

Liguria geografia



Anno XXII°, N. 10

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Ottobre 2020

La riapertura delle scuole

Il nostro periodico segue - nella sua numerazione - l'anno solare (come fa, del resto, la rivista nazionale dell'AIIG), ma il nostro anno sociale coincide con quello scolastico: nello scorso numero, relativo a settembre (ma chiuso il 21 agosto), un breve trafiletto in prima pagina ne annunciava l'inizio al 1° settembre, con l'unica promessa esplicita (che ci auguriamo di poter mantenere) di non farvi mancare questa "voce" come già avvenuto nel corso del 2020, e con la speranza di potervi fare qualche proposta di iniziative nelle diverse sezioni locali.

L'improvviso (ma non impreveduto) aggravarsi della situazione sanitaria ci impedirà probabilmente di ritornare ai vecchi "incontri" (conferenze, escursioni), ma mi auguro che non ci precluda altre iniziative meno "fisicamente coinvolgenti".

* * *

Qui, però, io vorrei oggi parlare più in generale delle scuole, per la cui riapertura regolare - dopo i mesi di confinamento e di didattica a distanza - ci si è dati tanto da fare, sia pure con faciloneria italiana, fatta di dichiarazioni ottimistiche e di altrettante affermazioni di segno opposto. Non sempre è stato ritenuto costruttivo l'atteggiamento della ministra, che ha scarsa esperienza, con dichiarazioni che han fatto discutere e scelte non tutte oculate (come quella dei banchi "a rotelle", come se i ragazzi non sapessero silenziosamente spostare i leggeri banchi normali, nel classico "assedio del docente in cattedra"). Ma veniamo ai fatti.



La principale richiesta era per un rientro effettivo a scuola, un rientro "fisico", perché la didattica a distanza - se è stata un valido "meglio di niente" - non è piaciuta

quasi a nessuno, come ci riassume chiaramente questo cartello.

La "scuola vera" è un luogo dove ci si riunisce, studenti e insegnanti (ma anche personale ausiliario) per vivere ogni giorno esperienze nuove, non solo per acquisire nozioni liberesche. Per gli antichi Greci, che coniarono la parola *σχολή* (da cui il calco latino *schola*), doveva trattarsi di **tempo libero** (da occupazioni politiche, militari, economiche) **da dedicare agli studi, a discutere**, senza fretta (e nella parola *σχολή* è insita l'idea di cose da fare tranquillamente), per imparare "per la vita" e non semplicemente "per la scuola" come spesso si fa (così capovolgendo i valori, come bene scriveva il filosofo Seneca nelle sue Epistole morali, 106, 12). Naturalmente, poiché ai giovani (ma non solo a loro) piace distrarsi coi giochi, nacque presto il concetto di "scuola" come disciplina, come applicazione, secondo determinate norme, cambiate più volte nel corso di tanti secoli ma sempre basate su dei "maestri" e degli "allievi", i cui rapporti ora furono più intensi (come nelle lunghe discussioni socratiche coi tanti giovani a rispondere e a porre domande per intere giornate) ora meno (come nelle scuole della mia giovinezza, coi docenti non sempre disponibili, per quanto ricordo), ora di nuovo più ampi, facilitati anche dalle ore più rilassate del

<https://telenord.it>



doposcuola (almeno fino ai 14-15 anni di età).

Salvo che nell'insegnamento privato dei rampolli di famiglie nobili, la scuola è sempre stata vista come un incontro-confronto tra giovani, con l'insegnante in funzione di arbitro (oggi, spesso, di cane da guardia per tenere sotto controllo ragazzi incapaci di accettare una comune disciplina). Con docenti diversi (da quello unico - ma oggi non più - della scuola primaria ai 6-7 della scuola secondaria di 1° grado, ai 6-10 circa delle varie scuole secondarie di 2° grado) e con metodi diversi in base alla mentalità del singolo docente e/o alle esigenze didattiche di ciascuna disciplina, direi che la scuola sia una palestra in cui tutti si allenano (anche nelle prove e verifiche scritte). Fanno eccezione solo quegli scambi "docente-discendente" (spesso sgradevoli e anche poco produttivi) noti come "interrogazioni orali", la cui necessità deriva dal fatto che è previsto un controllo delle capacità affabulatrici acquisite da ogni alunno in vista di una sua valutazione trimestrale o finale: se si vuole - e molti genitori lo esigono, ma pure le aziende quando si cerca impiego - che la scuola ci dia un attestato finale avente valore legale pare non se ne possa fare a meno. Ma anche questi momenti sgradevoli sono utili agli studenti, di fronte ai compagni, per auto-valutarsi e farsi valutare da tutti, e consentono a volte alla classe di intervenire con l'insegnante se la sua valutazione è sembrata poco congrua. Ma, per chi risponde in modo errato, una sana "figuraccia" è spesso un valido scossone per imboccare un percorso di auto-responsabilizzazione.

Chiunque insegni (o abbia insegnato) sa che, pur con tutte le difficoltà della "diretta", la vita di classe è incomparabilmente superiore alla didattica a distanza, ora comunque migliorata dopo i mesi marzo-giugno passati da molti docenti in affanno, "sulle spine", perché non sapevano come comportarsi con metodiche ignote fino al giorno prima e con apparecchiature spesso molto meglio maneggiate dai loro alunni.

Ed ecco, nella foto in alto, un gruppetto di loro, pronti ad entrare in aula (ripresi da dietro perché non si corra il rischio di farli riconoscere ed essere accusati di "lesa privacy").

Dopo l'inizio, auguriamoci tutti che si possa andare avanti bene (anche se fissare le elezioni al 20 e 21 settembre è stato il solito sfregio alla scuola, obbligata a chiudere subito dopo l'apertura). Auguriamoci, soprattutto, che i nostri ragazzi siano più seri dei tanti (tra cui alcuni loro coetanei o poco più grandi) che nel periodo estivo hanno commesso gravi imprudenze, non rispettando le norme sulle distanze interpersonali e sull'obbligo di indossare idonee mascherine (da sostituire o lavare spesso).

Resta però il timore che nei prossimi mesi non siano pochi gli adulti (come i patetici "No Mask") pronti a mostrare il proprio infantilismo e ad aggravare una situazione già difficile. (G.G.)

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

ASSEMBLEA REGIONALE DEI SOCI

L'assemblea regionale dei soci sarà convocata in data che sarà comunicata via mail, trovando una soluzione adeguata anche per la partecipazione a distanza. All'ordine del giorno, dopo brevi comunicazioni della Presidente sulla situazione dell'AIIG-Liguria, i Soci esamineranno il bilancio consuntivo 2019-20 e quello preventivo 2020-21, la cui approvazione in base allo Statuto vigente è ad essi demandata. I bilanci da approvare saranno pubblicati sul n. 11 di **LG**.

CONSIGLIO REGIONALE

Il Consiglio regionale sarà convocato in via telematica (su Skype) per la ratifica del bilancio consuntivo 2019-20 e preventivo 2020-21 in data che sarà preventivamente concordata, ma successiva all'assemblea.

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

SEZIONE GENOVA - SAVONA

Passeggiata nel Golfo Paradiso (26 settembre)

I soci e gli amici dell'AIIG sono invitati al primo appuntamento dell'anno sociale 2020/2021, dopo mesi di incontri cancellati, garantendo naturalmente il distanziamento fisico e il rispetto delle norme anti-covid, essendo una visita all'aperto.

