020) e la Ventimiglia-Genova, in corso di raddoppio.



L'isola che ha abolito venerdì 30 dicembre

Questo il curioso titolo di un articolo di Piero Bianucci, giornalista sensibile alle tematiche geografiche, scientifiche e ambientali, comparso su *La Stampa* del 28 dicembre 2011. Che cosa è successo lo sa bene chi ha letto l'articolo. A noi importa soprattutto ricordare che l'abolizione di quel giovedì è legata alla decisione dello stato di Samoa (2.785 km², circa 190.000 abitanti) di "spostarsi idealmente" verso W (cioè, essendo lo stato nella parte centrale dell'oceano Pacifico, verso l'Australia e il Giappone), oltre la "linea di cambiamento di data", che in teoria dovrebbe coincidere con il meridiano di 180°, ma che in realtà ha subito nel tempo alcuni spostamenti, e nel caso specifico è stata ora fatta passare ad est della repubblica samoana, mentre prima era ad ovest.

Come si sa, quando ci si sposta sulla Terra nel senso est-ovest si attraversano sempre nuovi fusi orari ("spicchi" del globo, aventi ciascuno una "larghezza" in longitudine di 15°, cioè un ventiquattresimo dell'angolo giro), ogni volta spostando indietro l'orologio di un'unità oraria. Spostandosi ad esem-

pio di un intero giro lungo l'equatore, partendo dalla linea di cambiamento di data, verso ovest, ad ogni fuso orario attraversato si scala di un'ora e - avendolo fatto 24 volte perché tanti sono i fusi orari - quando si ritorna su tale linea occorre "andare avanti" di un giorno, cioè - immaginando di attraversare la linea a mezzanotte di giovedì 29 - la data va spostata alla mezzanotte di venerdì 30, il che equivale alle ore 0 di sabato 31.

I Samoani, a cui conviene aver la stessa data dei vicini Australiani e Neozelandesi visti gli intensi rapporti economici con essi, hanno dunque ritenuto di far questo "giochetto", e sono stati tra i primi a "festeggiare" il nuovo anno.

In realtà, che si dovesse far qualcosa (e la decisione di creare questa linea immaginaria fu presa poi nel 1884) lo avevano capito per primi i reduci dal viaggio di circumnavigazione guidato da Fernão de Magalhães (Ferdinando Magellano), che tornati in Europa dopo tre anni e avendo tenuto sempre conto della data credevano che fosse il 9 luglio 1522, mentre in realtà era il 10; senza rendersene conto, in una navigazione lentissima, non si erano accorti in quel lungo viaggio verso ovest di aver vissuto minuto dopo minuto una giornata in più.

PER MAGGIO UNA PROPOSTA CHE CI AUGURIAMO SIA GRADITA AI SOCI: IL VIAGGIO AI LAGHI DELL'ITALIA CENTRALE

Un viaggio nell'Italia centrale, dedicato a quell'area splendida tra Toscana meridionale, Lazio settentrionale e Umbria, è per la nostra sezione una novità. Per questo ci auguriamo che un numero sufficiente di soci voglia iscriversi e prendervi parte, con lo stesso entusiasmo che tre anni fa portò il nostro gruppo alla scoperta di un'altra area di grande interesse, come il territorio del Friuli-Venezia Giulia. Il percorso consente l'agevole partecipazione ai Soci di tutte le località costiere fino a Massa.

Il periodo scelto è quello della 2ª decade di maggio: la data probabile è dal 15 al 21. L'itinerario di avvicinamento si farà in pullman lungo il percorso ligure-tirrenico (autostradale fino a Rosignano), che da Sanremo/Imperia per Savona e Genova ci porterà a Carrara, Livorno, Grosseto, Orbetello.

Gli itinerari studiati ci consentiranno - dopo una prima notte nella zona di Orbetello - di pernottare a Viterbo, bella e nobile città che ha conservato un centro storico di origine medievale.

Questa scelta renderà meno faticoso il nostro giro, consentendo a tutti di godere al massimo delle bellezze dell'itinerario.

Il secondo giorno ci porterà da Orbetello a **Tarquinia** (visita) e poi a **Tuscania** (visita), per giungere in serata a Viterbo.

Quindi, giorno per giorno, si effettueranno le seguenti visite ed escursioni (probabilmente seguendo l'ordine qui indicato, ma con possibili varianti, dato che l'organizzazione del viaggio è tuttora in corso):

Viterbo: il centro storico e gli immediati dintorni della città.

I Monti Cimini e il lago di Vico. Viterbo - San Martino al Cimino - il sito etrusco di Blera - Sutri - Ronciglione - Caprarola - Viterbo.

I Monti Vulsini e il lago di Bolsena. Viterbo - Montefiascone - Bolsena - Pitigliano - Capodimonte - Marta - Viterbo.

I Monti Sabatini e il lago di Bracciano. Viterbo - Vetralla - Bracciano - Anguillara Sabazia - Nepi - Civita Castellana - Viterbo.

