



Liguria geografia

Anno XVIII°, Numero 2

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Febbraio 2016

La nuova classe di concorso "Geografia" (A-21)

Per anni, hanno potuto accedere ai (pochi) insegnamenti di geografia nelle nostre scuole secondarie superiori anche docenti di altre discipline, di solito impreparati perché provenienti da altri curricula di studio (per esempio, biologia), solo perché nelle vecchie classi di concorso era rimasto inserito il termine "geografia" anche negli insegnamenti di chimica e scienze naturali. Viceversa, ai docenti di geografia era precluso l'accesso all'insegnamento delle Scienze della Terra, che altro non sono che "geografia fisica". Due pesi e due misure!

Ora, pur permanendo l'impossibilità di accedere a "Scienze della Terra" (per di più, attualmente accorpate con "Biologia", almeno negli Istituti tecnici tecnologici e in alcuni Professionali), la riorganizzazione delle classi di concorso apre solo agli abilitati nella nuova classe A-21 l'accesso agli insegnamenti di geografia (pochi, come scrivevamo sopra), tra cui è l'ora di "Geografia generale ed economica", un "regalino" dell'ex ministro dell'Istruzione Maria Chiara Carrozza (che al Convegno di Sanremo si rammaricava di non aver potuto fare di più). E' un risultato che aspettavamo, dato che - anche per motivi pratici - i dirigenti scolastici negli scorsi anni hanno quasi sempre affidato a docenti non di geografia quest'ora, cosa che da ora non potranno più fare.

Naturalmente, c'è da augurarsi che i nuovi docenti della A-21 facciano al meglio il loro lavoro, nonostante la limitatezza dell'orario (30 ore annuali), che peraltro i singoli Collegi docenti potrebbero - se volessero - leggermente modificare, portando a due le ore disponibili, con vantaggio non solo dei docenti.

PAESAGGI CHE CAMBIANO: L'ADDIO ALLE PALME DELLE CANARIE



A sinistra, due palme, di cui una di circa 40-50 anni, l'altra ultracentenaria, che dà il nome alla fermata dell'autobus "La Palma" lungo la Via Aurelia a Santo Stefano al Mare: non è l'unico caso di un riferimento che dovrà probabilmente cambiare. Ad Arma di Taggia, il *viale delle Palme*, fino a qualche anno fa bellissima passeggiata pedonale, mostra ora in buona parte un aspetto squallido



do, in attesa dell'abbattimento dei numerosi esemplari ormai morti. Le palme intorno all'antica pieve di San Maurizio a Riva Ligure cominciano ad ammalarsi (si noti quella, più piccola, a destra del campanile). Nell'ultima foto, qui a destra, si vedono i tronchi - tutto quello che resta - di 4 bellissime palme all'inizio della vecchia strada per Castellaro; tutte le foto si riferiscono a località entro un raggio di pochi km. Ci dovremo dunque abituare alla scomparsa di una pianta vistosa e decorativa che esiste da noi - con numerosi esemplari - dalla fine dell'Ottocento, la palma delle

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

SITUAZIONE SOCI

I soci che, al 22 gennaio 2016, hanno aderito a versare la quota maggiorata di 5 euro per continuare a ricevere a casa l'edizione cartacea del notiziario "Liguria Geografia" sono ben 62, il che ci consente di calcolare un incasso extra di oltre 300 euro, somma corrispondente a circa un sesto del bilancio annuale della Sezione. Le copie spedite per posta sono più o meno il doppio, poiché le inviamo a tutti gli enti che abbiamo iscritto gratuitamente all'AIIG, a cui fa piacere ricevere il giornale cartaceo (in particolare, le biblioteche, che lo catalogano e - quando non ne ricevono una copia - ce lo segnalano per farsela inviare di nuovo). E' piacevole dare la notizia, sia perché queste adesioni rimpinguano non poco un bilancio che non è certamente florido, sia soprattutto per l'interesse al giornale, che viene richiesto anche da non pochi soci collegati a Internet, che teoricamente potrebbero fare a meno dell'edizione cartacea.

PRONTE LE NUOVE CLASSI DI CONCORSO. A INIZIO FEBBRAIO IL BANDO DEI CONCORSI A CATTEDRE

A 50 giorni di distanza dal termine massimo per la pubblicazione del bando dei concorsi a cattedre (che era il 1° dicembre), l'ineffabile Ministra dell'istruzione si è fatta intervistare da "la Repubblica" (giovedì 14/1, pag. 33) e ha annunciato che «il 15 gennaio entra in Consiglio dei ministri il decreto per il rinnovo delle classi di concorso [cosa in realtà avvenuta solo il 20 e illustrata il 21 dal presidente Renzi] e a inizio febbraio il bando (del concorso) sarà nero su bianco [cosa che speriamo avvenga]».

Festeggiamo sommessamente la notizia, con la speranza (non ancora la sicurezza) che si arrivi infine al dunque. Le classi di concorso scendono da 168 a 116; la "39/A" diventa "A-21" e sarà l'unica (finalmente!) a consentire l'insegnamento della (poca) geografia rimasta. Naturalmente tutte le ore di geografia quando è unita a storia resteranno appannaggio dei docenti di Lettere (niente A-21 nei licei, come sempre).

Per il concorso non resta ai Colleghi in servizio che cercare informazioni precise sui giornali e siti di categoria e su quello del MIUR. Noi ne parleremo, se possibile, sul numero di marzo.

(segue da pag. 1)

Canarie (*Phoenix canariensis* Chabaud), perché colpita dall'assalto di un insetto che pare non perdoni, il Punteruolo rosso (*Rynchophorus ferrugineum*), argomento che sarà al centro della conferenza di Claudio Littardi, prevista ad Imperia per il 26 febbraio.

Più bella d'aspetto della palma da dattero (*Phoenix dactylifera*), che è presente da più tempo e forma l'unico palmeto importante della Riviera di Ponente, quello della valle del Sasso a est di Bordighera, la *Canariensis* - che pare sia stata importata nell'Europa mediterranea verso il 1870 - si era espansa un po' dappertutto e, pur non essendovi un completo censimento delle piante esistenti, si può dire che se ne trova(va)no esemplari dappertutto, in parchi e giardini privati e in viali e strade pubbliche di tutte le località rivierasche, con qualche tentativo da parte di esemplari isolati di risalire le vallate, dato che sopporta anche - per breve tempo - temperature di qual-



Belle palme a ridosso del porto peschereccio di Oneglia (foto del 6 settembre 2012; quelle della pag. precedente sono del 12 genn. 2016)

GLI APPUNTAMENTI DI FEBBRAIO

GENOVA - LA SPEZIA - CARRARA - SAVONA

Non sono previste riunioni.

IMPERIA (CENTRO CARPE DIEM)

- venerdì 12, ore 17,15, il prof. **Giuseppe Garibaldi** concluderà la sua lezione sui problemi geopolitici del Mediterraneo parlando su *La situazione attuale alla luce dei contrasti politici ed economici, sullo sfondo delle differenze etniche, culturali e religiose*.

