



Liguria geografia

Anno XIX°, n. 1

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Gennaio 2017

Liguria, Italia, Europa, Mondo in questa fine del 2016

Scrivo queste brevi note da un'area da sempre considerata un "paradiso", almeno climaticamente, ma che le più recenti statistiche pongono alle ultime posizioni per la "qualità della vita" in Italia. A pagina 3 Elvio Lavagna interviene sul rapporto - pubblicato circa un mese fa in maniera riassuntiva dal quotidiano economico *Italia oggi* - redatto da ricercatori dell'università di Roma La Sapienza, e ne rileva alcune incongruenze, ma senza poterne inficiare la validità anche per la mancanza di tutti i dati analitici considerati.

Il mio bel mare (pulito, tanto che vi prosperano i ricci), le belle colline ancora in parte ammantate di olivi (pur se quest'anno di olio se n'è prodotto pochissimo), insieme a servizi discretamente efficienti, mi fanno pensare che questi rapporti siano un po' troppo teorici, tanto che già parecchi anni fa avevo smesso di riportarne i dati su questo periodico, se non altro per la forte differenza tra le valutazioni pubblicate dal *Sole24 ore* e quelle di *Italia oggi*, che usano evidentemente parametri diversi.

E, mentre dalla finestra spalancata entrano tenui i profumi della macchia (attutiti per l'assenza invernale di fiori, ma pur sempre percepibili), continuo a lavorare al computer per segnalarvi un intervento di Jean Sarraméa sulla capitale britannica in questi tempi di "Brexit" (alle pagine 4-5), una mia breve nota sull'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie in Etiopia (pagina 6), un fascio di notizie varie (a pagina 7) e le solite segnalazioni bibliografiche di pagina 8 (in questo numero a cura di Renata Allegri).

Iniziamo con questo numero la 19ª annata di *Liguria Geografia*, con l'augurio che il 2017 non ci porti troppi nuovi problemi, da aggiungere a quelli che si trascinano, irrisolti, dagli scorsi anni. Non credo che si possa sperare qualcosa di più, non vi sembra? (G.G.)

Un titolo un po' eccessivo per questo breve intervento, quasi vi si volesse parlare di tutto. No, in realtà vorrei solo accennare a certi problemi, a vari fatti, oggi sullo scenario mondiale, che mostrano tra loro una tale concatenazione da non consentirci più (pur se ancora ci provassimo, magari per semplice abitudine) di considerare le singole cose come se fossero ciascuna a sé stante. Sì, lo sappiamo tutti che la globalizzazione (o mondializzazione) ci ha portato a questo, ma occorre a mio avviso soffermarci un poco su quanto succede intorno a noi, di cui siamo noi stessi attori (sia pure in piccola misura), dunque in qualche modo corresponsabili. E questo anche pensando che all'attuale bassa crescita economica si affianca una decelerazione - che a qualche osservatore non pare solo congiunturale - del commercio mondiale: e che ad una crisi temporanea della globalizzazione può accompagnarsi (pensiamo al "Brexit" e alle recenti elezioni USA) una crisi di ordine politico e sociale.

Riflettere su questo ci semplifica la vita? In linea di massima, direi di no. Probabilmente ci rende più consapevoli della complessità delle situazioni stravaganti in cui ci dibattiamo, dell'ambiente in cui siamo immersi. E nulla più. Sta a noi giudicare se è meglio essere informati anche di cose spiacevoli e sgradevoli o se è preferibile ignorare tutto ciò.

A questo punto, si può anche interrompere la lettura. Per chi non lo fa, proviamo a muoverci intorno a qualche tema, andando dal locale al globale. Potremmo occuparci dei trasporti, un argomento - fondamentale in un discorso geografico - dalle mille sfaccettature, ma in un giornale già troppo ricco in argomento (come è questo num. 1 del 2017) è meglio soprassedere; potremmo occuparci proprio di scambi commerciali (che i trasporti supportano e con cui sono strettamente collegati), ma sarà bene legare i due argomenti in un'unica prossima occasione.

Restando in un discorso più generale, sempre peraltro legato all'economia, facciamo un momento riferimento agli USA, che negli ultimi 8 anni hanno visto il tasso di disoccupazione quasi dimezzarsi e il PIL aumentare, mentre gli occupati (nel periodo 2008-16) salivano di 9 milioni, e - pare incredibile - tra 2008 e 2014 aumentava di 9 milioni il numero dei poveri, censito dall'US Census Bureau. La globalizzazione sta aumentando le disparità, creando un vero abisso tra i più fortunati e chi scende nella scala sociale, provocando un'ulteriore erosione della classe media, quella che fa la rivoluzione col voto (quando non s'è disamorata anche delle elezioni), come stanno mostrando i risultati di elezioni svoltesi in diversi paesi (a cui in parte accennavo sopra). Dunque, come scriveva recentemente l'economista Giovanni Ajassa, «la globalizzazione, con il suo portato di riscrittura microeconomica delle geografie delle produzioni e del lavoro, ha accresciuto le disuguaglianze nella distribuzione dei redditi» e l'attuale "crisi strisciante" può esser pericolosa soprattutto per l'Europa, dove le esportazioni (dal cui dinamismo è troppo legato il nostro concetto di sviluppo) sono cresciute pochissimo nel 2016 rispetto al passato (in Francia sono addirittura diminuite).

Intanto assistiamo a "scalate" internazionali di non grande interesse ma di forte impatto mediatico, come quella di Mediaset da parte di capitalisti francesi, mentre appare quanto meno curioso che analoga scalata, e ben più pericolosa a livello nazionale, come quella di Telecom Italia da parte degli stessi capitalisti, non abbia a suo tempo (alcuni anni fa) provocato altrettanta preoccupazione. D'altra parte, la difesa ad oltranza di aziende "nazionali" (di cui si considerava disonorevole la cessione, molti lo ricorderanno) ha portato a risultati gravissimi dal punto di vista economico, come si capisce osservando la situazione di indebitamento della "nostra" Alitalia (titoli "urlati" recentemente: "Alitalia con Etihad già senza fondi"). Se a livello europeo manca oggi una vera leadership politico-economica (e il governatore della BCE Draghi appare spesso isolato), a livello nazionale italiano la situazione appare ancor più confusa, anche perché il sempre più diffuso populismo di tanti politici tende a far apparire inattendibili le opinioni dei veri esperti, squalificati in quanto asseriti membri di una "casta di intellettuali" (come se, per rispetto del "popolo sovrano", i pareri li potesse dare qualunque sprovveduto, solo perché "cittadino").

Penso che questi comportamenti siano deleteri, ma oggi sembra che chi compare di più e grida di più abbia sempre ragione, in un mondo di persone sempre meno capaci di giudizio critico, dove l'immagine conta più di un pensiero ben strutturato e di solidi ragionamenti, dove una presunta "verità virtuale" (inventata lì per lì e valida per qualche settimana) possa, proprio perché proclamata sbraitando, rappresentare il toccasana dei nostri problemi.

