

Liguria geografia



Anno XXI°, n. 5

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Maggio 2019

L'anno scolastico verso la conclusione

E' stato fino ad ora (e in genere nell'ultimo mese tutto si calma, a ridosso di scrutini ed esami) un anno privo di eccessivi scontri, anche se il nuovo Ministro dell'istruzione non ha saputo resistere a lasciare un'immediata impronta (e si che aveva tempo, visto che il governo di cui fa parte ha dichiarato di voler restare in carica 5 anni), modificando "in corso d'opera" l'organizzazione degli esami di Stato (l'ex maturità). Gli studenti hanno inscenato proteste, ma neanche troppe, e tutto finirà lì, anche perché sono anni che i risultati ci dicono che i nostri ragazzi sono tanto bravi e quasi tutti superano la prova.

Su altre cose Marco Bussetti si è dato poco da fare, ma, mostrando uno scarso rispetto per la laicità dello Stato e il rispetto dei diritti delle persone, ha fatto il relatore a Verona in un convegno i cui organizzatori pensano che il divorzio (garantito quasi dappertutto nel mondo), l'omosessualità (condizione del tutto naturale pur se minoritaria) e il lavoro femminile (!) sono causa disgregante della famiglia (e ciò alla faccia dell'evoluzione dei costumi).

* * *

Anche il nostro "anno sociale" si avvia alla conclusione, e possiamo ritenere che, nonostante un ulteriore ridimensionamento del numero degli iscritti e di alcune attività, il lavoro svolto e ancora in corso in questo 2018-2019 sia stato abbastanza cospicuo, soprattutto nella sezione imperiese. Ogni sezione ha fatto la sua parte, quella di levante con i campionati della geografia, le altre due con la "notte della geografia", e ad Imperia pure con una regolare serie di conferenze che si concluderà in questo mese. Nei Direttivi, vorremmo che l'entrata in carica a Genova-Savona di un giovane segretario potesse essere l'inizio di un avvicendamento, che per ora è solo un auspicio.

In ogni caso, tiriamo avanti, cercando, con l'aiuto di tutti i soci, di fare quanto si può.

UN BREVE "VIAGGIO" NELL'UE ALLA VIGILIA DELLE ELEZIONI DI MAGGIO

L'immagine che vedete qui sotto, tratta da *Le Monde*, è un modo spiritoso per evidenziare lo stato di confusione mentale che sembra persistere da mesi in Gran Bretagna, dove le successive sconfitte parlamentari di Theresa May hanno portato il Paese in un vicolo cieco: al momento in cui scrivo non si sa se i Britannici voteranno per il Parlamento europeo (dove avrebbero 74 seggi) o no, perché se un modo d'uscita dall'UE fosse approvato alla Camera dei Comuni entro il 22 maggio essi non andrebbero alle urne. Il termine "brexit", col ridicolo tira e molla di questi mesi, ha preso anche il significato di "non decidere", come di chi apre la porta per uscir di casa, ma poi resta impalato sulla soglia senza muoversi. Altri paesi membri dell'Unione non hanno deciso di andarsene, ma solo di sabotarne le strutture, a cui dicono di non credere più: tra essi i sovranisti, che non accettano tutte le porzioni di sovranità che i 28 hanno via via delegato a Bruxelles (o ai "burocrati di Bruxelles"), cioè i cosiddetti paesi di Visegrad (ribattezzati da qualcuno "di Retrograd"), che però da 4 che erano ufficialmente sono diventati 3 dopo le elezioni in Slovacchia. Altri, come la Francia un tempo e poi - dal momento della sua entrata - il Regno Unito, hanno fatto il possibile per rallentare le fasi dell'integrazione; ma, a ben vedere, un po' tutti i paesi membri dell'UE hanno fatto prima o poi i capricci, si sono comportati in modo egoistico, hanno ostacolato il cammino verso il porto finale degli "stati uniti d'Europa", anche quelli ritenuti più saggi. La nostra Italia, stato fondatore (all'inizio, oltre sessant'anni fa, si parlava di "Europa dei Sei") e per tanto tempo tra i più filo-europeisti, da parecchi anni (ben prima dell'attuale governo) ha cominciato a lamentarsi della burocrazia dell'UE (molto più snella della nostra, peraltro) e a considerare l'Unione come una matrigna, come se noi non fossimo i primi a non saper sfruttare tutti i finanziamenti a cui avremmo diritto, e che spesso abbiamo perduto per l'incapacità della nostra "snella" burocrazia statale (e, peggio, di quella di quasi tutte le regioni) a completare in tempo i dossier che giustamente gli organi di controllo dell'Unione pretendono prima di erogare i cospicui finanziamenti.

L'UE, fino ad oggi imperfetta perché un'unione non basta che sia scritta sui passaporti, ma occorre che abbia una politica economica e finanziaria (oltre che fiscale) unitaria, si trova a competere ad armi impari con le grandi potenze mondiali: la Cina, sostanzialmente ormai la prima potenza mondiale, o gli Stati Uniti d'America (il cui debito estero è enorme, anche se resta la maggior potenza finanziaria) o, domani l'India ("grande" potenza se non altro perché è ormai

il paese più popoloso del globo) o la Russia (non più potente come la vecchia Unione Sovietica, ma pur sempre col secondo arsenale atomico). Di fronte ad esse, solo la Germania (come, in Asia, il Giappone) può competere, mentre la Francia annaspa (non c'è *grandeur* che tenga, quando la stessa Italia la supera per produzione industriale) e, ancor più lontana, l'Italia tenta - con giochi di prestigio dall'esito incerto - di fare una politica sua,



Michel Barnier [l'incaricato dell'UE per trattare col Regno Unito l'uscita dall'Unione] cerca di spiegare il Brexit ai colleghi.

«Credo di aver capito tutto!», «Non è normale, si ricomincia!»

[Le Monde, 9.4.2019]

salvo poi retrocedere di fronte ai diktat degli USA, che certo non si permetterebbero di farli a un'Unione Europea finalmente tale.

La seconda guerra mondiale è ormai troppo lontana da noi, con le sue tragedie e i milioni di morti, ma fu per evitare che si ripetesse qualcosa di simile che si pensò in Europa che l'unica soluzione era unirsi, dimenticando le vecchie inimicizie: dopo appena dieci anni la CEE (così si chiamava, Comunità Economica Europea) nasceva e soprattutto grazie ad essa da allora viviamo in pace. Chi è anziano se ne ricorda ma ha la voce ormai flebile, chi è giovane vive in questa comunità - imperfetta, come detto, ma già reale per tanti aspetti - considerandola un fatto acquisito. La grande libertà di parola e di espressione ha consentito a molti di attaccarla, di far riferimento sempre più esplicito a quelle ideologie funeste (fascismo e nazismo) contro le quali è nata l'Europa democratica del dopoguerra. Ora che il comunismo ha terminato da tempo, come disse già nel 1981 E. Berlinguer, la sua "spinta propulsiva" (cosparsa, come sappiamo, di tanti crimini), sarebbe bene che le nuove generazioni - e tanto più nell'Europa orientale - prendessero atto che è loro responsabilità (e interesse) completare la casa comune europea, andando tutti il 26 a votare, con spirito costruttivo. (G.G.)

AIIG-LIGURIA: VITA DELL' ASSOCIAZIONE

LA NOTTE DELLA GEOGRAFIA

Una breve cronaca da Imperia



Luca Ficca, Lorenzo Bagnoli, Lorenzo Mondino, Giuseppe Garibaldi, protagonisti della "notte", qui fotografati a fine serata con i 2 più giovani partecipanti, Loris e Damiano, alunni cipressini di 4ª elementare.