L'appuntamento è **sabato 26 settembre**, alle ore **9.30** presso la stazione ferroviaria di **Sori (GE)**.

Vi segnaliamo il treno 11229 che parte da Savona alle 7.35, Genova Principe sotterranea ore 8.35, Genova Brignole ore 8.48, e arriva a Sori alle ore 9.17; oppure, venendo da Levante, il treno che parte da Sestri Levante alle 8.45 e arriva a Sori alle ore 9.27. Per chi verrà con il proprio mezzo, segnaliamo invece la presenza di posteggi (pochi) lungo l'Aurelia e nella breve via della stazione di Sori.

L'escursione prevede un percorso lungo le *cröse* del Golfo Paradiso, passando per la chiesa romanica di Sant'Apollinare (solo esterno), la torre seicentesca di Polànesi (sempre esterno) e il lungomare fra Mulinetti e Recco, dove si concluderà la visita e sarà possibile riprendere il treno per il ritorno.

La visita durerà circa **2 ore e mezza** e sarà guidata dal dott. Lorenzo Brocada, autore di una tesi di laurea sul Golfo Paradiso.

Attenzione: il percorso non presenta particolari difficoltà tecniche (sono sufficienti scarponcini bassi o scarpe da ginnastica), tuttavia il **dislivello** iniziale è di **200 m**, lungo una scalinata abbastanza ripida, è necessario quindi un discreto allenamento. Dopodiché il percorso si farà più dolce e scenderà lentamente verso Recco.

Al termine della visita, per chi avrà piacere, sarà possibile pranzare insieme, sempre garantendo il distanziamento, naturalmente con la tipica focaccia al formaggio.

Potete comunicare all'indirizzo email aiig.ge.sv@gmail.com la vostra partecipazione entro **giovedì 24 settembre**.

SEZIONE IMPERIA - SANREMO

Passeggiata a Costarainera (28 o 29 o 30 settembre)

Per inaugurare l'anno sociale proponiamo a soci ed amici una breve escursione a piedi da Cipressa all'antica chiesa romanica di Sant'Antonio (dislivello c. 80 m) con discesa a Costarainera e rientro a Cipressa per altra via. Percorso facile, di circa ore 1,15, oltre la visita alla chiesa e, prima, alla torre Gallinara (edifici aperti per noi). Appuntamento per le **ore 9.30 a Cipressa, piazza Mazzini** (parcheggio per auto in loco), con scarpe da trekking ed... eleganti mascherine (utile anche un bastone da montagna).

Al termine, verso le 12, si potrà fare uno spuntino nell'attrezzato bar-tavola fredda sulla piazza, un modo simpatico per stare insieme tra noi, come non avveniva dallo scorso febbraio.

Per la data, da fissare solo all'ultimo momento per accertarci del tempo previsto, i soci che entro il 25 settembre daranno la loro adesione di massima (scrivendo a gigiprof97@gmail.com) saranno interpellati telefonicamente. In caso di tempo brutto la proposta slitterà di una settimana (5 o 6 o 7 ottobre).

Accompagnatore il prof. G. Garibaldi

Non essendo per ora possibile riunirsi in sede, dove avrebbe dovuto svolgersi l'annuale assemblea dei Soci, saranno ascoltati i pareri dei presenti riguardo a proposte di attività della Sezione, proposte legate anche alla disponibilità dei Soci a partecipare.

In caso di successo dell'iniziativa, se ne potrà svolgere una analoga nel corso di ottobre, informando i soci via mail.

SEZIONE LA SPEZIA - MASSA E CARRARA

Fino alla data di chiusura del notiziario non ci sono pervenute indicazioni per iniziative in settembre e ottobre.

La ricorrenza del 20 settembre ha fatto capolino per la 150^a volta qualche giorno fa, ma temiamo che qualche lettore non sappia neppure che cos'è. In quasi ogni comune c'è una Via o Piazza che ricorda il giorno in cui l'Esercito italiano, verso le 9,30 del 20 settembre 1870, passando per una breccia di una trentina di metri nei pressi di Porta Pia, entrò in Roma. Nonostante che i papi più illuminati abbiano detto che fu un evento positivo per la Chiesa perdere il "potere temporale" (e lo stesso Pio IX°, sapendo che il Governo italiano aveva deciso di lasciargli la cosiddetta "città leonina" - cioè più o meno il territorio vaticano odierno - se ne preoccupava), c'è ancora oggi - a 150 anni di distanza - un senso di fastidio e quasi di vergogna (?) da parte dell'Italiano medio, come se la scomunica minacciata dal papa a chi avesse dato ordine di sparare contro la città fosse ancora reale (ma, a suo tempo, l'ordine fu dato da un ufficiale di religione ebraica, contro cui la scomunica era priva di senso). Certo la ricorrenza fu celebrata fino al 1928, l'anno prima del Concordato Stato-Chiesa (secondo alcuni infausto per l'Italia a causa delle concessioni alla controparte, ritenute eccessive, e non previste nella "Legge delle Guarentigie" approvata nel 1871 dal Parlamento italiano, in particolare la "sovranità" sul piccolo territorio, che ha fatto di un'alta personalità religiosa un capo di stato). Tutto è stato poi dimenticato, come spesso in Italia, ma è una data troppo importante a nostro giudizio, e meritevole di essere tuttora celebrata, visto che i grandi del Risorgimento, a cominciare da Mazzini, non concepivano l'unificazione d'Italia senza Roma capitale e considerato - un po' malignamente - che già nel XV° secolo ci si era accorti che il dono di Costantino alla Chiesa (da cui nacque lo Stato pontificio) era un evidente falso.



Roma, la breccia nei pressi della Porta Pia in un'immagine d'epoca

Ridare vitalità a molti piccoli centri è possibile?

Giuseppe Garibaldi

In Italia, paese policentrico per motivi storici, sussistono tuttora, anche a causa dell'aspetto del territorio, numerosi centri urbani con funzioni almeno regionali, come molti dei capoluoghi di regione (e, in particolare, quelli della Sicilia e della Sardegna), e altri che nel tempo hanno assunto funzioni sovraregionali, come è oggi Milano e come in passato fu Venezia, per non parlare di Roma e di Napoli. Senza voler fare un'elencazione delle città, ma limitandosi al solo dato demografico, i sei comuni italiani sopra i 500.000 abitanti ospitano il 12,12% della popolazione (dati del 2019) e i 39 compresi tra i 100.000 e i 499.999 ne ospitano l'11,34%; un altro 7,56% vive nei 59 comuni con popolazione compresa tra 60.000 e 99.999 abitanti. Dunque, solo il 31,02% della popolazione che vive in Italia risiede nei comuni maggiori, che sono in tutto 104¹.

Ma i comuni sono oggi 7.903² (con un calo di circa 200 unità negli ultimi 30 anni), e sono dunque quelli demograficamente medio-piccoli che ne ospitano la grande maggioranza.

I comuni da 10.000 a 59.999 abitanti sono in tutto 1.124 e in essi risiede il 38,92% della popolazione italiana; il 30,06% rimanente [100-(31,02+38,92)] vive "disperso" nei restanti 6.675 comuni, che hanno una dimensione demografica media di 2.711 unità, ma che in realtà comprendono anche comuni con una popolazione ridottissima³, fino ai 30 residenti di Morterone (Lombardia).

