



Liguria geografia

Anno XVIII°, Numero 4

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Aprile 2016

Un po' di tutto ...

Mi è capitato nei giorni scorsi di rileggere l'articolo sui migranti che avevo scritto per il n. 5, maggio 2011, del nostro giornale e mi sono accorto che i cinque anni trascorsi hanno modificato solo alcuni aspetti della questione, ma lasciato in piedi i problemi maggiori. Non è dunque per il piacere dell'autocitazione che lo ricordo, ma per riprendere in qualche modo il discorso con i lettori di questo periodico, sempre attenti a cercare di capire quel che avviene intorno a noi, soprattutto oggi che quest'Europa, forse troppo velocemente ingrandita negli ultimi vent'anni, stenta a trovare una linea comune di condotta consona con la nostra civiltà; cerco, nell'articolo a fianco, di ritornare in parte sull'argomento, ma sollecito fin d'ora i lettori ad intervenire, se credono, per dire la loro.

A pag. 3 presento una breve inchiesta sul completamento dei lavori di un ulteriore tronco della ferrovia Genova-Ventimiglia, argomento che so interessare a parecchi dei nostri lettori; a pag. 5, un articolo di Roberto Pavan ritorna - in modo originale - sui temi della Grande Guerra (e vi dedicherà pure una conversazione per i Soci di Imperia, prevista per il 15 aprile). A pag. 6, un intervento di Renata Allegri (che vediamo in fotografia insieme ai suoi validi allievi) ci riporta a quell'importante evento (i "giochi della geografia") svoltosi con tanto successo a Carrara a fine gennaio.

La redazione di "Liguria Geografia" fa il possibile per tenere informati i soci e gli altri lettori su alcuni argomenti geografici (locali e no) che ritiene importanti, sempre augurandosi che si allarghi la collaborazione dei soci, da tempo auspicata. Gli spazi esigui impongono un'attenta valutazione dei testi, imponendo a noi tutti la massima stringatezza: bando alle parole inutili, dunque, ma spazio a idee e informazioni, con apertura anche agli studenti, soci e non (ancora...).

(G.G.)

Le grandi migrazioni verso l'Europa fanno aumentare le divergenze nell'UE

Se qualcuno aveva ancora dei dubbi sull'importanza epocale delle attuali migrazioni se li sarà tolti in quest'ultimo anno. Complice lo stato di guerra (civile) in Siria e la permeabilità della frontiera con la Turchia, decine di migliaia di Siriani hanno raggiunto il territorio comunitario sbarcando numerosi nelle isole greche vicino alla costa anatolica, ma molti sono stati gli Afgani, gli Eritrei, i Nigeriani, i Somali e coloro che - provenendo da molti altri paesi che sarebbe lungo elencare - si sono affacciati alle porte dell'Europa, anche attraverso il "solito" passaggio per Lampedusa.

Il caso della Siria è il più grave: in un Paese che aveva circa 21 milioni di abitanti (stima 2011), si calcola che più della metà si siano trasferiti, circa 8 milioni sfollati all'interno del territorio (nelle parti meno esposte alla lotta tra governativi e ribelli e alle violenze dei seguaci dell'Isis) e altri 4 rifugiatisi negli stati confinanti, Giordania (600.000 persone), Libano (un milione) e Turchia (2 milioni), da cui hanno cercato di raggiungere il territorio dell'UE (dove nel 2015 ne sono arrivati 130.000 circa). La situazione è tuttora caotica, e il recente tentativo di un "cessate il fuoco" è difficile capire se potrà stabilizzarsi. Al secondo posto sono gli Afgani (35.000 arrivi nell'UE nel 2015), provenienti non solo dal Paese ma anche da stati nei quali si erano rifugiati (come Iran e Pakistan). Dall'Eritrea, sotto la crudele dittatura di Isaias Afewerki, sono arrivati in Europa circa 30.000 persone, 15.000 dalla Nigeria (dove al nord i seguaci del gruppo islamico radicale di Boko Haram rendono la vita difficile ai non musulmani) e 9.000 dalla Somalia (in una situazione di guerra civile da 25 anni). Siriani e Afgani seguono la rotta balcanica per raggiungere l'Europa, gli altri prevalentemente sbarcano in Italia.

Eurostat (l'Ufficio Statistico dell'UE) fa sapere che nel corso del 2015 1.255.600 richiedenti asilo hanno chiesto protezione internazionale nei Paesi membri dell'Unione Europea, un numero più che raddoppiato rispetto all'anno precedente, ma l'UE ha circa 508 milioni di abitanti e il numero dei richiedenti asilo è quindi pari circa allo 0,24% della popolazione. Il numero di Siriani che hanno chiesto protezione per la prima volta è raddoppiato nel 2015 rispetto all'anno precedente, arrivando a 362.800, mentre quello degli Afgani è quasi quadruplicato a 178.200. Il numero degli Iracheni si è moltiplicato per sette, raggiungendo quota 121.500.

Siriani, Afgani e Iracheni sono le tre principali nazionalità tra i richiedenti asilo per la prima volta, e sono oltre la metà del totale dei richiedenti iniziali.

Lo scorso anno il maggior numero di richiedenti iniziali si è avuto in Germania (441.800, il 35% del totale UE), seguita dall'Ungheria (174.400, 14%), dalla Svezia (156.100, 12%), dall'Austria (85.500, 7%), dall'Italia (83.200,

7%), e dalla Francia (70.600, 6%). In confronto al 2014, il numero dei richiedenti asilo per la prima volta è aumentato in misura maggiore in Finlandia (+822%), Ungheria (+323%), Austria (+233%), Belgio (+178%), Spagna (+167%) e Germania (+155%). In Italia l'aumento è stato del 31%, da 63.655 a 83.245 unità, nettamente inferiore alla media UE.

Queste diverse situazioni, con "pressioni" su certe frontiere molto maggiori del previsto, hanno creato un generale stato di malessere, che - facilitato da un atteggiamento di crescente disaffezione all'Europa e dallo svilupparsi in questi anni di partiti politici di estrema destra, anche in paesi di democrazia matura - sta portando a forti divergenze tra gli stati membri dell'Unione.