Giuseppe Garibaldi

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

AVVISO AI SOCI IN RITARDO COL VERSAMENTO DELLA QUOTA

L'invio alla Segreteria nazionale degli elenchi dei soci avverrà alcuni giorni prima della fine di gennaio: perciò chi effettua il versamento dal 15 gennaio in poi e non ce lo comunica subito per telefono o posta elettronica non figurerà in tali elenchi (e potrebbe rischiare di perdere un numero della rivista nazionale). La Posta, infatti, ci informa degli accrediti - come ormai tutti dovrebbero sapere - dopo circa 15 giorni. I soci sono dunque avvertiti.

I lettori che ricevono il giornale in formato cartaceo sono informati dell'eventuale loro ritardo nel pagamento da un foglietto allegato a questo numero. Il sollecito è stato inserito negli invii a tutti i soci che non risultavano in regola alla data della chiusura del giornale; ce ne scusino coloro che hanno effettuato nel frattempo il versamento della quota. Per gli altri soci un "memento" generico (per non violare la privacy) è inserito nella mail del Webmaster che comunica l'uscita di questo numero del giornale: chi è in ritardo provveda!

GLI APPUNTAMENTI DI GENNAIO

GENOVA Nel mese di gennaio non sono previsti incontri.

IMPERIA - CENTRO "CARPE DIEM" - VIA ARGINE DESTRO 311

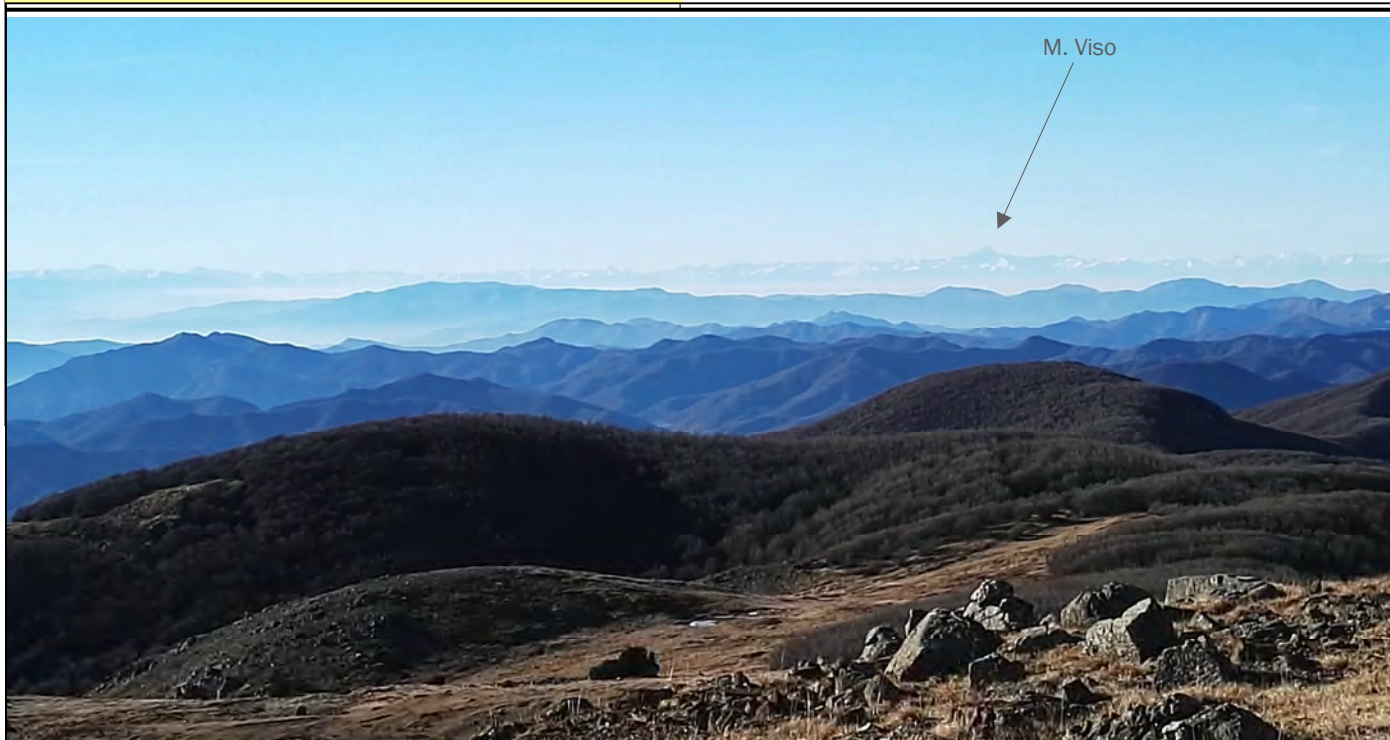
- venerdì 13, ore 17.15, la prof. **Marcella Mussio** terrà una conversazione dal titolo "*Un sguardo generale all'Australia*".

La relatrice, che si presenta al nostro uditorio per la prima volta, conosce l'Australia per avervi fatto numerosi soggiorni negli scorsi anni e in futuro potrà - se ai Soci farà piacere - continuare il discorso con un approfondimento su singoli stati della Confederazione australiana.

- venerdì 27, ore 17.15, il consocio prof. **Lorenzo Bagnoli** (Università di Milano-Bicocca) parlerà su "*Il riuso delle chiese anglicane in Riviera e Costa Azzurra*".

CARRARA In gennaio non sono previsti incontri.

A fine mese (**sabato 28**) si svolgeranno i **Giochi interregionali della Geografia**, per cui gli interessati vedano *LigGeo* di novembre, pag. 6, o vadano al sito www.sosgeografia.it, e il 4 febbraio ci saranno i **Campionati italiani della Geografia**.



Una suggestiva immagine ripresa - in direzione Ovest - dal m. Aiona, un lungo dorso pianeggiante di roccia serpentinoso posto sulla linea dispiuviale tra le valli dell'Aveto e dello Sturla, a c. 1.700 m di quota. Nello sfondo la catena alpina, in cui a destra spicca il Monviso; lungo la "quinta" subito anteriore, più a sinistra, le Alpi calcaree liguri (gruppo del Marguarèis), dietro alle quali (verso sinistra) è il gruppo dell'Argentera. (Foto F. Garibaldi, Lavagna, scattata alle ore 14,30 dell'8 dic. 2016)

A tutti i lettori
i migliori auguri
di buon anno 2017

Silvano Marco Corradi
(direttore responsabile)

Giuseppe Garibaldi
(direttore editoriale)

Bruno Barberis
(web master)



QUALITA' DELLA VITA IN ITALIA E IN LIGURIA

Inserita in un ampio e dettagliato rapporto, è stata pubblicata dal quotidiano economico *Italia oggi* a fine novembre la classifica, redatta da un gruppo di ricercatori dell'Università di Roma La Sapienza, della qualità della vita nel 2015 nelle province italiane (1). Tale classifica consente anche un confronto con gli anni precedenti al fine di valutare i progressi o situazioni di crisi in determinate aree del nostro paese.