La manifestazione si è svolta nella sede dell'Istituto Nautico "Andrea Doria" ed ha seguito il previsto programma, costituito da brevi conferenze intervallate da giochi geografici. Si è iniziato verso le 17 con un breve intervento del presidente regionale prof. Garibaldi sui "perché" della manifestazione, poi il prof. Lorenzo Bagnoli, nostro socio e docente all'Università di Milano-Bicocca, ha svolto il tema *"Il turismo eno-gastronomico tra locale e globale"*, suscitando notevole interesse tra l'uditorio - non molto numeroso ma assai interessato - che comprendeva docenti studenti e appassionati. Si è passati quindi a una prima serie di giochi geografici, costituiti da domande di vario genere, cui si è cercato di rispondere tutti insieme, mentre il Presidente forniva i necessari approfondimenti su ogni argomento. La conferenza successiva, tenuta da Lorenzo Mondino, consocio della Sezione Imperia-Sanremo e neo-laureato in geografia, verteva sul *"Piano paesistico regionale"*, con confronti tra la situazione piemontese (regione dove il Piano già funziona) e quella ligure, dove esso è ancora in discussione.

A questo punto, essendo già abbastanza tardi, i presenti hanno fatto un po' di "ricreazione" e si sono potuti rifocillare in un improvvisato buffet, con focacce di vario tipo, torte verdi, dolci ecc., il tutto portato da parecchie delle benemerite socie "storiche" della Sezione, a cui va ogni ringraziamento per questo loro gentile (e gustoso) pensiero.

Dopo un'altra serie di giochi (svolti con l'ausilio di un planisfero), la terza conferenza della serata è stata quella del segretario della Sezione Imperia-Sanremo, ing. Luca Ficca, che ha parlato dei *"Terrapiattisti (chi sono e da dove vengono)"*, suscitando stupefazione (e anche ilarità, ma pure una certa preoccupazione) per tesi che appaiono del tutto folli, ma che stanno guadagnando spazio non solo tra le persone meno avvertite.

La bella riunione si è poi sciolta verso le 22, con l'auspicio che si possa ripetere in futuro. Il Direttivo locale, in chiusura, desidera esprimere la sua gratitudine alla Presidenza del Polo Tecnologico Imperiese (la dirigente prof. Elisabetta Bianchi si era scusata dell'assenza avendo già un precedente impegno), e in particolare al sempre disponibile prof. Luca Bonjean, responsabile dell'Istituto Nautico, per aver consentito anche quest'anno, e facilitato, lo svolgimento della manifestazione nelle aule di Piazza Roma. (G.G.)

La "notte" a Genova

Nel pomeriggio di venerdì 5 aprile 2019 si è tenuta a Genova la seconda edizione della Notte della Geografia, iniziativa a livello europeo ormai conosciuta da tutti nel nostro ambiente. Il tema di quest'anno è stato, in linea con quello dell'anno scorso,

un percorso geo-letterario: questa volta basato sul romanzo di Pierangelo Barato "Genova Misteriosa". L'opera fu pubblicata a puntate su "Il Lavoro" fra il 1903 e il 1904, e curata in una nuova edizione nel 1982 dal professor Pino Boero dell'Università di Genova. Il percorso della visita si è sviluppato nel Centro storico, partendo dalla Sala San Salvatore in Piazza Sarzano, dove è stato introdotto il progetto e l'itinerario. I partecipanti sono stati divisi in sei gruppi da circa 25 persone e hanno attraversato i luoghi citati nel romanzo, osservando i cambiamenti urbanistici che hanno coinvolto la città: come la distruzione del quartiere di Via Madre di Dio, il fenomeno di *gentrification* avvenuto in Via Ravecca e lo sbancaamento del Colle di Sant'Andrea per fare posto a Piazza De Ferrari; il materiale fotografico ricevuto dal centro di Documentazione del Comune di Genova - DOCSAI ha permesso di confrontare immagini dell'epoca con la situazione attuale. A guidare i partecipanti nei percorsi geo-letterari sono stati i ragazzi della classe IVª D del Liceo classico Cristoforo Colombo, che hanno svolto un progetto di alternanza scuola-lavoro con la professoressa Primi dell'Università di Genova, insieme alla supervisione di alcuni soci della Sezione di Genova e Savona dell'AIIG e di studenti universitari. Hanno partecipato, inoltre, i ragazzi dell'Istituto Vittorio Emanuele II° - Ruffini (sezione di grafica), i quali hanno progettato la locandina e la brochure dell'evento. (Lorenzo Brocada, segr. Sez. Ge-Sv)



Un gruppo di studenti del liceo classico C. Colombo di Genova (classe 4ª D) e di universitari, che hanno fatto da guida ai partecipanti nei percorsi geo-letterari.

APPUNTAMENTI DI MAGGIO

IMPERIA - CENTRO "CARPE DIEM", VIA ARGINE DESTRO 31 I

- **venerdì 10, ore 17,15**, il dott. **Roberto Pavan** ripercorrerà coi soci presenti l'itinerario dello scorso anno a Benevagienna, con tante immagini. Un'occasione di informazione per chi non aveva partecipato e di approfondimento per gli altri

- **venerdì 24, ore 17,15**, il dott. **Lorenzo Brocada** (segretario AIIG Ge-Sv) ed **Enrico Priarone**, laureando in geografia, presenteranno una relazione dal titolo: *"I forti di Genova tra abbandono e riqualificazione"*.

LE NOSTRE ESCURSIONI

L'escursione nella valle del Varo e in quella del Cians, prevista per il 25 maggio, **è confermata**, essendosi raggiunto il numero minimo previsto. Sono disponibili ancora pochissimi posti: chi è interessato si affretti. **Altre informazioni a pag. 8.**

Circolare in città in modo più razionale

Le proposte di una geografa per decongestionare i centri storici

Qualche settimana fa, sotto il curioso titolo "La marche est le ciment de la ville" (la marcia è il cemento della città), mi è capitato di leggere su *Le Monde* un'intervista di Laetitia Eeckhout alla geografa Sonia Lavadinho*, il cui sottotitolo affermava che con un lavoro in profondità una città può cancellare la presenza delle autovetture. Lavadinho ritiene che il modo migliore per vivere e condividere la città sia favorire l'associazione dei diversi mezzi di trasporto, cioè la multimodalità, non solo migliorando i classici trasporti pubblici ma anche sviluppando - con infrastrutture adeguate - la pratica della marcia e della bici.

Ma occorre evitare che tutte queste modalità di spostamento, con l'esigenza di usufruire di una corsia riservata in strade non sempre di larghezza adeguata, possano creare una giungla, per cui la Collega propone che vi sia una logica di "coabitazione" tra persone e veicoli, diminuendo la velocità di questi a meno di 30 km/h, meglio 20, con la sola regola di dare sempre la priorità ai più deboli.

Ciò implica la soppressione delle auto in città?, domanda l'intervistatrice, a cui Lavadinho replica che le strade non devono più esser pensate come semplici assi di transito, ma come spazi in cui le persone possano incontrarsi. Si tratta - aggiunge - di ripensare la rete stradale in una logica viva e biofilica¹, con differenti ambienti e usi diversi, come a Montréal con le sue "stradine verdi", dove si toglie l'asfalto anche per eliminare le "isole di calore"; come a Barcellona, dove si è considerato che molte strade non era il caso di aprirle alla circolazione automobilistica, ma lasciarle alla funzione civica; la multimodalità è la leva per creare spazi verdi, facilitare la coesione sociale e gli incontri, in definitiva migliorare la salute.