Il settimo giorno, quello del rientro, si svolgerà lungo un itinerario interno, quasi tutto autostradale, passando per Orvieto, Firenze, Lucca, con arrivo in serata ad Imperia/Sanremo.

Guida e capo-gruppo:
prof. Giuseppe Garibaldi

Quota di partecipazione Iscrizioni

La quota per i Soci non è ancora fissata, ma dovrebbe aggirarsi sui 950 €, e comprende il trasferimento in autopullman da turismo, la mezza pensione in camere a due letti, i pasti di mezzogiorno in buoni ristoranti lungo il percorso, l'assicurazione, il solito materiale informativo.

Supplemento non soci 30 €; supplemento camera singola ancora da definire (intorno a € 120).

Un acconto di € 400 va versato entro il 29 febbraio all'Agenzia **Toyland Travel**, Arma di Taggia (via Boselli, tel. 0184 448901), il saldo dovrà essere versato entro il 15 aprile, con modalità che verranno a suo tempo comunicate. Naturalmente, se non si raggiungerà il numero minimo di 20 paganti il viaggio sarà annullato e quanto versato verrà restituito.

Soci di altre regioni che volessero partecipare al viaggio possono mettersi in contatto direttamente col Presidente regionale (0183 98389, ore 21-22) per risolvere eventuali problemi logistici. Per il pagamento della quota è necessario prender contatto con l'agenzia sopra citata, chiedendo di Aurora.



Un'immagine del lago di Bolsena al crepuscolo (Est Film Festival 2011)



Bolsena



Viterbo



Tuscania

Diffondete questo periodico tra gli appassionati di geografia e convinceteli a diventare nostri soci !

Dopo il diluvio, tra geografia e ricordi

Nota di S. Martini

Oltre trent'anni di frequentazione dell'autostrada A12 non hanno assolutamente ridotto la capacità di meravigliare e di stupire che, in ogni stagione dell'anno, questa estrema parte del Levante ligure, con le sue bellezze naturali (e non solo), trasmette. In particolare, uscendo dalla galleria del Bracco, che taglia il sottile spartiacque che separa le province di Genova e La Spezia, si offre alla vista la valle del Vara, un angolo di natura nella quale solo l'autostrada, con i suoi viadotti e i suoi rumori, ci ricorda che c'è anche l'uomo, capace sempre di spezzare l'incantesimo. Proseguendo per un buon tratto, almeno fino a Carròdano, nel resto della vallata non c'è presenza umana; ho avuto la fortuna di ammirare questi boschi in ogni momento dell'anno, verdissimi l'estate, con i colori caldi dell'autunno, macchiati di neve l'inverno, e solo per questo mi ritengo fortunato, anche se la mancanza di uomini li ha condannati all'abbandono, e l'abbandono, in un contesto come quello ligure, può significare calamità naturali. Se alziamo lo sguardo notiamo i borghi lontani che vigilano la valle da una posizione sommitale audace ma sicura, come Cornice e Bozzolo, o di crinale, come Carro, e ancora più lontano il profilo dell'Appennino Ligure.

Questa è l'alta val di Vara; il fiume, l'imputato dell'alluvione che ha sconvolto la media e, assai meno, la bassa valle circa tre mesi fa, lo si intuisce ma non è visibile. Arrivando nella piana di Brugnato cominciano i problemi. Adesso il fiume ha un aspetto assolutamente innocuo, ma i danni procurati dalla piena del 26 ottobre ci sono e si vedono. Qua, vicino al fiume, che non mi risulta essere arginato, sono stati costruiti tre capannoni industriali, in zona chiaramente esondabile; oltre l'autostrada le ruspe hanno spianato una vasta

area, anch'essa sconvolta dal fango, che è stata recintata e nella quale si notano le bandierine con il logo del costruendo gigantesco "outlet" che i valligiani fortissimamente hanno voluto e che verosimilmente si ubicherà in zona esondabile. Da qui in poi la valle, pur non perdendo in termini di fascino naturale, deve fare i conti con interventi dell'uomo sempre più pervasivi. Effettivamente, superata Brugnato, si ha l'impressione che gli elementi della natura abbiano voluto riaffermare la loro capacità di modellare e trasformare il paesaggio, al pari se non più dell'uomo: l'alveo del Vara si è notevolmente allargato, così come quello dei suoi affluenti, come l'Usurana; la vegetazione riparia è scomparsa, cosicché poco prima di Piana Battolla la visuale è ora sgombra ed è possibile, per un lungo tratto, vedere il fiume.

Superata l'ansa - recentemente ben rinforzata negli argini - di Follo-Piana Battolla, comincia la parte urbanizzata della valle e cioè l'area di Ceparana (comune di Bolano). Qui, grazie all'ampiezza della valle in prossimità dello sbocco nella piana di Sarzana, hanno trovato localizzazione, anno dopo anno, laboratori industriali, depositi per ogni tipo di merce, esercizi per la grande distribuzione, il tutto in un'area molto prossima alla sponda sinistra del fiume e corrispondente a quella golenale. La confluenza con il Magra segna, almeno da un punto di vista paesaggistico, il termine della Liguria, anche se amministrativamente la regione arriva fino alle porte del comune di Carrara. La piana di Sarzana fertile e agricola è ormai un ricordo: un tappeto di cemento la ricopre quasi completamente, almeno nel tratto fra l'autostrada e i primi colli apuani, non solo per la presenza del retroporto spezzino di Santo Stefano di Magra, con centinaia di container

accatastati, ma per un disordine urbano che ha lasciato al verde solo qualche residuo spazio interstiziale.