Dopo il primo intervento, a carattere storico, dedicato a tutti gli stati che si affacciano al nostro mare (venerdì 29 gennaio), è ora il momento di vedere - in un'ottica più ampia - le varie problematiche oggi presenti sul campo, in modo da cercar di capire almeno in parte quanto quotidianamente giornali e televisione ci sciorinano davanti, in un continuo susseguirsi di avvenimenti, fatti e commenti, che la globalizzazione allarga anche ad altre aree del nostro pianeta.

- venerdì 26, ore 17,15, il dott. **Claudio Littardi** parlerà su *"Storia della palma delle Canarie nel paesaggio ponentino"*, presentando e commentando una serie di immagini riguardanti questa importante specie, oggi così drammaticamente colpita dal coleottero *Rynchophorus ferrugineum*.

"FOTOGRAFI DI CLASSE"

L'AIIG nazionale bandisce un concorso fotografico (aperto agli studenti dalla 4ª elementare alle secondarie superiori) per sollecitare i ragazzi a osservare il paesaggio dei luoghi in cui vivono e che conoscono, andando oltre la pura percezione visiva, così da accrescere in modo critico - attraverso la scuola e l'impegno dei propri docenti - la consapevolezza del valore del paesaggio come bene comune.

Regolamento e allegati vari sono sul sito (pagina **Attività e iniziative**). **Termine per partecipare: 30 aprile 2016**

che grado sotto lo zero.

Senza voler imitare il concorso "Fotografi di classe", di cui si parla qui sopra, creandone uno anche noi, ci piacerebbe che parecchi studenti liguri partecipassero a quello nazionale, parlando magari proprio di questi paesaggi che stanno via via trasformandosi, per la scomparsa di una specie così bella e caratteristica. Il nostro giornale potrebbe pubblicare le foto più riuscite, soprattutto se accompagnate da un commento adeguato, sempreché non ci siano "problemi di concorrenza" con il concorso sopracitato, nel senso che potremmo acco-

gliere - in tempi successivi alla data di scadenza di "Fotografi di classe" - materiale non inviato o non accettato. A questo punto, l'invito è ovviamente esteso a tutti i nostri soci e lettori, che invitiamo già ora ad attivarsi.

Giuseppe Garibaldi

Città “minori” della Liguria. Sestri Ponente

Sestri Ponente (*ad sextum lapidem* – cioè a 6 miglia romane – a ponente di Genova, da cui il nome), insieme alle minori località di San Giovanni Battista (comune autonomo fino al 1923), Calcinara, Bòrzoli-Ovest ha una popolazione (al 31 dicembre 2014) di 60.486 abitanti. Sestri, entrata a far parte nel 1926 del Comune di Genova, è attualmente compresa nel **municipio VI°** - Medio Ponente, che vi ha la sede.

La sua trasformazione da piccolo centro agricolo, marinaro e turistico¹ a cittadina industriale ha coinciso con lo sviluppo della cantieristica navale e della siderurgia tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e la prima guerra mondiale.

Il primitivo insediamento fu collinare, sui due modesti rilievi di San Giovanni Battista e di Priano, ai due lati del torrente Chiaravagna, dato che l'area pianeggiante occupata dalla città odierna è di origine molto più recente.

Certo, per comodità di pescatori e agricoltori, si cominciò poi a costruire qualche edificio in piano, ma l'abitato che oggi si conserva (delimitato in rosso nella foto aerea alla pagina seguente), proprio per la regolarità

successivo Agostino Giustiniani (che scrive verso il 1535) gliene assegna circa 3.500 (800 fuochi nei due borghi in cui l'abitato si suddivideva, oltre ad altri 210 nei vicini nuclei abitati)². Un breve cenno a produzioni agricole (solo nel testo del Bracelli) e l'ampio risalto (soprattutto nell'opera di Giustiniani) alla presenza di importanti cave di calce sembrano prefigurare il futuro industriale di Sestri.

L'importanza della cittadina fu confermata dai dati del censimento del 1607 (che contò 1.010 nuclei familiari), e il Senato della Repubblica sembrò prenderne atto costituendo nel 1609 il nuovo capiteato di Sestri (con giurisdizione anche su Pegli e Multedo). Dopo una pestilenza, che tra l'agosto 1656 e la fine del 1658 provocò (come riferisce il contemporaneo padre Antero M. Micone) una vera strage tra i Sestresi (o, meglio, “Sestrini”), il borgo si riprese

lentamente, tanto che nel 1810 Sestri aveva soltanto 3.134 residenti ed era perciò ancora un piccolo paese agricolo e marinaro.



Veduta parziale dell'abitato di Sestri dal retrostante monte Gazzo: al centro, il cantiere navale e, oltre lo spazio di mare (su cui a sinistra si affaccia la Marina di Sestri Ponente), la pista dell'aeroporto (Foto OliverZena, 2005, da Wikipedia)

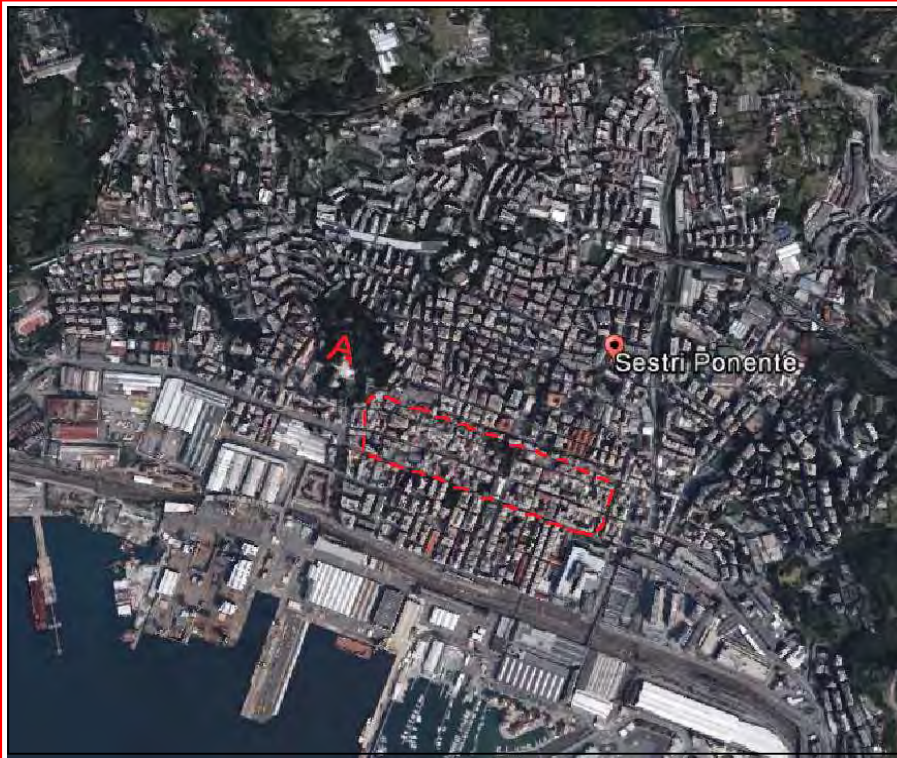


Da sin.: la parrocchiale dell'Assunta, la Biblioteca e l'Auditorium (creati nell'ex Manifattura Tabacchi, completamente trasformata dopo il 1997), la via Caterina Rossi (su cui prospettano gli edifici - del 1910 - di uno dei primi esempi in Italia di edilizia popolare) (Foto di Alessio Sbarbaro, da Wikipedia)