I comuni tra 10 e 60 mila abitanti ospitano, come visto, quasi i due quinti dei residenti italiani: dotati in genere di servizi accettabili (tra cui quasi sempre la ormai necessaria "banda larga" per veloci collegamenti a internet), hanno anche qualche "angolo" (frazioni collinari e montane) che si sta spopolando; ma il problema è soprattutto presente nelle fasce dei comuni demograficamente più piccoli, quelli che - se lontani dai grandi centri e privi di interesse turistico (sport invernali) - sono destinati a un fatale abbandono, e in forte calo sono già oggi.

In un Paese come il nostro, pur molto urbanizzato e con presenza sempre più frequente dell'*urban sprawl*, cioè dell'espansione urbana disordinata e incontrollata verso le zone periferiche, con spreco di spazio perché avviene in assenza di un incremento della popolazione o delle attività produttive⁴, esistono ancora posti in cui si possa vivere nella natura, conciliando l'attività lavorativa con le esigenze della famiglia e con un buon utilizzo del tempo libero. Come risulta dal Calendario Atlante De Agostini 2020, in Italia la popolazione urbana⁵ costituisce (dati 2017) il 70,1% del totale, ed è presente sia nei comuni maggiori (dove la parte "urbana" non copre mai la totalità dei residenti) sia anche in molti di quelli minori, in cui una parte della popolazione vive in centri abitati con caratteristiche di tipo urbano (cioè con edificato piuttosto compatto e privo all'interno di aree a carattere agricolo)⁶ e il resto (almeno nel Nord Italia) abita in nuclei e case sparse.

Il termine "popolazione rurale", che un tempo coincideva praticamente con quello di "addetta al settore primario" (cioè popolazione agricola o contadina), ha oggi un significato più vago: come definire i figli laureati di agricoltori, viventi tuttora in famiglia, ma già impegnati in attività nel settore industriale o più spesso terziario in attesa della futura creazione di una loro famiglia autonoma? E come definire "casa contadina" le

numerose dimore in ambiente agricolo riconoscibili dalle villette di città solo perché affiancate da "locali tecnici" come stalle, piccoli silos, depositi attrezzi ecc.⁷

Nei comuni minori di collina e montagna, dove il fenomeno dello spopolamento è stato intenso, proprio l'estendersi dei servizi che un tempo erano caratteristici solo dei centri urbani può oggi far sperare in un almeno parziale recupero, facilitato anche dallo *smart working*, cioè da «una modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato caratterizzato dall'assenza di vincoli orari o spaziali e un'organizzazione per fasi, cicli e obiettivi, stabilita mediante accordo tra dipendente e datore di lavoro; una modalità che aiuta il lavoratore a conciliare i tempi di vita e lavoro e, al contempo, favorire la crescita della sua produttività»⁸.

E questa modalità di lavoro "intelligente", indirettamente favorita dal Covid-19 che ci ha confinato per mesi, potrebbe consentire il rilancio di molti borghi italiani, almeno di quelli meno "in crisi" perché meno lontani da grandi città e aeroporti, come scriveva recentemente su *Il Sole 24 Ore* Paola Dezza⁹. A lei l'architetto Stefano Boeri ha riferito su un lavoro di mappatura dei borghi con il Politecnico di Milano per capire se si possano fare progetti pilota, in vista di poter rivitalizzare alcuni di questi centri, aprendo anche una collaborazione col TCI (che da anni ne ha



Valle Argentina: Badalucco visto da sud

già inserito molti in una sua classifica di eccellenza, quella dei

¹ Un tempo si parlava di "Italia dalle cento città", termine generico che comprendeva comunque anche centri demograficamente modesti ma di importanza storica. In realtà, oggi il concetto di città si può applicare anche a piccoli centri purché dotati di funzioni, servizi, infrastrutture tipiche di una città, e tra essi si possono inserire molti centri a economia prevalentemente turistica della nostra regione.

² Il numero può apparire modesto in confronto ai comuni francesi (che sono oltre il quadruplo, ma in buona parte aggruppati in "unités de communes"), ma è comunque eccessivo, come già accennato anni fa per l'Imperiese.

³ I comuni sotto i 2.000 abitanti sono ben 3.474, con una popolazione media di 937 abitanti; tra essi, i comuni sotto le 1000 unità sono 1953, con una popolazione media di 544 residenti. Scendendo ulteriormente nella scala demografica, ricordiamo che i comuni minimi sono ancora troppo numerosi, con 135 casi (8 in Liguria) addirittura sotto i 150 abitanti.

⁴ La città non è più caratterizzata da confini definiti, come nelle antiche "città murate" ben separate dal "contado", ma «si sdraia sguaiatamente sul territorio, in modo spesso disordinato e caotico» (Gibelli M.C. e Salzano E. [a cura di], *No Sprawl. Perché è necessario controllare la dispersione urbana e il consumo di suolo*. Firenze, Alinea editrice, 2006).

⁵ L'argomento è ampiamente trattato in: ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA, *Forme, livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia* (testo di 349 pp. on line: <https://www.istat.it/it/files/2017/05/Urbanizzazione.pdf>)

⁶ Tanto per esemplificare, il comune di Imperia non comprende solo una città e diversi centri minori, ma anche molte aree rurali (con ben 900 ettari di oliveti in coltura), mentre comuni più piccoli spesso hanno solo un centro abitato e nessuna area rurale. Va poi ricordato che in Italia esistono 14 entità amministrative note come "città metropolitane" (una delle quali è Genova), ma - corrispondendo al territorio delle rispettive province, comprendenti ampie zone rurali e boschive - non possono certo (nonostante il nome) definirsi aree urbane. Viceversa, molti comuni a economia turistica sono spesso costituiti da sole aree urbane, sia pure a densità abitativa non uniforme per la presenza accanto ai centri storici di "quartieri giardino" ricchi di verde.

⁷ A volte, sono proprio dei "cittadini" (occupati in attività del "terziario superiore") ad abitare vecchie dimore agricole, completamente ristrutturata (soprattutto a livello di servizi installati), e a farsi carico - nel tempo libero - di tutta una serie di attività di tipo produttivo, sia pure con l'aiuto di personale salariato, vantando con gli amici "rimasti in città" i loro prodotti di qualità.

⁸ <https://www.lavoro.gov.it/strumenti-e-servizi/smart-working>

⁹ <https://www.ilssole24ore.com/art/dallo-smart-working-spinta-ridare...>

paesi “bandiera arancione”). Il docente (originario di Badalucco, come i lettori ponentini avranno capito dal cognome) ha citato anche il borgo ligure come esempio di successo per il rientro di giovani che hanno ripreso la coltura dell’olivo con criteri moderni e hanno chiamato artisti a lavorare la ceramica; ma tutto questo non basta (e infatti il calo demografico vi continua...).

D'altra parte, per attirare nuova popolazione i sindaci hanno fatto e tuttora fanno proposte allettanti, non sempre limitate a poche famiglie: a Luserna (Trentino), dove nell'ultimo sessantennio i residenti sono calati del 56% sono state offerte quattro villette in comodato gratuito, troppo poco per risalire la china; in un comune del Piemonte (Borgomezzavalle, in valle Antrona) si sono offerte case abbandonate a 1 euro, ma l'impresa è complicata dalla faticosa ricerca degli eredi di chi è emigrato da decenni, spesso da oltre un secolo. Ma questi sono solo due esempi a caso: il fenomeno è talmente diffuso che su internet basta cercare “comuni che regalano case abbandonate” per trovare numerose possibilità, che talora si concretizzano per lo meno con il restauro di case per vacanze (come a Ollolai, in Barbagia).