Il quotidiano genovese *Il Secolo XIX* nel presentarla ai propri lettori intitola l'articolo "Qualità della vita, Genova in zona retrocessione" per evidenziare un andamento negativo del capoluogo della nostra regione, in particolare per la situazione ambientale e per una condizione di crescente disagio sociale. Dal cartogramma della figura a lato risulta che la provincia di Imperia già si colloca tra quelle con condizioni della qualità della vita decisamente insufficienti, unica tra tutte le province dell'Italia settentrionale in mezzo a un gruppo di province quasi tutte del Mezzogiorno.

La provincia al primo posto è quest'anno Mantova che ha spodestato Trento, dal 2011 al vertice della classifica. Quella all'ultimo posto è invece Crotone, ma si trovano con punteggi inferiori a quelli di Imperia solo Palermo, Caltanissetta, Trapani, Agrigento, Napoli e Siracusa!

I punteggi sono ottenuti sulla base di un elevato numero di parametri appartenenti a sei categorie di indicatori: affari e lavoro, ambiente, criminalità, disagio sociale, demografia, servizi finanziari e scolastici. Per ciascuno di questi sono previsti dati particolari che non di rado forniscono valutazioni contraddittorie.

Se consideriamo gli indicatori relativi agli affari e lavoro, Imperia risulta solo al 75° posto per il tasso di occupazione per 1000 ab. (dato ben comprensibile, considerando l'alta percentuale di anziani pensionati). Per il numero di imprese cessate ogni 100 attive la provincia di Reggio Calabria figura addirittura col punteggio migliore, superiore anche a quello di Trento e Bolzano, dato il basso numero delle cessazioni. Imperia a sua volta è al 6° a livello nazionale per il numero di imprese registrate per 1000 abitanti. Ma purtroppo questo dato considerato positivamente nasconde tante precarie costituzioni di imprese di commercio ambulante o di servizi per l'edilizia da parte di immigrati che senza un lavoro avrebbero difficoltà a rinnovare il proprio permesso di soggiorno.

Per valutare la qualità ambientale si considerano un gran numero di dati: presenza di biossido di azoto nell'aria, giorni di superamento della soglia di attenzione per inquinamento da particolati, dispersione di acqua dalla rete idrica, consumi d'acqua pro capite, produzione pro capite di rifiuti, auto e motoveicoli circolanti per 1000 ab., consumi pro capite di energia, potenza dei pannelli fotovoltaici su edifici comunali, piste ciclabili, estensione delle zone a traffico limitato, verde pubblico, capacità di trattamento delle acque reflue, uso del trasporto pubblico, quota della raccolta differenziata di rifiuti.

Proprio per i dati ambientali la situazione delle province liguri appare particolarmente negativa, ma mi sembra che le scelte dei parametri da utilizzare per la valutazione sia in alcuni casi alquanto discutibile. Perché il basso numero di auto circolanti in provincia di Genova, che risulta addirittura al primo posto, dovrebbe risultare un dato positivo per la qualità della vita e al contrario un alto numero di motocicli per la provincia di Imperia (addirittura al 110° posto) un dato negativo? La produzione pro capite di rifiuti, minima nel Medio Campidano che addirittura ha il punteggio più alto, è invece piuttosto alta a Savona e Imperia, ma ovviamente risente del carico turistico... E poi occorre notare che la produzione di rifiuti è solitamente quella rilevata dalle aziende incaricate della raccolta ma ignora i rifiuti abbandonati in discariche abusive!

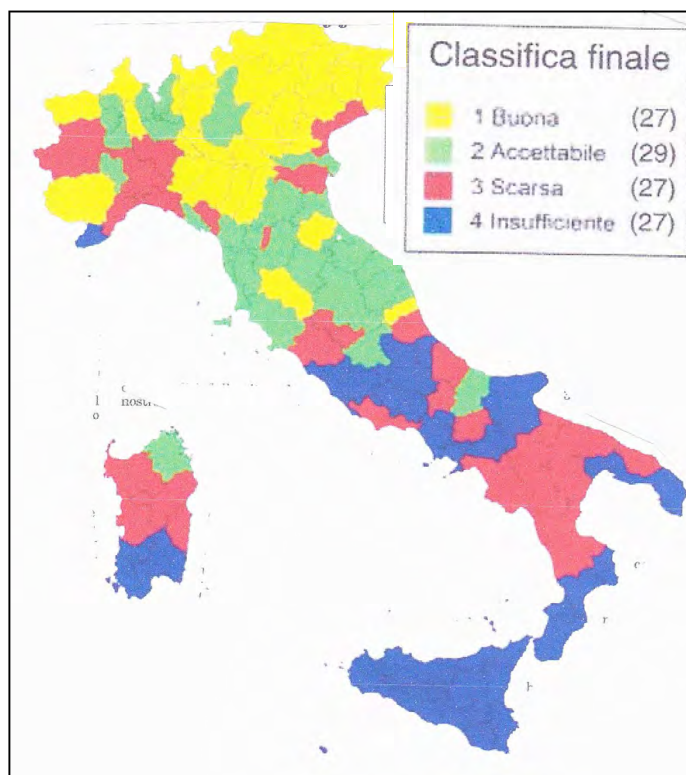
Anche i dati sul verde pubblico mi sembrano poco significativi. Savona e Imperia sono agli ultimi posti, ma occorrerebbe considerare l'ampia dotazione di parchi e giardini privati e, per Savona, la più ampia percentuale di superficie boscata tra tutte le province italiane. E che dire delle piste ciclabili? Imperia figura agli ultimissimi posti pur disponendo di una delle più frequentate e apprezzate piste ciclabili sul percorso della vecchia ferrovia costiera. Non meno discutibili e talvolta contraddittori sono i dati relativi alla criminalità e al disagio sociale. Vale però la pena sottolineare per la criminalità i cattivi risultati di tutte le province liguri per i reati relativi al traffico degli stupefacenti, ai furti in appartamento (legati ovviamente anche alle molte case per vacanza incustodite per larga parte dell'anno) e alle truffe e frodi informatiche.

Circa il disagio sociale mi pare di difficile spiegazione la pessima collocazione di ben tre province della regione oltre il 100° posto per l'ospedalizzazione per disturbi psichici...

Anche per i dati demografici tutte le province liguri figurano tra le ultime dieci della classifica. E' ben noto il bassissimo numero dei nati vivi e quello dei componenti di una famiglia.

Meno comprensibile l'inserimento dei dati di densità della popolazione come parametro della qualità della vita così come quello degli emigrati per 1000 ab., da intendersi negativamente, mentre è valutato positivamente il numero degli immigrati. Imperia e Savona sono oltre il 100° posto per il tasso di emigrazione, insieme a Como ed Aosta, mentre figurano ai primi posti per il tasso di immigrazione come se le badanti ecuadoriane e gli ambulanti marocchini e senegalesi che battono le spiagge della Riviera indicassero dinamismo e benessere.

