

# Liguria geografia



Anno XXI°, n. 6-7

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Giugno-luglio 2019

L'articolo di prima pagina, sul numero scorso del nostro periodico era intitolato:

## Un breve "viaggio" nell'UE alla vigilia delle elezioni di maggio

In esso si faceva cenno dei tanti problemi che affliggono l'UE e si concludeva con l'invito a votare, il 26, "con spirito costruttivo". Sembrerebbe una contraddizione, se non si pensasse che i problemi sono in realtà assai meno gravi di quanto essi sarebbero - nei singoli stati dell'Europa comunitaria - se negli anni 50 tutta la costruzione europea non fosse stata avviata. La constatazione dei tanti danni (umani prima ancora che economici) provocati dalla seconda guerra mondiale fece allora il "miracolo" di far pensare a noi Europei che - cercando di dimenticare (o meglio di superare) i passati contrasti - si potesse creare un'unione nella quale tutti sentirsi solidali e amici. Il "sogno" di questo tentativo unitario non è venuto mai meno, ma - rallentati dai tanti distinguo - si è andati avanti forse un po' troppo lentamente e oggi gli Stati Uniti d'Europa non esistono ancora (manca il tassello più importante, quello della cessione totale della sovranità nazionale nel campo economico-finanziario e fiscale) mentre sono sorti molti dubbi, espressi dai paesi "sovrani", che preferirebbero una semplice associazione di libero scambio come auspicavano i Britannici (entrati nell'UE solo per rallentare il percorso). I risultati elettorali che cosa ci diranno?

## La Regione cancella 540 ettari di parco e 42 aree protette.

Questo il risultato della legge recentemente approvata dal Consiglio regionale ligure. Dai circa **150.000 ettari** previsti dalla legge 12 settembre 1977, n. 40, siamo scesi ormai a circa **60.000**. E mentre il sito della Regione invita alla

### Il Maggio dei Parchi in Liguria

*Quest'anno maggio è all'insegna della scoperta dei Parchi liguri. Non perdetevi l'occasione di immergervi nella natura unica della nostra regione.*

*Fra storia, natura e cultura gastronomica, sono davvero tante le occasioni per scoprire il territorio.*

visita, si sente affermare da persone della maggioranza (amiche forse dei cacciatori e dei costruttori edili, ma molto meno attente alla salvaguardia dell'ambiente) che "così si ripopola l'entroterra" (ma sarà proprio testuale?). Ma, al di là delle polemiche, noi vorremmo dare ai lettori un'informazione precisa, che ci auguriamo di poter offrire con un documentato articolo in uno dei prossimi numeri del nostro periodico.

La Geografia - come disciplina che studia i processi, i segni e i fenomeni derivanti dall'antropizzazione del Pianeta e le relative interazioni dell'uomo con i fattori biotici e abiotici che costituiscono il Geosistema - rappresenta un mezzo di indagine e analisi imprescindibile per qualunque percorso di formazione che si connota per un'acquisizione dei saperi in una dimensione spaziale e territoriale e assume un significato ancor più rilevante per coloro che intendono affrontare studi scolastici superiori, quali quelli degli Istituti Tecnici "Trasporti e Logistica" (ex Istituto Nautico) nei quali la **comprensione e l'interpretazione dei fenomeni naturali e dei contesti umani** costituisce una tappa indispensabile per la crescita personale e uno strumento

## QUALCHE SPERANZA PER LA GEOGRAFIA NELLA SCUOLA SECONDARIA DI 2° GRADO

per il successo nel mondo del lavoro.

In base a tali presupposti per l'ampliamento e per l'approfondimento dello studio della Geografia negli Istituti Tecnici "Trasporti e Logistica" e al fine di un più compiuto raggiungimento degli obiettivi formativi presenti nelle Indicazioni Ministeriali, è stato ideato, con il coordinamento del MIUR, il progetto sperimentale interdisciplinare "Imparare Navigando - Laboratorio di Geografia e Cartografia nautica" svolto durante gli aa.ss. 2017-2018 e 2018-2019 presso l'IIS "De Pinedo-Colonna" di Roma.

[Dalla presentazione del Seminario del 24 maggio 2019 a Roma]

**I "Nautici" - sparsi in una dozzina di regioni d'Italia - aspettano che dall'incontro nasca qualche cosa di positivo per la "geo".**

## Ora estiva tutto l'anno?

Dalla fine di marzo siamo entrati nell'ora estiva, spostandoci idealmente dal fuso 2, dell'Europa centrale (+1h rispetto a TMG), a quello 3, dell'Europa orientale (+2h). Poiché i ministri dei Trasporti europei, riunitisi a dicembre 2018, hanno ipotizzato la data del 2021 per abbandonare questo sistema, c'è la possibilità che noi o altri paesi d'Europa si decida in modo autonomo, col rischio di creare un bel po' di confusione, che sarebbe bene evitare.

Intanto, non sarà male ricordare a tutti che la nostra Italia, essendo estesa in longitudine per quasi 12° (da 6°32'52" E in Piemonte a 18° 31'13" E in Puglia) ha anche d'inverno un'ora "legale" (perché alle 12 a Termoli o a Lentini [SR], che sono sul meridiano di 15°E centro del fuso 2, corrispondono le 12,15 circa di località del Salento e le 11,30 della Riviera dei Fiori e di Torino, e anche se i nostri orologi segnano tutti le 12 le antiche meridiane giustamente ne divergono. Con l'ora estiva per tutto l'anno, i Pugliesi ne risentirebbero poco, Liguri, Piemontesi e Valdostani (e anche Sardi) molto di più, ma i pareri sono estremamente diversi da persona a persona.

Per la Francia il problema sarebbe più grave, in quanto il Paese è geograficamente nel fuso 1, ma da decenni il Governo lo ha inserito nel fuso 2 (quello dell'Italia), per cui - decidendo per l'ora estiva tutto l'anno - si troverebbe sempre nel fuso 3, con notevoli sfasamenti tra ora degli orologi e posizione del Sole soprattutto nella parte ovest del suo territorio: a Brest, ad esempio, alle ore 12 degli orologi corrisponderebbero le 8,40 solari (il che, in inverno, appare un po' troppo, ma d'estate nessuno se ne lamenta). Eppure, il collega Jean Sarraméa ci ha fatto sapere che il 59% dei Francesi preferisce l'ora estiva per tutto l'anno, di contro a un 37% scarso dei contrari (e a un 6% che vorrebbero mantenere la situazione attuale).

Abbiamo voluto fare una prima pagina "multipla" non per cercare di accontentare tutti i lettori, ma perché vi rendiate conto di quanti argomenti trattiamo durante l'anno, approfondendo ora alcune tematiche ora altre, sempre alla ricerca (tutt'altro che facile) di una ricchezza d'informazione che stimoli la vostra curiosità intellettuale. Questa è la geografia, amici, non (solo) quella di monti, fiumi e capitali.