Sempre considerando ogni opportuna facilitazione per le persone con mobilità ridotta, occorrerebbe fare come a Londra, dove la municipalità vuol far prendere coscienza alle persone che è più facile, rapido e piacevole fare una camminata invece di prendere il metrò per qualche stazione. La sfida della multimodalità è - sostiene la docente - di poter passare facilmente da una modalità a un'altra, coniugando dinamiche di lunghe distanze e dinamiche di prossimità: a Copenaghen, ad esempio, se la rete ferroviaria unisce i sobborghi e le periferie tra loro e col centro, gli ultimi chilometri fino all'ufficio sono piuttosto coperti coi pattini, in bici o a piedi, magari seguendo un argine o attraversando un parco.

La multimodalità favorisce la mobilità per tutti? - domanda a questo punto l'intervistatrice. «Più la città si volge verso la multimodalità, più è facile muoversi, compresi i cittadini in difficoltà», risponde Lavadinho, che fa riferimento soprattutto a sistemi di tariffe integrate tra i vari vettori e, come in Svizzera, senza penalizzazioni tariffarie per coloro che abitano più lontano dai luoghi di lavoro.

Quanto alla posizione del pedone in questa configurazione, la Docente dice chiaro che "la marcia è il cemento della città" perché essa costituisce la transizione tra le diverse modalità di trasporto, e una città "tranquilla" (cioè non troppo nevrotica) lascia più spazio

all'umano che si sposta a piedi: la marcia può ben coabitare con altri modi di spostamento, visto che questi circolano a bassa velocità; non c'è dunque bisogno di fare ad ogni costo delle vie solo pedonali.

Un esempio è quello di Londra, dove nelle stazioni della metro sono segnalati tutti i collegamenti pedonali possibili tra esse, magari trasversali e passanti per un parco, con l'indicazione del tempo necessario a percorrerli: in tal modo l'azione "Tub and Walk" (=metrò e marcia) fa prender coscienza alla gente che è più facile e piacevole camminare invece che prendere la metro tra alcune stazioni. Bilbao, città certo assai più piccola, è divenuta - grazie a un lavoro in profondità - uno dei centri più "marciabili" d'Europa, incitando i suoi abitanti a muoversi a piedi per 20/30 minuti, eliminando tutti gli ostacoli, creando nuovi ponti, passerelle, ascensori e rampe per

facilitare gli anziani e le persone in condizioni di handicap, e valorizzando tutti gli spazi verdi.

La marcia a piedi serve come legame sociale, sostiene Sonia Lavadinho, le due cose sono correlate, come molti studi hanno mostrato. La facilità a percorrere una strada incoraggia una maggiore conoscenza coi propri vicini, accresce i consumi, favorisce l'uscita di casa delle persone anziane. Se il pedone sa di avere la precedenza, tutto appare più facile, i vari tipi di mobilità si mescolano, la sociabilità riprende immediata. La multimodalità ridona vigore - conclude la Docente - alla finalità della città, che è soprattutto l'incontro.



In città la marcia a piedi collega tra loro i diversi mezzi di trasporto

(Foto Marie BABEY / PINK / saif images, tratta da *Le Monde*)

Tutto bello quello che afferma questa geografa, che ha operato in diverse città del mondo, dal Canada all'Argentina? Personalmente direi di sì, ma la riuscita di questi esperimenti - i cui risultati sono importanti per un reale miglioramento della qualità della vita di tanti abitanti delle città - dipende da molte cose, in primo luogo da una forte coesione tra i cittadini (e a un elevato senso civico devono contribuire assiduamente gli eletti nelle pubbliche amministrazioni, col favorire l'affermarsi e il rafforzarsi di essa soprattutto in presenza di immigrati di varia origine). Sta ai "vecchi" residenti accogliere i nuovi arrivati e far loro apprezzare i caratteri della città, facilitando il loro inserimento nella compagine urbana, che l'insediamento in "quartieri-ghetto" renderebbe certo assai meno agevole (e il problema delle "banlieues" è ben noto da anni e andrebbe avviato a soluzione prima che incancrenisce), ma sono i sindaci dei vari centri (coadiuvati da una saggia politica dei governi) che, consultandosi coi quartieri e le associazioni, debbono indirizzare le scelte per consentire che esse siano il più possibile condivise.

In una situazione di conflittualità tra gruppi sociali tutto diventa difficile. Eppure, la buona volontà dei cittadini non manca: nella disastrosa Roma, dove pare che poco o niente funzioni, si sono viste negli scorsi mesi aggregazioni spontanee di persone per ripulire e risistemare strade, parchi e giardini, inoltre dal 2006 opera in città e in altri grandi centri *Antigraffiti - Associazione nazionale per il decoro urbano*, e la disponibilità apparirebbe non proprio sporadica se solo si volesse allargare lo sguardo - con una ricerca *on line* - alle tante associazioni esistenti qua e là in Italia. Associazioni che potrebbero moltiplicarsi o operare meglio se le autorità degnassero almeno di un grazie quanti lavorano per il bene comune, eliminando altresì gli ostacoli burocratici alla loro voglia di intervenire. Oggi, però, e non solo in Italia, la concordia degli animi sembra resa difficile da un "clima" poco propizio, pieno di astio e di *vis polemica*.

Giuseppe Garibaldi

* Ricercatrice presso il Centro di Trasporti della Scuola Politecnica Federale di Losanna, fondatrice di Bfluid, è considerata specialista della "marcia urbana", vettore di successo della città multimediale. Su *youtube* è stato pubblicato il 7 aprile 2017 un interessante intervento dal titolo "La ville du Dehors" (40' circa).

¹ La concezione "biofilica" è quella in cui gli esseri umani sono più felici e in migliore salute grazie all'integrazione della natura. Il termine è d'origine recente.

L'agricoltura si ammoderna: la crescita del "biologico"

Da qualche decennio, prima molto lentamente poi in modo sempre più rapido, si è fatta avanti una nuova tendenza in agricoltura, quella delle coltivazioni biologiche: un comparto nel quale potevano entrare solo parte di quelle degli orti familiari, numerosi ma al di fuori di ogni attività economica modernamente intesa. Si è cominciato con una produzione assai limitata, oggi si direbbe "di nicchia", ma la crescita è stata assai rapida, sia in Italia sia in altri stati europei, per la tendenza di molte persone (in genere, viventi in città, agiate e di buona cultura) a voler evitare un'alimentazione troppo standardizzata, ottenuta con l'utilizzo di sostanze chimiche potenzialmente pericolose. Già in precedenza, esistevano gruppi di persone che si definivano *vegetariane*¹, perché decise (o abituate) a bandire dalla loro dieta una parte dei cibi di origine animale (come la carne o anche i latticini), mentre in epoca più vicina (dopo il 1944) si è iniziato a parlare di *vegani*, termine che indica coloro che rifiutano in maniera totale l'utilizzo di tutto ciò che proviene dagli animali, non solo per l'alimentazione ma anche per gli usi più diversi.

Le produzioni biologiche possono essere vegetali o anche animali, e sono quindi gradite a tutti coloro che - tra i prodotti che fanno parte della loro abituale alimentazione - desiderano scegliere quelli ottenuti nel modo più naturale².

Da noi, su una superficie agricola utilizzata (sau) vicina ai 13 milioni di ettari, alla fine del 2017 i terreni destinati a coltivazioni biologiche costituivano il 15,4%, perciò intorno ai 2 milioni di ettari (20.000 km², tra 3 e 4 volte la superficie della Liguria). Leggermente superiore la superficie in Spagna, mentre più modesta è quella della Francia (solo il 6,5% della sau nazionale, cioè circa 600.000 ha).³

Se Germania e Francia sono in Europa i maggiori consumatori di prodotti biologici, la moda ha contagiato tutti e anche Paesi nordici (dove la sau è limitata a causa del clima) hanno intrapreso colture bio di notevole importanza: si pensi che l'Austria e la Svezia hanno colture biologiche estese su circa il 25% della loro rispettiva sau.