La vita in queste località in parziale abbandono deve essere proprio spartana? Non necessariamente, perché i servizi di base sono presenti, a volte a distanza leggermente maggiore rispetto ad analoghi servizi in città (soprattutto per chi vive in zone centrali), ma la scelta da parte di cittadini di andare ad abitare in piccole località collinari e montane non è da tutti, indipendentemente dal tipo di lavoro che si svolge: non basta disporre dello “smart working” se manca la volontà e la capacità di adeguarsi ad un luogo nuovo che porta per forza di cose a un cambiamento anche radicale delle proprie abitudini. Più facile potrebbe essere il trasferimento di persone ritirate dal lavoro, come si sta tentando a Riccia (grosso borgo montano del Molise) con la creazione di una “residenza diffusa” nel centro storico (ma qui siamo in un comune con oltre 5.000 abitanti, dove il decremento demografico è stato in mezzo secolo solo del 24%).

Si accennava più sopra alla necessità di poter disporre del collegamento a internet, ma - si può chiedere - quanto è connessa l'Italia? Felice Florio, del giornale on line *Open*, in un suo articolo¹¹, dichiarava che - secondo una recente rilevazione dell'Istat - tre famiglie su quattro hanno accesso a internet, con poca differenza tra accesso “generico” (76,1% delle famiglie) e connessione a banda larga (74,7%), e precisando che le famiglie in cui c'è almeno un minorenni sono quasi tutte connesse (95,1%), mentre è connesso solo il 34% delle famiglie con componenti oltre i 65 anni. Resta poi un certo divario (ma non forte come si potrebbe credere) nell'accesso alla banda larga tra le diverse regioni ma soprattutto tra grandi e piccoli comuni (e, aggiungiamo noi, tra zone centrali e periferiche dei singoli co-

muni), e ovviamente forti differenze nell'uso di internet si registrano in base al livello di istruzione.

Un altro aspetto significativo nella scelta di trasferirsi in comuni piccoli è anche quello delle esigenze scolastiche di ogni famiglia, facilitata a vivere in centri piccoli se non ha bambini (o li ha ancora piccolissimi) o in difficoltà se li ha che frequentano scuole secondarie¹².

Tenuto conto che nei centri storici anche in parte spopolati c'è comunque più vita (e socialità) che nei quartieri periferici e in ville isolate, appare più consigliabile favorire l'insediamento in appartamenti ristrutturati di tanti centri storici, come circa mezzo secolo fa propose per la nostra regione l'Unione delle Camere di Commercio liguri; ma forse i tempi non erano maturi, forse gli intoppi burocratici furono troppi, forse molti preferirono case isolate con buon accesso stradale, sicché sembra che siano stati più gli stranieri che noi Italiani ad approfittarne: Europei agiati nei centri storici più interessanti, famiglie immigrate per lavoro da paesi economicamente depressi nei centri di minor attrazione turistica, dove per di più i costi erano più modesti. E proprio le famiglie di questi immigrati per lavoro hanno spesso rivitalizzato paesi dalla popolazione molto anziana, facendo abbassare in modo quasi incredibile gli indici di vecchiaia.

Se i trasferimenti delle persone non possono ovviamente essere forzati, sarebbe però interesse generale che tanti piccoli abitati potessero essere rivitalizzati dall'arrivo di nuove famiglie: lo Stato dovrebbe facilitare queste scelte, ma in Italia nessun governo è stato finora capace di semplificare norme e procedure burocratiche, come - è un esempio tra tanti - consentire ai comuni di acquisire al proprio demanio in modo automatico gli immobili lasciati abbandonati e senza manutenzione da più di 30 anni, in modo da facilitarne l'acquisto a chi è interessato. È un argo-

mento importante, perché favorire una più armonica distribuzione della popolazione sarebbe vantaggioso per tutti, soprattutto per quei borghi che rischiano di divenire “fantasma”.



La chiesetta e la vecchia scuola di Cravarezza, tutto quel che resta di un piccolo centro minerario (si estraeva grafite) abbandonato nel 1964. Il villaggio è nel territorio di Calice Ligure, borgo nell'immediato entroterra di Finale, ma oltregiogo, a N del Pian dei Corsi. La gente ci ritorna una volta l'anno il 29 agosto, ma oggi non avrebbe senso viverci. (Foto da La Stampa del 3.9.2019)



Il vecchio centro abitato di Balestrino, dominato dall'imponente palazzo dei Del Carretto, visto da levante. Il borgo è stato parzialmente abbandonato negli anni 60 a causa di movimenti franosi; in altri casi (tra cui il più noto è quello di Bussana vecchia) l'abbandono è stato provocato da fenomeni sismici. Qui le motivazioni all'abbandono appaiono più probanti, ma a volte la popolazione ci ritorna a vivere, utilizzando migliori tecniche costruttive.

¹⁰ Il comune, che si trova in valle Antrona, nella provincia di Verbania-Cusio-Ossola, è sorto nel 2016 dalla fusione di due comunelli che tra 1961 e 2011 avevano già perso il 53% della popolazione. Si capisce anche qui che forse la proposta è troppo tardiva per attirare nuovi residenti, anche se la località è vicina (12 km) alla stazione internazionale di Domodossola.

¹¹ [www.open.online%2F2019%2F12%2F18%2Fquanto-e-connessa-italia-tre-famiglie-su-quattro-hanno-accesso-a-internet-i-dati%](http://www.open.online%2F2019%2F12%2F18%2Fquanto-e-connessa-italia-tre-famiglie-su-quattro-hanno-accesso-a-internet-i-dati%2F)

¹² Sono troppo poche le strutture scolastiche in zone poco abitate, magari in ambienti adatti allo sci, dove sia previsto un internato per i non residenti, e fruibili anche da ragazzi le cui famiglie risiedono sulla costa; nelle città esistono dei collegi statali frequentabili da “interni” e “semi-interni” (noti come “Convitti nazionali”: uno è a Genova), ma le famiglie italiane non amano tener lontani i figli per quasi tutto l'anno scolastico.

L'impatto sul territorio del turismo crocieristico: il caso della Liguria *

Lorenzo Brocada

Negli ultimi anni la Liguria ha visto crescere i passeggeri crocieristici nei propri porti in modo imponente; ma che impatto ha sul territorio questo enorme flusso di turisti che viene ripetutamente riversato nelle nostre città? Puntualmente alcuni titoli di giornale mettono in risalto dati non contestualizzati che si prefiggono di dimostrare il successo del settore crocieristico, ma a differenza di questi articoli e di alcuni studi riportati in bibliografia, si è osservato come questo segmento di turismo sia in realtà meno influente a livello economico di quanto si possa pensare, specialmente se rapportato all'impatto negativo che ha a livello ambientale e sociale, salvo il fatto di creare notevoli posti di lavoro all'interno dei cantieri navali genovesi e italiani.