Per i servizi si considerano solo quelli finanziari e scolastici mentre sarebbe stato probabilmente significativo considerare la diffusione di servizi culturali e di agenzia di viaggi. Per i servizi bancari le province liguri hanno una discreta collocazione, un po' meno per la dotazione di servizi scolastici (ma in questo caso desta qualche perplessità il primo posto dell'Ogliastra, mentre Bologna è in fondo alla classifica). Stabilire se un alto numero di classi ogni 100 potenziali utenti di scuola superiore sia un dato significativo della qualità della vita è opinabile come molti dati utilizzati in questa ricerca, che è comunque utile se induce a riflettere sulle condizioni in cui si sviluppa il nostro ambiente di vita e lavoro.



Il quadro che emerge dal cartogramma, che indica la situazione del 2015, evidenzia, pur con le riserve circa la scelta di alcuni indicatori, il permanere delle condizioni di disagio del Mezzogiorno e il peggioramento della qualità della vita delle maggiori concentrazioni urbane, non solo quelle di Palermo o Napoli, ma anche di Roma e Milano e, per la Liguria, le criticità dell'area metropolitana genovese e dell'estremo Ponente.

Questo quadro è confermato, seppure solo in parte, da quello delineato in un'analoga ricerca condotta da *Il Sole 24 ore* nella quale il primo posto per qualità della vita tra tutte le province italiane è raggiunto da Aosta, seguita - in evidente contrasto con le conclusioni della ricerca di *Italia oggi* - da Milano e da Trento (2). Tra le province liguri Imperia è ancora quella col punteggio più basso, ma comunque molto superiore a quello di quasi tutte le province meridionali e si colloca al 65° posto (ma al 6° per il valore del patrimonio residenziale e al 18° per i dati relativi alla cultura, tempo libero, partecipazione)!

Elvio Lavagna

(1) Si veda il sito www.italiaoggi.it/new/qualitavita/qualitavita2015.asp

(2) Si veda <http://www.ilsole24ore.com/speciali/qvita>

UN VIAGGIO A LONDRA

SPUNTI DI RIFLESSIONE

L'Eurostar, il TGV Parigi-Londra, in 2^h20^m.

La stazione di Paris-Nord è un gran complesso ferroviario, a binari (e marciapiedi) sovrapposti. I controlli sono attenti ma non eccezionali: scandire il biglietto, i nastri trasportatori (*tapis-roulants*) che fanno la scansione del bagaglio, il portale rivela-metalli, la polizia francese, la polizia britannica (carta d'identità o passaporto verificati al computer).

La partenza è puntuale, dopo gli annunci bilingui.

La velocità massima (350 km/h) è indicata su uno schermo in carrozza.

Percorso rettilineo tra Parigi e Lille, in un paesaggio della Piccardia a campi aperti e grandi coltivazioni erbacee. Si resta stupiti nell'osservare verso Arras delle colline ricoperte da boschi: sono le antiche discariche del bacino carbonifero ... ma si viaggia così veloci! Poi è la piana fiamminga tra Lille e Calais, spesso più umida.

Non c'è purtroppo nessun annuncio vocale per commentare semplicemente le zone dove si passa, ma ci viene spiegato che i viaggiatori - che fanno sovente, addirittura quotidianamente, questo tragitto - hanno preteso il silenzio! Tanto peggio per la geografia.

Un rallentamento e il convoglio si infila a 120 km/h nel lungo tunnel, dove resta 20 minuti. Sullo schermo uno spaccato schematico mostra il profilo della galleria e indica che si discende a 75 m sotto il livello della Manica.

In Inghilterra, il Kent, ritenuto - è questo che si apprende - il "frutteto inglese", non ha niente di originale. Non il minimo orto o frutteto. Alcune zone industriali. Nulla si vede delle periferie né dell'estuario del Tamigi perché la linea corre in una lunga galleria urbana (di superficie) che segue i limiti esterni dell'agglomerazione passando sul lato est, prima di sboccare nei pressi della stazione St Pancras a nord di Londra, in un quartiere di modernissimi edifici ad uso uffici.

Anni fa il TGV arrivava a Waterloo Station, a sud del Tamigi. La stazione attuale, molto vicina a quelle verso la Scozia o il Nord-ovest del Paese, è più comoda, evitando la traversata sovente piena di traffico della grande città a coloro che devono continuare il loro viaggio verso Nord. La stazione è molto bella all'interno, vasta, con un pavimento pulitissimo. I collegamenti con le linee del metrò o i taxi sono veloci.

Bisogna pensare a cambiare l'ora (nessuno ci avverte): un'ora in meno.

Per il ritorno i controlli di sicurezza sono un po' più severi (occorre togliersi parte degli abiti). Solo coloro che fanno risuonare il metal detector hanno "diritto" alla palpazione a braccia alzate.

All'uscita lato Francia un lungo rallentamento permette di osservare le linee delle reti metalliche, dei reticolati, i poliziotti con i cani e l'ampia stazione di smistamento delle merci di Coquelles. (J.S.)

QUALCHE DATO SUL'ALTA VELOCITA' FERROVIARIA

(a cura della Redazione)

I treni, nati nel 1824 con l'invenzione della locomotiva a vapore, erano molto lenti e viaggiavano solo in piano, ma col tempo hanno imparato anche ad andare in salita (mai troppo, se si vuole mantenere la semplice aderenza) e soprattutto si sono messi a correre. Già nel 1939 un elettrotreno italiano superò i 200 km/h, ma allora si trattò di un semplice *exploit* per mostrare ai numerosi giornalisti stranieri invitati le capacità tecniche dell'Italia fascista. Fino

ce migliorando le linee più moderne esistenti e accettando una "convivenza" fra treni ad alta velocità e convogli normali.

Quasi tutti i paesi dell'Europa occidentale si sono venuti attrezzando negli ultimi trent'anni e, date le brevi distanze tra le maggiori città, si sta creando una rete organica a carattere sovranazionale, collegando tra loro le varie reti interne: un esempio è il raccordo tra la rete A.V. francese e quella

Linee (km)	Asia	Europa	America	Africa	Oceania	Totale
<i>In esercizio</i>	23.794	10.692	729	0	0	35.215
<i>In costruzione</i>	13.868	2.867	483	200	0	17.418
<i>In progetto</i>	14.287	11.044	3.340	4.080	1.749	34.500
Totale Km	51.949	24.603	4.552	4.280	1.749	87.133

agli Anni 60 del Novecento una vera e propria rete ferroviaria veloce non fu impostata in Europa, ma nacque in Giappone, dove il problema dell'ammodernamento delle ferrovie era impellente, per l'esistenza fino ad allora di una rete organica, ma a scartamento ridotto (1.066 mm) e curve di raggio limitato, che non consentiva velocità elevate. La linea dello Shinkansen (Tokio-Osaka), a scartamento ordinario, entrata in servizio nel 1964, suscitò molto interesse in Europa in un momento in cui le ferrovie erano state un po' lasciate da parte per il frenetico sviluppo della rete autostradale. Ma il ritardo sarebbe stato presto colmato, anche perché già da decenni vi erano stati sforzi da parte di diverse compagnie ferroviarie per mettere a punto mezzi di trazione sempre più potenti, e in Francia nel 1955 un locomotore elettrico aveva raggiunto per un breve tratto i 331 km/h.