del suo impianto lineare, risale probabilmente al XV°-XVI° secolo e poco dopo fu costruita la chiesa di Santa Maria Assunta (terminata nel 1620, eretta in parrocchia 3 anni dopo), le cui fondazioni erano a breve distanza dalla spiaggia tanto da consigliare un orientamento nord-sud (più esattamente NNE-SSW), ad evitare che il mare in burrasca potesse ...entrarvi all'interno. Già verso la metà del Quattrocento, secondo Jacopo Bracelli, Sestri, «bellissimo borgo presso la riva del mare», contava più di 200 maschi adulti (così è bene intendere il termine “*habitatores*”, più o meno i capi-famiglia) per una popolazione complessiva che si può stimare vicina al migliaio di abitanti, e nel secolo

Fu con la costruzione del primo grosso cantiere navale (aperto nel 1815 ad opera di Agostino Briasco) che iniziò la sua industrializzazione, cosicché nel 1861 gli abitanti erano saliti a 8.133 in tutto il comune (4.400 circa quelli del solo borgo sestriano), ma le numerose attività industriali esistenti (12 fabbriche di sapone e una di colori, 2 fornaci da calce, 8 aziende tessili e affini, 3 concerie) non avevano fatto cessare le importanti produzioni agricole locali (agrumi, frutta e ortaggi, tra cui «superbi carciofoli», così si esprime il Casalis) e neppure era venuta meno l'abitudine della villeggiatura, con la presenza di numerosi stabilimenti balneari. Dalla metà

dell'Ottocento l'abitato iniziò ad espandersi, mentre sorsero in breve tempo numerosi stabilimenti ed officine e, nel 1885, la Manifattura tabacchi, che trasformarono velocemente Sestri in una cittadina operaia (dal 1902 sede di una Camera del Lavoro autonoma); se nel 1881 la popolazione era ancora di 12.814 abitanti, nel 1911 era raddoppiata (24.493 residenti)³ e nel 1921 si superarono le 28.000 unità. Il picco massimo di residenti si raggiunse nel 1971 con 47.917 unità, mentre da quella data vi è stato un decremento notevole (nel 2001: 34.436 residenti), poi in apparenza quasi



Un'immagine zenitale (da Google Earth, 2003) di Sestri Ponente, con l'abitato stretto tra le aree industriali verso il mare e le incumbenti colline. Con A è indicato l'unico "polmone verde" di Sestri (che ha solo 13 ha di giardini pubblici), mentre è delimitato a tratteggio il vecchio centro storico, che nel Seicento confinava con la spiaggia.

completamente recuperato (nel 2012: 46.288 residenti); l'intero municipio, come precedentemente detto, ha oggi più di 60.000 residenti, di cui il 10,4% è costituito da cittadini stranieri (comunità prevalente, quella ecuadoriana, che, come è noto, è la più numerosa in tutto il comune di Genova); l'indice di vecchiaia 238 risulta superiore solo a quelli del centro (municipi I° e II°) e della val Polcevera (municipio V°), mentre quello dell'intero comune è 243.

* * *

Costruita nel 1856 la ferrovia e occupati ormai dai cantieri e da una ferriera gli spazi sul mare, l'area immediatamente all'interno (tra le odierne vie Giacomo Puccini – attuale asse di scorrimento cittadino – e Ciro Menotti) fu oggetto di uno sfruttamento intenso a carattere sia residenziale sia industriale e – con la sua geometrica regolarità – appare piuttosto monotona e ripetitiva nel suo squallido grigiore (ricordo però che il quartiere ex operaio di via Caterina Rossi dovrebbe essere restaurato, secondo un progetto presentato nel 2007). Più varia l'edilizia sorta lungo l'asse della via Sestri (vecchia strada di penetrazione urbana, lunga circa 700 m), parallela alle precedenti, ma più vicina all'abitato tardo-medievale.

Oggi a Sestri Ponente importanti sono le industrie, come i cantieri navali della Fincantieri e diverse aziende leader del settore dell'*high-tech*, per le quali sulla collina degli Erzelli si sta sviluppando il Polo Scientifico e Tecnologico, dove già trovano ubicazione Ericsson, Siemens, Talent Garden, dal 2016 Esaote e Istituto Italiano di Tecnologia. Nel Parco è previsto il prossimo trasferimento della Facoltà di Ingegneria dell'Università. Ma la città, oltre a un'estesa rete di attrezzature e servizi sociali (come l'ospedale "A. Micone), e culturali (come biblioteche e teatro), ospita numerose attività commerciali, concentrate nella già citata via Sestri (fino al 1926 via Garibaldi), dove un tempo passavano i tram della linea Voltri-Genova e per Rivarolo, oggi pedonalizzata e vero "salotto" cittadino.

Da poco funziona nel territorio di Sestri il più capiente albergo

ed escursionistici, all'*Università Popolare*, alla recente *Compagnia Teatro Akropolis*, operanti qui) è probabilmente alla base di quella forte aggregazione sociale e culturale, che fa di Sestri una vera città in qualche modo autosufficiente, con una qualità urbana quale non si trova nelle altre località unite a Genova nel 1926.⁴

Giuseppe Garibaldi



Un'immagine della Via Sestri, il "salotto" della città, pedonalizzata da almeno vent'anni.

¹ Seguendo la moda della villeggiatura in villa, dal Cinque-Seicento vi furono costruite diverse ville patrizie, l'ultima delle quali – acquisita dal Comune – ha il suo bel parco aperto al pubblico (si tratta della villa Lomellini Rossi, settecentesca). Altre hanno subito variazioni nella destinazione d'uso, come le seicentesche ville Parodi e Maria, già Spinola, attualmente adibite a scuola.

² La consistenza demografica di Sestri va confrontata con quella, assai modesta, di Prà (65 "fuochi", con Palmaro) e di Pegli (250 fuochi, oltre ai 70 di Multedo). Curiosamente, la cartata del 1531 segnala per l'abitato di Sestri solo 319 fuochi, rispetto agli 800 citati dal Giustiniani.

³ In quell'anno, oltre ai cantieri navali Ansaldo e Odero e alla Regia Manifattura Tabacchi, funzionava un'acciaieria (Soc. Ligure metallurgica), uno stabilimento metallurgico, una fabbrica di motori a petrolio (Koerting), una bulloneria, le Fucine italiane Fossati, le officine ferroviarie Bagnara, la Morteo (lavorazione dello zinco), parecchie concerie. In tutto funzionavano 132 stabilimenti, con una manodopera di 9.130 unità (i soli addetti all'industria, cioè, erano il 37,3% dei residenti!).