Le divergenze tra governanti sono spesso accompagnate da quelle delle popolazioni al loro interno e verso gli organismi dell'UE, non sempre peraltro di segno eguale, ma comunque con reazioni che appaiono eccessive per il mantenimento di buoni rapporti all'interno del nostro continente. Se ne videro già i segni lo scorso anno nell'atteggiamento di alcuni stati (Germania in testa) nei confronti della Grecia, se ne percepiscono ora nella questione del "Brexit" (e un recentissimo sondaggio tra gruppi di popolazione di alcuni stati dell'UE mostra notevoli differenze nei pareri sulla possibile uscita del Regno Unito dalla UE). In particolare, sono in netta minoranza gli "europeisti" (cioè coloro che auspicano un'UE sempre più "federale"), mentre altri - pur non gradendo le concessioni fatte ai Britannici per convincerli a restare nell'Unione - chiedono che nella nostra vita l'Europa in futuro pesi di meno. Ai "piani alti" (compresa la Banca Centrale Europea) si pensa che la creazione di un unico ministero delle finanze (che si occupi cioè delle entrate e delle uscite dell'intera UE, e metta ordine nelle legislazioni nazionali in materia di tassazioni, oggi troppo differenziate) sarebbe auspicabile, ma ciò porterebbe all'azzeramento del "potere di spesa" che i politici nazionali non vogliono cedere (e se ne capisce bene il perché).

Mancano anche uomini politici di grande livello e di vero respiro europeo, la cui azione coordinata possa dare a tutti l'impressione di una concorde volontà di proseguire nella costruzione iniziata nel 1951 con la CECA e proseguita nel 1957 con il trattato di Roma: ma oggi è impossibile tornare indietro. Unica soluzione, forse, creare quella "Europa a due velocità" che qualcuno propone da tempo per superare le varie *impasse*.

Giuseppe Garibaldi

Su quanto avviene sul nostro mare e sulle sue coste est e sud è utile - pur nella crudezza dei fatti - il recente volume di Alessandro Leogrande, La frontiera, Milano, Feltrinelli, 2016, pp. 318, euro 17,00.

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

IN DIFESA DELLA "A-21" (EX A039)

Pubblichiamo il testo della lettera inviata in febbraio al MIUR dal collega Riccardo Canesi, a nome di "SOS Geografia" per evitare che da quest'anno sia evitato il classico "giochetto" che ha sempre consentito a docenti non aventi diritto di ottenere le pochissime ore di geografia.

Il Coordinamento Nazionale S.O.S. Geografia,

-visto il D.P.R. n. 19 del 14 febbraio 2016 e preso atto dell'assegnazione in via esclusiva degli insegnamenti di "Geografia" (Istituti Tecnici, indirizzo AFM e Turismo - primo biennio), "Geografia generale ed economica" (Istituti tecnici e professionali - primo o secondo anno primo biennio), "Geografia turistica" (Istituti tecnici indirizzo Turismo - secondo biennio e quinto anno) alla neocostituita classe di concorso A-21 - Geografia;

- tenuto conto della situazione di assegnazione atipica degli stessi insegnamenti a più classi di concorso, disposta fino al corrente anno scolastico;

- tenuto inoltre conto del persistente effetto distorsivo sulla formazione degli organici che l'assegnazione atipica ha determinato nei precedenti anni scolastici, in assenza della disposizione regolamentare di riordino delle classi di concorso;

- considerato infine che le Istituzioni Scolastiche, nella redazione dei Piani Triennali dell'Offerta Formativa (PTOF) di cui alla L. 107/2015, non hanno potuto giovare della conoscenza del D.P.R. n. 19 del 14 febbraio 2016, e che gli Uffici Scolastici Regionali sono in attesa tanto dell'emanazione del Decreto Interministeriale relativo agli organici, quanto di indicazioni operative in merito (nota MIUR n. 2805/2015) per poter procedere alla definizione degli organici

INVITA

- le Direzioni Generali interessate del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca a voler specificare, nell'emanando Decreto Interministeriale relativo agli organici, l'univocità dell'attribuzione degli insegnamenti di "Geografia", "Geografia turistica", "Geografia generale ed economica" alla classe di concorso A-21 Geografia e la cessazione di validità di ogni forma di attribuzione atipica relativa agli stessi insegnamenti, ai sensi del D.P.R. 19/2016;

- i Direttori Generali degli USR a voler vigilare sulla conformità al D.P.R. 19/2016 delle richieste di organico, relative ai predetti insegnamenti, contenute all'interno dei Piani Triennali dell'Offerta Formativa delle Istituzioni Scolastiche di cui alla L. 107/2015.

Per il Coordinamento Nazionale S.O.S. Geografia
Prof. Riccardo Canesi

LE NOSTRE ESCURSIONI

In giro sulle colline tra Liguria e Piemonte

Per giovedì 5 maggio la Sezione Imperia-Sanremo propone un'escursione da Sanremo (ore 6,45), e lungo l'Aurelia fino a Dianon, per Savona - Altare (Strada dell'Adelasia) - **Montenotte Superiore** (Parco eolico) - Pontinvrea - **Sassello** (Chiesa di San Giovanni) - Urbe (pranzo) - Passo del Fajallo (sosta) - **Campo Ligure** (Museo della Filigrana) e ritorno ad Imperia verso le 19 (Sanremo 19,35). Numero minimo partecipanti 12, numero massimo 20. **Quota di partecipazione (per 12 paganti), compreso il pasto, € 70** (per 15 paganti, € 65, per 18-20 paganti € 60).

Iscrizioni entro il 15 aprile (data tassativa) con anticipo di 30 euro, da versare al Presidente per posta (ccp n. 1016219592, intestato a Garibaldi Giuseppe) o di persona alle riunioni del 1° e 15 aprile. Se non si raggiungerà il numero minimo, l'iniziativa sarà annullata e gli anticipi restituiti.

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

CARRARA

Nessun incontro previsto. **Per l'escursione a Vercelli, vedi sotto.**

IMPERIA

Nell'abituale sede del centro "Carpe diem" del Comune (via Argine destro, 311) sono previste le seguenti manifestazioni:

- venerdì 1° aprile, ore 17,30, presentazione del documentario "LIBIA. La magia del deserto" di Francesco Bernardi

- venerdì 15 aprile, ore 17,30, conferenza di Roberto Pavan (AIIG-Imperia) su "Grande Guerra: il Touring Club Italiano tra arte, patriottismo e propaganda"

(Per un'illustrazione dell'argomento si veda l'articolo di pag. 5-6)



LE NOSTRE ESCURSIONI

Vercelli e Lucedio

La Sezione La Spezia - Massa e Carrara organizza un'escursione a **Vercelli** con visita dei principali monumenti del centro storico e con visita alle vicine coltivazioni di riso. In programma c'è la visita al **Principato di Lucedio**, antica Abbazia fondata dai monaci Cistercensi, che bonificarono il territorio introducendo la coltivazione del riso, e alla **tenuta della Colombara**, dove è possibile visitare il museo della risaia.