A destra dell'autostrada, in direzione sud, incredibilmente, troviamo invece il Parco Naturale Regionale del Magra-Montemarcello, con i caratteristici 'bozi', laghetti che sono stati creati dove prima erano conche dovute all'escavazione di inerti da costruzione, in un processo di 'rinaturazione' che ha portato un certo ripopolamento faunistico. Purtroppo l'importazione di specie allogene, come la tartaruga palustre americana, molto aggressiva, ha quasi provocato l'estinzione della specie europea.

E, nuovamente purtroppo, gli ambientalisti locali hanno forse pensato di trovarsi in Amazzonia, senza considerare che, dato il contesto in cui si trova, il parco avrebbe dovuto avere attenzioni e manutenzione (pulizia dell'alveo, dragaggio del fondale del Magra) degne di un parco urbano. Il disordine prosegue nell'attigua Toscana, dove il dazio pagato ad un certo tipo di progresso è stato presumibilmente ancora più gravoso in termini di inquinamento, distruzione dell'ambiente naturale, salute.



Uno dei "bozi" del Magra nei pressi di Sarzana (Foto. S. Martini, Carrara)

Le bianche ferite inferte dalla escavazione del marmo alle Alpi Apuane sono ben visibili all'altezza del casello di Carrara, mentre solo a Massa si possono ancora ammirare le montagne come dovevano (o dovrebbero?) essere. La pianura è stata interessata (già dal periodo fascista) dalla creazione della Zona Industriale Apuana. Se il dissesto idrogeologico ha provocato, anche recentemente, una serie di lutti nella montagna massese, nell'area industriale si è sfiorata l'ecatombe causata dall'emissione di sostanze altamente inquinanti. L'incubo si è materializzato il 17 luglio 1988 con l'incidente alla Farmoplant, industria chimica produttrice di un micidiale pesticida, il Rogor.

Attualmente molte di queste aziende (la stessa Farmoplant, la Dalmine, la Cokapuania) hanno chiuso i battenti, trasformate in depositi marmiferi o 'cinema multisala', anche se i loro veleni sono ancora immagazzinati nel sottosuolo. La popolazione ha pagato care le conseguenze, in particolare sotto forma di una incidenza di malattie tumorali che è la più alta della Toscana. Alcune aziende sembra si stiano risolvendo grazie ad importanti commesse dall'estero. E' il caso della Nuovo Pignone-General Electric, dove è in fase di costruzione la megaturbina per il rigassificatore off shore che verrà inviato in Australia (anch'essa ben visibile dall'autostrada, lato mare), e anche qua le polemiche si sprecano, legate in particolare alle future prove di funzionalità dell'impianto. Il litorale, con Marina di Carrara, la vasta area di camping della Partaccia e Marina di Massa, alle porte della Versilia e zona turistica di capitale importanza per l'economia locale, è pericolosamente molto vicino. Qua, l'estate, migliaia di turisti si riversano sulle spiagge (anch'esse con problemi, legati all'erosione e arretramento), probabilmente ignari di ciò che avviene a poche centinaia di metri di distanza.

Siamo arrivati al capolinea del mio peregrinare lungo l'A12. Oltre comincia la "Toscana toscana", con la Provincia di Lucca. Dopo tanto tempo è difficile dire cosa mi rimane in poche parole; sicuramente, in somma sintesi, la consapevolezza di avere viaggiato in una terra e non essermene ancora stancato; una terra molto bella, quasi unica, ma fragile, troppo spesso umiliata dalla stupidità umana.

Stefano Martini

AIIG-Liguria (sez. Massa e Carrara-La Spezia)

SPAZIO LIBERO SPAZIO LIBERO

DEDICATI ALL'EROE DEI DUE MONDI

In occasione del 150° dell'Unità, si segnalano due iniziative dedicate a Garibaldi: la pubblicazione di una bellissima strenna natalizia della Banca e Fondazione Carige (P. PELUFFO, L. ROSSI, A. VILLARI [a cura di], *Garibaldi. La spedizione dei Mille*, Cinisello Balsamo (MI), Silvana Ed., 2011, pp. 271), nella quale sono pubblicati un documento ancora inedito (una lettera scritta da Mazzini a Garibaldi da Londra il 3 aprile 1860) e un contributo geografico sulla descrizione del territorio teatro della spedizione a cura di Anna Guarducci, che ha messo in luce gli elementi più rilevanti del paesaggio e ricostruito il quadro sociale della metà dell'Ottocento, con precisi riferimenti a fonti dirette.