⁴ E' per questo che gli abitanti di Sestri, quando vanno nel centro di Genova, non dicono "vado in centro", dato che per loro "il centro" è l'area intorno a via Sestri, con piazza Baracca e le strade vicine, ma "vado a Genova" (e potrebbero pure dirlo i Voltresi). In questo senso, l'unificazione del 1926 non ha creato (almeno, non ancora) nelle periferie più vive quel forte senso di appartenenza a Genova, che solo traspare quando si parla con persone di altre regioni.

Il presente testo è un aggiornamento di quello contenuto nel vol. di G. GARIBALDI, *Genova Levante ed Entroterra. Uno sguardo geografico*, Imperia, A.I.I.G. Sez. Imperia--Sanremo (Taggia, Tipolitografia San Giuseppe), 2010.

Continua la deindustrializzazione del Savonese

Nota di Elvio Lavagna

Oltre un decennio dopo la pubblicazione su questo giornale di una mia nota sui cambiamenti nella struttura economica e sull'assetto urbanistico del Savonese ("Liguria Geografia", 2004, n. 4) mi pare sia venuto il momento di aggiornare il rapporto su una situazione in sempre più rapida evoluzione.

Il Savonese, già ai vertici dello sviluppo industriale italiano tra la fine dell'800 e gli anni '30 del secolo scorso, è ora largamente deindustrializzato, così come la val Bormida, che era stata lo spazio di espansione di stabilimenti legati al porto savonese che non avrebbero trovato facile collocazione nelle esigue aree pianeggianti della fascia costiera tra Capo Vado e il Capo di Albisola.

Nell'ambito del comune capoluogo, oltre alla ben nota chiusura dell'*Ilva*, il complesso siderurgico che insieme al porto aveva a lungo caratterizzato l'economia cittadina, si sono succedute quelle di varie industrie metalmeccaniche, vetrarie, alimentari eccetera senza essere sostituite da altre nei relativi siti. Negli spazi lasciati dalle industrie cessate o delocalizzate sono sorti complessi residenziali o centri commerciali. Solo nelle aree periportuali, nello spazio occupato da un vecchio cantiere navale o in quelli ottenuti attraverso imbonimenti si sono insediate due industrie per la costruzione o manutenzione di imbarcazioni da diporto, contribuendo con altre nel comune vicino di Vado Ligure a dar vita a un piccolo polo dell'industria nautica. Con riferimento al settore nautico, nella nota del 2004 avevo accennato alla prospettata realizzazione di un grande porto turistico tra Savona e Albisola Marina con un'ardita torre-faro dell'architetto Fuksas ove si sarebbero collocate residenze e servizi vari.

Tale opera, bloccata finora per ragioni ambientali e paesistiche, se verrà realizzata dovrà essere alquanto ridimensionata.

Del vecchio apparato industriale e logistico a Savona rimane in pratica solo la funivia del carbone. Il cui terminale a mare è stato però trasferito nella darsena portuale ad alti fondali per poter ricevere le navi carboniere di maggiore stazza. Tuttavia la sua operatività si è molto ridotta a causa della diminuzione nel Savonese e in tutto il Nord-ovest del consumo di carbone (e di altre rinfuse solide trasportabili in funivia).

Anche l'area del vicino comune di Vado Ligure ha subito una drastica diminuzione della sua dotazione industriale. Quasi tutti gli spazi occupati dalle più vecchie e inquinanti industrie metalurgiche, meccaniche e carbochimiche a destra del torrente Segno sono oggi occupati da magazzini retroportuali o da un grande centro commerciale. Delle industrie più importanti, anche per il numero di occupati, rimangono l'industria elettromeccanica *Bombardier* succeduta al "Tecnomasio Italiano Brown Boveri"

per la produzione di locomotori e altro materiale per ferrovie e metropolitane e lo stabilimento della *Esso Italiana* per la produzione di oli lubrificanti per auto. La grande centrale termoelettrica realizzata quasi mezzo secolo fa, quando era tra le più grandi e moderne d'Italia, ha dovuto ridurre drasticamente la produzione (e il personale) in seguito al sequestro nel 2014 del gruppo generatore a carbone a causa dell'eccessivo inquinamento.

Non mancano nell'area di Vado-Quiliano servizi logistici anche importanti come quelli della *Petrolog* e varie piccole industrie con

produzioni talora ad alta tecnologia come la *Ocem Telerobot* di Valleggia (con una trentina di dipendenti), ma il calo della dotazione industriale ha fatto diminuire anche la popolazione della cittadina, ove si confida in un rilancio delle attività industriali e logistiche con l'entrata in funzione nella rada portuale della grande piattaforma *Maersk* in grado di accogliere le più grandi navi portacontenitori.

Tale piattaforma, della superficie di 200.000 m² circa, con una banchina rettilinea lunga ben 700 metri e due accosti di elevato pescaggio, rispettivamente di 15 e 20 metri, potrà accogliere navi da più di 12.000 TEU.

Con la realizzazione dell'opera saranno necessari notevoli adeguamenti della viabilità retroportuale con un nuovo casello autostradale e un collegamento ferroviario dedicato nel quadro di un generale potenziamento del trasporto su rotaia dai porti ai rispettivi retroterra.

Anche in val Bormida si confida in una utilizzazione per la logistica retroportuale degli spazi resisi disponibili dopo

la grave deindustrializzazione che ha praticamente cancellato quasi tutti i grandi stabilimenti industriali sorti nella prima metà del secolo scorso.

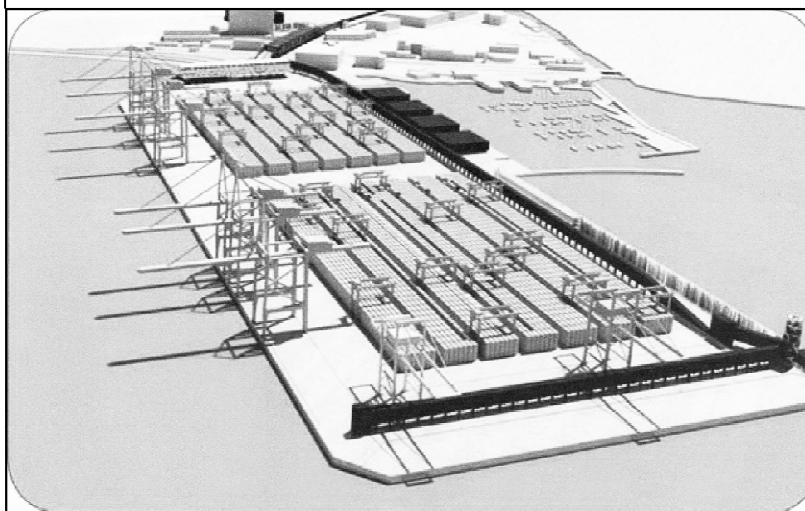
L'unico grande stabilimento dell'epoca del carbone dominante ancora attivo è quello dell'*Italiana Coke*, che tuttavia sta attraversando una fase assai critica tale da aver già determinato una drastica riduzione del personale. E ciò mette in ulteriore crisi il trasporto di carbone con la storica funivia.