La prima linea ferroviaria veloce, la Parigi-Lione, entrò in funzione nel 1981, mentre anche altri stati europei cominciarono ad attrezzarsi, chi creando linee del tutto nuove (da riservare ai soli treni a grande velocità) chi inve-

quella italiana, che dovrebbe seguire il percorso Lione-Torino tanto osteggiato anche con azioni violente dai gruppi "anti TAV".

L'estensione della trazione elettrica un po' in tutti i paesi, con sistemi identici o quanto meno compatibili, facilita molto le cose: mentre l'Italia ha generalizzato l'uso della corrente continua a 3.000 V, all'estero prevalgono le reti a 15.000 o 25.000 V in corrente alternata, e la costruzione di locomotori poli-corrente evita il cambio alle frontiere.

Va considerato che la rete ad alta velocità è spesso pure definita "ad alta capacità" perché al traffico passeggeri veloce (che ha dato "scacco matto" all'aereo su tratte inferiori ai 6-700 km e ha avuto un notevole incremento negli scorsi anni) si affianca quello merci, che - pur con l'incapacità di raggiungere "sotto casa" il destinatario, come invece possono fare gli autocarri - consente di far diminuire in maniera significativa il traffico pesante autostradale e l'inquinamento che ne deriva.



IN TEMPO DI "BREXIT"

DI UN GEOGRAFO CURIOSO



(Esistono delle tessere-abbonamento per bus e metro, che si possono acquistare nella carrozza-bar dell'Eurostar, ma sul posto bisogna assai presto ricaricarle pagando con carta di credito agli sportelli automatici. Gli autisti dei bus non vendono biglietti).

I ristoranti, di tutte le origini (molti sono italiani) sono sempre pieni a qualsiasi ora; ci si può accontentare di un piatto abbondante senza carne a £ 7, il famoso piatto "fish and chips" è sulle 12 £. I pubs servono ovviamente molta birra, ma vi si può chiedere anche un succo di frutta. Il quartiere cinese, vicino a quello francese, è tutto decorato e molto animato.

Molto lunghe le file di attesa davanti ai musei, in particolare il British Museum.

L'architettura dei palazzi è molto diversa da quella di città come Parigi, Milano, Torino.

La relativa dolcezza del clima oceanico si nota lungo il Tamigi, con numerosi viali piantati a palme, mimose e piante esotiche in piena terra. Verso le 10 del

Londra, dal sabato al martedì (ma escludendo tre mezzogiornate di lavoro al Liceo francese (nel quartiere Centro SW, Kensington), con tempo bello e fresco al mattino (brezza da nord-est) ma piovoso con forti acquazzoni al pomeriggio).

Il geografo nota soprattutto, della città, l'aspetto cosmopolita. Pare di sentire tutte le lingue del mondo, la folla sembra di origine asiatica almeno per la metà. Il piccolo commercio (e gli uffici postali) sono in generale gestiti da Pakistani (ma in realtà le provenienze sono da tutto il sub-continente indiano). Quest'aspetto è rafforzato dal gran numero di piccoli cambiavalute (non siamo nell'Euroland! Le monete più scambiate sono logicamente il dollaro, l'euro, lo yuan).

La sterlina (£) - che ha perduto valore, avvicinandosi alla parità con l'euro - viene scambiata in ogni ufficio-cambio a tassi diversi. Negli alberghi per turisti oltre al Times si trova un quotidiano dell'Estremo Oriente.

Da Kensington al quartiere punk



Come in ogni metropoli la circolazione è intensa, ma molto veloce; occorre abituarsi (soprattutto prima di attraversare le strade) alla guida a sinistra e alla precedenza data ai veicoli che cambiano direzione. I taxi, facilmente riconoscibili, sono straordinariamente numerosi: molti girano a vuoto, pronti a caricare il pedone che alza il braccio anche facendo una veloce inversione a U superando la doppia linea bianca. Per molti la loro tariffa pare conveniente, anche perché il biglietto della metro è a 4,5 sterline!

Il mattino non pochi senzatetto (molte le donne) emergono dai sacchi a pelo in cui hanno dormito.

Molte le statue di bronzo lungo le strade centrali. Molte le autovetture di lusso (mi spiegano che a differenza di Parigi qui nessuno le ruba).

Alla domenica c'è molta animazione: grande marcia contro il diabete, corsa su degli strani mezzi a due ruote, il cambio della guardia a Buckingham Palace, dei mimi (su ponti e piazze) sembrano galleggiare col loro corpo senza toccar terra (si tengono a un bastone mimetizzato e indicano abilmente la ciotola per l'offerta). I grandi magazzini (Harrod's ...) tengono aperto 6 ore. Vista una manifestazione presso la sede della BBC reclamante la riunificazione di Cipro.

La sirena delle ambulanze è assolutamente orribile e stressante. Alle 2 di notte esse possono svegliare interi quartieri (la circolazione resta intensa tutta la notte).

Visto un "fondamentalista" musulmano che tentava di vendere i suoi lavori nei pressi del quartiere cinese, proprio di fronte a un grande autobus della Polizia!

Ho scorso i giornali (in particolare, *The Times*) e trovato: -salvataggio di banche italiane da parte di Renzi; -sorpresa della "Grande Londra", che ha votato al 75% per il "remain"; -inquietudine relativamente al "Brexit", quale impatto sull'economia futura, sulla mano d'opera immigrata, sugli investimenti stranieri e i flussi finanziari (la City "pesa" per il 15% nel PIL); -inquietudini sulle condizioni che saranno poste dalla Germania; -dubbi su un riposizionamento al centro del Commonwealth (sembra illusorio nel XXI° secolo pesare sulla politica dell'India!); -il premier cerca di rassicurare gli immigrati legali; -un Direttore d'albergo ha adoperato la parola "catastrofe" se la Scozia arrivasse a chiedere e ottenere l'indipendenza!

Jean Sarraméa, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)

(traduzione a cura di G. Garibaldi)



Taxi tradizionali e bus moderni



Novità ferroviarie in Etiopia, con finanziamento cinese



L'avanzata della Cina in Africa continua con successo: è ora la volta dell'Etiopia ad usufruire dei ricchi finanziamenti del governo della grande potenza asiatica, la quale ha messo a disposizione il 70% del denaro necessario per la costruzione della nuova linea ferroviaria Gibuti-Addis Abeba. Mentre fervevano i lavori di questa è stata inaugurata (nel novembre 2015) la metropolitana leggera della capitale etiopica (immagine a sinistra), al momento costituita da due linee per una lunghezza complessiva di 34 km ma con in programma altre linee, importanti per ben collegare tra loro le varie parti della città, che ha una notevole estensione territoriale e ospita attualmente 3.200.000 abitanti (dato 2014).