Risulta interessante da diversi punti di vista anche l'iniziativa "Adotta un Garibaldino", promossa dall'assessore alla Cultura del Comune di Busalla, Antonello Barbieri, per recuperare le tombe dei Garibaldini conservate nel cimitero di Staglieno. All'iniziativa hanno preso parte altri comuni del Genovesato e sono stati invitati altri comuni, come Nizza e la Maddalena (dove è l'isola di Caprera) "per dare al progetto unità geografica oltre che storica", secondo gli auspici dell'assessore. Questi si augura di coinvolgere anche gli enti scolastici non tanto per la visita al cimitero monumentale quanto per diffondere la conoscenza delle vicende storiche più "personali" che hanno portato all'unificazione.

Graziella Galliano AIIG-Liguria (Genova)

LA PERNICE ROSSA

Nei primi giorni di dicembre 2011, nella zona costiera dell'estremo Ponente ligure, una pernice rossa (*Alectoris rufa*) è stata avvistata nei pressi di un pollaio, accovacciata tra la scarsa vegetazione invernale: forse una delle tante "lanciate" dalle associazioni faunistiche per la gioia dei cacciatori in un ambiente ormai povero di fauna selvatica.



Una breve ricerca su questo delizioso volatile, dal piumaggio color ocra variegato di bianco, le zampe rosse, lungo da adulto circa 35 cm e 500 g di peso e con il becco robusto, ha portato ad alcune riflessioni sui tre termini: Ambiente-Società-Territorio che sono il titolo della rivista nazionale dell'AIIG.

Innanzitutto si deve inquadrare la pernice rossa nella scala zoologica e precisamente nella famiglia dei *Phasianidae* che comprende, come ben si intuisce, il fagiano, la coturnice, il pavone e molti altri uccelli con tutte le loro sottospecie. Sono uccelli terricoli che costruiscono i loro nidi a terra mimetizzandosi perfettamente con l'ambiente circostante e poiché "ambiente" è un termine che sovente ricorre nel nostro linguaggio, è giusto specificarne il significato.

Derivando dal latino *ambire* (= "andare intorno, circondare"), possiamo dedurre che l'ambiente è tutto ciò che contorna ogni essere vivente, uomo, animale o pianta che sia, con le sue caratteristiche fisiche e chimiche ed il suo equilibrio in un certo ecosistema. Per questo motivo possiamo definire Ambiente come la "natura che ci circonda".

Il territorio, invece, ha un significato che può coincidere con paesaggio e il naturalista e geografo Alexander Von Humboldt, nella sua principale opera, *Kosmos*, indica il Territorio come la realtà e il paesaggio come la relativa spiegazione. Possiamo dire che non esiste un paesaggio senza la sua realtà materiale, quindi senza il suo territorio.

Tornando alla pernice rossa, che per altro si può osservare raramente nelle nostre campagne, oltre alla sua consuetudine di vivere a terra e sicura del suo mimetismo, preferisce correre velocemente anziché alzarsi in volo e forma piccole società di 18-20 individui prima di formare una coppia monogama. Per gli esseri viventi la Società è indispensabile, vi sono società numerosissime come quelle delle formiche, delle api, del pesce azzurro, meno numerose, ma pur notevoli, come quelle degli storni ed anche società umane che in questo caso si chiamano popolazioni. In natura Società significa stare insieme, difendersi dai predatori, trovare cibo, essere più forti ed anche trovare il partner. Nessun essere vivente può vivere solo: fin dai primordi dell'umanità, i nostri antenati, imitando la natura, impararono che l'insieme era molto più vantaggioso rispetto al singolo. Così l'*Eoantropus hafarensis*, unendosi ad altri suoi simili, formò la prima società che diede inizio all'evoluzione ed al progresso della specie umana, fino all'*Homo sapiens sapiens* dei giorni nostri.

Beatrice Meinino, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)

GLI ECCESSI DEL TURISMO DI MASSA

[Segue da p. 1]

La crescita delle strutture turistiche (agli alberghi da 3-4.000 posti letto - esistenti in molte località turistiche, come a Gerba, in Tunisia - si sono affiancate navi da crociera di dimensioni enormi e altrettanto capienti, come le quattro più moderne navi della Costa, una delle quali è quella naufragata il 13 gennaio) ha portato forse ad una razionalizzazione dal punto di vista economico-gestionale, ma certo



La "Costa Pacifica", gigante da oltre 114.000 t.s.l. in servizio dal 2009, può ospitare 3.780 passeggeri, e ha 1.100 persone di equipaggio. Lunga 292 m, larga 35,50, alta 52, ha evidenti difficoltà a manovrare sotto costa, potendo diventare un vero pericolo per l'ambiente.

ha provocato anche problemi di difficile soluzione. Alberghi e navi giganti, se "al completo", si presentano spesso invivibili (un vero "carniaio", soprattutto nei più appetiti spazi comuni, come piscine, sale giochi ecc.), inoltre si accrescono le difficoltà di gestire in sicurezza tante persone (sulle navi molto più che in strutture alberghiere a terra, ma anche negli alberghi non è agevole far svolgere senza danni, magari di notte, un'evacuazione per incendio o per fuoruscita di gas venefici).