Partenza da Carrara alle 7,00 (piazzale Coop) e rientro verso le 21. Per la data (**ancora indecisa tra il 1° e l'8 maggio**) e per ulteriori informazioni si prega di prender contatto con la Presidente (tel. 0585 55612) o con la Segretaria (tel. 0585 281816)

Alla riscoperta della Costa Azzurra

Per il **fine settimana 20-22 maggio** la Sezione Imperia-Sanremo organizza un breve viaggio da Imperia (Piazza Dante, lato Sanremo, ore 14), Aregai (14,20), Arma (bivio per l'autostrada, ore 14,25) per la Provenza costiera, col seguente itinerario di massima.

Venerdì 20: partenza da Imperia per **La Londe-les-Maures** (in autostrada fino oltre Fréjus, con diverse brevi soste per osservare aspetti del paesaggio; cena e pernottamento in albergo).

Sabato 21: escursione a **Tolone** (breve giro di orientamento) e a **Hyères** (visita del centro storico; pranzo libero). Giro della penisola di **Giens, Bormes les Mimosas**, e rientro in albergo.

Domenica 22: viaggio di rientro (con arrivo ad Imperia verso le 20), passando per **Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Fréjus**.

La quota di partecipazione (x 12 paganti), comprensiva di due mezze pensioni in camera doppia e un pasto con bevande, si aggirerà sui 370-420 € (supplemento camera singola, per 2 notti, € 100-120). Riduzione di 40 € se i partecipanti saranno almeno 15 (di 60 € con 18 partecipanti). La quota piuttosto elevata è dovuta ai prezzi degli alberghi, che in maggio sono in alta stagione, e all'esiguità del gruppo; la quota non è ancora definita per la difficoltà di avere un'opzione fino al 15 aprile, richiesta a due alberghi che hanno tariffe diverse.

Iscrizioni entro il 15 aprile (data tassativa) con anticipo di 100 euro, da versare al Presidente per posta (ccp n. 1016219592, intestato a Garibaldi Giuseppe) o di persona alle riunioni del 1° e 15 aprile. Se non si raggiungerà il numero minimo di 12 paganti, l'iniziativa sarà annullata e gli anticipi restituiti. Posti disponibili 20.

RIVISTA NAZIONALE "A.S.T."

Il n. 1 del 2016 dovrebbe arrivare ai soci verso il 5-10 aprile.

L'AMMODERNAMENTO DELLA GENOVA-VENTIMIGLIA

STATO DEI LAVORI E INSERIMENTO URBANISTICO DELLE NUOVE STAZIONI

Con l'abituale lentezza (a cui nel Ponente - ma non solo qui - siamo ormai abituati) procedono i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, che dopo quasi un secolo e mezzo dalla sua apertura al traffico (1872) presenta ancora alcuni tratti a semplice binario. Il completamento del tronco Andora-San Lorenzo al Mare sarebbe dovuto avvenire - dopo tanti annunci a vuoto - nel giugno di quest'anno, ma in febbraio è stato comunicato un nuovo rinvio, e pare che solo nel prossimo dicembre avverrà l'apertura all'esercizio.

Facendo un breve compendio delle opere di ammodernamento, cioè in sostanza dei lavori di raddoppio della linea, ricordo che

tra Voltri e Savona non si sono cancellate stazioni, nei tratti successivi ciò è invece avvenuto troppe volte (si pensi a Vado Ligure [ora unita a Quiliano, ma alquanto scomoda per i Vadesi, che la utilizzano pochissimo], Noli, Finalpia e Varigotti nel Savonese; a Cervo, San Lorenzo, Santo Stefano e Ospedaletti nell'Imperiese, oltre a quella di Imperia Porto Maurizio)².

Una seconda osservazione è quella che i lavori di raddoppio hanno, nell'estremo Ponente, fatto scegliere (per motivi tecnici, vorrei sperare, e non per il capriccio di voler rettificare oltre ogni utilità il tragitto) dei percorsi molto lontani dalla costa, e quindi dagli abitati, relegando le stazioni in luoghi non molto accessibili; la stazione di Taggia è piuttosto scomoda per i due centri che serve (l'altro è Arma), ma almeno è toccata dalla linea ex filoviaria (ora automobilistica) Sanremo-Arma-Taggia e in più è dotata di un ampio parcheggio gratuito per vetture private; la fermata di Sanremo impone ai viaggiatori un tragitto a piedi di quasi mezzo km (se i *tapis roulants* non funzionano, come capita non proprio di rado) per uscire all'aperto, per fortuna in pieno centro città; per Santo Stefano non si è neppure discusso, a suo tempo, se mantenere una fermata (che pure doveva servire anche per la vicina Riva Ligure e due comunelli collinari) visto il tracciato tutto in galleria tra Taggia e San Lorenzo (ma l'Amministrazione comunale allora non manifestò interesse, anche perché si pensava - cosa che poi non avvenne - di deviare per la nuova stazione di Taggia l'autobus di linea Sanremo-Andora).

Le nuove stazioni comprese nel tratto Andora-San Lorenzo, che sta per essere aperto al traffico, sono tre e sostituiscono le cinque oggi esistenti. Per esse i vari enti che hanno responsabilità in argomento (da *RFI-Rete Ferroviaria Italiana* ai comuni, alla Regione ecc.) sanno da almeno un quindicennio quale è la loro esatta ubicazione e dovrebbero aver avuto tutto il tempo (inizialmente si parlava di apertura della tratta nel 2006)³ per predisporre al meglio la viabilità e le aree di sosta, oltre che organizzare gli eventuali servizi pubblici locali per accedervi.

Ma vediamo ora la situazione relativamente a ciascuna di esse, iniziando dalla più importante, quella di **Imperia**, nella quale si concentrerà tutto il traffico ora suddiviso tra le due stazioni cittadine (oltre a quella visibile nella foto aerea [n. 6], l'altra è a circa 2 km in linea d'aria verso WSW e serve il rione di Porto Maurizio). La nuova stazione risulta un po' decentrata rispetto alla Oneglia storica (il cui centro è costituito dalla piazza Dante, nota come *il Rondò*), da cui dista circa 1.500 m, ma i collegamenti viari possono migliorare come tempi di percorrenza istituendo il senso unico sui due viali in sponda destra e sinistra dell'Impero, torrente sui cui la nuova stazione



Imperia, stralcio di foto zenitale da Google (2014)