Quello che è certo è che una buona parte delle riconversioni che hanno coinvolto i porti della Liguria, da aree industriali dismesse e ormai improduttive ad aree ad uso turistico o di svago per la popolazione locale, sono avvenute anche grazie al successo delle compagnie crocieristiche italiane, specialmente nel caso di Savona. Il progressivo aumento delle dimensioni delle navi, causa inoltre il continuo adattamento delle strutture portuali e delle relative infrastrutture di collegamento, modificando il paesaggio urbano e portuale delle nostre città, rendendo l'argomento di particolare interesse geografico.

Dagli anni '70, quando i transatlantici per il trasporto passeggeri furono superati dagli aerei nelle traversate dall'Europa all'America, e vennero così convertiti in navi da crociera (Gozzi, Tosi, 2009), questo tipo di vacanza ha subito una profonda trasformazione, passando da genere di lusso a prodotto di massa, fino a raggiungere, nel 2019, 30 milioni di passeggeri mondiali. Tra i fattori di successo c'è sicuramente la possibilità di "inseguire" le migliori condizioni climatiche in giro per il mondo. Complessivamente i dati forniti da Risposte Turismo (2019) dei primi quindici porti italiani dimostrano che si tratta di una delle forme di turismo con stagione "di punta" più lunga in assoluto: da maggio a ottobre. Le maggiori compagnie hanno infatti dei cataloghi talmente vasti da garantire la quasi totale destagionalizzazione dell'offerta. Senza spostarsi in zone tropicali le stesse Genova e Savona presentano un andamento mensile del flusso dei passeggeri crocieristici piuttosto regolare, con due picchi in primavera e in autunno, diversamente dalla maggioranza dei porti europei, ma soprattutto baltici, che prevedono l'apice dei passeggeri in piena estate.

È evidente che un Paese come l'Italia ha tutte le risorse e le potenzialità per accogliere milioni di viaggiatori in strutture di accoglienza sul territorio, piuttosto che limitarsi ad offrire banchine per l'attracco di città galleggianti autosufficienti, che portano il massimo profitto ai *Cruise Operator* (SL&A, 2011); tuttavia il fenomeno crocieristico è ormai inarrestabile, la scommessa è quindi quella di trattenere il più a lungo possibile nella città i turisti in via di imbarco e di sfruttare il crocierismo come vetrina pubblicitaria. In questa direzione si sono mosse le realtà portuali più attente, cercando appunto di valorizzare il proprio ruolo di *home port*, ovvero porti di imbarco e non di *port of call*,

ovvero porti di semplice transito, in modo da massimizzare la ricaduta economica dei crocieristi sul territorio. Da questo punto di vista la geografia influenza ancora il ruolo dei porti: infatti grazie alla vicinanza al bacino d'utenza centro-europeo i porti situati al Nord hanno maggiore percentuale di imbarchi rispetto ai transiti; troviamo in ordine di percentuale di imbarchi sul totale dei passeggeri transitati: Venezia 84%, Trieste

76%, Savona 60% e Genova 56%, mentre per il centro-sud Civitavecchia e Bari presentano la percentuale più alta con solo, rispettivamente, 39% e 36%; i restanti porti subiscono in modo totalmente passivo il turismo crocieristico, con tutto ciò che ne consegue in termini di stress ambientale e sociale (Risposte Turismo, 2019).

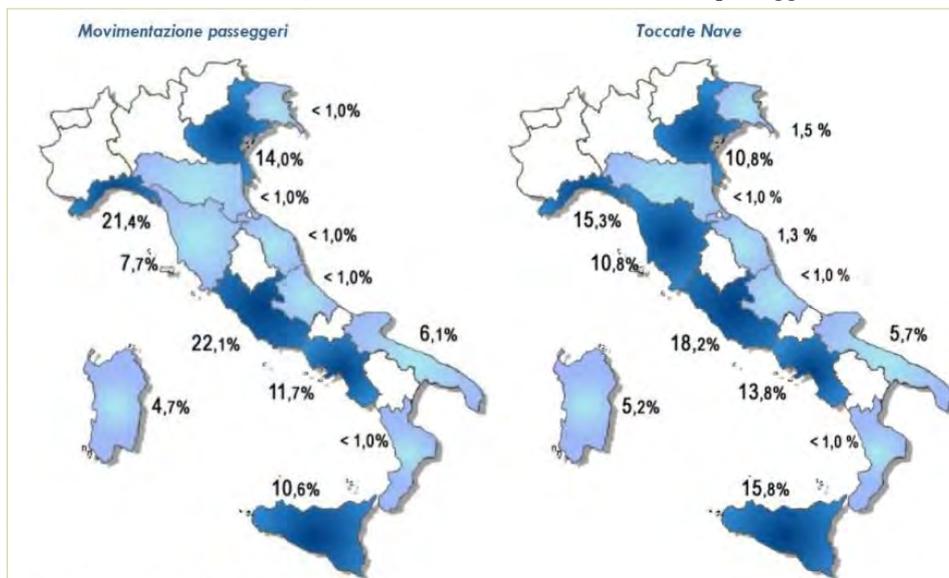
Secondo la rivista Turistica ("Turistica. Italian journal of tourism") nel 2018 il turismo crocieristico nel nostro Paese complessivamente aveva un giro di 4,3 miliardi di €, risultando lo Stato che trae maggiori benefici economici dal settore (30% del totale europeo). Invece, nel 2017, secondo Prometeia.it l'impatto sul PIL italiano è stato di oltre 2 miliardi.

La spesa del comparto crocieristico "pesa" per circa il 3 per mille del PIL nazionale, ed anche l'occupazione generale dell'intero comparto non si discosta molto, quanto a peso sul totale dell'occupazione italiana. Se negli anni Duemila si è verificata l'esplosione del traffico crocieristico nei porti italiani, altrettanto non sembra si possa affermare per quanto riguarda: da un lato gli effetti diretti sugli indicatori turistici tradizionali, tra cui i flussi (arrivi, presenze, permanenza media) e la ricettività (strutture e posti letto) e dall'altro per l'impatto sul lavoro (misurato in termini di addetti). L'analisi degli impatti economici svolta a livello europeo da Business Research & Economic Advisors, segnala un dato non del tutto evidente all'opinione pubblica, e cioè che gli introiti locali sono piuttosto limitati: del movimento economico dell'intero comparto crocieristico (diretto, indiretto, indotto), solo per il 3,8% ne beneficia l'ospitalità locale, per il 6,2% il commercio, per il 13,4% il sistema dei trasporti (assicurazioni, accise sui carburanti, tasse portuali), mentre il 37% va al settore manifatturiero con la cantieristica in prima fila, e il restante alle singole compagnie crocieristiche. Per quanto riguarda l'impatto sul mercato del lavoro a terra, sebbene nei comuni crocieristici il numero di addetti complessivo sia cresciuto più che nel resto del Paese questo non sembra direttamente collegato alla presenza dei crocieristi. L'analisi di SL&A riferita allo scorso decennio nei comuni dei primi 10 porti crocieristici italiani mostrava infatti una assenza di correlazione diretta fra addetti totali nel turismo e traffico crocieristico, ed anzi, in questo caso specifico, addirittura una tendenza inversa tra i due fenomeni, quantomeno a partire dal 2006.

Se i dati sull'impatto economico non sono esaltanti per l'economia locale, quelli sull'impatto ambientale sono invece

Se i dati sull'impatto economico non sono esaltanti per l'economia locale, quelli sull'impatto ambientale sono invece

* Riduzione, a cura dell'autore, del testo risultato vincitore del "premio Terranova 2020". (N.d.R.)