Un aspetto particolare è quello dell'inquinamento ambientale, che può presentare diversissimi aspetti, che si tratti di una nave, di strutture turistiche a terra (alberghi, villaggi-vacanza, campeggi) o anche semplicemente di assembramenti di persone in un centro storico o in un museo. Quando si parla di "turismo sostenibile", non si possono dimenticare tutti gli aspetti pratici che la questione implica.

In un museo si possono porre limiti al numero di visitatori, ma solo l'aumento di umidità e di temperatura dovuto al concentrarsi di tanti individui in un ambiente ristretto è già di per sé pericoloso e non è sempre controllabile. In un centro storico (e pensiamo non solo a Venezia, forse caso-limite per l'intrinseca fragilità, ma anche a tanti centri minori invasi da orde di visitatori, che si accalcano, fotografano, toccano muri e monumenti storici e a volte osano scrivervi sopra, mangiano cose unte e gelati che si squagliano) l'unico tentativo fatto finora - ma del tutto insufficiente a garantirne la salvaguardia - è quello di imporre una sorta di pedaggio o biglietto di ingresso, stabilito da alcune municipalità. Nel caso di strutture alberghiere di grandi dimensioni, di solito di proprietà di società internazionali, queste spesso hanno il potere (economico, ma non solo) di imporsi agli enti locali, per cui è difficile che si eseguano controlli per consentire la salvaguardia del territorio, men che meno che si fissino limitazioni.

Se le operazioni di atterraggio e di decollo degli aeromobili possono generare gravi emergenze ambientali (anche per la rumorosità e non solo per l'eccessiva produzione di gas nocivi), è soprattutto la navigazione marittima a meritare l'attenzione dei tecnici incaricati di controllare tutti i possibili danni; anche soltanto lo spostamento d'acqua in certe aree "delicate" come la laguna di Venezia è pericoloso (considerato il dislocamento, cioè il "peso", degli odierni giganti del mare), non parliamo poi del rischio di inquinamento per perdite di olio combustibile (soprattutto sotto costa), o anche delle possibilità di collisioni nelle aree che i geografi chiamano di "ecumene marittima", cioè lungo rotte assai battute e in prossimità di grandi porti.

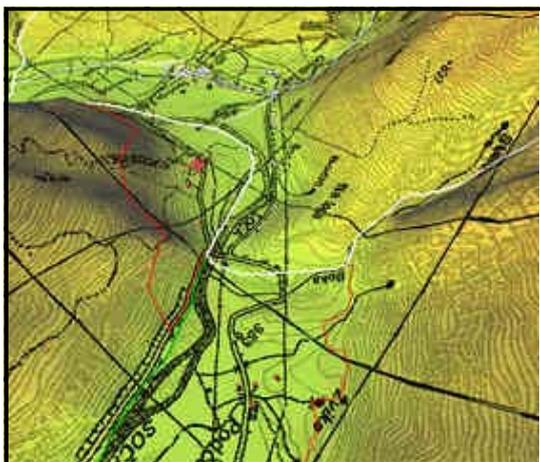
Per concludere, è comprensibile allargare gli spazi percorsi dai turisti vecchi e nuovi, sempre alla ricerca di nuovi territori e nuove destinazioni (anche se spesso per soddisfare "bisogni" indotti dalla martellante pubblicità), ma occorre nel contempo ponderare meglio certe scelte, in particolare ricordando che il "gigantismo" alla lunga è foriero di danni maggiori rispetto agli apparenti vantaggi derivanti da economie di scala. I responsabili di certe scelte (privati e autorità pubbliche) non possono ignorare la realtà.

Giuseppe Garibaldi

Un po' di geografia on-line.

Per la didattica.

Com'è noto, con l'a.s. 2011/2012, in applicazione della legge 133 del luglio 2008, art. 15, gli insegnanti devono adottare testi per le scuole scaricabili da internet interamente o almeno in parte (cioè misti, in cartaceo e digitale), cosa che l'ormai cronica mancanza di fondi per la dotazione scolastica renderà probabilmente assai difficile nell'attuazione pratica. Nello stesso tempo, le direttive europee si fanno sempre più insistenti per l'approccio informatico all'insegnamento-apprendimento, per il quale i giovani allievi dimostrano una predisposizione senza dubbio rilevante se non eccellente.

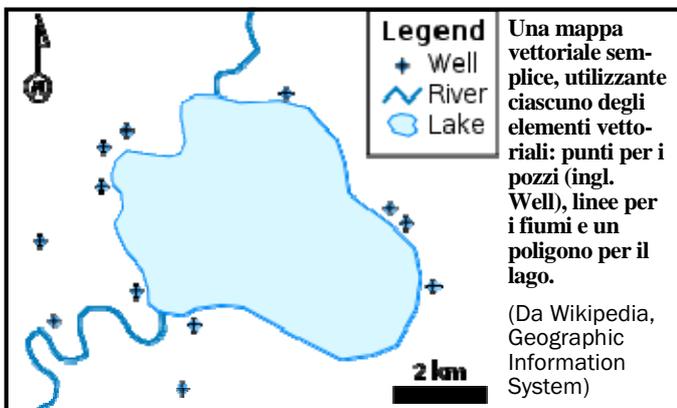


Modello di rilievo digitale, carta (immagine) e dati vettoriali

(Da Wikipedia, Geographic Information System)