1, Nuova stazione Imperia [foto], 2, Cimitero Oneglia e imbocco A-10, 3, Campo sportivo, 4, Poste (Uff. smistam.), 5, Agenzia delle Entrate, 6, Attuale stazione Imperia Oneglia, 7, Centro città (piazza Dante)

prima della seconda guerra mondiale erano in funzione solo 39 km di tracciato a doppio binario (il più lungo dei quali da Ospedaletti al Confine di Stato), e solo nell'ultimo cinquantennio sono state aperte altre tratte, in genere costruite più all'interno e in gran parte in galleria: nel 1968-69, entrò in funzione il nuovo tronco Voltri-Varazze, nel 1977 quello Varazze-Savona-Finale Ligure (qui la "perla" era stata l'inaugurazione nel 1962 della nuova stazione di Savona, rimasta ... senza binari per 15 anni), poi - dopo quasi un quarto di secolo - fu aperta al traffico la tratta San Lorenzo-Ospedaletti,¹ che per la mancanza del tratto intermedio (che è quello che dovrebbe essere aperto entro l'anno corrente) impose la costruzione di un lungo (circa 1.200 m) raccordo in galleria con la linea attuale, che tra pochi mesi sarà abbandonato. Resta da costruire (sostanzialmente, da finanziare) il tratto da Finale Ligure ad Andora, per il quale il progetto ipotizza un totale trasferimento a monte, e quindi il breve percorso tra Loano e Albenga, già a doppio binario dagli Anni 30 del Novecento, non verrebbe utilizzato.

Una prima osservazione vorrei fare: l'eliminazione dal nuovo tracciato di un certo numero di stazioni ha creato e crea non pochi inconvenienti ai viaggiatori, che sono - anche se si fa finta di dimenticarlo - soprattutto passeggeri abituali, cioè pendolari, a cui comoderebbe avere il maggior numero possibile di fermate sulla linea, per evitare di dover utilizzare ogni giorno un secondo mezzo, automobilistico, per arrivare a casa; se nella prima tratta



Foto. G. Garibaldi, Cipressa

¹ Sulla tratta tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti (allora in costruzione) scrissi un ampio articolo illustrativo. G. GARIBALDI, *Il raddoppio ferroviario nel Ponente ligure: note tecniche e stato dei lavori*, in «Riviera dei Fiori», 1989, n.5, pp. 19-37. La linea, iniziata nel 1980, doveva esser pronta per il 1992, ma in realtà l'apertura all'esercizio avvenne nel 2001.

² Spiace che a suo tempo non si sia pensato alla possibilità di mantenere almeno una "fermata" sia a San Lorenzo sia ad Ospedaletti, dove la cosa era - e teoricamente forse ancor oggi è - tecnicamente possibile, in quanto nelle due località la linea passa all'aperto per circa un centinaio di metri, una "finestra" senz'altro sufficiente.

³ Era la promessa dell'allora ministro Pietro Lunardi, registrata da G. BERTOLINO, *Une nouvelle voie ferrée Vintimille-Gènes avant 2010*, «Nice Matin», 2.10.2001, pag. 3.

si affaccia), ma a maggior ragione debbono essere potenziati e resi più celeri i servizi di trasporto pubblico urbano per Porto Maurizio, istituendo magari delle corse rapide (con meno fermate intermedie) in coincidenza con alcuni importanti treni da/per Genova e Milano, ma anche con treni locali per studenti. La disponibilità di parcheggi per le auto private dovrebbe essere garantita, ma l'accessibilità della stazione a mezzi privati e pubblici sarà facilitata dalla prevista costruzione di un ponte - esattamente posto sotto il viadotto ferroviario - collegante le due sponde del torrente.

La stazione di **Andora** risulterà spostata all'interno rispetto all'attuale, dato che la linea da Alassio e Laigueglia (che resterà in funzione ancora per decenni) si raccorda con la nuova subito dopo l'attuale ponte sul torrente Mérula. Un ampio spiazzo è stato creato in sponda destra, a circa 1.500 m dalla Via Aurelia, che si raggiunge con un'ampia strada: ivi è in avanzato allestimento il nuovo fabbricato viaggiatori e saranno sistemati vasti parcheggi (la distanza dalla vecchia stazione è di circa 900 m, dall'attuale sede del Municipio solo di 300 m). Nonostante la posizione non proprio co-



modissima per chi abita vicino al mare, la si può considerare abbastanza baricentrica rispetto allo sviluppo edilizio che il centro di Andora ha avuto nei decenni più recenti, anche se è vero che la popolazione del comune vive più numerosa a valle della stazione che a monte (il comune ha oggi in tutto 7.650 abitanti). In ogni caso, è previsto lo spostamento nel piazzale della nuova stazione dei capolinea degli autobus da Albenga (TPL) e da Sanremo (RT), che sono tra loro in coincidenza. Tutto appare predisposto con notevole razionalità, facilitato anche dal fatto che buona parte dei terreni circostanti appartiene al Demanio comunale.

Il maggior problema riguarda - al momento - la "fermata" denominata "Golfo dianese", che sostituirà l'attuale stazione di Diano Marina e quella minore di Cervo-San Bartolomeo. L'accesso ad essa avrebbe dovuto essere predisposto di comune accordo tra i comuni interessati, dato

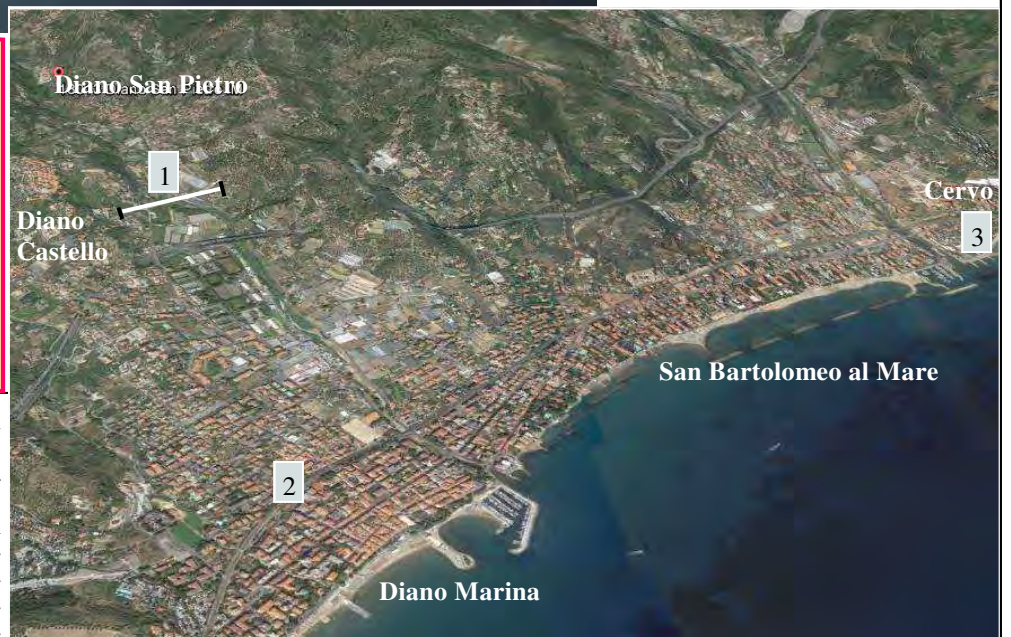
In alto: la costa da Andora verso N
1, la nuova stazione Andora, 2, l'attuale stazione Andora