Quanto alla ferrovia, ritenuta essenziale per il commercio internazionale soprattutto dopo che l'indipendenza dell'Eritrea ha tolto all'Etiopia uno sbocco diretto al mare, essa è stata completata in tempi assai brevi ed è oggi una straordinaria realtà per il Paese. Pur svolgendosi di massima lungo il percorso dell'antica linea a scartamento metrico (creata con capitali prevalentemente francesi, completata nel 1917 e inattiva dal 2008), la nuova linea - i cui lavori sono ini-

ziati nel 2011 e terminati in soli 5 anni - ha caratteristiche tecniche d'avanguardia: lunga 756 km (contro i 799 della vecchia), a scartamento ordinario e a doppio binario, ha una pendenza media intorno al 6‰ e con valori mai superiori al 20‰ (si consideri che la capitale etiopica è a un'altitudine di circa 2.400 m), è elettrificata in corrente alternata a 25 kV, e - anche per l'ampio raggio delle curve, in genere non inferiore ai 1.200 m - consente velocità fino a 120 km/h per i treni merci (già da qualche settimana in servizio, con notevole vantaggio delle esportazioni,



visto che il 95% del commercio internazionale dell'Etiopia passa per Gibuti) e fino a 160 km/h per i treni passeggeri (che entreranno in servizio nel corso del 2017, ma per i quali non si prevede un grande utilizzo, se non lungo alcune tratte della linea). Costruita dal *China Railway Group* e dalla *China Civil Engineering Construction Corporation*, è costata circa 3,6 miliardi di euro, e le autorità cinesi - che ne cureranno la gestione per i primi 5 anni, in modo da dare tempo al personale etiopico di addestrarsi adeguatamente - sono giustamente orgogliose dell'elevato standard costruttivo, del tutto analogo a quello europeo.

Resterà ora da vedere se con questa nuova infrastruttura (e, poi, con altre costruzioni ferroviarie avviate nel 2015 nel nord del Paese) l'Etiopia riuscirà ad uscire dalla sua lunga crisi, che è insieme economica e politica.

A parte la Nigeria (che viaggia verso i 200 milioni di abitanti, con una crescita annua di 4 milioni), l'Etiopia fa a gara (si fa per dire) con l'Egitto per il 2° posto: una stima del 2014 parlava di 88 milioni di abitanti (circa il doppio di 25 anni prima), con una crescita annua di oltre 2 milioni di unità. L'indice di sviluppo umano (ISU) pone il Paese al 173° posto, quasi in fondo alla classifica mondiale (dove si trovano parecchi altri stati africani), il che significa che i Cinesi hanno pensato di costruire la bella ferrovia appena inaugurata anche per incrementare i loro rapporti con l'Etiopia sia come import-export sia perché l'idea della delocalizzazione sta ormai tra i loro programmi: poiché in Cina nell'ultimo decennio vi è stato un continuo incremento dei livelli salariali portare fabbriche cinesi in Etiopia (e nell'Africa sub-sahariana in generale) è un'idea tutt'altro che peregrina, considerando anche la grande disponibilità di energia idroelettrica (l'impianto sul Nilo Azzurro triplicherà la potenza installata del Paese). Vi è poi la possibilità che dal sottosuolo finora poco conosciuto e quindi pochissimo sfruttato possa venir fuori qualche minerale "strategico" (che la Cina ovviamente sarebbe la prima a poter acquisire), ma si sta sviluppando in modo moderno anche il settore primario, dato che diverse società straniere hanno affittato vasti appezzamenti di terreno adatto sia a coltivazioni sia all'allevamento (in Etiopia ci sono 54 milioni di bovini e altrettanti tra capi ovini e caprini).



Fatto sta che gli investimenti esteri diretti nel Paese in questi ultimi anni sono saliti in maniera esponenziale (e hanno ormai raggiunto i due miliardi di dollari USA).

Un motivo di più per seguire l'economia di questo importante stato del Corno d'Africa, occupato da noi Italiani nel 1936 (ma abbandonato nei primi anni della 2ª guerra mondiale), l'unico dell'area a popolazione prevalentemente cristiana.

Giuseppe Garibaldi

NOTIZIE VARIE (a cura della Redazione)

Le prime 500 aziende della Liguria

Con questo titolo è uscito il 7 dicembre, come allegato della *Repubblica*, un inserto (definito "album") di 40 pagine (in gran parte di pubblicità, peraltro) in cui sono elencate le prime 500 aziende operanti nella nostra regione per "valore della produzione". C'è da domandarsi - facendo riferimento a un lettore medio - che cosa dicano certi nomi, in particolare il primo in classifica, quello della *Alrescha Investimenti S.r.l.*, con sede a Milano, salvo capire (dalle poche frasi che si leggono sul sito internet "in allestimento") che si tratta di una società di investimenti finanziari, la cui "produzione" non è reale ma solo finanziaria (o forse si potrebbe valutare calcolando quanti stipendi paga). Il sopracitato lettore medio avrebbe dato ben più importanza al genere di attività svolta, al numero di dipendenti e cose simili, né la breve nota metodologica inserita aiuta molto. In una pagina riassuntiva viene solo dato il numero dei dipendenti per settore (prevalgono gli occupati nel comparto dell'economia marittima, con 51.600 unità; il totale, per le 500 aziende elencate, è di 96.534 unità, in calo del 2% rispetto al 2014). In calo anche il valore della produzione (-7% circa) e i ricavi da vendite e prestazioni (-6% circa); in crescita l'utile operativo lordo e quello di esercizio. Mah?

Problemi energetici in Francia

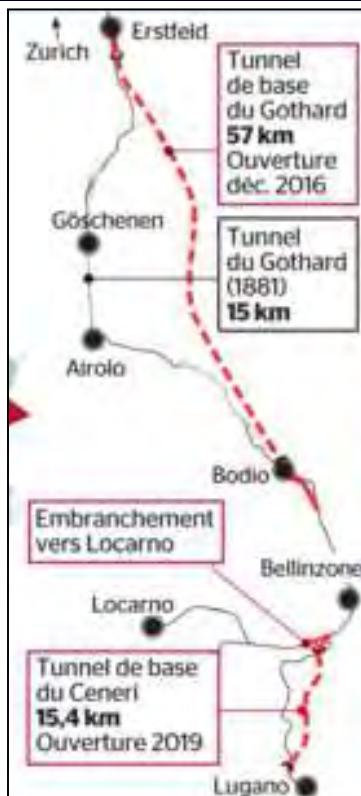
Con sette reattori fermi, il parco nucleare francese è attualmente privo dell'11% della sua capacità produttiva di elettricità (7 gigawatt, sui 63 teorici massimi), un livello troppo basso soprattutto all'inizio dell'inverno, tanto che si temono fino a tutto gennaio tagli nelle forniture. Nel Paese che ha dedicato più spazio all'energia nucleare (76% della produzione annua media) si devono eseguire dei controlli, ordinati dall'*Autorité de sûreté nucléaire (ASN)*, sui generatori di vapore, dato che verifiche di routine hanno rivelato anomalie nei generatori di vapore, grandi vasche alte 22 metri che servono a trasferire il calore dell'acqua scaldata dal reattore verso le turbine che producono l'elettricità. Le verifiche hanno evidenziato che il fondo delle vasche d'acciaio presentava un tenore in carbonio superiore alle norme (fino allo 0,4% rispetto al previsto 0,2%), il che può avere conseguenze sulle proprietà dell'acciaio, e particolarmente sulla sua capacità di resistere agli shock termici.