Un indicatore importante è rappresentato dall'introduzione della lavagna interattiva multimediale (LIM) che viene utilizzata con un computer per la connessione al web e quindi consente un utilizzo immediato di quanto propone la rete per la didattica. Infatti, si tratta di un semplice schermo touch-screen che consente la costruzione di lezioni multimediali in immediato. Ma, come avviene per i nuovi sussidi didattici ed è sempre avvenuto in passato nella prassi, l'impiego è condizionato da molteplici fattori ben noti agli insegnanti: la Lim risulta distribuita solo nel 15% degli istituti e in alcune scuole talvolta non viene utilizzata per "problemi tecnici"...

Ovviamente il mondo dell'editoria ha seguito le predisposizioni legislative e quindi l'offerta del mercato si è arricchita di interessanti materiali, richiedendo un grande impegno anche perché la legge 169 del 2008 specifica all'art. 5 che il libro di testo per la scuola elementare deve essere adottato per i cinque anni, per sei anni nella scuola secondaria, con un aggiornamento continuo grazie al materiale reperibile on-line o comunque sul digitale.



Una mappa vettoriale semplice, utilizzando ciascuno degli elementi vettoriali: punti per i pozzi (ingl. Well), linee per i fiumi e un poligono per il lago.

(Da Wikipedia, Geographic Information System)

Si rende quindi sempre più necessaria un'esplorazione-navigazione semplice del web, con un apparato grafico idoneo alle capacità di apprendimento per avere la concentrazione degli alunni ed evitare le distrazioni alle quali invita la rete internet. La didattica interattiva rispetto alla lezione tradizionale è senza dubbio molto efficace ma richiede una "doppia" preparazione-formazione degli insegnanti.

Una breve consultazione dell'offerta sul web può essere svolta

cercando "Limbook": compare immediatamente il catalogo della Pearson, con una serie di lezioni interattive di geografia scaricabili, con proposte di formazione per i docenti e materiale vario.

Come è stato segnalato su Liguria Geografia n. 1 del 2012, la De Agostini ci consente di ampliare i dati del mitico "calendario atlante" con una semplice registrazione on-line ed offre una serie di minipiattoforme disciplinari per l'uso interattivo; la serie "Scuolafacendo" della Carrocci si rivela di fondamentale utilità nei corsi universitari di formazione degli insegnanti di geografia di scuola primaria (con contributi geografici anche per la scuola dell'infanzia); la Zanichelli, che vanta da anni produzioni di e-book, presenta gli "interactive-e-book" e propone una classe interamente virtuale, la Scuola editrice ha costruito unità di apprendimento per l'integrazione multimediale e materiali per la Lim, la Mondadori ha elaborato "atlanti digitali" per la Lim e laboratori in video (per altre notizie: C. TAGLIETTI, *Primo giorno di e-scuola*, in "Corriere della Sera. La Lettura", 11 dicembre 2011, p. 7).

Sono lieta di comunicare che, finalmente, anche la mia Facoltà si sta dotando di due Lim e sta organizzando un corso di formazione per i docenti.

Per la ricerca.

Nella produzione cartografica il successo dei Sistemi Informativi Geografici ha ormai raggiunto diversi campi dello scibile e per i geografi i GIS si rivelano di grande utilità nell'interpretazione delle trasformazioni territoriali con l'applicazione, per esempio, alla cartografia storica e, quindi, implicite estensioni alla didattica geografica. In questo settore, si segnalano i contributi presentati ai *Seminari di studio storico-geografici Dalla mappa ai GIS* organizzati dal Laboratorio geocartografico "Giuseppe Caraci" del Dipartimento di Studi storici geografici antropologici dell'Università di Roma Tre, a partire dal 2007 e pubblicati annualmente dall'editore genovese Brigati. Nel corso dei seminari sono state proposte differenti linee teoriche e metodologiche accompagnate dall'illustrazione di casi di studio. Come scrive la curatrice degli Atti del seminario del 2010, la collega Annalisa D'Ascenzo, "ci sembra la soluzione migliore per fare di queste pubblicazioni degli strumenti utili non solo agli specialisti ma anche agli studenti, perché la ricerca e la scienza si alimentano attirando nuove leve e - in tempi di valutazione e di brevetti - dimostrano alla società la loro valenza pratica, oltre che culturale, operazione fondamentale per attrarre risorse e quindi continuare a sopravvivere" (Genova, Brigati, 2011, pp. 7-8).