(N.B. La tratta a nord di Andora resta a binario unico fino ad Albenga)

A fianco: il territorio dianese

1, la nuova fermata Golfo Dianese, 2, l'attuale stazione Diano Marina, 3, l'attuale staz. Cervo-San Bartolomeo, ai piedi dell'abitato di Cervo

Foto tratte da Google Earth (dati 2014)



che essa si sviluppa sul territorio del comune di Diano San Pietro al confine con quello di Diano Castello, ma servirà un'utenza residente quasi esclusivamente nei comuni costieri, in particolare Diano Marina e San Bartolomeo al Mare. Proprio qui, dove occorreva l'accordo di tre Amministrazioni comunali e dove c'erano i maggiori proble-

mi per il collegamento con la costa (che dista circa 2 km), inizialmente non si fecero specifici accordi, e la situazione (aggravata anche dalla caduta di una frana a monte della fermata) è resa complessa dal fatto che per migliorare in maniera definitiva la viabilità di accesso occorrerà attendere il parziale smantellamento della linea attuale all'intersezione con la strada di fondovalle Évigno. La Regione sta agendo con funzione di raccordo tra gli enti locali e RFI perché si addivenga in tempi rapidi ad una soddisfacente sistemazione dell'accesso, reso più facile anche dalla prevista costruzione di un ponte che con brevissimo raccordo raggiungerà un'altra strada, diretta alla costa, esistente in comune di Diano Castello.

A margine, una cosa da non ignorare: la linea (che tra Andora e Ospedaletti sarà per il 90% in galleria) ha ormai perso la sua importanza panoramica per cui era famosa in passato, quando seguiva passo passo la costa della Riviera di Ponente e le gallerie erano abbastanza poche: considerando la tratta di prossima apertura, sull'intero percorso Genova Piazza Principe-Ventimiglia (di circa 145 km effettivi di lunghezza) i tratti in galleria saranno lunghi in tutto oltre 75 km.

Giuseppe Garibaldi

Il punto di raccordo tra la nuova linea e la vecchia, ad Andora



Foto S. Garassino, Andora

IL TOURING CLUB ITALIANO E LA GUERRA '15-18

Nel solco della più che centenaria tradizione patriottica, il TCI nel 2014 (nel 120° anno dalla sua fondazione) ha pubblicato "I sentieri della Grande Guerra - guida e taccuino per il viaggio" di Stefano Ardito e nel 2015 il libretto "1915-2015. La Grande Guerra raccontata ai bambini 100 anni dopo", nella collana Touring Junior, con poco testo e molti disegni.

Ho nominato la più che centenaria tradizione perché, come affermava Luigi Vittorio Bertarelli cofondatore nel 1894 e all'epoca della guerra vera anima del TCI, l'obiettivo del sodalizio era quello di far conoscere l'Italia agli Italiani.

Mentre "I promessi sposi" di Manzoni, il "Cuore" di De Amicis, i viaggi di Giannettino di Carlo Collodi e "Il Bel Paese" di Stoppani *parlavano* dell'Italia, il TCI la *illustrava* con le sue meravigliose carte geografiche e la descriveva per mezzo della sua "Rivista Mensile".

Prima dello scoppio delle ostilità il TCI aveva pubblicato, in 58 fogli separati, l'importantissima Carta d'Italia al 250.000 e



LA CARTA DELLA FRONTE GIULIA

che potremmo definire buoni per tutte le stagioni (es. "Nel paese del dottor Antonio" sulla Riviera di ponente o "L'inverno artista" con immagini di paesaggi innevati), si aggiungono articoli patriottici o irredentistici, ad esempio quelli numerosi con l'incipit "Varcando l'iniquo confine". Si aggiungono anche articoli sicuramente inusuali per una rivista indirizzata teoricamente ai soli turisti, ad esempio "Bombe e Bombarde" (marzo '17) che inizia così: «Bum!!!! f..... sch..... n' uau..... n' uau.....sssss.....ff fff.....pum!!!! plaf. Futurismo? No; è la successione dei suoni che accompagnano lo sparo di una bombarda» ecc. e così per sei pagine ricche di dettagli e fotografie. Oppure: "Gli annaffiatoi del diavolo (le mitragliatrici)", corposa descrizione in 10 pagine del giugno '17 dell'arma e dei suoi impieghi. Molti altri sono gli articoli militareschi che si potrebbero citare (es. gli Alpini, i Bersaglieri, i Marinai ecc.) e tutti di autori altamente qualificati.

Un interrogativo è lecito: il TCI si è felicemente prestatto ad essere "usato" dall'allora Ministero della Guerra per compiere un'opera di informazione (semiufficiale), considerata la sua ampia e qualificata platea?

L'autore del *Bombe e bombarde* è Giuseppe Belluzzo, ingegnere, politico e fondatore a Milano del Comitato per la Resistenza interna, in seguito senatore e Ministro dell'Educazione Nazionale. L'articolo sulle mitragliatrici è del Capitano Giulio Martinat (poi Generale, Capo di Stato Maggiore di Corpo d'Armata, caduto nel '43 a Nikolaevka). E' assolutamente impossibile che un militare in servizio, senza superiore autorizzazione e supervisione, abbia potuto far pubblicare notizie su armamenti impiegati nella guerra in corso e abbia avuto libera disponibilità di fotografie del Reparto Fotografico del Comando Supremo: all'epoca si veniva fucilati per molto meno.