# AIIG-LIGURIA: VITA DELL' ASSOCIAZIONE

## NOTIZIE CHE NON ARRIVANO

Alcuni lettori si sono meravigliati di non aver trovato notizia sul numero scorso di diverse iniziative, già realizzate (come i campionati della geografia di Carrara) o solo programmate (alcune "uscite" nell'ambito della Sezione Genova-Savona), e ne siamo stati dispiaciuti. Il fatto è che da Carrara e da Genova non ci erano pervenute informazioni al riguardo. Data la difficoltà di mettere insieme le varie parti del nostro periodico, le notizie non devono esser mandate alla Redazione con troppo anticipo, e magari incomplete, e neanche all'ultimo momento, e questo abbiamo comunicato ai Direttivi delle Sezioni locali, con indicazioni delle date di massima per gli invii, in modo da evitare gli inconvenienti lamentati.

## NUOVI SOCI? BEN POCHI

Nel mese di giugno, ogni anno, si invia a Roma il secondo elenco dei soci e alla data di chiusura del n. 5 di questo periodico (24 maggio) tale elenco è piuttosto breve, comprendendo solo una ventina di nomi (di cui appena 4 sono di nuovi soci).

Le nostre manifestazioni di maggior rilievo (campionati della geografia di Carrara, "notti" di Genova e di Imperia) ottengono successo, ma non procurano soci. Certo, se a livello regionale il nostro giornale - con la sua puntualità - tiene ancora legati all'AIIG una buona parte dei soci, la rivista nazionale (duole dirlo perché sappiamo con quanta buona volontà ci ha sempre lavorato il direttore Carlo Brusa) non dà proprio una mano. Ad anno scolastico ormai quasi concluso, è finalmente uscito il n. 4/2018 (a Cipressa è arrivato il 17 maggio), e perciò ci stiamo avvicinando allo sfasamento che tutti lamentiamo in passato. Il brutto è che i ritardi non dipendono dalla non buona salute del professor Brusa (cosa che, comunque, ci dispiace moltissimo sul piano umano), ma - a quanto se ne sa - dalla scarsa qualità del materiale inviato per la pubblicazione, che spesso pare meriti di esser cestinato prima ancora di correggerlo e poi stamparlo. Ubi sunt geographi ?

## CONSIGLIO REGIONALE

Sarà convocato via mail dal Presidente per un giorno di giugno-luglio, dopo aver stabilito una data tra le diverse possibili.

## APPUNTAMENTI ESTIVI

### GENOVA / SAVONA

**Venerdì 21 giugno**, Open Day all'Istituto Idrografico della Marina di Genova. Si raccolgono adesioni per organizzare un gruppo - gratuito. **Data e orario da confermare** Info scrivendo a: [aiig.ge.sv@gmail.com](mailto:aiig.ge.sv@gmail.com)

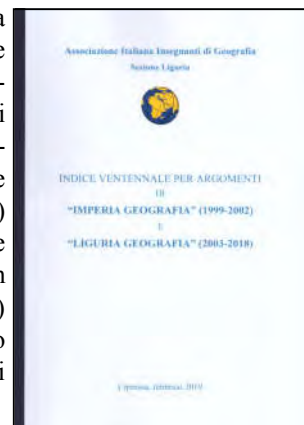
**IMPERIA** - Non sono previste attività.

**LA SPEZIA / MASSA E CARRARA** - Non sono previste attività.

**I primi appuntamenti autunnali saranno comunicati nel numero 8-9 di LG, che sarà inviato nella seconda metà di agosto.**

## L'INDICE VENTENNALE

L'indice ventennale di "Liguria Geografia" è utilissimo per ricercare qualche articolo o recensione apparsi sul giornale nei suoi venti anni di vita. Non è stato stampato (ma chiunque può provvedervi direttamente se preferisce consultarlo cartaceo) e si trova sul nostro sito ormai da tre mesi. Si tratta di un fascicolo in formato A4 (lo stesso del giornale) di circa 60 pagine. Vi è raggruppato tutto il contenuto dei cinque indici quadriennali.



## CAMPIONATI DELLA GEOGRAFIA

All'interno del giornale diamo notizia dei risultati delle manifestazioni svoltesi a Carrara nel mese di marzo, a cui hanno partecipato per la seconda volta anche degli studenti delle scuole medie superiori, quelle nelle quali la geografia quasi non compare nei programmi (salvo gli istituti tecnici per il turismo). A sinistra, in una foto di Marco Pedroni, le due squadre del **Liceo scientifico di Carrara**, arrivate prima e quarta (ma qui i partecipanti sono "mescolati" perché i risultati non sono poi la cosa più importante), con le loro insegnanti, men-

tra a destra la foto scattata da un ignoto fotografo dello staff carrarino mostra i ragazzi della **Scuola media "Italo Calvino" di Sanremo** (I.C. Sanremo Centro-Levante), vincitori dei campionati riservati a studenti delle scuole secondarie di 1° grado, con la loro insegnante Annamaria Magnani; nell'immagine essi compaiono insieme a giovani migranti che hanno collaborato ai giochi (la cultura unisce...), al presidente regionale AIIG, a Gianni Lorenzetti, presidente della Provincia di Massa e Carrara, e ad Annalia Franzoni, presidente AIIG locale.



# Il litorale della provincia di Nizza (1815-1860): ormai irrilevante per l'accesso del Regno sardo al mare

Giuseppe Garibaldi

L'escursione nella media e alta valle del Varo, organizzata dalla Sezione di Imperia per il 25 maggio, ha consentito ai partecipanti di farsi un'idea più precisa del Nizzardo interno, i cui caratteri sono alquanto diversi da quelli dell'area più vicina alla costa. Se qui le somiglianze con le alte vallate del Ponente ligure sono più marcate, superare le gole del Cians (scavate dal torrente omonimo) e di Daluis (lungo il Varo) significa entrare in un ambiente particolare (e, analogamente, in val Tinea, superare le gole di Valabre, oltre San Salvatore): un ambiente decisamente montano, circondato da rilievi che superano i 2.500 m.

Se dal litorale di Genova e di Savona bastano poche decine di chilometri di strada (a volte meno di 15) per raggiungere lo

re la viabilità principale, che nel medioevo preferiva seguire "percorsi alti" (cioè toccando paesi di collina e montagna, valicando passi montani anche a notevole quota) piuttosto che "itinerari di fondovalle", dove mancava spesso lo spazio tra le ripide pareti delle valli e l'impetuoso corso dei torrenti.