A Cengio le aree ex ACNA, dopo la bonifica operata dalla Syndial ENI, sono in attesa di una qualche nuova utilizzazione. A Cairo Montenotte i grandi spazi della Ferrania, dove lavoravano fino a una quarantina di anni fa oltre 3.000 addetti, sono sfruttati in minima parte dalla *Ferrania Solis* impegnata nella produzione di pannelli solari (con meno di 200 addetti).

Non mancano alcune industrie che hanno mantenuto un buon livello di produzione, come a Millesimo la *Fresia*, specializzata nella costruzione di trattori da traino aeroportuale, sgombraneve e



Sopra: la vecchia darsena del porto di Savona vista dal Priamar; sulla destra, una nave della Costa ad uno dei tre accosti della stazione marittima. Gli spazi verdi in primo piano erano occupati da parte dello stabilimento siderurgico dell'Ilva. Sotto: progetto della piattaforma Maersk di Vado



altri, o a Cairo Montenotte la *3F Ferrecchi* per la produzione di fusti in ferro, o qualche industria nuova o qui delocalizzata dalle aree costiere come la *Trench Italia*, operante nel settore delle apparecchiature elettromeccaniche.

Ad Altare e Dego mantengono una certa importanza gli stabilimenti vetrari, continuando una tradizione industriale secolare. Ma nel complesso tutte queste fabbriche sono ben lontane da garantire un livello di occupazione pari a quello degli anni '60-'70 del secolo scorso.

Come si è già accennato, il comune capoluogo (o ex capoluogo?) e quello vicino di Vado di fronte al declino del settore industriale hanno cercato di indirizzare investimenti verso il commercio e altre attività terziarie (anche con l'occupazione di spazi già industriali da parte di centri commerciali). La crescita della grande distribuzione (anche al servizio di un ampio comprensorio interregionale) ha tuttavia causato la crisi del piccolo commercio tradizionale. Anche nel settore dei servizi sanitari e dell'istruzione non sono mancate iniziative importanti con l'avvio di un polo universitario e il potenziamento dei servizi agli anziani (che sono una percentuale sempre più alta della popolazione!)

Al porto non ha certo giovato il declino delle industrie locali con la forte diminuzione del traffico di carbone e rinfuse solide e anche di petrolio non totalmente compensati da altri traffici in espansione come quelli dei cereali, della frutta tropicale o del caffè. La realizzazione della stazione marittima della *Costa-Carnival*, recentemente potenziata per render disponibile un terzo accosto per le grandi navi, ha comportato un sensibile sviluppo del traffico crocieristico tale da indurre l'amministrazione comunale a dedicare risorse notevoli per conferire alla città un nuovo volto, attrattivo per il turismo culturale, anche mediante la riqualificazione del centro storico e dei quartieri sul mare a Ponente, vari interventi sulla fortezza del Priamar (in parte alquanto discutibili), l'apertura di nuovi musei come quello della Ceramica, sorto in un antico palazzo del centro storico adiacente al seicentesco palazzo Gavotti sede della civica Pinacoteca.

Ma in una città che si era votata totalmente all'industria intercettare i croceristi in transito e attrarre altri turisti non risulta facile e alla stagnazione economica si accompagna quella demografica. Savona con 65.000 ab. ha oggi 15.000 abitanti in meno rispetto agli anni '70 del secolo passato.

ORMEA – MARE: una ferrovia incompiuta

Le Alpi Liguri non hanno mai rappresentato un ostacolo insormontabile agli scambi economici e sociali. Il commercio transalpino e transappenninico è però stato concepito in forma "moderna", organizzato e stimolato, solamente durante il periodo napoleonico. Una inchiesta del 1806 ordinata dal Prefetto francese Chabrol aveva infatti evidenziato un pessimo quadro dei collegamenti tra quello che fino ad allora era stato lo strapotente Genovesato ed il più cauto e lento dominio piemontese. Si legge nel rapporto: "... *la Ceva - Savona è praticabile solo ai carri e impraticabile d'inverno; la strada delle Langhe che collega Ormea, Pieve e Porto Maurizio è nella stessa situazione. Nella sottoprefettura di Porto Maurizio la Oneglia-Garessio e la Albenga-Garessio sono agibili per le bestie da soma. In cattivo stato risulta la mulattiera che da Albenga conduce a Pieve.*" L'amministrazione napoleonica riteneva che fosse da modificare il sistema viario del dipartimento, quello di Montenotte che aveva giurisdizione sul basso Piemonte e sulla Riviera di Ponente. Le merci e i rari viaggiatori avrebbero dovuto circolare su due arterie principali: "*la strada litoranea e la strada centrale che diramantesi da Ponte di Nava, attraverso Ceva e Carcare, giunge ad Acqui*". Da queste "parallele" sarebbero partite le vie trasversali, di valico. Sarebbero state la Savona-Carcare e la Ormea-Porto Maurizio. Altri collegamenti considerati necessari erano la Albenga-Col di Nava, la Albenga-Garessio, la Loano-Ceva, la Finale-Carcare e la Albisola-Acqui. Il piano Chabrol piacque ed i Sindaci delle località interessate avanzarono ulteriori proposte. Tra le molte furono accolte la Finale-Ceva e la Albenga-Upega. Nonostante l'intensissima attività progettuale, le realizzazioni in realtà furono poche.

Dopo il Congresso di Vienna del 1815 la Repubblica Ligure venne unita al territorio del re di Sardegna. Nel 1816 venne istituito il Genio Civile ed una legge del 1817 permise di sistemare a "carreggiabile" l'antica via dei muli. Il sentiero della Val Neva che conduce a Garessio diventò praticabile alle vetture per gran parte dell'anno. La Albenga-Pieve-Ormea venne realizzata in una quindicina d'anni. I traffici aumentarono in maniera considerevole, ma non bastarono a risolvere i problemi del territorio.

Le cose cominciarono a cambiare solo con l'apertura dei cantieri dovuti alla rivoluzione nei trasporti apportata dalla ferrovia. In Piemonte nel 1844, dopo gli studi approvati il 1840, con le *lettere patenti del 18 luglio* vennero dettate le condizioni per l'esercizio e l'individuazione degli itinerari. Per evidenti motivi la linea Torino-Genova ebbe la priorità assoluta e venne realizzata in soli cinque anni. La Liguria di ponente venne ignorata dai programmi ufficiali, ma tornò alla ribalta nel 1847 con un piano redatto dal conte Petiti e dallo stesso Capo del Governo, Cavour, che prevedeva il collegamento tra Nizza e Torino, via Albenga-Garessio-Ceva-