¹ Il termine è attestato in lingua italiana nel 1860

² Come risulta dal sito regionale AgriLiguria.net, sono definiti biologici quei prodotti per i quali, in tutte le fasi del ciclo produttivo, è escluso l'utilizzo di prodotti chimici (pesticidi e fertilizzanti), ed è previsto esclusivamente l'impiego di tecniche di coltivazione e allevamento rispettose dell'ambiente. I prodotti provenienti dall'agricoltura biologica sono disciplinati dai Regolamenti UE n. 834/2007 e 889/2008 e loro aggiornamenti, e sono sottoposti a un rigido sistema di controlli che ne verifica la conformità a specifiche regole produttive.

³ Relativamente alle aree mediterranee tra la Spezia e Marsiglia, osserviamo che nella **Regione Sud** (nome che da qualche tempo si preferisce usare al posto di PACA) gli ettari coltivati a "bio" sono 137.000, intorno a un quarto delle colture bio dell'intera Francia, secondo dati della francese Agence Bio. Molto importanti sono le piante aromatiche (da sempre una specialità della regione), ma anche frutta e verdura fresca, con minore spazio per i prodotti dell'allevamento. Nella nostra **Liguria** gli ettari a bio sono circa 3.900, quasi il 10% della sau regionale (tra i prodotti prevalgono latte, formaggi, carne, miele, poi olio d'oliva, ortaggi, piante aromatiche), con circa 400 aziende, di cui ben 60 solo nel comune di Varese Ligure, al centro del "*Biodistretto Val di Vara-Valle del Biologico*" avente ambito territoriale nei comuni di Varese Lig., Zignago, Maissana, Carro, Carrodano, Sesta Godano e Rocchetta Vara.

Ma ecco qualche approfondimento relativamente all'intero nostro Paese. Le regioni con maggior estensione delle coltivazioni bio sono la Sicilia, la Puglia e la Calabria (tra tutte, con il 46% dei terreni bio italiani); se finora le colture principali sono stati i pascoli e le coltivazioni di cereali, forte è il recente incremento delle superfici destinate a ortaggi e a piante da frutta. Secondo i dati ISMEA le maggiori spese per prodotti bio riguardano la frutta (24%), gli ortaggi (18,9%), i



Coltura di basilico nella Riviera di Levante Foto aiabliguria.it

derivati dei cereali (16,7%), latte e latticini (13,7%), le uova (5%), bevande analcoliche (4%), oli e grassi vegetali (2,1%), con un 3,9% per altri comparti.

Nella spesa agro-alimentare generica, le voci cereali e latte e latticini sono simili (14,3 e 14%), ma le altre divergono parecchio (frutta solo 9,1%, ortaggi 10,6%) e compaiono le carni (10,2%), i salumi (6,2%) e i prodotti ittici (8,2%).

Secondo l'Osservatorio SANA di Nomisma, il valore delle vendite di prodotti biologici supera i 3,5 miliardi di €, quello delle esportazioni i 2 miliardi. Le vendite avvengono in massima parte attraverso la grande distribuzione (iper e supermercati; 45%), meno nei negozi specializzati (24%), il restante 31% in altre strutture.

Si nota che manca a volte una specifica preparazione in argomento da parte del personale (che in Germania, ad esempio, frequenta dei corsi professionali specialistici), anche se molte in-

formazioni possono oggi trovarsi sul web.

Si tratta, dunque, nel complesso, di un comparto in forte crescita, in grado di aumentare il reddito dei produttori (anche se va ricordato che per ottenere un quintale di prodotto biologico occorre una superficie coltivata maggiore, ma con tanti terreni abbandonati questo è un problema minore), ma è fondamentale che le norme a tutela delle produzioni (e quindi dei consumatori) siano rispettate, perché non si corra il rischio che i consumatori - sempre più attenti alla qualità dei prodotti che acquistano - si disamorino di queste produzioni, che apparirebbero del tutto immeritevoli del prezzo più alto che oggi hanno sul mercato.

Negli ultimi trent'anni la superficie agricola utilizzata in Italia è diminuita del 27%, passando da 17 milioni di ettari a meno di 13, ed è anche variato - diminuendo molto di più (-60%) - il numero degli occupati, dai 2.179.000 del 1987 agli 871.000 del 2017. Se il reddito prodotto da ogni singolo addetto è molto aumentato, non è avvenuto lo stesso per quanto riguarda i salari o le entrate percepite, e alcuni settori mostrano non poche criticità, come recentemente si è osservato per il comparto dell'allevamento ovino, dove il prezzo di vendita del latte ai caseifici era inferiore alle spese (ma non si tiene conto del fatto che molti produttori avevano superato le quote previste, essendo essi stessi responsabili del calo del prezzo). E' bene seguire da vicino, comunque, un settore che, letteralmente, "ci dà da mangiare", e i cibi li vorremmo sempre più sani, genuini e gustosi.

Giuseppe Garibaldi

Viabilità in valle Susa: il t.a.v.

La collega Adriana Frijio, geografa che conosce a fondo la val di Susa, dove abita da sempre, ci ha inviato un articolo sui collegamenti nella vallata, utile perché offre il punto di vista di una "valligiana", mettendo a fuoco gli aspetti critici dell'opera ferroviaria tanto contestata, che le recenti polemiche - sempre troppo aspre per chi amerebbe interventi abbastanza oggettivi - possono aver reso difficile valutare. Per completezza, pubblichiamo di seguito un articolo di parere parzialmente diverso, più ancorato agli aspetti economici generali, che Elvio Lavagna ci ha mandato qualche tempo fa.

Come le altre maggiori valli piemontesi, anche la Valle di Susa è disposta trasversalmente all'arco alpino, nel quale si incunea con un asse maggiore da Rivoli a Bardonecchia (Colle Valle Stretta) di 73 km e un asse minore (dal Gran Miol al Moncenisio) di 26 km e costituendo l'elemento divisore tra Alpi Cozie e Alpi Graie. In alcune parti la Valle si restringe (Le Chiuse, il tratto Susa-Chiomonte, Exilles, Beaulard) e oltre alla Dora Riparia è percorsa da una fitta viabilità: la S.S. 24 che giunge al Colle del Monginevro, già percorsa dalle legioni romane che si dirigevano verso la Gallia transalpina; la S.S. 25 che porta al valico del Moncenisio, percorso che, a partire dal Medioevo, assume maggiore importanza per lo spostamento dell'asse politico e economico verso l'Europa centro-settentrionale.¹ Invece, la prima tratta ferroviaria Torino-Susa fu inaugurata nel 1854, a cui seguirono i lavori del progetto del traforo del Frejus che venne completato nel 1871. Nel 1975 si iniziarono poi i lavori del traforo autostradale del Frejus a seguito di una convenzione italo-francese, traforo che scorre in gran parte parallelamente a quello ferroviario.

Nel 1980 iniziano i lavori dell'autostrada A32 di 72,4 km da Rivoli a Bardonecchia, i cui lavori terminano nel 1990. Quest'opera portò con sé le prime proteste dei valligiani già durante la costruzione, ad esempio sia per gli espropri che per gli incidenti sul lavoro; nel 1998 il p.m. Guariniello aveva costretto a modificare l'altezza di 4 gallerie (La Perosa, Giaglione, Cels e La Serre La Voute), troppo basse, (per cui i tir strisciavano contro i lati della volta) e inoltre non era garantito un sistema automatico antincendio; a seguito di un incidente mortale nella galleria Prapuntin, priva di collaudo, si notarono anche in questa galleria misure di altezza e larghezza ristrette rispetto al progetto. Da un punto di vista idrogeologico, se il raddoppio della ferrovia Torino-Modane (1984-1985) aveva fatto sparire 24 sorgenti, le gallerie autostradali tra Exilles e la Val Cenischia ne fanno scomparire altre 16 e i lavori per l'approvvigionamento d'acqua per la centrale elettrica di Pont Ventoux (inaugurata, ma chiusa poco dopo) un'altra decina.