La centrale nucleare di Civaux, nella Vienne, uno dei cui due reattori è fermo dal 10 settembre dopo la scoperta di anomalie nell'acciaio dei generatori di vapore. Il secondo reattore sarà fermato nel corso del 2017 per analoghi controlli. [da *Le Monde*]

Si corre 1.600 m sotto il San Gottardo

L'entrata in vigore dell'orario europeo delle ferrovie, il giorno 11 dicembre, ha portato diverse novità oltre all'apertura all'esercizio del breve tronco Andora-San Lorenzo al Mare: un tratto della Milano-Venezia (precisamente il percorso da Treviglio a Brescia) e la tratta svizzera tra Bodio (Canton Ticino) e Erstfeld (Cantone di Uri), lungo la quale si trova la galleria più lunga del mondo su una linea ad alta velocità, inaugurata lo scorso giugno, la cosiddetta "galleria di base del San Gottardo", di 57 km. Già da tempo esisteva una galleria sotto il valico lunga 15 km, ma passando molto più in alto (a 1.151 m di quota) aveva richiesto notevoli accorgimenti

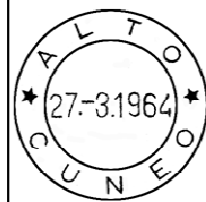
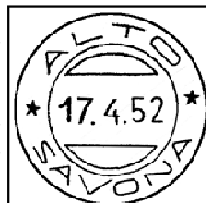


vecchia linea di 293 km (non è alta velocità neppure adesso, ma il miglioramento è tangibile, tenuto anche conto della sosta alla dogana di Chiasso), ma sono soprattutto i treni merci a beneficiarne. Se infatti sulla linea vecchia i convogli potevano raggiungere un peso di 1.300 t in doppia trazione (e le 1.500 t aggiungendo un altro locomotore in coda, di spinta) ora sarà possibile impostare - su una linea sostanzialmente di pianura - treni merci fino a 3.600 t, diminuendo radicalmente l'utilizzo dei mezzi su gomma, come auspicava da tempo la normativa elvetica.

Val Pennavaire: Alto vuol essere ligure

Nell'alta valle del torrente Pennavaire i due comuni di Caprauna e Alto non la pensano allo stesso modo: la comunità capraunesa non pare interessata a "schiodarsi" dalla provincia di Cuneo, di cui fa parte nonostante la geografia fisica (e anche quella umana, a sentir parlare in dialetto gli abitanti); ad Alto, invece, ancora la scorsa estate si sono fatti molti discorsi (per ora, pare, niente di ufficiale) per un rientro - dopo quasi 3 secoli - in Liguria: la cosa importa perché, per quanto riguarda sia la scuola sia la sanità, la sua popolazione gravita "naturalmente" su Albenga e la Riviera.

Il fatto curioso è che l'Ufficio postale di Alto (istituto, sembra, negli ultimi mesi del 1951 e visibile nella foto) sembra essere stato per anni una porzione di Liguria, come si può vedere dal timbro qui a destra, ma in realtà - come scrive Alcide Sortino su *L'Annullo* - si trattò con ogni probabilità di un accorgimento attuato per evitare disguidi ad eventuale corrispondenza di ritorno (lettere inesitate, avvisi di ricevimento ecc.) che altrimenti, avviata verso Cuneo,



per essere poi recapitata avrebbe dovuto essere rispedita a Savona.

L'anomalia cessò nel 1963, come si nota dall'altro annullo, cioè dopo l'apertura del collegamento stradale verso Ormea attraverso il passo di Caprauna e col passaggio dell'Ufficio, già dipendente da Nasino, sotto la giurisdizione di Ormea.





LIGURIA GEOGRAFIA

Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XIX°, n. 1, Gennaio 2017
(chiuso il 26 dicembre 2016, spedito il 28)

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. Super.), Alessandro Bonzano,
Fabrizio Bartaletti, Anna Lia Franzoni

Presidente regionale - tel. (0039) 0143 2292

E-mail Segreteria regionale
segreteria.aiig.liguria@virgilio.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, Dipartim. 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
Sedi riunioni ad Imperia: Centro "Carpe
diem" del Comune - Via Argine destro 311

LA SPEZIA - MASSA E 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 € 35 - Juniores (studenti) € 15 -
Familiari € 15 (Per chi richiede il notizio-
rio 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: IT 39 T 07601 01400 000020875167),
intestato a: AIIG - Sezione Liguria

Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

(a cura di Renata Allegri)

V. BOCCHINO, La ricerca su Cristoforo Colombo: "E' di Cogoleto", in "Il Secolo XIX", edizione on line, 10 novembre 2016.

La giornalista fa riferimento al libro di Anna Maria Salone e Antonio Calcagno *Svelati i segreti di Cristoforo Colombo. Dalla nascita dell'Ammiraglio alla causa ereditaria intrapresa da Bernardo Colombo di Cogoleto*, commissionato dal Comune di Cogoleto ed edito nel 2009 a Genova da Brigati. La bibliotecaria e archivistica Salone, già nota agli studiosi per i numerosi studi sullo scopritore, e la "memoria storica di Cogoleto", come viene definito Calcagno, sostengono la loro tesi in base a documenti rinvenuti per caso mentre indagavano su Bernardo Colombo, presente in Spagna alla fine del secolo XVI° con l'appoggio della Repubblica genovese per ottenere l'eredità del grande avo, ma senza alcun risultato.

I due Autori hanno consultato una serie importante di documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Genova, quello de Indias di Siviglia e quello Storico Nazionale di Madrid per giungere alla conclusione che l'altro Colombo, quello genovese, è un omonimo, figlio di un altro Domenico, di una famiglia di tessitori e, soprattutto, di diverso nome materno. Come ribadisce Calcagno alla giornalista, questa tesi non è stata ancora smentita dagli studiosi. Dal punto di vista dell'indagine storico-geografica, per quanto concerne il toponimo Cogoleto e la famiglia Colombo viene spesso menzionata la frase tratta dalle *Le Historie della vita e dei fatti di Cristoforo Colombo*, attribuite al figlio Fernando, che in occasione di un presunto viaggio a Cogoleto avrebbe scritto "Passando io per Cugueo procurai di avere informazioni di due fratelli Colombi, che erano i più ricchi di quel castello.". In una ricerca svolta da Maria Pia Rota, su *Cogoleto al tempo di Fernando Colombo* (pubblicata a corredo del libro di Ilaria Luzzana Caraci, *Colombo vero e falso. La costruzione delle Historie fernandine* (Genova, Sagep, 1989, pp. 423-26) viene osservato che "chi voleva recarsi a Cogoleto doveva andarvi per mare, servendosi di piccole imbarcazioni: questo contrasta alquanto con la frase attribuita a Fernando ... che sembrerebbe situare il piccolo borgo su un itinerario usuale e frequentato, mentre si è visto che esso era pressoché isolato per via di terra, dovendosi seguire assai malagevoli itinerari nell'interno" (p. 426). Sul sito www.cristoforocolombostoria.it sono riprodotti il busto a Colombo davanti al Municipio di Cogoleto, la presunta casa natale in un vicolo, la rievocazione storica annuale.