Savigliano. La Torino-Savigliano venne approvata nel 1850. Con l'estensione della ferrovia fino a Cuneo via Fossano, nel Cuneese e nel Cebano si manifestarono opinioni diverse su ulteriori percorsi. Alcuni propendevano per il collegamento di Cuneo con Nizza attraverso il colle di Tenda. Altri avrebbero voluto una diramazione da Fossano a Oneglia, via Ceva e Ormea. L'intera tratta fino a Savona fu approvata nel 1857, nell'ambito di un proposto pacchetto di dieci collegamenti ferroviari. Nel 1861, dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia, venne concessa la costruzione della Bra-Ceva-Savona. Intanto nel 1860, essendo stata ceduta Nizza alla Francia, Ventimiglia assunse maggiore importanza essendo divenuta città di confine e si propose con forza quale snodo fra la linea litoranea e quella per il Piemonte. Il merito fu del ventimigliese Giuseppe Biancheri, presidente della Camera dei Deputati, che riuscì persino a vanificare gli sforzi per la costruzione della Ceva-Ormea-Porto Maurizio, caldeggiata dallo stesso Cavour che, purtroppo, morì prematuramente nel 1861. Seguì un gran lavoro di progetti, di proposte, di studi, di itinerari e di soluzioni, di convegni e di proposte di legge. Oneglia e Porto Maurizio, vinti i loro proverbiali problemi campanilistici, riproposero unitariamente la Ceva-Ormea-Oneglia-Porto Maurizio. Era evidente la contrapposizione alla Cuneo-Nizza per Ventimiglia. Fu necessario aspettare il 1879 quando venne approvata una legge che ratificava un programma per la costruzione di ben 6.000 chilometri di nuove linee ferroviarie. Erano suddivise in tre tabelle (A, B e C) per importanza e priorità, finalizzate a completare organicamente la rete ferrata italiana. Prima di passare alla votazione sulla legge, ancora una volta l'influente on. Biancheri ostacolò l'ipotesi Ceva-Oneglia, non inizialmente introdotta nel progetto ministeriale. Erano presenti in aula, a patrocinare l'inserimento in programma della linea di Oneglia gli on. Basteris (di Bagnasco), Borelli (di Pieve di Teco) e Celesia (di Finale Ligure) che quasi convinsero il Parlamento sulla bontà della Ceva-Oneglia "contro" la Cuneo-Ventimiglia. Ma le pressioni esercitate dal Biancheri sul presidente del Consiglio Depretis sortirono l'effetto opposto. Fece schierare il Parlamento per la Cuneo-Nizza. La Ceva-Oneglia venne bocciata. Nella tabella C, oltre alla Ceva-Ormea al n. 32 in posizione quasi marginale, si trovavano altre tre linee situate in provincia di Cuneo. Si trattava di 111 chilometri di ferrovia con un costo di 13,7 milioni di lire. Per la Ceva-Ormea era stimato il costo di 5 milioni, di cui 4 allo Stato e 1 a Provincia e Comuni. Erano gli anni in cui si stavano costruendo i forti di Nava. Per gli accorati interventi in aula dell'on. Basteris, che enfatizzò anche l'interesse militare dell'opera venne concessa la realizzazione del tratto tra Ceva e Ormea, diramantesi dalla Savona-Bra nella stazione di Ceva. Un vero e proprio contentino per la Val Tanaro.

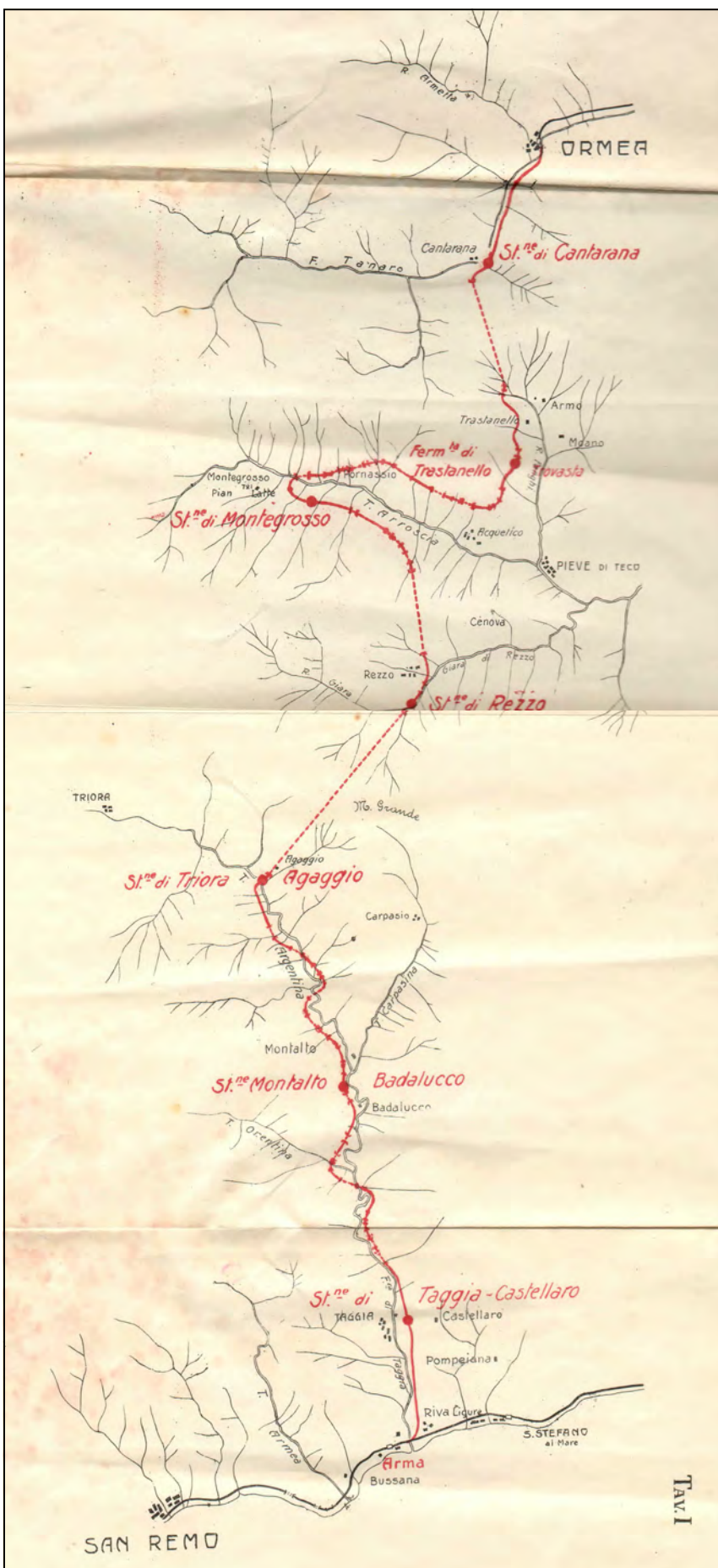
“Premio di consolazione” lo definì l'on. Biancheri, che sedette in parlamento tra Torino, Firenze e Roma per ben 55 anni consecutivi! Un peccato originale, una condanna a “ramo secco”, si potrebbe dire col senno di poi. I lavori iniziarono nel 1885. Tra infinite polemiche sulle scelte tecniche costruttive del tracciato, sull'ubicazione delle stazioni, sull'espropriazione di terreni privati, il treno arrivò a Priola nel 1889, a Garessio nel 1890, a Trappa nel 1891 e ad Ormea nel 1893. La linea, lunga 35,432 chilometri alla stazione di Ormea, è in curva per il 45% del percorso, ha pendenza media del 9,3‰ e massima del 15; ha andamento tortuoso e segue il corso del Tanaro attraversandolo più volte su importanti ponti, che - considerando anche i viadotti - in totale sono 14, da 1 a 40 campate, di luce da 10 a 20,80 metri. Le gallerie sono 8 per 1.562 metri in totale.