In questo contesto si innesta proprio negli anni 80 la proposta da parte dell'UE del "corridoio 5 Lisbona Kiev", linea ferroviaria ad alta velocità, che prevede la costruzione di un nuovo tunnel di collegamento tra Italia e Francia, però a una quota inferiore rispetto ai due già esistenti. Le diverse problematiche già apparse con la costruzione dell'A32 si ripropongono con maggiore evidenza sia per il tipo di progetto, che per l'impatto idrogeologico e socio-economico. Per portare avanti un tale grande progetto occorrono, a mio avviso, capacità tecniche progettuali (che includono la conoscenza del territorio), disponibilità economiche e consenso della popolazione, elementi che purtroppo in questi anni si sono evidenziati molto raramente. Il primo progetto risale al settembre del 1989, presentato in un Convegno organizzato dalla Fondazione Agnelli; poi nel 1990 a Nizza e nel 1991 a Viterbo i governi italiano e francese firmano i primi protocolli di intesa. Nel 1994 si costituisce la società Alpetunnel GEIE che diventerà LTF (Lyon Turin Ferroviaire) costituita da Ferrovie italiane (RFI) e francesi (SNCF). La Commissione Intergovernativa (CIG), costituitasi a Parigi nel 1996, doveva indirizzare e seguire i lavori di Alpetunnel circa la "fattibilità" della tratta internazionale con un programma triennale di studi. Nel 2001 la Commissione esprime "forti preoccupazioni" circa l'inutilità della nuova linea, considerata "la debolezza della do-

manda passeggeri e merci" e la necessità di forti investimenti che potevano tradursi in forti sprechi di denaro; in più, "la realizzazione della nuova linea era subordinata alla saturazione della linea storica". LTF, anche su valutazioni della Commissione Europea, ha sempre sopravvalutato il traffico merci attribuendo una crescita superiore al 30% tra il 2004 e il 2010, mentre i dati storici dello stesso periodo indicano una significativa riduzione, sia in termini quantitativi che di tendenza. Inoltre la capacità della linea storica è pari a oltre nove volte l'attuale traffico merci ferroviario nella Valle di Susa.

Nel 2006 si ha l'istituzione dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, per disinnescare lo scontro sempre più duro in Valle Susa e per stabilire (finalmente) un rapporto di collaborazione con i Comuni della Valle e la Comunità Montana. Tra il 2006 e il 2007 la Torino-Lione cambia il tracciato e nel 2010 si passa alla progettazione preliminare.

Nel 2011 si sono dichiarati contrari a investire in questa infrastruttura, per motivi diversi, Portogallo, Spagna, Slovenia, Ungheria e Ucraina. Esiste ancora il corridoio 5?

In quello stesso anno inizia lo scavo della galleria geognostica della Maddalena a Chiomonte; il cantiere occupa anche il sito dove nel 1984 il GAT (Gruppo Archeologico Torinese) aveva portato alla luce un importante sito neolitico e a pochi metri dal quale nel 2004 la Soprintendenza ai Beni Culturali del Piemonte era riuscita ad allestire un Museo. Gli automezzi, nell'aprire il cantiere, hanno spianato il sito e il museo è tuttora adibito a caserma. Sempre nel 2011 Italia e Francia definiscono con un protocollo aggiuntivo la tratta internazionale e le stazioni internazionali di Saint-Jean de Maurienne e di Susa.

La portata della sorgente Rigaud a Chiomonte è scesa da 1 l/sec per gli anni 1995-2015 (fonte IREN) a 0,4 l/sec dal dicembre 2015; non si può attribuire tale esito in modo esclusivo ai lavori della galleria geognostica, ma pare molto probabile. D'altra parte LTF ha riconosciuto, scrivendo nero su bianco, la valutazione errata della stima del traffico merci ferroviario e la possibile perdita ulteriore di sorgenti: l'International Consulting Group, organo incaricato dalla Direzione Generale dei Trasporti e Energie della Commissione Europea, ha stimato che solo gli scavi del tunnel di base e di quello di Bussoleno drenerebbero le falde per un totale tra 60 milioni e 125 milioni di metri cubi di acqua l'anno, all'incirca la quantità di fornitura d'acqua necessaria per una città di 1 milione di abitanti. Le statistiche internazionali di "Alpinfo", autorevole fonte di informazione sul traffico ferroviario transalpino, mostrano con chiarezza l'evoluzione negativa anche lungo la nostra tratta. Nel 2015 LTF chiude il suo mandato e nasce il nuovo promotore TELT (Tunnel Euroalpin Lyon Turin), incaricato della realizzazione e della gestione dell'opera. Tra la fine degli anni 80 e l'inizio degli anni 90 era avvenuta già una grossa mobilitazione in Valle per il progetto dell'elettrodotta a 320.000 Volt da Grand-Ile a Piossasco, con un percorso di 190 km, 95 in Francia e 95 in Italia. La costruzione di questa nuova infrastruttura, affidata alla ditta TERN, è in corso in questi anni a 1 metro di profondità lungo la SS. 24.

Nel luglio 2017 si decide un altro cambio di progetto: il cantiere per il tunnel di base resterà a Chiomonte e non più a Susa, poi si faranno i lavori di raddoppio tra Avigliana e Orbassano (con adeguamento del già esistente scalo merci SITO) e tra Avigliana e Bussoleno per l'adeguamento della linea storica. Ultimo tratto previsto: il collegamento diretto tra le due stazioni di Torino Porta Nuova e Porta Susa.

Nell'estate 2018 si prevede anche il ridimensionamento della faraonica stazione internazionale che era stata progettata a Susa e l'eventuale spostamento a Bussoleno. A detta di P. Foietta, attuale Commissario straordinario per il Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, mentre il progetto della linea è intoccabile, per le stazioni è possibile fare delle variazioni; le stazioni saranno finanziate dopo il 2026.

L'analisi dei costi e benefici in discussione attualmente,

¹ Fino a tutto il Settecento la strada passava per Novalesa e fu poi Napoleone che, dal 1803 al 1809, fece costruire l'attuale tracciato.

svolta sulla base di documenti pubblicati dall'Osservatorio, si riferisce solo al tunnel di base, non tiene conto dei lavori rinviati al 2030 come non tiene conto del peso dei cantieri sulla vivibilità di un ambiente di valle. Non esiste una valutazione del rischio di ritardi per la presenza documentata di amianto e di uranio o di come intradare il traffico generato dalla costruzione del nuovo tunnel sulla linea attuale Susa-Avigliana in cui aumenteranno vibrazioni e rumore. Se le Ferrovie francesi hanno valutato tutti gli immobili in una fascia di 150 metri per lato impegnandosi a acquistarli a prezzo di mercato, in Valle Susa le case interessate sarebbero circa 900, ma non vi sono previsioni sui costi. Al momento il cantiere di Chiomonte è fermo e ci sono sempre 400 militari che presidiano la zona.