Ancora oggi nel nostro entroterra i principali centri abitati storici si trovano in altura, pur non mancando insediamenti di tipo accentrato nei fondovalle, sviluppatasi spesso perché alla confluenza di corsi d'acqua di cui si poteva sfruttare la forza motrice. Alcuni centri, che oggi paiono di fondovalle, in realtà erano sorti su un pendio a una certa distanza dal torrente, verso cui si sono poi spinti in seguito alla costruzione di una viabilità moderna



Spezzina della "Carta corografica della Divisione militare di Nizza" alla scala di circa 1:375.000, prodotta verso il 1835-45, che mostra il litorale tra le foci del Varo (confine con la Francia) e del Roia. Poiché il confine orientale della provincia di Nizza era subito a est del limite del principato di Monaco (linea a tratteggio), la sua linea di costa era limitata al tratto compreso tra il confine ovest del principato stesso (poco prima del Capo d'Aglio) e la foce del Varo, cioè - considerando la tortuosità della morfologia litoranea - solo una trentina di km.

spatiacque ligure-padane e - senza uscire dal territorio regionale - si è già nella regione padana, dall'Imperiese occorre fare un po' più strada (da Oneglia alla colla di Nava sono 37 km, da Ventimiglia alla galleria di Tenda 55) e da Nizza ancora di più, tanto che, restando nel versante "ligure-provenzale" della catena delle Alpi Marittime, si percorrono oltre 100 km prima di arrivare al valico al di là del quale ogni ruscelletto finisce nel Po (o, se a ponente, nel Rodano).

Il fatto che i duchi di Savoia tenessero tanto a Nizza dipende da una semplice constatazione geografica: nonostante la distanza non indifferente tra Torino e Nizza, vi era contiguità territoriale tra queste due località, il che evitava di dover transitare per territori stranieri (passando per la val Tinea, già dal 1388; nel caso della via di Tenda, a partire dall'acquisizione di tale contea nel XVI° secolo; per l'alta valle del Varo dal 1617, dopo l'eliminazione dei Grimaldi di Boglio), mentre la leggermente più vicina Oneglia (sabauda) poteva essere raggiunta solo percorrendo un tratto di strada in territorio genovese.<sup>1</sup>

Se per secoli, dopo l'acquisizione del Nizzardo da parte dei Savoia ("dedizione" del 1388), la rete stradale era costituita da semplici sentieri, e solo in pochi casi vi furono dei modesti miglioramenti dei loro tracciati, si provvide in seguito a migliona-

che ha preferito seguire un percorso meno ricco di saliscendi.

Nell'estremo Ponente i valichi montani storici lungo lo spartiacque verso la pianura padana sono parecchi, ma solo alcuni sono stati affiancati da strade moderne. Tra la valle Arroscia e la val Tanaro vi è il colle (meglio: *la colla*) di Nava m 941, di cui è in progetto da decenni l'abbassamento mediante galleria tra Armo e Cantarana; la valle Argentina è sostanzialmente "chiusa" (il valico di Garlanda verso la val Tanarello, a m 2.021, è lungo un sentiero), la val Roia è collegata con la val Vermenagna attraverso il colle di Tenda, originariamente a quota m 1.908, poi abbassato a m 1.300 circa (e il valico ferroviario è ancora 300 m più in basso). Più ad occidente, in corrispondenza delle maggiori cime del gruppo Argentera-Mercantour, esistevano antichi sentieri tra la val Gordolasca (Vesubia) e la valle del Gesso della Barra, tra l'alta Vesubia (Madonna di Finestra) e la valle del Gesso del-

<sup>1</sup> La distanza in linea d'aria da Torino a Nizza è di 165 km, a Oneglia di 130, ma per arrivare ad Oneglia si deve superare un valico di circa 900 m di altezza, per Nizza del doppio (Tenda, circa 1.900 m) o più (per la val Vesubia, circa 2.500 m). La distanza Torino-Savona è di circa 100 km, quella Torino-Genova di circa 115, ma i valichi alle spalle delle due città sono assai più bassi (intorno ai 400-500 m).

la Rovina, tra la valle di Ciriègia o Boreon e la valle del Gesso della Valletta, tra la valle di Chastillon (Tinea) e il vallone di Sant'Anna (Stura di Demonte) per il colle della Lombarda, ma solo quest'ultimo è oggi affiancato da una strada carrozzabile (anche se assai disagiata) che supera la catena alpina a 2.351 m di quota, e gli altri sono tutti sui 2.500 m e impossibili a percorrerli nei mesi invernali. Molto più recentemente, un progetto di circa mezzo secolo fa ipotizzò una galleria lunga circa 15 km tra I-sola (val Tinea) e Vinadio (Valle Stura di Demonte) a circa 850 m di quota, ma esso è ancora tale.

Se le opere per migliorare tale viabilità montana portarono a poco (anche se si ricordano i lavori intrapresi nel 1443 dal gabelliere Paganino dal Pozzo in val Vesubia, e più tardi in val Roia, dove ancora si ricordano le "gole di Paganin"), i Savoia trovarono una soluzione per un'economica "discesa al mare" quando nel 1815 acquisirono tutto il territorio già genovese. I bassi valichi montani alle spalle di Savona e di Genova facilitavano le cose; già in periodo napoleonico il prefetto Chabrol aveva fatto predisporre il progetto di un canale a chiuse, per passare dal mar Ligure alla pianura padana, ma pochi anni dopo si cominciarono a costruire le pri-



Spezzone del foglio XXXVI (Nizza) della Carta d'Italia a scala 1:100.000, edizione 1912. Confinante a N col foglio 90 (Demonte) e ad E col foglio 102 (San Remo), la raffigurazione proseguiva a W col foglio XXXV (Castellane) e a N di questo col foglio XXXIV (S. Étienne de Tinée). E' curioso che del foglio qui parzialmente riprodotto, rintracciato sul mercato antiquario, l'IGM non abbia copia, come dei fogli XXXIV e XXXV (probabilmente le matrici sono andate distrutte a seguito dei bombardamenti che l'Istituto subì durante la seconda guerra mondiale); sono invece presenti nel suo archivio le edizioni del 1930/35 circa, con altra numerazione (4055, Nizza; 4054, Castellane; 3954, S. Étienne de Tinée). Di questi fogli degli anni 30 (uno pubblicato ancora nel 1942) era vietata la divulgazione, come da scritta in alto a sinistra: essi furono peraltro utilissimi, come pure i loro ingrandimenti, per avere una miglior conoscenza del territorio che l'Esercito italiano aveva occupato in tempi successivi a partire dal 1940 e che avrebbe controllato fino all'8 settembre 1943. Si notano le linee ferroviarie allora esistenti (Marsiglia-Ventimiglia e Nizza-Digne, da cui si staccava presso Colomars il tronco per Grasse; inoltre le tranvie in sede stradale da Nizza verso Mentone e verso Contes.

me ferrovie, e il collegamento principale per i Savoia non poteva essere che quello tra Torino e Genova, inaugurato nel 1853-54, mentre contemporaneamente (e non credo sia stato proprio un caso) il porto di Nizza perdeva la sua prerogativa (fiscalmente essenziale per la sua sopravvivenza economica) di "porto franco", il cui senso ormai veniva a cadere, almeno a livello di esigenze generali del regno di Sardegna, che su Genova doveva ora basarsi e alla grande città portuale non poteva certo anteporre gli antichi privilegi del "Porto Limpia" nizzardo. Dopo la linea dei Giovi, le cui pendenze sul tratto appenninico (35% tra Pontedecimo e Bussalla) imposero presto l'impostazione di una linea più veloce, che fu iniziata nel 1882 e aperta al traffico nel 1889 (è la cosiddetta "succursale dei Giovi", con pendenze massime del 16%), il Governo italiano pose mano alla linea da Torino a Savona (prima per Bra, dal 1933 deviata per Fossano-Mondovì), che fu aperta nel 1874, due anni dopo l'entrata in servizio della Genova-Ventimiglia.