L'interrogativo si fa quasi certezza leggendo l'articolo "Un dono prezioso ai soci del Touring" del novembre 1916: si tratta di una Carta geografica che colma una lacuna perché si afferma: "... troppo spesso i bollettini del Comando Supremo rimangono muti per il gran pubblico, al quale parlano di nomi sconosciuti, di quote che invano si cercano sulle poche carte che ora circolano, di forme speciali di terreno che hanno nomi propri e che da quelle non appaiono". [Riv. Mens. n.11, nov. 1916, pag. 583 e seg.]. Il dono sono due carte topografiche al 50.000 a tre colori della "Fronte Giulia", dalle sorgenti dell'Isonzo a Trieste. A pag. 586 si legge: "Il Comando Supremo ci ha incoraggiati e cordialmente aiutati e la Direzione del T. gliene è profondamente grata. Il Gen. Porro soprattutto dal quale, come è noto, dipende in modo particolare tutto quanto si riferisce alla cartografia, fu particolarmente benevolo nel giudicare i nostri scopi e nel rendercene possibile il raggiungimento. Documenti preziosi, di base e di aggiornamento, furono posti a nostra cognizione". I disegnatori del TCI, si dice, sono già all'opera anche nel campo della



stava pubblicando i primi volumi della Guida d'Italia (le famose guide rosse), ma gli eventi bellici incalzavano.

Da pochi giorni era passato il fatidico 24 maggio quando il Consiglio Direttivo, nella Rivista del giugno 1915, scriveva ai soci: "Nell'ora in cui l'Italia, concorde e risoluta, scrive col suo più puro sangue una nuova degna pagina del suo Risorgimento, il Consiglio Direttivo del Touring, istituzione schiettamente nazionale che da ventuno anni divulga in mezzo agli Italiani la più pratica conoscenza della Patria, rivolge ai suoi 150.000 Soci,



agli Italiani tutti, una parola di gioia e di fede". Più avanti, parlando dell'oppressore austriaco, afferma senza paura: "inibì con le pene dello spionaggio le informazioni per le nostre Carte; trattenne spesso sotto censura la nostra Rivista; sequestrò gli ultimi fogli della Carta d'Italia, che noi potemmo far pervenire ai Soci solo di contrabbando". Concludeva con "Viva la Patria! Viva l'Italia!".

Da quel momento (siamo solo nel '15 e la guerra finirà alla fine del '18), cambia la Rivista Mensile: ai tradizionali articoli

toponomastica per sostituire nella zona di occupazione le voci italiane alle voci dialettali o straniere, eventualmente con la traduzione, e la trasformazione di questi nomi secondo la grafia italiana in tutti quei casi in cui manchi il nome italiano o sia intraducibile. E' utile ricordare che il Gen. Porro (all'epoca sottocapo di stato maggiore dell'esercito), esattamente in quegli anni era anche il Vice Presidente della Società Geografica Italiana.

Solo un mese dopo [Riv. Mens. n.12 dic. 1916, pag 633 e seg.] si apprende che: "Mentre stava per incominciare la stampa della Carta al 50.000 della Fronte Giulia il Comando Supremo ne ha consigliata la sospensione in considerazione di interessi militari. La Direzione del Touring ha senz'altro acceduto ...ecc. In pari tempo il Comando supremo, apprezzando gli intendimenti di propaganda alla conoscenza della guerra che il nostro Sodalizio si proponeva con detta Carta, gli ha fornito gli elementi per sostituirla con altra che sarà per i Soci non meno soddisfacente". Si tratta di quattro fogli al 100.000 desunti dai tipi dell'IGM, opportunamente aggregati e a otto colori, intitolati Udine-Tolmino, Lubiana, Gorizia-Trieste e Adelsberg (nome tedesco di Postumia), che furono effettivamente pubblicati nel marzo successivo.



La sola Fronte Giulia però era poca cosa considerato l'intero fronte delle operazioni belliche, per cui il Touring chiede i tipi, che l'IGM concede, per la pubblicazione della Grande Carta della Guerra Italiana in scala 1:100.000, in 24 fogli a otto colori. Siamo nel

febbraio del 1917 e con ritmo incalzante si preannuncia che l'edizione sarà pronta ai primi di marzo 1917. La risposta al quesito posto è SI e arriva dal TCI stesso: "La grande Carta della Guerra, in 24 fogli, annunciata nella Rivista di

febbraio è essenzialmente opera di propaganda nazionale" e ancora, poco oltre, "più di mezza Carta che vede la luce per la prima volta, che pure ha già alcuni anni di esistenza, fino ad oggi è stata riservata agli usi militari e negata al pubblico" [Riv. Mens. n. 3, marzo 1917, pag. 114]. L'IGM non doveva e poteva diffonderla direttamente e allora...

Oltre alla produzione cartografica di altissimo

livello e agli articoli a tema, in quel periodo anche le bellissime copertine (pubblicitarie) della Rivista Mensile disegnate da cartellonisti di fama trasudavano di italianità; ci sono bimbe abbracciate dal babbo soldato che offrono il loro salvadanaio per l'esercito (Banca Italiana di Sconto), bersaglieri ciclisti che vanno alla guerra (con pneumatici Pirelli), forzuti nudi che reggono un'enorme ala (Aeroplani Pomilio), alpini coi loro muli carichi di cioccolato (Talmone), crocerossine che confortano i feriti (col Vermouth Cinzano) ed è tutto un grande svolazzare di aquile della vittoria.



Dopo il 4 novembre del 1918 molte cose sono cambiate, ma non nell'attivismo del TCI: cessano gli articoli guerreschi, riprendono a tutto spiano le attività culturali e già nel numero di settembre/ottobre del 1919 viene annunciata l'uscita di una nuova Carta d'Italia al 300.000.

Roberto Pavan, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)

A CARRARA I PICCOLI GEOGRAFICI CRESCONO ...

L'eco dei "giochi" di Carrara continua. Ecco un intervento motivato e appassionato di Renata Allegri, membro del Consiglio regionale di AIIG-Liguria, che ha partecipato di persona coi suoi allievi.

Sabato 23 e sabato 30 gennaio si sono svolti a Carrara, presso l'Istituto Zaccagna, i Campionati della Geografia e i Giochi della Geografia, organizzati per il secondo anno dal prof. Riccardo Canesi e da tutto il suo staff, ormai consolidato, di docenti, studenti ed ex studenti.

Ho accompagnato una squadra formata da alunni di terza media ai Campionati e due formate da alunni di seconda ai Giochi, ma già lo scorso anno avevo partecipato con due squadre: l'attività è stata accolta favorevolmente da studenti e famiglie, anche se ha comportato studio, alcune ore di allenamento e un sabato (normalmente dedicato al riposo) contraddistinto da una levataccia, un viaggio in auto e una lunga mattinata di impegno e tensione emotiva. Tutto questo ha creato, invece, una giornata davvero speciale che rimarrà nei loro ricordi come esperienza di arricchimento e con la certezza che lo studio e la conoscenza apportano esperienze nuove e opportunità...

Nell'evento vissuto, la Geografia è stata protagonista assoluta e si è rivelata per quello che è: disciplina formativa, affascinante, infinitamente stimolante, aperta al mondo e agli altri.