Il problema dell'identificazione del paese natale dello scopritore ha una lunghissima storia ma sempre avvincente, e i giornali ne danno continua dimostrazione. Ad esempio, sul sito www.savona.mentelocale.it del 4 aprile scorso veniva comunicato che Colombo era nato a Savona, riprendendo un tesi pubblicata nel 2012 da Franco Icardi, *Navigate rende curiosi. Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci secondo i loro scritti autografi e le testimonianze di chi li conobbe personalmente* (Associazione culturale Cristoforo Colombo, Mondovì, Arti Grafiche DIAL) sulla base di consultazione di documenti d'archivio italiani e spagnoli, nonché l'Archivio segreto dell'Ordine Cavalleresco di Santiago. Nelle prove a sostegno della tesi, l'A. ritiene che sulle origini dello scopritore si sappia poco per la sua stessa volontà, tanto che avrebbe proibito ai familiari di parlarne, addirittura sui suoi anni giovanili avrebbe nascosto il periodo al comando di navi corsare francesi contro gli Spagnoli. L'A. asserisce che questa ricostruzione della biografia colombiana si basa anche su testi autografi dell'Ammiraglio.

Il discorso sul testo dell'Icardi era già stato avviato su questo periodico da Elvio Lavagna (*Colombo genovese nativo di Savona?*, "Lig-Geo", XVII [2015], n. 3, pag. 6), e ad esso rimandiamo i lettori per un utile approfondimento.

B. SEVERGNINI, Signori, si cambia. In viaggio sui treni della vita, Milano, RCS Libri, 2015, pp. 224, euro 18,00

Nel coro dei non-geografi che lamentano le scarse nozioni di base dei giovani d'oggi a causa di un insegnamento geografico non adatto alle esigenze del mondo d'oggi, ben si inserisce questo volume, scritto

con la solita chiarezza e vivacità che contraddistinguono i libri dell'A. In realtà, anche per quanto è conosciuto, l'A. potrebbe aver diritto ad un titolo *ad honorem*, sia per i numerosi viaggi compiuti in Italia e all'estero per la sua professione, sia per le relazioni e le riflessioni personali pubblicate nel corso della sua ormai lunga carriera.

All'inizio del testo, si chiede retoricamente che senso può avere scrivere sui viaggi in treno quando tutta la Terra è in movimento e ormai, grazie ai satelliti, possiamo vederla in ogni suo minimo dettaglio. Il *fil rouge* del libro è l'entusiasmo provato per la visione di paesaggi diversi, ma soprattutto per gli incontri occasionali che si possono fare viaggiando in seconda classe. Certo questa non è geografia, ma tutto il libro è attraversato da un'umanità affascinante.

Sono descritti sei viaggi compiuti dall'A., anche in compagnia del figlio Antonio, le cui osservazioni e comportamenti rivelano il diverso atteggiamento per il viaggio in treno da parte delle giovani generazioni: il primo viaggio attraverso gli USA, seguito da "Da Trieste a Trapani. La politica in seconda classe", "Da Berlino a Palermo l'Europa verticale", "Da Mosca a Lisbona l'Europa orizzontale", "Da Sydney a Perth the Indian Pacific", infine dall'Atlantico al Pacifico "l'ultimo treno per Obama".

L'A. ricorda anche il metodo educativo ricevuto dal padre, classe 1917, la cui generazione non aveva né Google Maps né Gps, ma possedeva atlanti, professori e metodo. "La localizzazione avveniva in testa, non c'era bisogno di uno smartphone", mentre la generazione di Severgnini nata negli anni '50-60 non ha la stessa competenza, ma le carte geografiche erano ai suoi tempi "il calmante della nostra inquietezza, e qualcosa abbiamo imparato". Nel corso degli ultimi vent'anni nell'insegnamento "socio-politico-economico-ambientale della geografia" sono state trascurate le nozioni di base.

"Qualcuno sostiene che i millenari italiani - la generazione nata tra il 1980 e il 2000 - sia poco informata. Non mi sembra francamente. Si informa in modo irrituale (Facebook, notifica, messaggio), mentre noi ci informavamo in modo lineare (radio > tv > quotidiano > settimanale > libro). Ma le cose i ragazzi italiani le sanno. Sanno quando e perché accadono. Non sempre sanno dove, però" (p. 197).

Altra riflessione da condividere è un avvertimento per i giovani, perché solo viaggiando si capisce che il mondo non è solo quello cupo dei telegiornali, ma un'impresa e una sorpresa quotidiana. Quindi bisogna viaggiare per vedere e per capire.

M. UNALI (a cura di), Atlante dell'abitare virtuale. Il disegno della città virtuale fra ricerca e didattica, Roma, Gangemi, 2016, pp. 212.

L'immagine della copertina riassume i contenuti del libro: si tratta, infatti, della rappresentazione visiva del progetto piattaforma dell'atlante, la mappa della struttura generale della ricerca, una città nuova in multicolor pixel per conoscere ed esplorare gli spazi virtuali abitabili offerti dalla rete, alla ricerca dei migliori forse *modus vivendi* per tutti, per cittadini senza età, ovviamente spazi virtuali quindi utopici ed effimeri.

Viene declinata l'idea di "città virtuale" nella ricerca e nella didattica a partire dalla biblica Babele ad oggi, con un capitolo (il secondo a cura di P. Tunzi) sulla *Cartografia storica* con una ricerca *Dalla tabula peutingeriana alla rete metropolitana* (pp. 103-5).

Il terzo capitolo tratta l'abitare nel cyberspazio. Il libro è destinato soprattutto a studenti di architettura e disegno ma si rivela utile a tutti coloro che conoscono la tecnologia digitale per gli studi sulle città e sui temi di geografia urbana in generale.

Il progetto dell'atlante è inserito nell'*Atlas of Virtual City* (reperibile in www.lineamenta.it/acv) per favorirne la conoscenza in rete, con aggiornamenti continui, grazie ad un sistema di interfaccia che consente agli utilizzatori, studenti e non, di conoscere e lavorare sulle città virtuali. Le immagini pubblicate costituiscono un archivio tematico in forma di mappa concettuale, interattiva, aperta e implementabile, con un continuo rimando fra il personale e l'universale, tra la realtà quotidiana e il mondo immaginato, nell'oscillazione spazio-tempo.