Adriana Frijio, AIIG-Piemonte

Bibliografia:

Chiara SASSO, Claudio GIORNO, *Mutuo soccorso. La val di Susa si moltiplica. Diario di due anni*, Napoli, Carta - Edizioni Intra Moenia, 2008, pp. 165

Andrea DE BENEDETTI, Luca RASTELLO, *Binario morto*, Milano, Chiarelettere Editore, 2013, pp. 203

Guido RIZZI, Angelo TARTAGLIA, *Il tav Torino-Lione. Le bugie e la realtà*, Napoli, Intra Moenia, 2015, pp. 160

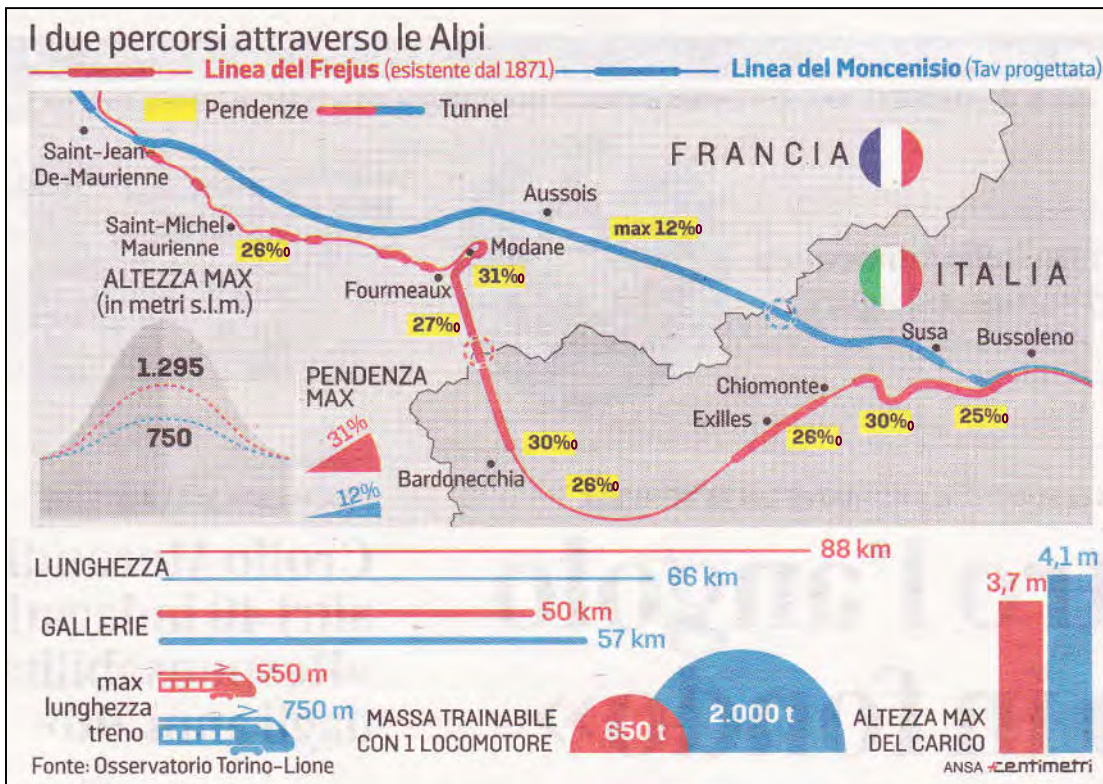
"Luna nuova", 15.2.2019: *Costi, benefici: i No Tav esultano, ma...*

"La Repubblica" (Torino), 5.4.2019: *Tav, ridimensionare la stazione di Susa, proposta di buon senso* (Paolo Foietta)

http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/

<https://www.polito.it/tavsalute>

TAV e corridoio europeo 5: un aggiornamento



Nell'ormai lontano anno 2006, su questo stesso notiziario avviavo una riflessione sul Nord ovest italiano nella rete dei trasporti europei (GS, 2006, n. 4, pag.3) con queste considerazioni: "La ferrovia Torino-Lione (oggi impropriamente definita TAV) situata su una fondamentale direttrice internazionale europea (dalla penisola iberica a Kiev, il cosiddetto corridoio 5, quasi all'incrocio con quello da Nord a Sud (cioè dal mare del Nord al Mediterraneo) è stata giudicata un'opera prioritaria a livello europeo. Francia e Italia hanno pertanto sottoscritto già nel 2001 un trattato internazionale per procedere alla sua realizzazione

ne, impegnandosi a sopportarne le spese di costruzione, a cui tuttavia contribuirà l'Unione Europea."

A distanza di oltre un decennio l'opera è stata avviata, ma il progetto iniziale è stato variato più volte e rimane al centro di un acceso dibattito e violente contestazioni, specialmente in Italia, tra chi la ritiene indispensabile per sostenere lo sviluppo del Paese in ambito europeo e chi invece la ritiene inutile, costosa e addirittura dannosa. La Torino-Lione non sarà in verità una linea ad alta velocità ma una linea mista con caratteristiche tecniche conformi alla rete europea (non offerte dalla vecchia ferrovia passante per il Frejus) tali da permettere una velocità massima di 220 km/h per i treni passeggeri e di 120 km/h per quelli merci. Per le merci è importante più che la velocità, la capacità di carico. La nuova linea, con pendenze inferiori al 12‰ contro il 30‰ dell'attuale permetterebbe il transito di convogli lunghi ben 750 m con carichi di oltre 2.000 t.

Secondo gli esponenti dei gruppi "No TAV", il prof. Ponte incaricato di un'analisi costi-benefici e vari esponenti del governo italiano, anche con tali caratteristiche la nuova ferrovia sarebbe non solo troppo costosa ma non competitiva con il trasporto su gomma.

Indubbiamente i costi di realizzazione di infrastrutture ferroviarie sono in Italia assai elevati anche a causa della morfologia e geologia del territorio, l'alta densità di popolazione e conseguenti alti costi di esproprio dei terreni attraversati. In un'analisi costi-benefici i costi sono però abbastanza agevolmente quantificabili mentre è assai arduo calcolare i benefici, che si possono estendere nello spazio e nel tempo in modo difficilmente prevedibile. Quando il governo Cavour si impegnò nella realizzazione del traforo del Frejus come si sarebbero potuti apprezzare i benefici del nuovo collegamento con la Francia che si sono prodotti per oltre 150 anni, perfino per i produttori ortofrutticoli del nostro Mezzogiorno?

Gli oppositori al progetto fanno anche notare che gli altri stati interessati al corridoio 5, sia a ovest i paesi iberici, sia a est quelli oltre Trieste, poco hanno fatto per adeguare le loro tratte di ferrovie. Occorre peraltro notare che la Torino-Lione non riguarda solo i trasporti sul corridoio 5 o in con visione più localista il collegamento tra il capoluogo piemontese e la seconda città della Francia, ma quello tra l'Italia tutta e tutta la parte occidentale dell'UE.