In seguito, fu aperta la linea Sampierdarena-Ovada-Acqui-Asti (tra 1893 e 1894) e un nuovo tronco tra Savona e San Giuseppe di Cairo via Altare (peraltro con pendenze superiori rispetto al tronco vecchio via Ferrania) entrò in funzione nel 1954. Saltando il progetto "elettorale" di una linea (Ceva-)Ormea-Imperia (o Arma di Taggia), di cui si parla in *LG*, XVIII (2016) n. 2, pp. 6-7, resta da ricordare che il collegamento da Torino (o meglio da Cuneo) a Nizza, fu aperto solo nel 1928 e, dopo i danni di guerra, ripristinato nel 1979. La situazione era ormai totalmente mutata rispetto all'Ottocento e la linea, che a Breglio si divide in due tronchi uno verso Ventimiglia l'altro verso Sospello e Nizza, ha ormai un significato ben diverso, di cui si potrebbe parlare un'altra volta.

# La Via della Seta piemontese

Nicolò Longo\* e Michele Rossetto\*

Stando agli ultimi aggiornamenti il 12 dicembre si dovrebbe avere l'entrata in servizio della prima parte del *Vado Gateway*, realizzato con la partnership del gruppo COSCO<sup>1</sup>. Una volta completato, con la sua capacità complessiva di circa 1.120.000 TEU, il nuovo terminal di Vado Ligure, controllato dalla società APM Terminals del gruppo Maersk<sup>2</sup>, renderà il sistema dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale (porti di Genova, Pra, Savona e Vado) di gran misura il primo polo italiano per movimentazione di container e merci in generale.

Tuttavia, come ogni terminal moderno, necessita di un adeguato retroporto che funga da polo logistico e di smistamento del carico. Bocciano il progetto cinese di un retroporto antistante al nuovo terminal, a causa del pesante impatto ambientale che avrebbe avuto sulla zona (si parlava di spianare le colline nei pressi del centro abitato), si è dovuto procedere all'identificazione di una nuova area. Si è così venuto a formare un progetto su larga scala che potrebbe rivoluzionare i traffici e gli spostamenti nell'intero Nord-Ovest.

Un anello fondamentale di questo nuovo circuito commerciale sarebbe la città di Mondovì dove l'imprenditore Valter Lannutti, a.d. dell'omonima compagnia cuneese, sta realizzando il suo nuovo terminal logistico (tra i comuni di

Mondovì - frazione Sant'Anna Avagnina - e di Rocca de' Baldi).<sup>3</sup> In favore di questa opera si è anche pronunciato l'ex commissario del TAV Paolo Foietta, affermando che: «*Il porto di Vado Ligure sarà un nodo essenziale della rete di trasporto merci del futuro europeo. Ma Vado ha un problema: non ha piazzali. Si parla di 18 mila container al giorno, cifre importanti.*

«*In questo schema, il ruolo del retroporto di Mondovì nell'area Lannutti sarebbe enorme, un vero valore aggiunto.*».

Ad unirsi a questo polo, che si profila essere di primaria importanza per la regione, ha mostrato interesse anche il Comune di Cuneo, col progetto annesso di riattivare la storica linea ferroviaria<sup>4</sup> del XIX° secolo che la collega alla "città del Belvedere". Posizione sostenuta anche in sede di Consiglio regionale dall'ex presidente della provincia Gianna Grancia, che si è pronunciata a favore del progetto augurandosi che: «*La giunta si attivi per ripristinare il trasporto merci lungo la tratta ferroviaria Cuneo-Mondovì.*».

Connessi allo sviluppo del polo logistico nella zona si ha

tutta una serie di altri progetti volti a valorizzare l'area e ridurre



Sopra: *La portacontaineri "C. S. Panama" che ha sbarcato in aprile 1.200 contenitori nel porto di Tripoli di Siria (Libano)* [www.portodiroma.com] - Sotto: *Immagine virtuale del nuovo porto per containeri di Vado Ligure o Vado Gateway, che entrerà parzialmente in attività - secondo le ultime notizie - entro fine anno* [www.corriereortofrutticolo.it]



\* AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo) - Istituto tecnico nautico "Andrea Doria", Imperia [le note e le immagini sono a cura della Redazione]

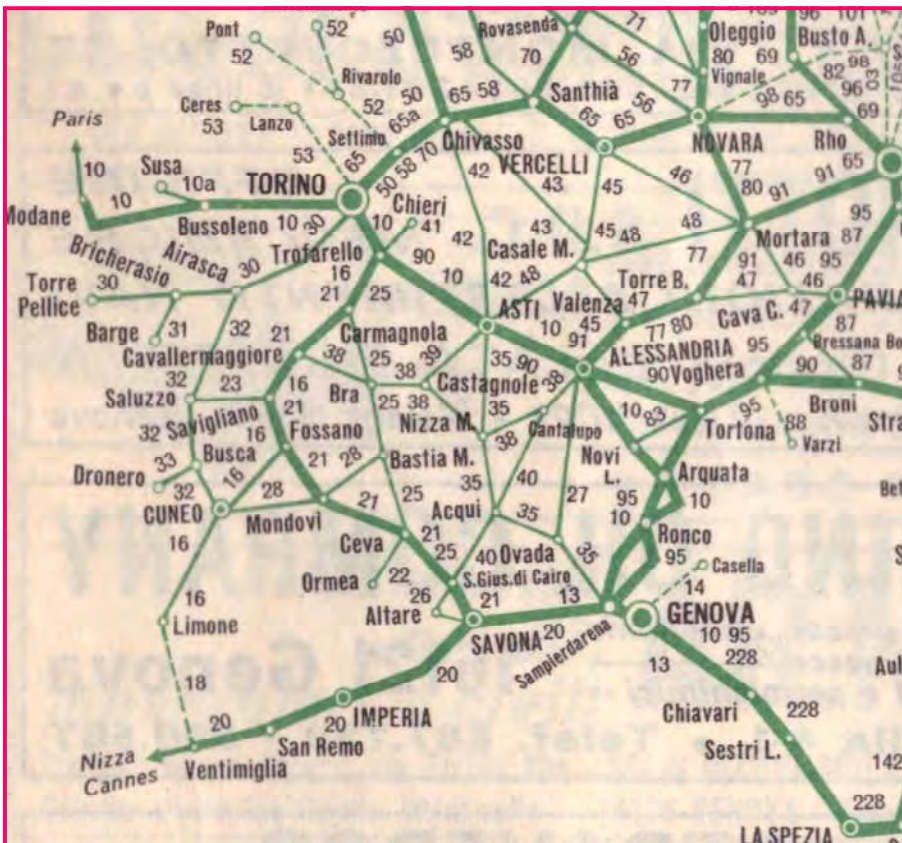
<sup>1</sup> Il gruppo *China Ocean Shipping Company*, meglio noto con l'acronimo COSCO o come COSCO Group, è una compagnia di stato cinese (avente sede a Pechino) che fornisce servizi di spedizioni e di logistica. L'azienda, fondata nel 1961 e con circa 130.000 dipendenti, dopo la acquisizione nel 2017 della "Orient Overseas", è divenuta il terzo polo mondiale nel settore dei containeri (dopo la danese Maersk e la società *MSC-Mediterranean Shipping Company* con sede a Ginevra ma di proprietà dell'armatore sorrentino Gianluigi Aponte che la fondò nel 1971). Il gruppo Cosco ha una flotta composta da oltre 800 navi per un tonnellaggio complessivo che supera 56 milioni di tonnellate.