L'arrivo della vaporiera a Ormea non sopì l'aspirazione di prolungare la ferrovia al mare. Si aprì un intenso periodo di presentazione di proposte e di progetti. Di tutti era la convinzione che la scelta della linea fosse subordinata a far capo ad un porto idoneo a supplire le deficienze dei servizi portuali di Genova e Savona e permettere una concorrenza efficace ai vicini porti francesi. Con argomentazioni diverse i porti proposti erano essenzialmente due: quello di Oneglia-Porto Maurizio e quello di Sanremo. Conseguentemente l'Ormea-Oneglia, la Garessio-Albenga, la Garessio-Oneglia, la Ormea-Sanremo, una “diagonale” che collegasse direttamente Oneglia con Mondovì erano i percorsi di cui si parlava nelle piazze, nei comizi, nelle riunioni politiche. Si costituirono Associazioni, Commissioni e Comitati pro l'una o l'altra linea. Il Governo non ci sentì. Si discusse animatamente di tracciati, di pendenze, di gallerie, di altitudine del valico tra la val Tanaro e le valli liguri, di finanziamenti: una quantità eccessiva di proposte e di soluzioni tali da annullarsi vicendevolmente.

Nel frattempo scoppiò la prima guerra mondiale che non interruppe del tutto le sollecitazioni delle amministrazioni liguri e piemontesi volte alla soluzione del problema dei collegamenti. Avanzò anche il progresso tecnico, la trazione elettrica soppiantò il vapore e variò i parametri tecnici costruttivi delle linee ferrate.

Negli anni '20 il problema della ferrovia tornò ciclicamente di attualità. Per scongiurare il pericolo che la prosecuzione della linea verso Oneglia avesse a staccarsi a Garessio, ad Ormea si costituì un “Comitato Pro-Ferrovia Ormea-Mare”. Vennero esaminati i progetti esistenti riguardanti la linea “Garessio-Oneglia” (Navone del 1886, Agnesi del 1902, Lanino del 1905), la “Ormea-Sanremo” (Camagni del 1855 e 1907, Baggi del 1918) e i nuovi tracciati “Ormea-Nasagò-Alto-Pieve di Teco-Oneglia”, “Ormea-Cantarana-Pornassio-Pieve di Teco-Oneglia” e “Ormea-Pieve di Teco-Oneglia”. Si arrivò alla conclusione che tralasciando la questione portuale il tracciato preferibile per caratteristiche tecniche sarebbe stato l'“Ormea-Pieve di Teco-Oneglia”, pur se la popolazione avrebbe preferito l'“Ormea-Cantarana-Pornassio-Pieve di Teco-Oneglia”, deducendo però che “...il tracciato Ormea-Sanremo è da preferirsi agli altri per gli indiscutibili vantaggi che presenta riguardo al Porto ed alle condizioni strategiche d'interesse Nazionale”.

La Cuneo-Ventimiglia entrò in esercizio nel 1928. Nonostante il collegamento Imperia-Piemonte rimanesse d'attualità vennero cancellate tutte le altre ipotesi ferroviarie rivierasche. La stampa genovese nel 1929 diede ampie notizie sulla importanza strategica di un collegamento con Garessio, pur rilevando come una nuova linea Ormea-Ventimiglia avesse un aspetto militarmente più rilevante.



Il tracciato proposto per la linea da Ormea ad Arma di Taggia (e Sanremo), passante per l'alta valle Arroschia e la valle Argentina.

Nel dopoguerra l'interesse dei collegamenti si è spostato dalla ferrovia alla strada e la stazione di Ormea è rimasta il malinconico ricordo di una linea senza sbocco al mare.

Gianfranco Benzo, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)



LIGURIA GEOGRAFIA

Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di Geografia

Anno XVIII^o, n. 2, Febbraio 2016
(chiuso il 22 gennaio 2016, spedito il 25)

Direttore responsabile
Silvano Marco Corradi

Direttore editoriale
Giuseppe Garibaldi

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 41 - 18017 Cipressa (IM)
E-mail: gigiprof97@gmail.com
Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Codice fiscale 91029590089

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio 2015 - 2018)

Giuseppe Rocca, presidente
Giuseppe Garibaldi, vice-presidente e tesoriere
Davide Costa, segretario e referente Giovani
Consiglieri: Renata Allegri (Sc. Media),
Luca Bianco (Sc. Primaria) Riccardo
Canesi (Sc. Sup.), Alessandro Bonzano,
Fabrizio Bartaletti, Anna Lia Franzoni

Presidente regionale - tel. (0039) 0143 2292

E-mail Segretario regionale
d.costa.sil@alice.it

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA - SAVONA

Dipartimento DAFIST dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova
Presidente Fabrizio Bartaletti
tel. 010 20951439 e-mail: bartfbi@unige.it
Segretario Elvio Lavagna
tel. 019 851743 e-mail: e.lavagna@alice.it
Sedi riunioni: a Genova: Dipartimento
DAFIST dell'Università, via Balbi 2.
a Savona: presso Società Savonese
di Storia Patria, via Pia 14/4

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi
tel. 0183 98389 e-mail: gigiprof97@gmail.com
Segretario Bruno Barberis
e-mail: brunobarberis@tin.it
Sede riunioni ad Imperia: Centro "Carpe
diem" del Comune, Via Argine destro 311

LA SPEZIA - MASSA CARRARA

Liceo scientifico G. Marconi,
Via Campo d'Appio 90 - 54033 Carrara (MS)
Presidente Anna Lia Franzoni
tel. 0585 55612 e-mail: franzalia@alice.it
Segretaria Maria Cristina Cattolico
tel. 0585 281816 e-mail: cpauroora@virgilio.it
Sedi riunioni: a Carrara, Liceo Marconi
alla Spezia, Istituto Professionale Einaudi

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG

Soci effettivi € 30 - Juniores (studenti) €
15 - Familiari € 15 (Per chi richiede il
notiziaro cartaceo supplemento di € 5)
Per invii all'estero supplemento di 15 €

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): 15 €

da consegnare ai segretari provinciali o versare
sul conto corrente postale n. 20875167,
o mediante bonifico bancario
(IBAN: IT39 T076 0101 4000 0002 0875 167),
sul conto intestato a: AIIG - Sezione Liguria

Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto

© AIIG-Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

A. CARASSALE - D. GANDOLFI - A. GUGLIELMI MANZONI (a cura di), *Il viaggio in Riviera. Presenze straniere nel Ponente ligure dal XVI al XX secolo*, Atti del Convegno (Bordighera, 14 e 21 giugno 2014), Bordighera, Istituto internazionale di Studi liguri, 2015, pp. 287

Il volume, ricco di interesse, contiene i testi delle relazioni presentate in un convegno del 2014, e vuole in certo modo proseguire le ricerche sull'argomento delle presenze straniere nella Liguria occidentale, già affrontato in passato in numerose pubblicazioni, ultima delle quali "Stranieri nel Ponente ligure", a cura di A. Guglielmi Manzoni, uscita nel 2010 presso le Edizioni Atene di Arma di Taggia. Poiché diversa è la sensibilità di ciascun ricercatore e vario è il "peso" che ogni straniero che abbia visitato il Ponente ha lasciato del suo passaggio, anche gli interventi - in questo lavoro collettivo, come in altri precedenti - vanno valutati ciascuno a sé e presentano un interesse a cui ogni lettore dà un'importanza più o meno grande in relazione ai propri interessi e alla propria sensibilità.