I porti liguri movimentano oltre un quinto dei crocieristi, quasi alla pari col Lazio, pur con molto minori tocche di navi da crociera.

(Fonte: Risposte turismo (2019), Speciale Crociera)

notevoli ma in senso negativo. Il movimento delle navi da crociera impatta sul mare sia per l'inquinamento provocato dai carburanti e dagli scarichi sia per quello acustico, che disturba diverse specie marine. Allo stesso tempo ha riflessi negativi anche sulla terraferma a causa dei motori che restano accesi in porto per alimentare tutte le attività a bordo. Per ottenere un turismo crocieristico sostenibile bisognerebbe realizzare una completa elettrificazione delle banchine e indurre le compagnie ad adottare motori meno impattanti (gas naturale liquefatto [LNG] o soluzioni elettriche), come del resto alcune di esse stanno iniziando a fare.

Per quanto riguarda invece l'impatto sulla comunità locale, l'immissione di flussi imponenti di persone concentrati in breve tempo può causare reazioni negative dovute all'eccessiva pressione turistica. Un caso emblematico (di duplice effetto negativo: sociale e ambientale), è sicuramente quello di Venezia¹ dove le enormi navi attraversano prepotentemente per questioni di *marketing* il Canale della Giudecca, rappresentando un pericolo estremo in caso di guasto o di errore del comandante, come già successo non solo nella stessa laguna ma anche nel porto di Genova con il crollo della Torre Piloti o all'isola del Giglio con il famigerato "inchino", ma anche un danno alle fondamenta delle case della città causato dallo spostamento d'acqua delle navi. Per di più la pressione turistica nella città lagunare più celebre al mondo è già di per sé molto alta e l'ulteriore riversamento di migliaia di turisti contemporaneamente non aiuta di certo a smaltire l'affollamento. Per questo è in corso da anni una battaglia per ottenere perlomeno il divieto di passaggio delle grandi navi con probabile spostamento del terminal crocieristico presso Porto Marghera o una soluzione terza.

Analizzando le città toccate da crociere, si nota che per accogliere navi così grandi² le amministrazioni locali devono pianificare importanti modifiche alle infrastrutture portuali e stradali che modificano il paesaggio urbano delle città coinvolte. Si vanno così a costruire porti dotati di banchine chilometriche per consentire l'attracco di molti giganti del mare contemporaneamente, con enormi piazzali per contenere le centinaia di pullman necessari alle escursioni e le automobili dei passeggeri (SL&A, 2012). Queste trasformazioni del territorio possono provocare risultati positivi a livello di riqualificazione locale, come nel caso dei porti liguri, sebbene «una vera rigenerazione urbana non [sia] facilmente realizzabile se non è pensata all'interno di una cornice di pianificazione piuttosto ampia, capace di porsi ad un livello ben superiore a quello della dipendenza dal fattore crociere» (Fraubin, Torbianelli, 2011, p. 15).

1. Il caso di Savona.

Il porto di Savona, dopo aver vissuto una storia piuttosto travagliata, ha raggiunto finalmente un'importanza sovranazionale grazie allo sviluppo crocieristico legato alla scelta di Costa Crociere di preferirla alla storica sede di Genova per costruirvi un proprio terminal esclusivo. La scelta di Savona da parte della compagnia crocieristica è stato frutto di una attenta analisi geografica: la sua collocazione è infatti strategica essendo al termine dell'autostrada A6 Torino-Savona e poco distante da Genova Prà dove termina la A26 che la collega a Piemonte orientale e Lombardia, oltre ad essere il naturale sbocco al mare della Svizzera;

caratteristiche che condivide ovviamente con il porto di Genova, dove però non vi erano le condizioni per stravolgere a proprio piacimento il paesaggio portuale come nel caso di Savona. Ripercorrendo brevemente la storia di questo porto osserviamo che dopo l'interramento da parte dei Genovesi nel 1528, per circa tre secoli rimase praticamente inagibile. Soltanto nella seconda metà dell'800 con la creazione della Nuova Darsena e l'insediamento degli stabilimenti siderurgici la città si rilanciò sul panorama regionale e nazionale. Nel 1912, sacrificando una zona balneare prossima all'imbocco della vecchia darsena, venne costruito il terminale a mare della funivia del carbone per la Val Bormida, potenziata negli anni '30 con lo sviluppo delle industrie nella piana di Cairo Montenotte. Nel dopoguerra, con la diffusione dei trasporti su gomma, emersero tutte le problematiche infrastrutturali della città, e per questo negli ultimi decenni furono compiuti lavori di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture, come la costruzione di diversi silos e l'allungamento della diga foranea per la creazione di una nuova darsena ad alti fondali per ospitare navi da crociera. La parte più interna della vecchia darsena, i cui fondali sono modesti, è stata destinata invece a imbarcazioni da diporto puntando ad una riqualificazione turistica, in seguito alla disponibilità delle aree utilizzate in precedenza dall'industria metalmeccanica. Questi fattori hanno contribuito a caratterizzare in senso turistico l'economia portuale, con rilevante trasformazione del *waterfront*, composto oggi anche da palazzi residenziali di lusso (Lavagna, 2014). Si tratta complessivamente di un caso di impatto positivo sul territorio; il porto della città ha mantenuto infatti la sua struttura originaria, rigenerandosi in una nuova veste e diventando parte integrante della



Quattro navi da crociera della Costa attraccate a Savona (Foto: Ansa.it)

città, a differenza della netta separazione fisica e psicologica che lo caratterizzava nel periodo industriale. Il Palacrociera di Savona, costruito nel 2003 e pensato come spazio multifunzionale in grado di ospitare eventi, esposizioni e congressi, oltre ad offrire la presenza di negozi, ristoranti e bar, si propone oggi come un luogo di aggregazione non soltanto per i crocieristi ma per tutti i cittadini. Alcune fonti giornalistiche locali segnalano la possibilità di espandere il porto in vista del rinnovamento della flotta di Costa Crociere, le cui navi potrebbero avere problemi a manovrare nell'attuale molo. Per questo recentemente l'Autorità portuale di Genova e Savona ha siglato un nuovo accordo per la concessione dello scalo fino al 2044 con un investimento da parte della Compagnia di circa 24 milioni di € per adattare i moli alle proprie navi.

2. Il caso di Genova.

La storia crocieristica del porto genovese inizia molto prima che a Savona: si può affermare infatti che nel capoluogo ligure è nato il crocierismo europeo. Il porto di Genova compare da sempre tra i primi venti porti crocieristici europei ma, ciò nonostante, non ha un vero e proprio terminal crociere di moderna concezione. Infatti ancora oggi le compagnie crocieristiche approdano presso la monumentale Stazione Marittima da dove salpavano i transatlantici di inizio '900, al cui fianco si trova l'ex silo di Genova Hennebique³, di recente messo a bando dal Comune di Genova per necessarie ristrutturazioni dopo anni di abbandono dovuti alla perdita della sua funzione negli anni '80, e che potrebbe essere riconvertito proprio in terminal.