<sup>2</sup> La *A.P. Møller - Maersk*, nota anche come Maersk, è un gruppo danese, che ha attività in diversi settori: principalmente trasporto marittimo, energia e cantieristico navale. È il più grande armatore di navi mercantili nel mondo dal 1904. A Vado Ligure il Gruppo ha creato il nuovo terminal container, che potrà contare su una serie di attrezzature tecnologicamente all'avanguardia ed in particolare su una flotta di gru di piazzale e di banchina che opererà "grazie alle più moderne tecnologie dell'automazione".

<sup>3</sup> Il nuovo terminal logistico della Lannutti, se collegato con le attrezzature di Vado, consentirebbe al territorio cuneese di entrare in pieno in questa innovativa organizzazione dei trasporti, a basso impatto ambientale per la preferenza che viene data al trasporto ferroviario, ma occorrerà l'intervento deciso e fattivo di diversi operatori pubblici, e non basteranno solo le entusiastiche affermazioni dei vari rappresentanti degli enti locali, a cominciare dalla Camera di Commercio di Cuneo, che si sono sentite nel corso di diverse riunioni. In realtà, le prospettive sono positive, anche perché la Lannutti già ha la gestione interna del terminal belga di Charleroi (50 km a sud di Bruxelles) ed è specializzata nel trasporto del vetro.

Ricordiamo ai lettori l'esistenza in Piemonte di un importante centro logistico a sud-ovest di Torino, gestito dalla *Società Interporto di Torino - S.I.T.O S.p.A.* Collegato alla linea del Fréjus, dovrebbe essere un punto nodale per lo smistamento delle merci lungo la tanto discussa linea Lione-Torino, su cui si è soffermato il nostro periodico nel numero scorso.

<sup>4</sup> La linea tra Cuneo e Mondovì, lunga 30 km, fu aperta nel 1887-88 e si completava con la tratta di 13 km che esisteva già dal 1875 per collegare Mondovì con la ferrovia Savona-Torino che fino al 1933 passava per Bra. A semplice binario e trazione Diesel, la linea Mondovì-Cuneo è stata oggetto di importanti lavori dopo l'alluvione del 1996 e riaperta nel 2006, ma per lo scarso traffico passeggeri nuovamente chiusa nel 2012.



*Il grafico della rete ferroviaria del Nord-ovest tratto dall'Orario generale Pozzo del 1969, quando si cominciava ad effettuare la chiusura di alcune linee secondarie (come la Bricherasio-Barge e la Busca-Dronero, sostituite da autobus e poi smantellate). La linea 28 (Cuneo-Mondovì-Bastia Mondovì), allora ancora aperta al traffico, si divideva nei due tronchi: quello Mondovì-Bastia, che oggi sarebbe privo di senso perché a Bastia non vi è più la giunzione con la (Torino-)Carmagnola-Bra-Ceva(-Savona), anzi non vi è neanche la linea, non più ricostruita dopo l'alluvione del 1996; e quello da Mondovì a Cuneo, che potrebbe avere interesse per il raccordo con il terminale logistico di Torre de' Baldi, ma non varrebbe la pena di riaprire al traffico passeggeri.*

*Nel 2016 è stato presentato dal Politecnico di Torino un progetto, noto come Metrogranda, per la realizzazione di un anello metropolitano di circa 160 km su ferrovie in gran parte dismesse, ma sembra più che altro uno studio puramente teorico. Le linee minori del Piemonte, costruite quasi tutte nella seconda metà dell'Ottocento insieme a molte tranvie extraurbane, oggi hanno perduto interesse per il trasporto dei passeggeri. Se ne potrebbero mantenere alcune solo per il traffico delle merci (da documentarsi), limitandosi a una manutenzione ridotta. (G.G.)*

la mole di trasporto su gomma sopportata dalle infrastrutture esistenti. Tra questi la riqualificazione della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza<sup>5</sup>, ad oggi poco utilizzata; e l'uso per il trasporto merci anche della appena riattivata Cuneo-Saluzzo-Savigliano. Opere complementari a queste, volte a migliorare la rete di trasporti della zona, sarebbero anche il raddoppio dell'ultima parte a binario singolo della Torino-Savona e della Genova-Ventimiglia, nonché il completamento della tanto discussa autostrada Cuneo-Asti.

Certo è che, nel nostro mondo moderno sempre più interconnesso, non ci si può permettere di perdere un'occasione preziosa come questa, che consentirebbe di risollevarsi dalla forte crisi che lo sta attraversando l'intero settore industriale e dei trasporti del Nord-Ovest.

<sup>5</sup> Riguardo la linea Cuneo-Ventimiglia (tanto voluta dai Cuneesi, e riaperta dopo i danni di guerra solo nel 1979) si tende a dimenticare che essa ha una potenzialità assai limitata sia per le forti pendenze (che raggiungono il 26% sia nel tratto "ligure", in gran parte ormai sotto sovranità francese, sia nel tratto piemontese (val Vermentagna) e curve di raggio limitato sia per la mancanza di trazione elettrica (e, l'assenza nella rete italiana, di locomotori Diesel di adeguata potenza). Inoltre, gli accordi italo-francesi, come tutte le pattuizioni a carattere internazionale, poco si prestano a una gestione snella della linea, che da anni ha visto un calo del servizio offerto (due sole coppie di treni passeggeri al giorno, rispetto alle precedenti 7/8, e velocità ridicole).