In questa sede si evidenzia l'utilizzo delle carte antiche riprodotte in formato digitale, con il recente perfezionamento nei formati

Modello di ombreggiatura di collina, derivato da un DEM (modello di rilievo digitale) dell'area appenninica

(Da Wikipedia, Geographic Information System)

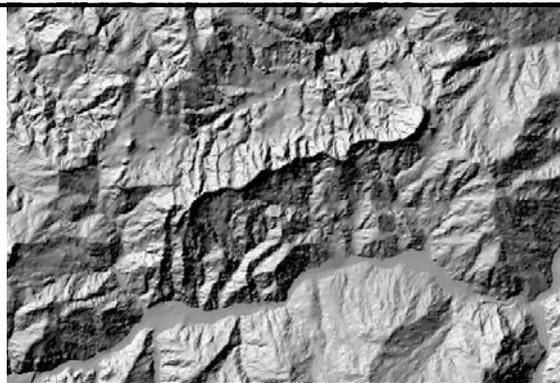


immagine compressi (ipg), che consentono la lettura e la distribuzione della cartografia in internet. Si segnalano, innanzitutto, il *Catalogo interattivo delle carte antiche* dell'I.G.M., rintracciabili per provincia e regione, e le ormai numerose collaborazioni sorte fra gli Archivi di Stato italiani che possiedono i cimeli cartografici e i Dipartimenti universitari di diversi settori disciplinari. Sul piano internazionale vengono riuniti GIS europei ed extraeuropei (con cartografie multitemporali collegate con dati di rilevazioni statistiche) dall'*Historical GIS Research Network* (www.hgis.org.uk/index.htm), che presenta archivi amministrativi misti, cioè con carte e testi, riferiti ad un preciso momento storico e relativi ad uno Stato oppure ad un'area più limitata.

Graziella Galliano, Univ. di Genova (Dip. Distum)
AIIG-Liguria (Genova)



LIGURIA GEOGRAFIA

Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XIV°, n. 2, Febbraio 2012
(chiuso il 23 gennaio 2012)

Direttore responsabile: **Silvano M. 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.gg@alice.it
Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Codice fiscale 91029590089

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio 2010 - 2013)

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

Presidente regionale - tel. (0039) 0183 98389

E-mail Segreteria regionale
segreteria.aiig.liguria@virgilio.it

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA

Dipartimento DISAM dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova
Presidente Fabrizio Bartaletti
tel. 010 20951439 e-mail: bartfb@unige.it
Segretaria Antonella Primi
tel. 010 20953603 e-mail: primi@unige.it
Sede riunioni: Aula magna Dipartim. DISAM e
DISTUM e Istituto Nautico (Porto Antico)

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 45 - 18017 CIPRESSA (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi,
tel. 0183 98389, e-mail: gaivota.gg@alice.it
Segretaria Ottavia Lagorio
tel. 0183 299181, e-mail: olago@libero.it
Sede riunioni ad Imperia: Centro culturale
polivalente e Sala riunioni Museo dell'Olivio

LA SPEZIA - MASSA 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
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 Paolo Bubici, tel. 430 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 € 15 (col notiziario € 20)
Per invii all'estero supplemento di 15 €
Abbonamento a LigGeo (per soci esteri): € 10

da consegnare ai segretari provinciali o versare sul
c. c. postale n. 20875167 o con bonifico bancario
(IT 39 T 07601 01400 000020875167),
intestato a: AIIG - Sezione Liguria

Ogni autore è responsabile di quanto
Affermato nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

(a cura di G. Garibaldi)

AA. VV., La culture de l'échange sur les Alpes sud-occidentales / La cultura dello scambio sulle Alpi sud-occidentali, Atti della giornata di studi, La Brigue aprile 2009, a cura di E. GILI e B. PALMERO, Genova, Brigati, 2011, pp. 447

Dopo poco più di due anni è uscito il grosso volume degli atti di un interessante convegno, svoltosi quasi tre anni fa nel centro dell'alta valle Roia, di cui erano stati patrocinatori - insieme al Comune della Brigue - A-MONT Association Montagne et Patrimoine e la rivista Intemelin "cultura e territorio". Dopo una premessa dei curatori, il lavoro si suddivide in tre parti: I, *Frontiera e salvaguardia dei luoghi*, che dopo la breve introduzione di Christine Eluère contiene 7 contributi (tutti in lingua francese); II, *Spazio, territorio e relazioni di produzione*, introdotto da Beatrice Palmero, che ospita 8 contributi di cui due in lingua italiana; III, *Società medalpina e scambi*, ulteriormente divisa in due sezioni, contenenti ciascuna 5 lavori introdotti rispettivamente da Angelo Torre e Luigi Lorenzetti (4 sono in lingua italiana). Non è possibile in poco spazio fare una recensione complessiva, per cui ci limitiamo qui a notare il notevole interesse di pressoché tutti i contributi, che si occupano di argomenti storici e di geografia storica, anche relativi a tempi a noi vicini. Tra i lavori, si segnala quello di Christophe COUTTENIER e Bernard GASTAUD, *Les oeuvres pies brigasques et la rectification de la frontière franco-italienne* (pp. 417-432), che fa chiarezza su una questione assai dibattuta, relativa alle proprietà delle opere pie brigasche e alla loro suddivisione dopo la seconda guerra mondiale.