Per evitare che anche chi stende queste brevi note possa - dati i propri gusti e interessi - fare delle scelte di "qualità" sui diversi interventi, ci si limita qui a riferirne in generale, ricordando che tantissimi sono gli argomenti toccati, e che un lavoro del genere può essere letto "a spizzichi" a seconda del proprio estro del momento, estro legato anche alla curiosità suscitata oggi da un ricordo o da un riferimento o domani da un incontro fortuito. Un libro, in ogni caso, da tenere in casa.

Un'osservazione marginale: per le note di informazione (non ovviamente per quelle di pura citazione) è fastidioso dover andare ogni volta a fine capitolo a cercarle; viva le note a piè di pagina! (G.G.)

R. LUCCARDINI, *Carignano. Genova, Storia dell'espansione sulla collina*, Genova, SAGEP, 2014, pp. 156

Testo di interesse storico-geografico-urbanistico sull'espansione urbana ottocentesca della collina di Carignano, ad est della basilica dell'Alessi risalente ai primi del '600.

M. G. LUCIA - P. LAZZARINI (a cura di), *La terra che calpesto*, Milano, Franco Angeli, 2015, pp. 432, € 49,00

L'opera raccoglie i contributi di studiosi di varia estrazione (dai geografi come la Lucia, a sociologi, urbanisti, economisti e filosofi) e si propone come esplicitato dal sottotitolo "una nuova alleanza tra la nostra sfera esistenziale e materiale". I titoli delle 4 parti in cui è diviso il corposo volume precisano i temi affrontati dai diversi punti di vista.

La prima parte, "Sviluppo, sostenibilità e innovazione", delinea nuovi possibili modelli economico-sociali, puntando a una forma auspicabile di sostenibilità, alla promozione di città a misura d'uomo, all'innovazione possibile attraverso la *green economy*.

La seconda parte, "Utilizzazione e conservazione", si sofferma su temi etici come le diverse concezioni filosofiche sui rapporti uomo-natura, la sicurezza degli approvvigionamenti alimentari e idrici, la necessità che lo sviluppo non trascuri le aree svantaggiate.

La terza parte, "Politiche e prassi per uno sviluppo innovativo dei territori", cita esempi significativi di tali politiche: specializzazione intelligente nelle terre alte, agricoltura sostenibile, valorizzazione dei territori attraverso eventi culturali, cultura e storia come fattori di sviluppo, sostegno al piccolo commercio come custode di identità, prossimità nella gestione dei rifiuti...

La quarta parte, "Società e identità culturali", sottolinea infine l'importanza delle relazioni sociali nei luoghi e delle loro identità culturali alla base di positive esperienze come la rinascita di aree di montagna a rischio di abbandono o il successo internazionale del paesaggio culturale delle Langhe-Roero.

Quasi tutti i contributi presentano motivi di interesse per i cultori di geografia umana ed economica. I geografi economisti troveranno particolarmente interessante e di stringente attualità l'articolo di M. G. Lucia su "Sicurezza alimentare tra etica ed economia" per le informazioni aggiornate e le riflessioni sulla mercificazione delle terre col fenomeno inquietante del *Land grabbing*, ma anche sulle possibilità di rilancio di attività agricole in paesi a diverso sviluppo. (E.L.)

A. RICCI, *Radicalismo islamico, jihad e geografia dell'incertezza*, «Bollett. Società Geografica Italiana», 2015, n.2, pp. 293-301

Un breve lavoro, ricco di riferimenti bibliografici (tra cui sono importanti almeno quelli a scritti di Luigi Napoleoni, Marco Antonsich e Massimiliano Tabusi), cerca di far luce su alcuni problemi di grande interesse del mondo d'oggi, già ben chiariti nel titolo. In particolare, si precisa il concetto "non territoriale" (almeno in senso occidentale) del sedicente "Califfato" (o "Stato Islamico"), che aspira da un lato a raggiungere e aggregare a sé molte città europee e, dall'altro, a inglobare e in qualche modo identificarsi con l'intera "Umma" o comunità musulmana. Si discute se i comportamenti "offensivi" verso l'Occidente (ma anche in direzione di altri paesi) si possano considerare atti di terrorismo o veri e propri episodi bellici, di una guerra peraltro non espressamente dichiarata secondo le "buone norme" internazionali, ma in qualche modo voluta, e ufficializzata da dichiarazioni governative occidentali (si pensi al recente atteggiamento francese a seguito degli attentati di novembre a Parigi e dintorni) a fronte di episodi di violenza a parti della popolazione di uno stato.

In questo senso, anche proprio per l'indeterminatezza dell'azione dell'IS (per diffondere terrore indiscriminatamente), l'autore parla di "geografia dell'incertezza", in quanto scontro tra concezioni di stato e di diritto antitetico e inconfrontabili. (G.G.)

P. VEZIANO, «*Li homini e done avevano il color del erba*». *La carestia a Isolabona (1810-1812)*, «Intemelion», n. 21, 2015, pp. 111-122

A volte, capita di trovare notizie geografiche o di storia economica in vecchie cronache, come il manoscritto di Gio. Antonio Cane di cui trattano due articoli di Paolo Veziano (il primo è *Cronache sull'olivicoltura d'Isola Buona tra Settecento e Ottocento*, «Intemelion», n. 20, 2014, pp. 97-110), utili per ricostruire determinate situazioni economico-sociali di località minori, come nel caso specifico quella di Isolabona (IM) e dintorni a inizio Ottocento. Spiace solo che la mancanza di interesse geografico di chi se ne occupa impedisca di saper qualcosa di più su quello che è contenuto nei singoli documenti d'epoca. (G.G.)

In allegato a questo numero è presente un supplemento di carattere storico-geografico, un altro piccolo omaggio del Direttore editoriale di questo periodico a tutti i lettori, molti dei quali avevano gradito l'inserito del n. 9 dello scorso anno. Proprio pensando a loro, viene presentato questo breve testo, già pubblicato con qualche modifica sull'annata 70^a (2014) degli «Annali di ricerche e studi di geografia», periodico diretto da Maria Luisa Scarin.