Fonti:

[www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com)  
[www.corrieremarittimo.it](http://www.corrieremarittimo.it)  
[www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)  
[www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it)  
[www.targatocn.it](http://www.targatocn.it) [www.cuneocronaca.it](http://www.cuneocronaca.it)  
[www.comune.cuneo.it](http://www.comune.cuneo.it)

## I CAMPIONATI DELLA GEOGRAFIA. CRONACHE DA CARRARA

Pubblichiamo qui di seguito i risultati dei campionati che si sono svolti a Carrara nella terza decade di marzo. Da semplici campionati "locali" (con solo squadre liguri-toscane) si è passati presto a campionati a livello nazionale, dall'anno scorso aperti anche agli studenti delle scuole medie superiori. Il successo della manifestazione (anzi, delle manifestazioni) è evidente, segno che la geografia agli studenti piace, ma a quanto pare al MIUR la pensano diversamente, e quanto all'opinione pubblica pare molto disorientata, se si ascoltano la televisione e i giornali. Ma occupiamoci ora dei vincitori, augurandoci che tanta passione giovanile porti prima o poi i suoi frutti.

### "Campionati Interregionali della Geografia"

Si è svolta venerdì 22 marzo 2019 all'I.I.S. "D. Zaccagna" di Carrara la quinta edizione dei Giochi Interregionali della Geografia, riservati alle classi seconde e terze della scuola secondaria di primo grado. 124 studenti organizzati in 31 squadre provenienti da 17 scuole della Liguria, dell'Emilia-Romagna e della Toscana si sono sfidati a suon di puzzles geografici, cartine mute, foto di località, coordinate geografiche e giochi al computer.

Ecco i vincitori: Gara a squadre: 1<sup>a</sup> classificata la squadra denominata "Cipro" dell'I.C. "Della Torre" di Chiavari (Ge) composta da Marco Sciutti, Martina Di Maio, Giuliano Noceti e Angelica Sansonetti; 2<sup>a</sup> classificata la squadra "Regno Unito" dell'I.C. "Ferrari" di Pontremoli (Ms); 3<sup>a</sup> classificata la squadra "Lettonia" della S.M. "Taliercio" di Carrara. Gara individuale (giochi informatici): 1<sup>o</sup> classificato lo studente Giuliano Noceti dell'I.C. "Della Torre" di Chiavari (Ge). Premio speciale per il miglior video sulla Geografia alla S.M. "Giorgini" di Montignoso (Ms). Premio speciale per il puzzle più veloce, a pari merito, alle squadre "Romania" della S.M. Carducci di Carrara e alla S.M. "Malaspina-Staffetti" di Massa. Premio speciale per la carta muta alla squadra "Macedonia" dell'I.C. "Camigliano" di Capannori (Lu). Premio speciale per le coordinate geografiche alla squadra "San Marino" della "Buonarroti" di Carrara. Premio speciale per il questionario alla squadra "Cipro" del "Della Torre" di Chiavari.

La squadra prima classificata parteciperà in primavera ad un soggiorno nel Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano. I secondi e i terzi classificati, insieme al primo classificato della gara individuale, sono stati premiati con felpe, magliette, spille, libri, carte, opuscoli di argomento geografico. I Campionati si sono svolti con il patrocinio della Regione Toscana, dei Parchi Nazionali dell'Appennino Tosco-Emiliano e delle Cinque Terre, della Provincia di Massa e Carrara, del Comune di Carrara e con il sostegno dell'Associazione "Zaccagna, ieri e oggi", di Unicoop Tirreno, Ravensburger, De Agostini Scuola, Librerie Geografiche, Studi d'Arte Cave Michelangelo, Vimar, Teknospedizioni, B&B Il

Monastero, Tirrena Spa, Biscottificio Piemonte, Legambiente, Fondazione Cà Michele, Fondazione Cassa di Risparmio di Carrara e delle Ambasciate e degli Uffici del Turismo di Grecia, Nuova Caledonia (Francia), Nuova Zelanda, Giordania, Argentina, Svizzera, Slovacchia,

per. Gara individuale (giochi informatici): 1° classificato lo studente Marin Marin dello "Zaccagna" di Carrara.

Premio speciale per il miglior video sulla Geografia all'I.I.S. "Amedeo d'Aosta" dell'Aquila. Premio speciale per il puzzle più veloce alla squadra "Macedonia" dell'ITCG "Cerboni" di Portoferraio (Li). Premio speciale per la carta muta alla squadra "Norvegia" dell'ITSCT "Einaudi Gramsci" di Padova. Premio speciale per le coordinate geografiche alla squadra "Montenegro" del Liceo Classico "P. Rossi" di Massa. Premio speciale per il questionario alla squadra "Albania" del Liceo Scientifico "G. Marconi" di Carrara. Premio speciale per la squadra più lontana all'ITE "De Fazio" di Lamezia Terme (Cz).

La squadra prima classificata parteciperà in primavera ad un soggiorno nel Parco Nazionale delle Cinque Terre. La seconda classificata avrà la possibilità di partecipare alla partita di calcio di Serie A Roma-Udinese il prossimo 13 aprile. Tutti gli altri studenti sono stati premiati con navigatori satellitari, felpe, magliette, spille, libri, carte, atlanti e pubblicazioni di argomento geografico.

*[testi inviati da Riccardo Canesi, parzialmente rielaborati dalla Redazione per motivi di spazio]*



**Il tavolo della Presidenza, col prof. Canesi (deus ex machina dei campionati), Gianni Lorenzetti, presidente dell'Amministrazione provinciale, e Marta Castagna, dirigente dell'Istituto Zaccagna, mentre il prof. Garibaldi rivolge brevi parole a studenti e docenti.**

Brasile, Namibia, Messico, Australia, Norvegia, Irlanda, Spagna, Estonia, Thailandia, Giappone, Lettonia e dell'Unione Europea.

#### **"Campionati italiani della Geografia" (scuole medie)**

Si è svolta sabato 23 marzo 2019 all'I.I.S. "D. Zaccagna" di Carrara la quarta edizione dei Campionati Italiani della Geografia, aperti alle classi terze delle scuole secondaria di primo grado. Gli studenti (128, organizzati in 32 squadre), provenienti da 19 scuole di tutta Italia, da Messina a Rovereto, da Vietri sul Mare a Brescia, si sono sfidati a suon di *puzzles* geografici, cartine mute, foto di località, coordinate geografiche e giochi al computer.

Ecco i vincitori: Gara a squadre : 1° classificata la **squadra denominata "Russia" dell'I.C. "Calvino" di Sanremo (Im)** composta da Pietro Frassoni, Leonardo Pulito, Paola Almerighi e Milena Zinatullina; 2° la squadra "Macedonia" della S.M. "Talierno" di Carrara; 3° la squadra "Portogallo" della S.M. "Mazzini" di Livorno.

Simpatico e stimolante il collegamento video con il cantautore carrarese Francesco Gabbani, vincitore di due Festival di Sanremo, guarda caso la città degli studenti che hanno vinto i Campionati!

Alla premiazione hanno partecipato oltre ai rappresentanti istituzionali anche rifugiati africani e pakistani.