Il porto di Genova ha in realtà una struttura già più che sufficiente per accogliere diverse navi di questa portata: sono infatti 5 gli scali, di cui però solo 2 ufficialmente per crociere, ed è un porto ben integrato al tessuto urbano, nono-

¹ 466 navi transitate e 1,4 milioni di passeggeri nel 2017; fonte: Risposte Turismo, 2018.

² Le più moderne raggiungono i 300 m di lunghezza, equivalenti a quasi tre campi da calcio.

³ Dal nome del progettista François Hennebique, ritenuto l'inventore delle strutture in cemento armato ed è protetta dal 2007 essendo una testimonianza di archeologia industriale e una delle prime strutture in cemento armato in Italia (1901)

stante i recenti problemi di viabilità ora parzialmente superati, grazie a grandi eventi come Expo 1992 e Capitale della cultura 2004. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: un'area che prima era inaccessibile non soltanto ai turisti, ma ai cittadini stessi, è divenuta oggi il motore del settore turistico della città, grazie all'Acquario, al complesso culturale/congressuale dei Magazzini del Cotone, al Galata Museo del Mare, al Bigo, e così via (Priarone, 2019). Tuttavia, come suggerito nell'ambizioso progetto del *water front* di Renzo Piano (noto come *Blue Print*) vi è la necessità di dare una continuità definitiva al tratto di costa

che va dalla Lanterna alla Fiera del Mare, per rilanciare questi due simboli storici della città, andando a riqualificare l'area "Hennebique". La Lanterna è da tempo materialmente e psicologicamente isolata dal resto della città e con tale progetto diventerebbe finalmente accessibile dal centro storico tramite il prolungamento dell'area pedonale che attualmente raggiunge soltanto la zona del Galata Museo del Mare e riprende dal terminal traghetti di Dinegro. La Fiera, che sopravvive sostanzialmente solo grazie al Salone Nautico, necessita di un collegamento più rapido e piacevole con l'area turistica del Porto Antico, prima ancora che con il centro città. Il progetto prevede infatti lo smantellamento di diversi cantieri e capannoni presenti attualmente fra il quartiere del Molo (o Mandraccio) e la Foce, in modo da creare un'unica destinazione d'uso costiera in tutta la zona centro-orientale del porto, tramite una passeggiata affacciata sull'acqua, che verrà riportata più vicina alla linea di costa originale.

3 Il caso della Spezia.

Il porto spezzino non presenta una storia lunga quanto Genova e Savona, infatti fino al Settecento il centro urbano altro non era che un piccolo borgo marinaro al pari di Lerici e Portovenere. Dopo la costruzione (iniziata nel 1862) dell'Arsenale militare marittimo, la Spezia è diventata in pochi decenni il secondo comune ligure per popolazione e uno dei principali poli industriali italiani, ma da circa un secolo vi è attivo anche il porto mercantile.

Recentemente la città ha iniziato a ospitare anche navi da crociera, riscoprendo la funzione turistica che nei primi dell'800 valse alla sua insenatura l'appellativo di Golfo dei Poeti. Negli ultimi anni lo scalo sta risalendo nella classifica dei porti italiani per passeggeri, ed entro 4 anni, in attesa che venga liberata Calata Paita dall'attuale utilizzatore, diventerà un vero e proprio terminal turistico⁴ analogamente a Savona, andando a confermare ancora una volta la trasformazione macro-economica che sta avvenendo nella nostra regione.

Tutto questo avviene soprattutto grazie alla vicinanza delle Cinque Terre e di Portovenere, che non hanno certo bisogno di queste ondate di turisti giornalieri, bensì di limitare piuttosto i

flussi distribuendoli il più possibile nello spazio e nel tempo, ma rappresentano un marchio conosciuto in tutto il mondo e per questo costituiscono una grande attrattività per il porto spezzino.

Un'iniziativa decisamente più interessante è quella dell'Unione dei Comuni della Val di Vara, che ha deciso di proporsi ai crocieristi come destinazione, ottenendo uno stand permanente nel terminal crocieristico. Se si riuscisse a coinvolgere l'entroterra - non solo spezzino, ma anche genovese e savonese - duplice sarebbe la ricaduta positiva per la nostra regione, tale da giustificare pienamente le riqualificazioni delle aree portuali dismesse; certo buone campagne di marketing potrebbero in futuro attirare consistenti flussi nelle nostre vallate, belle ma sottovalutate.



Navi da crociera nel porto di Genova (in alto: foto Genova24.it) e (sotto) crocieristi sbarcati a Portofino (foto da La Repubblica-Genova, che il 7.8.2017 titolava "Portofino come Venezia. Il borgo sconvolto dai troppi crocieristi")



Riferimenti bibliografici

BOSSETTO D., *Omaggio alla Costa Crociere. Sessantasei anni di storia, migliaia di crociere e milioni di passeggeri*, in: *Marinai d'Italia*, a. 2013, n. 11, p. 40, Roma, 2013

FERRARIO L., TADINI M., *Il turismo crocieristico in Italia: geografia dei flussi e ruolo dei principali porti*, in: *Ambiente, società e territorio. Geografia nelle scuole*, anno LXIII, n. 4, pp. 22-26, 2018

FERRO G., *Scritti geografici di interesse ligure*, Pubblicazioni Istituto Scienze geografiche Università di Genova, 1985.

FRAUSIN T., TORBIANELLI V., *Sviluppo delle crociere e rigenerazione urbana: quali legami possibili? Alcuni casi studio del progetto Europeo URBACTTUR (Cruise Traffic and Urban Regeneration)*, Portus e Portus-

Plus 2, 2011.

GARIBALDI G., *Genova, Levante ed entroterra: uno sguardo geografico*, AIIG Liguria, Imperia, 2010

GARIBALDI G., *L'estremo Levante ligure e l'area apuana*, AIIG Liguria, Imperia, 2008

GOZZI, A., TOSI, M. *Il turismo crocieristico, un settore strategico per l'Italia*, 2009

LAVAGNA E., *L'escursione nel Savonese Dalla Riviera delle palme all'alta val Bormida*, in: *La Liguria: i caratteri di un sistema regionale aperto (Atti del convegno nazionale AIIG, Sanremo 2014)*, AIIG Liguria, Imperia, 2015

OSSERVATORIO TURISTICO LIGURIA, *Il turismo crocieristico - Schede porti turistici*, Genova, 2018

QUAINI M., *La conoscenza del territorio ligure fra medio evo ed età moderna*, Genova, SAGEP, 1981

PRIARONE E., *Grandi eventi e territorio. Un'analisi geografica attraverso cinque casi di studio*, relatore Primi A. (tesi di laurea in Scienze umane dell'ambiente, del territorio e del paesaggio) Università di Genova, 2019

RIDOLFI G., *Nuova funzione per un vecchio porto: l'attività crocieristica a Genova*, in: *La Liguria e il mare*, Pubbl. Istituto Scienze geografiche Università di Genova, 1991

RISPOSTE TURISMO, *Il traffico crocieristico in Italia nel 2018 e previsioni per il 2019*, Speciale Crociere - ediz. 2019, Venezia, 2019

SL&A TURISMO E TERRITORIO, *L'impatto delle crociere in Italia: lavoro e reddito prodotto nel 2011*, report 2012, Roma, 2012

VALLEGA A., *La Liguria e Il Mar Ligure. Evoluzione di un rapporto debole in: La Liguria e il mare*, Pubbl. Istituto Scienze geografiche Università di Genova, 1991.