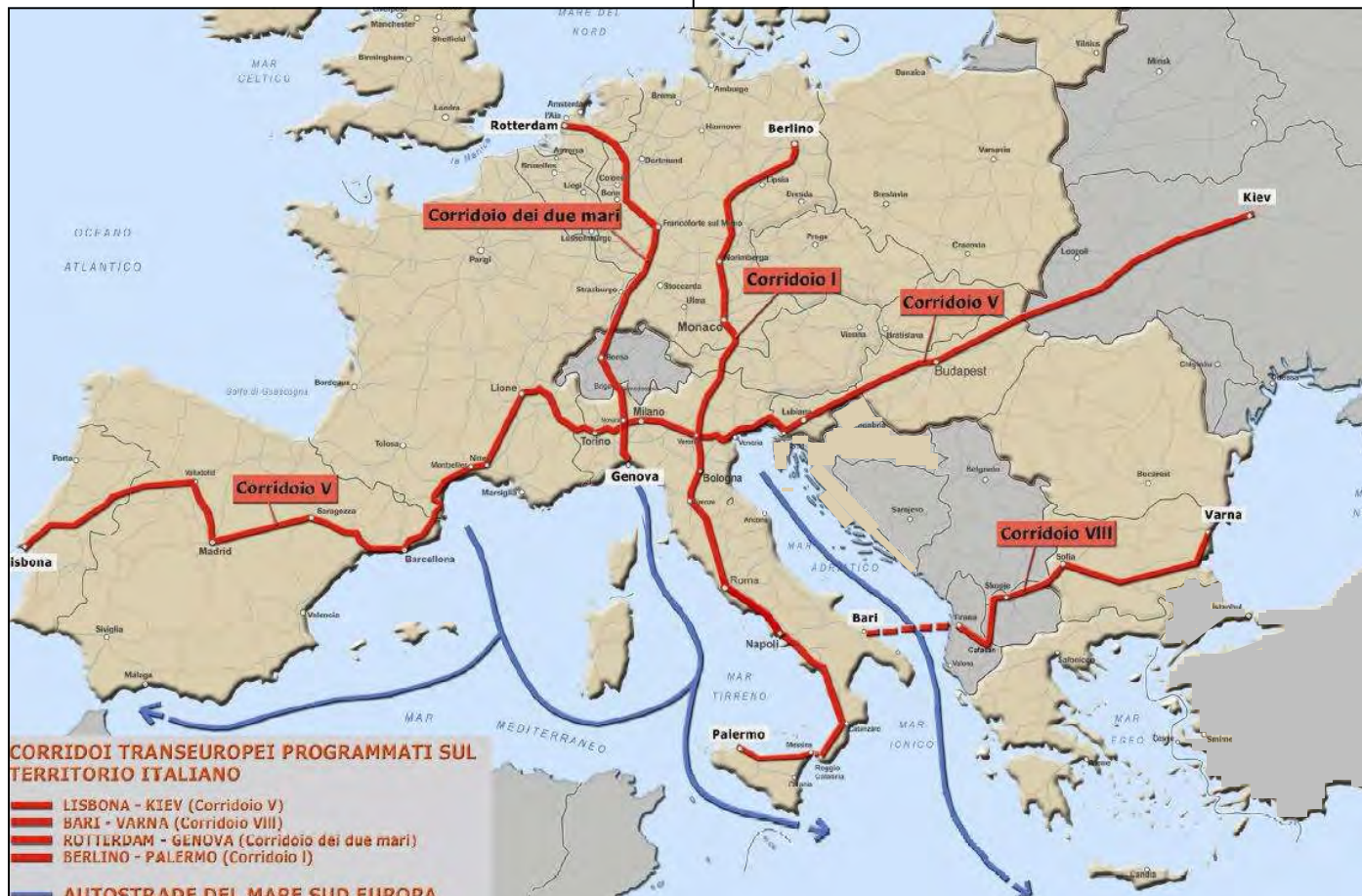
I porti liguri di Genova-Savona, che aspirano a svolgere un ruolo importante di collegamento tra l'Europa e l'Oriente asiatico

sviluppando un traffico di container su rotaia verso gli interporti di Novara in direzione della Svizzera e di Orbassano in direzione della Francia, non sono in grado di sopportare un incremento di traffico su gomma. Le autostrade liguri sono già fin troppo trafficate e addirittura sature ed è particolarmente importante ridurre il traffico internazionale pesante sull'autostrada dei Fiori, anche in considerazione delle sue caratteristiche tecniche (per un gran numero di gallerie e la mancanza di corsia di emergenza).

Di fronte alle proteste anche violente manifestatesi soprattutto nel primo decennio degli anni 2000 (ora per gli espropri dei

due treni nel tunnel.

Nel tentativo di attenuare le critiche degli oppositori al progetto TAV si è anche deciso di apportare alcune modifiche al tracciato italiano proponendo un'eventuale rinuncia alla costruzione assai costosa della stazione transfrontaliera di Susa. Inoltre, per ridurre incertezze e rischi legati alla geologia, si è avviato lo scavo di un tunnel pilota e di discenderie che potranno accertare la presenza di situazioni problematiche e in seguito potranno essere utilizzate per garantire l'aerazione e interventi di soccorso. Lavori di questo tipo sono stati fatti sia nel tratto transfrontaliero francese sia in quello italiano, ma il



terreni, ora per il timore di venire a contatto con fibre di amianto, ora per disagi e incidenti nei cantieri, ma anche per l'asserito spreco di denaro pubblico...) hanno indotto i governi a creare un "osservatorio" sui problemi della linea con la partecipazione di rappresentanti della regione Piemonte, dei comuni interessati e di altri enti ed esperti (con la produzione di una decina di "quaderni" sui temi discussi).

Secondo il progetto originario ridefinito nel 2012 la tratta ferroviaria si compone di tre parti lunghe complessivamente 270 km: la più lunga è in territorio francese, tra Lione e Saint Jean de Maurienne; quella italiana, molto più breve, va da Torino a Susa. Tra le due si colloca la parte centrale transfrontaliera di 65 km in gran parte in una galleria di ben 57 km a due canne per i due sensi di marcia dei convogli. Tale lunghezza è pressoché uguale a quella svizzera del San Gottardo inaugurata nel 2016 e aprendosi a quota di poco superiore ai 700 m s l m non presenta pendenze e altre problematiche dei collegamenti in ambiente montano.

Considerati i tempi lunghi d'attuazione del progetto, si è nel frattempo avviato un parziale adeguamento della linea storica del Frejus per rendere possibile, abbassando il piano dei binari nella vecchia galleria e riducendo lo spazio tra essi intermedio, il transito dei vagoni portacontainer (ma non quello di rimorchi con carico di container di maggiore altezza). Non è però stato possibile garantire le condizioni di sicurezza richieste dalla rete europea, e ciò a partire dal 2020 non consentirebbe l'incrocio di

governo italiano ha manifestato disponibilità ad abbandonarli, sopportando eventuali costi per eventuali indennizzi e il recupero delle aree sconvolte dai cantieri.

Per ridurre l'impegno finanziario l'Osservatorio ha proposto una suddivisione temporale dei lavori in almeno tre fasi, la seconda delle quali sarebbe la realizzazione del tunnel di base. Da parte italiana gli oppositori all'opera fanno notare che negli accordi internazionali del 2001 l'avvio dei lavori per il traforo sarebbe da intraprendere in imminenza della saturazione della vecchia linea. Tale saturazione, intesa come aumento del traffico ferroviario oltre la capacità della linea, non è avvenuta. Il traffico è addirittura in diminuzione mentre aumenta quello stradale con pesanti conseguenze anche per l'inquinamento ambientale che ne deriva.

La diminuzione del traffico su rotaia sarebbe dovuta secondo chi sostiene l'urgenza della realizzazione del TAV a motivi di sicurezza che ne limitano l'operatività e soprattutto a motivi economici (alti costi per superare le forti pendenze e tempi non concorrenziali con quelli dei trasporti stradali ed aerei importanti per passeggeri su lunghi percorsi).

Come si vede la scelta tra fare e non fare coinvolgono gran parte delle tematiche della geografia: fisiche, politiche, economiche ed ecologiche e sarebbe importante che i decisori ne sapessero valutare tutti i complessi fattori!