La squadra prima classificata parteciperà in primavera ad un soggiorno nel Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano. I secondi e i terzi classificati, insieme al primo classificato della gara individuale, sono stati premiati con felpe, magliette, spille, libri, carte, opuscoli di argomento geografico. I Campionati si sono svolti con il patrocinio della Regione Toscana, dei Parchi Nazionali dell'Appennino Tosco-Emiliano e delle Cinque Terre, della Provincia di Massa e Carrara, del Comune di Carrara.

#### **"Campionati italiani della Geografia (scuole medie superiori)**

Si è svolta il 30 marzo 2019 all'I.I.S. "D. Zaccagna" di Carrara la seconda edizione dei Campionati Italiani della Geografia, dedicati alle classi terze della scuola secondaria di secondo grado. 120 studenti organizzati in 30 squadre provenienti da 18 scuole di tutta Italia, da Lamezia Terme a Padova, dall'Aquila a Brescia, si sono sfidati a suon di *puzzles* geografici, cartine mute, foto di località, coordinate geografiche e giochi al computer.

I vincitori sono stati i seguenti: Gara a squadre : 1° classificata la **squadra denominata "Romania" del Liceo Scientifico "G. Marconi" di Carrara**, composta da Nicola Cavaliere, Sebastian Furlan, Giacomo Falossi e Valentina Gigli; 2° la squadra "Montenegro" del Liceo Classico "P. Rossi" di Massa, formata da Nicole Montagnani, Matteo Torre, Alessio Pizzulo e Sara Righetti; 3° classificata la squadra "Norvegia" dell'ITSCT "Einaudi Gramsci" di Padova, composta da Sebastiano Piccin Romanin, Semian R. Pedro, Alessio Ragazzo ed Ermanno Roc-

## " PERCHÉ LA GEOGRAFIA "

### UN INTERVENTO DEL PRESIDENTE

Consentitemi, cari consoci, qualche considerazione sui campionati della geografia, che ormai da qualche anno si tengono con regolarità a Carrara. Ci sono andato in passato, ci sono tornato lo scorso marzo, fermandomi due intere giornate, quanto serviva - direi - per farmene un'idea abbastanza chiara.

A caldo avevo dato un giudizio positivo, perché l'entusiasmo dei partecipanti (tutti, dai docenti agli studenti ai vari collaboratori) mi aveva veramente contagiato, anche se mi rendevo conto che poteva trattarsi di un'illusione collettiva, un fuoco di paglia e niente più: purtroppo, ho perso le poche righe che avevo scritto (e forse è stato meglio...).

Ripensandoci ora, non riesco però a cambiare idea. Anche perché penso che l'entusiasmo, quando è genuino, è uno dei motori del mondo. E' vero che i cultori della geografia da sempre si battono per un aumento delle ore da attribuire alla materia nei vari curricoli scolastici (le lamentele del grande geografo Roberto Almagià hanno più di un secolo) e non ci sono quasi mai riusciti, in particolare nei licei tradizionali (e non dimentichiamo lo scandalo dei Nautici "de-geografizzati", nonostante qualche speranza recente). E' vero che una parte dei docenti insegna la materia con poca passione, anche perché spesso la conosce poco e l'ha spesso snobbata. D'accordo su questo, ma se i ragazzi (non tutti, è ovvio, qui c'era solo una loro piccola rappresentanza) mostrano entusiasmo e interesse per questa materia-cenerentola qualche motivo ci deve essere. E ne deve pure nascere qualche motivo di speranza.

Nelle scorse settimane sui *media* si parlava di "rafforzare" la storia nelle scuole, e solo un lettore ha lamentato su un giornale che è ben più grave l'assenza della geografia. Il fatto è che - finché la geografia è intesa come la "scienza [!] dei fiumi e delle capitali" - c'è poco da sperare. E dunque, non si insisterà mai abbastanza sulla "geo" come studio delle continue interconnessioni tra ambiente e uomo, come ricerca di un equilibrio (sia pur precario e mai stabile) tra l'attività umana e un ambiente che fatica ad adeguarsi al nostro proliferare fisico e tecnologico (e alla nostra produzione di materiali di scarto, in un modo o nell'altro pericolosi). Ovvio, dunque, che si debba portare avanti, come un vero imperativo morale, la battaglia per la vera geografia a scuola e nella vita. G.G.



## LIGURIA GEOGRAFIA

Notiziario della Sezione ligure  
dell'Associazione italiana  
insegnanti di geografia

Anno XXI<sup>o</sup>, n. 6-7, Giugno-luglio 2019

(chiuso il 24 maggio 2019, spedito il 27)

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](mailto:gigiprof97@gmail.com)

Sito Internet: [www.aiig.altervista.org](http://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<sup>o</sup> 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](mailto: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](mailto:aiig.ge.sv@gmail.com)  
Segretario Lorenzo Brocada  
tel. 340 2591000 - e-mail: [aiig.ge.sv@gmail.com](mailto:aiig.ge.sv@gmail.com)

Sede riunioni anche a Savona, presso Società  
savonese di Storia patria, Via Pia, 144

### IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa (IM)

Presidente Giuseppe Garibaldi,  
tel. 0183 98389, e-mail: [gigiprof97@gmail.com](mailto:gigiprof97@gmail.com)  
Segretario Luca Ficca  
tel. 338 6546746 e-mail: [ing.l.ficca@gmail.com](mailto: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](mailto:franzalia@alice.it)  
Segretaria Maria Cristina Cattolico  
tel. 0585 281816 e-mail: [cpaurora@virgilio.it](mailto:cpaurora@virgilio.it)

Sedi riunioni: Carrara, Liceo Marconi  
La Spezia, Istituto Professionale Einaudi

\* \* \*

Quota annuale di adesione all'AIIG:  
Soci effettivi € 35 (estero 45),  
Junior (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. CARASSALE - C. LITTARDI (a cura di), *Ars olearia. II. Dall'oliveto al mercato in età moderna e contemporanea*, Centro Studi per la Storia dell'Alimentazione e della Cultura materiale "Anna Maria Nada Patrone" - CeSA, Bra (CN), Off. Graf. d. Comunicazione, 2019, pp. 332, € 25,00

Presentiamo ora il secondo volume di "Ars olearia", l'opera che raccoglie i testi di relazioni presentate al convegno internazionale di studi "Olivo e olio in Liguria e nella regione mediterranea dal medioevo ai nostri giorni", tenutosi a Sanremo e Taggia il 25-27 maggio 2017. Nonostante il taglio prevalentemente storico del convegno, in questo secondo volume sono raccolti anche parecchi contributi legati all'oggi e quindi di maggiore interesse per i docenti di geografia.