AA. VV., Liguri o Piemontesi? La difficile ricerca di un'identità dei nostri paesi alla vigilia dell'Unità d'Italia, Novi Ligure, «In Novitate juniores», supplemento al n. 52/2011 della rivista semestrale «In Novitate»

Di un fascicolo di 64 pagine illustrate, tutto dedicato all'attività di ricerca storica lato sensu di studenti delle scuole medie inferiori e superiori di Novi, riteniamo di segnalare questo interessante articolo (pp. 33-38), dovuto al lavoro degli alunni delle classi 2^a e 3^a H della Scuola media "Boccardo", guidati dalle insegnanti Barbara Palandri e Rita Persano. Si tratta, come è già chiaro dal titolo, di uno studio che riguarda il territorio dell'antica provincia di Novi, che dal 1819 faceva parte della "divisione" di Genova, ma passò sotto Alessandria nel 1859.

AA. VV., Liguria vista da lei, Genova, SAGEP, 2010, pp. 228, € 14

Dal titolo si capisce che questa guida (della serie SAGEP Turismo) è dedicata ad una rilettura al femminile di paesaggio, storia, arte, cultura e vita quotidiana della Liguria. E già questo è una novità, ma è pure motivo di interesse il capitolo dedicato alle scrittrici e artiste che hanno avuto particolari legami con la nostra regione.

P. ANFOSSI - A. PENNELLATORE, C'era una volta la funivia Sanremo-M. Bignone, Arma di Taggia (IM), Atene Edizioni, 2011, pp. 108, € 17,50

Rievocazione della funivia che dal mare raggiungeva il monte Bignone m 1.299. Aperta nel 1936 (era allora la più lunga d'Europa, tre tratte per 7.688 m complessi-

vi, percorse in 45 minuti), fu incongruamente chiusa nel 1981 e successivamente smantellata, nonostante il Comune - ricchissimo ma sempre indebitato - avesse promesso di sostituire i cavi e rimetterla presto in funzione. Restano le foto, meglio che niente.

A. BELLINI - G. BRANCUCCI - R. CASALE - A. PADOVANO, Scarpino ieri oggi domani. Storia, ambiente e nuove tecnologie per un futuro sostenibile, Genova, SAGEP, 2011, pp. 120, € 15

A. PADOVANO, La storia della rumentia. La raccolta dei rifiuti a Genova dall'antichità a oggi, Genova, SAGEP, 2010, pp. 132, € 15

Segnaliamo insieme questi due volumi dall'argomento un po' inconsueto, ma certo importante, soprattutto in una regione assai poco "virtuosa" dal punto di vista del razionale smaltimento dei rifiuti domestici. Argomento peraltro non inconsueto per noi, che lo abbiamo già trattato in anni lontani e, più recentemente, con un ampio articolo di M.C. Giuliani-Balestrino, *Rifiuti solidi: smaltimento e riciclo a Genova* (Lig-Geo, XI, 2, febbraio 2009, pp. 5-6).

Scarpino, grande discarica sulle alture di Sestri Ponente, a lungo considerata (in parte a torto) come un sito ecologicamente mal scelto e mal gestito, sarà presto un sito industriale efficiente in cui si combineranno impianti e tecnologie verdi: sarà, cioè, sempre meno discarica e sempre più luogo di lavorazioni dei rifiuti, di riciclo, di educazione ambientale, di energie rinnovabili, di sostenibilità integrata.

P. BAROZZI, Le Trunere della Frasceta nella piana di Alessandria, Novi Ligure, «In Novitate», n. 52, novembre 2011, pp. 7-20

E' la riproduzione di un interessante lavoro del Collega genovese, dedicato alle caratteristiche costruzioni di terra della piana tra Alessandria, Tortona e Novi, che fu pubblicato sulla rivista dell'IGMI «L'Universo» nel lontano 1975. L'interesse è acuito dal fatto che sono riprodotte anche le circa 30 illustrazioni originali.

S. COGGIO, Noi, le donne della filanda. Storie dello jutficio di Fossamastra, La Spezia, Edizioni Giacché, 2010, pp. 192, € 16

P. G. SCARDIGLI, Storia 1849-1902. Con l'Unità d'Italia, la Marina Militare nel Golfo e le prime istituzioni imprenditoriali spezzine. Storia economica e politica, La Spezia, Edizioni Giacché, 2011, pp. 256, € 27

Si tratta di due volumi della serie che l'Editore Giacché sta dedicando agli aspetti storici dell'evoluzione urbana della città della Spezia e delle attività economiche che sono state importanti per il suo territorio. E' interessante il confronto - mediante foto e documentazione d'epoca - tra la situazione descritta nei volumi e quella attuale.

M. FIRPO, Il mercato di Casella. Un investimento fliscano lungo la via del pedagio, Genova, Frilli, 2010, pp. 240, € 15

Qualche dato di geografia storica in questo lavoro, che ripercorre una delle numerose strade di commercio tra la costa ligure e l'entroterra.

Invitiamo ancora una volta i Soci dotati di posta elettronica a comunicarci il proprio indirizzo, per poter loro inviare tempestiva comunicazione dell'uscita del giornale sul sito.