Il viaggio per giungere a Carrara da Chiavari e la sua organizzazione con la collaborazione delle famiglie è stato solo l'inizio dell'avventura geografica, poi svolta all'interno dell'aula magna dell'Istituto Zaccagna.

Una volta giunti a destinazione i partecipanti sono stati coinvolti in una serie di attività competitive strutturate dall'organizzatore

in modo che potessero rappresentare la Geografia e alcune delle sue potenzialità di conoscenza. Trattandosi di attività di "gioco", la scelta delle diverse attività poteva mettere insieme solo alcune abilità e obiettivi didattici, come quelli legati all'operatività nella costruzione di carte mentali efficaci (i puzzle) o la comprensione delle carte (la ricerca delle coordinate) con una veloce elaborazione dei dati. Le carte mentali sono risultate importanti anche nel gioco delle carte mute, dove le informazioni spaziali si associavano a quelle legate alle carte costruite sulle personali conoscenze. I giochi condotti in squadra hanno aiutato comunque i ragazzi a rendersi conto dell'esistenza di leggi del caso e della probabilità oltre a quella delle regole di comportamento che vanno sempre rispettate, mentre il gioco individuale al computer ha messo in campo la tecnologia oggi preponderante nella vita degli alunni, il cui accesso rappresenta un'opportunità di conoscenza e di comunicazione, rivestendo quindi una maggiore importanza nel modo di apprendere, lavorare, vivere e ...giocare.

I gruppi che ho accompagnato hanno deciso autonomamente quale compagno dovesse partecipare alla gara individuale, senza rivalità o competizione, dal momento che erano coscienti del gioco di squadra che affrontavano e perché dare ai ragazzi opportunità educative coinvolgenti e divertenti è anche motivo di crescita.

Protagonista e anima della manifestazione è stato Riccardo Canesi che ha travolto tutti i docenti e gli alunni partecipanti con il suo entusiasmo e la sua capacità organizzativa, come ricordato con la preziosa e incondizionata collaborazione di



Le due squadre dell'Istituto comprensivo "G.B. Della Torre" di Chiavari. Da sinistra, Javier Tiscornia, Giosuè Ratti, Michele Gaggero, Sara Frizzotti, Alessia Mei, la prof.ssa Renata Allegri, Giorgia Sanguineti, Alessandro Campodonico, Matteo Montisci, Luigi Griffo

collegli docenti, di alunni dell'istituto ed ex alunni, i quali svolgevano professionalmente le più disparate mansioni: servizio accoglienza, arbitri controllori (severi e attenti), guide all'interno dell'edificio, ristoratori al buffet offerto a metà mattina, giuria delle singole prove.

Ma il prof. Canesi è qualcosa di più di un ottimo organizzatore di un evento che, al secondo anno di nascita, si è allargato al panorama nazionale. Egli, infatti, persegue l'obiettivo di divulgare, e rendere disciplina portante nel contesto delle conoscenze e competenze scolastiche, la Geografia. Un'attività come quella da lui organizzata, coinvolge docenti e studenti nell'obiettivo di salvare la nostra disciplina dall'oblio cui sembra destinata, per scelte politiche riguardanti le diverse riforme della scuola che l'hanno sempre più penalizzata, ma anche per scelte culturali, a partire dallo scollamento che esiste fra il mondo della ricerca e quello della didattica.

Se la Geografia è la disciplina che interpreta il territorio e le sue relazioni con l'uomo, negarla e relegarla ad un ruolo marginale nella didattica significa, tra le molte cose, negare l'interdisciplinarietà, dal momento che lo studio del territorio avvia ad una conoscenza della complessità del mondo in cui oggi viviamo. Se il nostro sistema scolastico si avvia sempre più, già dai primi gradi scolastici e a mano a mano in maniera sempre più crescente, ad insegnare a isolare gli oggetti di studio

dal loro ambiente, a separare le discipline piuttosto che riconoscerne le solidarietà e a disgiungere i problemi, invece di collegare e integrare, gli alunni saranno vasi da riempire di contenuti e non soggetti critici e consapevoli. La Geografia offre la possibilità di collocare ogni informazione nel proprio contesto permettendo alla conoscenza di progredire, non per astrazione o formalizzazione, ma proprio con la capacità di contestualizzare.

La scuola dovrebbe anche aiutare i ragazzi a intuire ciò che potrà avvenire nei prossimi anni nel mondo e la Geografia, che ha ampiezza di studi e vastità di metodi, con la sua funzione di sintesi di conoscenze, si rivolge ai temi della gestione futura delle relazioni uomo-ambiente. Sono certa che i docenti presenti nell'aula magna dell'Istituto Zaccagna, e che provenivano da varie parti d'Italia per loro incondizionata volontà, avessero ben presente tutto questo e l'occasione dei Giochi e dei Campionati, la partecipazione di così tante squadre provenienti da Nord e Sud, da Est e Ovest ha rivelato un desiderio di attenzione su questa magnifica disciplina, ma anche un fervore che ha indicato all'organizzazione che questa strada è giusta.

Infine, vorrei ringraziare Sara, Giosuè, Michele e Javier, i miei magnifici alunni-geografi di seconda classe e di soli dodici anni, che hanno letteralmente travolto i Giochi con la loro passione.

Renata Allegri, AIIG-Liguria (Genova-Savona)



L'intero gruppo dei partecipanti ai "giochi" del 30 gennaio. Al centro, in basso, si riconoscono i proff. Canesi, Rocca e Allegri.



LIGURIA GEOGRAFIA

Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XVIII^o, n. 4, Aprile 2016
(chiuso il 22 marzo 2016)

* * *

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),
Luisa 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: cpaurora@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
notiziario 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
afferma nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

P. CALCAGNO, Savona porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra. Novi Ligure, Città del silenzio Edizioni, 2013, pp. 570, € 30

La corposa opera (ricca di numerose illustrazioni) delinea l'evoluzione economica della città del Letimbro con riferimento a una notevole varietà di fonti, quale generalmente si trova in uno studioso dopo una lunga e ampia esperienza di studi. L'A. è invece un giovane ricercatore, operante presso il Dipartimento di Antichità, Filosofia, Storia e Geografia dell'Università di Genova, che tuttavia è già autore di decine di importanti pubblicazioni vertenti su temi di storia economica e delle istituzioni politico-amministrative specialmente nell'ambito della repubblica di Genova e dell'antico Marchesato del Finale sotto il dominio spagnolo. Nell'opera qui segnalata affronta con competenza grandi temi, come lo sviluppo del commercio marittimo savonese nel Quattrocento attraverso l'apertura di nuove rotte a Ponente verso Inghilterra e Fiandre, la riconversione produttiva dopo il 1528, anno della definitiva sottomissione a Genova, verso agricoltura e artigianato e infine lo sviluppo industriale ottocentesco, con grande attenzione alla componente spaziale dei processi storici sicché non mancherà di destare grande interesse per i cultori di geografia della nostra regione. Le fortune di Savona e del suo porto sono infatti sempre correlate con gli impulsi provenienti dall'entroterra e dall'avanmare, ma anche nella loro ricaduta sull'organizzazione del territorio e sul controllo degli spazi marittimi seguendo la traccia dei geostorici delle *Annales*. (E.L.)