Il volume inizia con una premessa dei curatori, uno dei quali (Alessandro Carassale) è da tempo nostro consocio (ed ha pure ricoperto la carica di vicepresidente della Sezione Imperia-Sanremo) e l'altro (Claudio Littardi) è già ben noto ai soci ponentini per diverse interessanti conversazioni tenute ad Imperia, tra cui una sul terribile punteruolo rosso (*Rhynchophorus ferrugineus*) che sta facendo scomparire le palme delle Canarie, una specie che si era così ben acclimatata in Italia. Segue un'introduzione di Riccardo Garosci (presidente del Comitato per l'Educazione alimentare del MIUR), quindi inizia una serie di contributi raggruppati in due sezioni.

Nella prima, "Olivo e olio nello spazio mediterraneo tra XV<sup>o</sup> e XX<sup>o</sup> secolo", sono contenuti i seguenti articoli: A. CARASSALE, «*De gumbis sive oleariis*». *Olivi e olio nella Liguria occidentale tra medioevo e prima età moderna*; A. PANJEK (Università di Koper/Capodistria), *Olio d'oliva del Carso. Modi di produzione, coltivazione e consumo nelle comunità rurali slovene tra Cinquecento e Settecento* (prime note); F. AIMERITO (Univ. Piemonte orient.), *Fonti giuridiche per la storia della produzione olearia ligure: I bandi politici e campestri del periodo sardo-piemontese*; L. MAFFI (Univ. di Genova), «*Le condizioni di clima e di terreno sono tra le più favorevoli alla buona qualità dell'olio*». *L'olivicoltura gardesana nei secoli XIX<sup>o</sup>-XX<sup>o</sup>*; P. CALCAGNO (Univ. di Genova), *I Provvisori dell'olio della Repubblica di Genova (secoli XVI<sup>o</sup>-XVIII<sup>o</sup>)*; A. MONTAUDO (Univ. di Salerno), *L'olio nell'economia del Mezzogiorno in età moderna*; G. NERVI (Soc. savonese Storia patria), *La certosa di San Pietro in Varatella: pratiche locali della produzione e della distribuzione degli oli di oliva tra XVI<sup>o</sup> e XVIII<sup>o</sup> secolo*; M. VAQUERO PIÑEIRO, (Univ. di Perugia), *L'olio d'oliva italiano alla fine del XIX<sup>o</sup> secolo: produzione e commercio*; P. VEZIANO (storico indipendente), *Frodi olearie sulla piazza di Imperia (1925-1930)*.

Nella seconda sezione, "Paesaggi dell'olivo, varietà botaniche e consumo dell'olio nel mondo con-

temporaneo", sono contenuti i seguenti articoli: G. ROCCA (Univ. di Genova), *I paesaggi dell'olivo e l'attività olearia nel Mediterraneo. Un'analisi diacronica* [si tratta del testo completo di cui fu pubblicata una sintesi su *LG* di giugno-agosto 2017, pp. 1-3-4]; G. GARIBALDI (AIIG-Liguria), *Terreni olivati e olivicoltura in Liguria*; G. BRANCUCCI & ALII (Univ. di Genova; Geospectra s.r.l.), *La Geodiversità dei suoli: uno strumento di valorizzazione del prodotto ligure di qualità*; C. LITTARDI, *Le varietà di olivo coltivate in Liguria*; F. A. FAVA, *L'olio di oliva e il glocal del made in Italy: alcune riflessioni sul tema*.

In conclusione, possiamo dire che i due tomi di "Ars olearia" nelle loro oltre 600 pagine di testo presentano numerosi spunti di grande interesse, che ben valorizzano quella che è un'attività tradizionale della nostra regione, di gran parte d'Italia e della costa mediterranea, e su cui è bello potersi soffermare .... non solo a tavola. (R.P.)

C. LANTERI - S. BALESTRA, *Glossario etimologico del dialetto di Taggia con annotazioni su usi e tradizioni della città*, Ventimiglia, Philobiblon, 2018, pp. 183, € 16,00

A quattro anni dal Glossario etimologico di Badalucco (di cui avevamo fatto la recensione in *LG* del marzo 2015), Costante Lanteri, insieme a Silvano Balestra, pubblica questo nuovo glossario, dedicato a Taggia, il maggior centro della valle Argentina. Poiché è inutile ripetersi, penso di poter confermare integralmente quanto scritto allora, non solo per l'accuratezza della ricerca ma anche per la facilità con cui i singoli vocaboli possono essere letti (e pronunciati) anche da chi non è ligure (e qui nel Ponente sono tanti, provenienti dal centro-sud dell'Italia o del Piemonte e da molti paesi esteri): le "note fonetiche" indicano solo 9 regole di pronuncia, peraltro facilissime e legate alla tradizione ponentina. Oltre a vocaboli che sono il semplice corrispondente di nomi italiani tuttora in uso rintracciamo nel volume anche parole relative a cose e fenomeni ormai desueti. (G.G.)

M. MARENGO, *Percorsi migratori transfrontalieri. I Piemontesi "di" Nizza nella saga letteraria La Baie des Anges di Max Gallo*, «Intemelion», 24, 2018, pp. 61-85

Sull'ultimo numero di "Intemelion", la pubblicazione annuale dell'Accademia di cultura intemelina (il cui sito è: <http://www.intemelion.it>), appare quest'interessante contributo a carattere storico-sociologico sui movimenti migratori (stagionali ma anche permanenti) dal Piemonte al Nizzardo, legata sia alle testimonianze raccolte da Nuto Revelli sia ai tre volumi della saga "La Baie des Anges" scritta dallo storico nizzardo (ma di padre piemontese e madre parmigiana) Max Gallo. (G.G.)

### “Editoria: Liguria, Piemonte e Val d'Aosta, nasce il nuovo notiziario nord-ovest dell'agenzia Italtpress”

Questo il titolo di una notizia pubblicata da Sanremonews.it (on line il 20 maggio 2019, ore 17,28), che ci comunica che l'agenzia nazionale Italtpress (nata a Palermo nel 1988) ha ora un nuovo notiziario che riguarda anche la nostra regione. Nel testo si precisano gli argomenti di interesse: "L'agenda politica, i dati macroeconomici, le notizie del mondo delle imprese e dal sindacato, la pubblica amministrazione. Ma anche le news dai palazzi delle Regioni e dai Consigli regionali, le interviste ai protagonisti della vita delle amministrazioni pubbliche, centrali e locali, gli approfondimenti sui principali avvenimenti dell'agenda quotidiana, sette giorni su sette, 17 ore al giorno."

Poiché oggi è da queste fonti che si apprendono spesso le informazioni, piuttosto che dai tradizionali giornali, vogliamo segnalare, senza ovviamente intendere minimamente di proporla ai nostri lettori come fonte privilegiata di informazioni. C'è solo da sperare che questa e altre forme di comunicazione possano raggiungere velocemente coloro che hanno bisogno di informazioni dell'ultima ora, ma che sappiano sempre evitare di porsi come "approfondimento" di notizie, cosa oggi facilitata dalla tendenza generale che ha la gente di sapere tutto e subito, cosa in realtà impossibile (anche se contraddetta dalla "mania" dei tweet).