Elvio Lavagna



LIGURIA GEOGRAFIA

*Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia*

Anno XXI^o, n. 5, Maggio 2019

(chiuso il 24 aprile 2019, spedito il 26)

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

Codice fiscale 91029590089

Redazione: Sezione regionale AIIG
Via M. Fossati, 41 - 18017 CIPRESSA (IM)

E-mail: gigiprof97@gmail.com

Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Web master Bruno Barberis

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio - autunno 2018 - autunno 2022)

Giuseppe Garibaldi, presidente
Antonella Primi, vice-presidente
Ivana Moretti, segretaria
Diego Ponte, tesoriere
Renata Allegri (Sc. sec. 1° grado),
Anna Lia Franzoni, Elvio Lavagna,
Lorenzo Mondino (Giovani)
Nicoletta Ghersi (Sc. primaria)

Presidente regionale - telefono (0039) 0183 98389
Segretaria regionale - telefono 329 4148523
e-mail: segreteria.aiig.liguria@gmail.com

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA

Dipartimento DISFOR dell'Università,
Corso Andrea Podestà 2 - 16128 Genova
Presidente Antonella Primi
tel. 010 20953603 - e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com
Segretario Lorenzo Brocada
tel. 340 2591000 - e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com
Sede riunioni anche 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 Luca Ficca
tel. 338 6546746 - e-mail: ing.l.ficca@gmail.com

Sede riunioni ad Imperia: Centro "Carpe
diem" del Comune, via Argine destro 311
(100 m a N della Stazione FS di Imperia)

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: Carrara, Liceo Marconi
La Spezia, Istituto Professionale Einaudi

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG:
Soci effettivi € 35 (estero 45),
Juniors (studenti) € 15, Familiari € 15
(supplemento di 5 € per chi richiede il
notiziario cartaceo in Italia; 5 € + la
normale tariffa internazionale, per l'estero).

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): € 15
somme da consegnare ai segretari locali o versare
sul c. c. postale n. 20875167 o con bonifico
bancario (IT 39 T 07601 01400 000020875167)
intestati a: AIIG - Sezione Liguria

*Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto*

© AIIG—Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

A.M. ACQUISTA - M.M. GARIBALDI, *A Riva Ligure ... tra ricordi e sapori di un tempo*, Arma di Taggia (IM), Atene Edizioni, 2018, pp. 110, € 14,90

Uno dei tanti volumetti e opuscoli di interesse locale, che continuano a proliferare qua e là, sull'onda dei ricordi di chi ha vissuto nei nostri paesi prima dei grandi cambiamenti dell'ultimo cinquantennio. Una Riva ancora tutta agricola (la floricoltura era nata già negli anni 20 ma si sviluppò dagli anni 50) riappare da queste rievocazioni, che anche il turista attento leggerà con curiosità. (G.G.)

A. DEL BOCA, *Italiani brava gente?*, Vicenza, Neri Pozza Editore, 2013, pp. 333, € 12,00

Non si tratta di un libro nuovo, ma della settima ristampa di un'opera uscita nel 2005, e citata recentemente nel nostro periodico. Il motivo della segnalazione è presto detto. Alcuni attenti lettori volevano saperne di più, perché se ne è accennato in un articolo di prima pagina (LG n. 3). In realtà, il volume si può ritenere una specie di compendio dei numerosi libri dell'Autore, che - da giornalista fattosi storico - ha cercato di illustrare il comportamento degli Italiani verso le popolazioni straniere con cui sono venuti a contatto, in pace e in guerra. E poiché gli episodi di violenza furono numerosi, da subito dopo l'Unità d'Italia fin quasi ai nostri giorni, un testo come questo cerca di informarci su molti di essi, certo non tutti ma forse quelli ritenuti più paradigmatici, in modo da contribuire a sfatare quell'idea, che in molti di noi è tuttora presente, in base alla quale noi Italiani, sia in guerra sia nelle conquiste coloniali, saremmo stati molto più umani rispetto a quanto si siano comportati altri popoli in analoghe situazioni.

In realtà, scorrendo queste pagine, ci si accorge che tutto ciò è sostanzialmente falso: basti pensare alla terribile situazione nel campo di concentramento di Nocrà (vicino a Massaua) a fine Ottocento, al comportamento in Cina durante la guerra dei Boxer (1899-1901), alle stragi in Libia e le deportazioni (prima della Grande guerra e dopo, sotto il fascismo), agli odiosi comportamenti di R. Graziani in Somalia e poi in Libia e in Etiopia (e il criminale si fece solo 4 mesi di carcere per quanto fatto negli anni in cui fu ministro della guerra nella Repubblica sociale, mentre la richiesta etiopica di estradizione fu lasciata cadere, nonostante fosse stato accertato l'uso di gas tossici durante il suo incarico di viceré), ai tentativi di "bonifica etnica" nella Venezia Giulia, con l'eliminazione o la deportazione delle minoranze slovena e croata. Ma gli esempi sono assai più numerosi.

L'autore precisa di essersi occupato solo di alcuni episodi più gravi, tralasciandone altri simili, mentre altri ancora (come i comportamenti durante la guerra civile in Spagna) non sono stati trattati. Chi vuol

saperne di più non ha che da leggere il libro. (G.G.)

L. LANTERI, *Folklore cultura e turismo nel Ponente ligure*, Arma di Taggia (IM), Atene Edizioni, 2018, pp. 141, € 16,90

Si tratta di uno dei numerosi lavori (elencati da p. 117 a 141) di Lorenzo Lanteri, questa volta dedicato alla provincia di Savona, dove l'autore lavorò dal 1963 al 1994. Si tratta in gran parte dell'aggiornamento di "noterelle" (come egli le chiama) scritte in quegli anni. (G.G.)

A. LASAGNO, *Le valli del roia e del Bevera*, Arma di Taggia (IM), Atene Edizioni, 2017, pp. 95, € 23,50

Se si escludono le 17 pagine di testo (dedicate alla valle e poi alle principali località), si tratta di un libro fotografico, ricco di numerose immagini ben scelte, prese spesso da punti di vista impicanti lunghe camminate a piedi e quindi con inquadrature originali. I testi, che appaiono complessivamente corretti, e le immagini, con appropriate didascalie, danno una descrizione complessiva di una delle più belle valli della nostra regione, oggi in gran parte compresa in territorio francese. Appare un po' eccessivo l'uso quasi esclusivo della toponomastica francese, a volte malamente tradotta dall'italiano, che fu lingua d'uso (e ufficiale) fino al 1860.

E' veramente encomiabile che l'Editore abbia intrapreso e prosegua questa collana di testi di grande formato, di cui questo volume del Lasagno è un ottimo esempio, che consente anche ai pigri di conoscere a fondo tanti aspetti meno noti del nostro splendido territorio. (G.G.)

I. NASO (a cura di), *Ars olearia. I. Dall'oliveto al mercato nel medioevo*, Centro Studi per la Storia dell'Alimentazione e della Cultura materiale "Anna Maria Nada Patrone" - CeSA, Bra (CN), Off. Graf. d. Comunecazione, 2018, pp. 270

Presentiamo brevemente questo volume, che contiene - preceduti da una premessa della curatrice e da un'introduzione di Franco Cardini - i contributi di storici di sette università italiane e di quella catalana di Lleida (Lérida), nei quali si esaminano diversi aspetti della storia dell'olio di oliva nel medioevo, dai metodi di estrazione al commercio per mare, agli usi liturgici e rituali e soprattutto a quelli della normale vita quotidiana. E' il primo di due volumi (uno uscirà proprio in questi mesi) che raccolgono i testi di relazioni presentate al convegno internazionale di studi "Olio e olio in Liguria e nella regione mediterranea dal medioevo ai nostri giorni", tenutosi a Sanremo e Taggia il 25-27 maggio 2017, e del quale a suo tempo avevamo dato notizia. (G.G.)

ULTIME NOTIZIE

Escursione nelle valli del Varo e del Cians (sabato 25 maggio 2019)



Peona (località di sosta-pranzo) vista dalla strada che sale a Valberg (foto map-france)

Come già precisato a pag. 2, al momento della chiusura del giornale (24 aprile) sono disponibili ancora alcuni posti, per prenotare i quali si può prender contatto (per telefono o mail) col Presidente regionale.

La partenza è confermata alle 7,00 precise da Oneglia (piazza Dante) e le altre fermate sono sempre quelle normali della RT.

I partecipanti ricordino che l'escursione si svolge in parte in alta montagna (quote anche oltre i 1.500 m), ma a fine maggio confidiamo in tempo bello stabile.