S. BONO, Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo). Bologna, il Mulino, 2016, 482 pp., € 28,00

L'argomento di cui tratta questo ponderoso volume (che conta quasi 150 pagine solo di note, fonti e bibliografia) è tutto nel titolo, perciò chi non è interessato può saltare a piè pari questa scheda. Ma, pensiamoci un poco, chi di noi (che viviamo sulla costa) non ha avuto tra i suoi antenati o i suoi compaesani qualche antico episodio di rapimento o schiavitù? E chi, viceversa, non avendolo avuto, ha comunque tra i suoi geni qualcosa che arriva da lontano e magari non lo sa neppure? Ma poi, se anche la cosa non ci ha toccato per generazioni, è interessante sapere che il fenomeno del-

la schiavitù è stato presente da una parte e dall'altra del nostro mare, sulla sponda europea come su quella nord-africana.

E' dunque opportuno sapere qualcosa di più sul fenomeno, e questo volume - che si può considerare come una *summa* in argomento ma anche come il risultato di una vita di feconde ricerche storiche, iniziate negli anni 50, come l'autore ricorda in una nota conclusiva - è certamente adatto.

Suddiviso in capitoli, di cui quello intitolato "Una storia mediterranea" ha carattere introduttivo, il testo entra subito in una dimensione geografica col 2° ("Per una geografia della schiavitù"), in cui si cerca anche di quantificare il fenomeno. Il 3° capitolo ("Schiavi tra guerre e pace") enumera le occasioni di cattura, ricordando circa 350 anni di guerre e battaglie svoltesi sulle sponde e sulle acque stesse del nostro mare.

Dal 4° capitolo ("Mercato di schiavi") si entra più direttamente nel discorso, con le "regole" della compravendita delle persone (dagli atti notarili all'andamento dei prezzi). Le parti successive (5, "Vita di schiavi"; 6, "Schiavi al lavoro"; 7, "Galeotti sul mare") costituiscono un interessante excursus sulle attività di queste persone, diverse ovviamente a seconda dell'ambiente di vita e di lavoro.

Da ultimo, è trattato l'importante aspetto delle "conversioni", sia legate a vere motivazioni religiose sia viste come un modo per migliorare le proprie condizioni di vita (8, "Religiosità e conversioni"; 9, "Ritorno alla libertà").

Da un'attenta lettura di questo volume, completamente privo di illustrazioni, ma il cui testo - piano e di gradevole lettura - è esso stesso una continua illustrazione di fatti e usi, si apprendono cose non particolarmente sorprendenti (se si pensa anche alla vita degli schiavi in epoca romana, di cui si sono occupati nel passato molti studiosi) ma a cui di solito non badiamo o non facciamo caso, che delineano rapporti umani tutto sommato non molto diversi da quelli esistenti sia all'interno delle famiglie (tra genitori e figli) sia nella vita sociale ed economica (tra datori di lavoro e prestatori d'opera). Solo, per noi, risulta incomprensibile e inammissibile l'accettazione della mancanza dei "diritti civili", un concetto che - pur essendo antico - ha stentato fino all'età dei lumi di farsi strada come un diritto individuale inalienabile. (G.G.)

Una lezione di geografia sulle date di inizio delle stagioni

In questi giorni, ogni anno, sento la solita discussione sulla data di inizio della primavera (e questo vale anche per le altre stagioni), e mi incuriosisce il fatto che troppi dicono che la primavera inizia il 21 marzo (quest'anno sarebbe stato comunque il 20). Per una volta, trovando miracolosamente dello spazio sul nostro sempre stipato periodico, voglio ricordare che il 21 marzo è il giorno dell'equinozio di primavera, cioè quello nel quale le ore di luce eguagliano quelle di buio; e così si può dire dell'altro giorno equinoziale (23 settembre). Analogamente i due solstizi (il giorno con più ore di luce, o nell'emisfero opposto con le minori ore di luce) cadono di solito il 21 giugno (quest'anno il 20) e il 22 dicembre (nel 2016 il 21). Ma, tornando alla primavera, poiché noi dei fatti astronomici ci accorgiamo assai meno che di quelli meteorologici, dovremmo attenerci per definire la durata delle stagioni alla suddivisione dell'anno in quattro parti quale appunto fanno da sempre i meteorologi; e poiché quando le giornate cominciano ad allungarsi ormai da due mesi - come succede verso fine febbraio - anche le condizioni termiche si fanno più miti, è del tutto logico che essi facciano iniziare la stagione primaverile dal 1° marzo, quella estiva dal 1° giugno e così via per il 1° settembre e il 1° dicembre. Va in ogni caso sottolineato che le condizioni meteo variano con gradualità e spesso con forti irregolarità da un anno all'altro, e sarebbe ridicolo aspettarsi un 28 (o 29) febbraio freddo solo perché è un giorno (l'ultimo, sia pure) dell'inverno e il 1° marzo tiepido solo perché è già in primavera. Si tratta di convenzioni, basate su situazioni medie rilevate per decenni, ma non dati assoluti.

Quanto alle quattro date indicate sopra, relative a 4 momenti significativi dell'anno astronomico, preciso che esse non cadono sempre nello stesso giorno e alla stessa ora perché l'anno solare dura 365^d 5^h 48^m 46^s e noi per comodità lo calcoliamo di 365 giorni per tre anni e di 366 per il quarto anno (infatti le 5 ore e rotti di durata in più ogni anno, rispetto all'anno civile di 365 giorni esatti, danno giusto - o quasi - il giorno in più dell'anno bisestile: 5^h 48^m 46^s x 4 = 23^h 15^m 4^s; la piccola differenza quadriennale di circa 45^m è poi risistemata eliminando tre giorni ogni 400 anni, come deciso nel 1582).

Allora, per concludere, seguiamo le indicazioni dei meteorologi, e suddividiamo l'anno come loro, senza ulteriori problemi. Ce ne sono tanti che ci assillano ogni giorno, perché cerchiamo altri? (G.G.)