⁴ La struttura, a cui si accede da largo Fiorillo, sarà gestita per 37 anni dai tre grandi colossi del crocierismo: Costa, MSC e Royal Caribbean.



LIGURIA GEOGRAFIA

Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XXII^o, n. 10, Ottobre 2020

(chiuso il 19 settembre 2020, spedito il 21)

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 provinciale 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
(in carica fino all'autunno 2022)

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

E-mail Sez. Liguria: aiig.liguria@gmail.com

Segretario regionale - telefono 340 2591000
e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sedi delle Sezioni provinciali

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi,
tel. 0183 98389, e-mail: gigiprof97@gmail.com
Segretario Diego Ponte
tel. 331 9175209
e-mail: diego.ponte.victor@gmail.com

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

GENOVA - SAVONA

Dipartimento DAFIST dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova
Presidente Antonella Primi
tel. 010 20951430 - 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

LA SPEZIA - MASSA e CARRARA

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

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

Quota annuale di adesione all'AIIG:

Soci effettivi € 35 (estero 45),
Juniores (studenti) € 15, Familiari € 15
(supplemento di 5 € per chi richiede il
notiziario cartaceo in Italia; 5 € + la normale
tariffa postale internazionale, per invii all'estero).

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): € 15
(puro rimborso spese stampa e invio postale)

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

Grandi mappe della storia, Milano, Hachette
Editore, 2020, 60 volumetti (in corso di stampa
a cadenza settimanale).

E' uscito in agosto il primo fascicolo di un "ambi-
zioso progetto editoriale" (così dichiara l'Editore) de-
dicato a illustrare la storia della cartografia; ad esso ne
sono seguiti - dopo alcune settimane - altri due. Ci è
stato chiesto di dare un giudizio preventivo dell'opera,
prima che essa sia comparsa tutta, il che è oggettiva-
mente difficile, ma non impossibile.

I testi sono in parte di una giovane geografa iberica
(Bárbara Polo Martín, Università di Barcellona) e in
parte dell'Ufficio redazionale dell'editrice Bonallegra
Alcompas, che ha curato la realizzazione editoriale
dell'opera (dovuta allo Studio Festos per l'edizione
italiana): in complesso, se ciascun volumetto (ben ri-
legato) sarà identico ai primi, si tratterà di circa 3.800
pagine, ricche di illustrazioni tutte a colori, con alle-
gate (fuori testo) delle carte di maggiori dimensioni
(una per fascicolo) inserite in apposita tasca (nel 1°
volume si tratta del planisfero detto di Tolomeo, del
1482, con una superficie disegnata di cm 75x54,50).

Si tratta di una storia della cartografia, dalle origini
a oggi, con una ricchissima dotazione di carte, che - si
presume - avrà valore esemplificativo per le varie
epoche e le diverse scuole; ma - occorre precisarlo -
non darà la situazione di tutte le terre emerse attraverso
il tempo, ma solo di quelle aree che ai geografi e
cartografi apparvero via via di maggiore interesse per
qualche motivo. Chi ha bisogno di un buon atlante
mondiale (aggiornato) non si rivolga dunque a questa
serie di "dispense" settimanali, che faranno invece la
gioia degli appassionati di cartografia, che troveranno
qui - oltre a testi di approfondimento - la riproduzione
di moltissime carte e in particolare, come detto, di una
carta di grandi dimensioni per ogni volumetto.

Sarà bene - prima di accingersi a farne la raccolta o
ad abbonarsi - tener conto della spesa: ogni volumetto
(salvo i primi tre, molto scontati) viene venduto a €
11,99, il che farà alla fine circa 700 euro. (G.G.)

P. MACCHIA, Globalizzazione e aspetti culturali: l'esempio del tatuaggio, «Bollettino Società Geografica», 2019, 2, pp. 87-98.

Visto che "tutto è geografia" (o quasi tutto), il pe-
riodico della Società geografica ospita questo artico-
lo di argomento curioso, che ci ricorda che in pas-
sato il tatuaggio era praticato da alcune popolazioni
dell'Asia sud-orientale e dell'Oceania e, in Europa,
da singoli gruppi per indicare appartenenza (carcerati,
marinai ecc.). Oggi il tatuaggio, in Occidente, è
diventato una moda e, assieme agli altri nostri carat-
teri "culturali", è stato esportato dappertutto, seguen-
do le logiche dei processi di globalizzazione. Questo
è quanto l'autore sostiene nella sua analisi. (G.G.)

SOCIETÀ SAVONESE DI STORIA PATRIA, Savona, storia di luoghi fuori le mura, Atti e Memorie, nuova serie, vol. LVI, Savona, 2020, pp. 176

Nel volume sono contenuti, con una precisa e me-
ditata introduzione di Furio Cicliot, i testi delle le-
zioni tenute da studiosi della Società in un corso di
formazione e aggiornamento rivolto principalmente
agli studenti delle scuole secondarie superiori di Sa-
vona e Cairo Montenotte, organizzato con il contri-
buto della Fondazione De Mari e con l'apporto di un
comitato didattico di docenti delle scuole superiori
coinvolte.

Sul centro medioevale di Savona, il suo porto, il
Priamar esiste ampia documentazione di ricerche
della Società, ma a proposito dei luoghi fuori le mura
tale documentazione non è sempre abbondante e ag-
giornata sicché si è ritenuto opportuno offrire ai gio-
vani savonesi (nonché ai loro docenti e a tutti i cittadi-
ni interessati) una descrizione sufficientemente
ampia (se non esauriente) del vasto territorio del
comune.

Angelo Nicolini nel suo contributo che apre la ras-
segna traccia le vicende che hanno portato alla deter-
minazione del centro cittadino medioevale con la co-
struzione delle ultime mura, ma illustra anche l'as-
setto delle campagne (con le cröse, i canali di irriga-
zione, i pozzi a bilanciere) e dei boschi fornitori di

energia e materiali per le costruzioni navali.

Giovanni Gallotti, attento alle trasformazioni e
alla crescita della città a partire dall'unità d'Italia
con l'industrializzazione e il collegamento ferrovia-
rio si sofferma sullo sviluppo di nuovi quartieri po-
polari fuori porta: Villapiana sui terreni già agrico-
li attorno ad alcune ville come quella dei Balbi, e
sulle prime propaggini dei rilievi a Nordest la Vil-
letta, con insediamento di residenze borghesi o di
istituzioni religiose (ivi compreso il Seminario
diocesano).

Giovanni Mario Spano invece si occupa del bor-
go di Lavagnola, che oggi l'urbanizzazione di Vil-
lapiana ha unito alla città, mentre fino a un recente
passato costituiva un'entità ben distinta alla con-
fluenza tra Lavanestro e Letimbro (Lavagnolo pri-
ma che il Chiabrera gli desse un nuovo nome), di
cui lavandaie, artigiani e contadini sfruttavano le
acque.

Proseguendo nell'esplorazione del territorio verso
Nord e il retroterra piemontese Elvio Lavagna tratta
la media e alta valle del Letimbro ove l'insediamen-
to più importante è quello del Santuario, sviluppatosi
dopo il 1536 con la costruzione della Basilica
della Madonna della Misericordia, degli Ospizi e de-
gli edifici per l'accoglienza dei pellegrini.

A monte del Santuario fino alla dislivellata tra
bacino ligure e padano si estendeva il Bosco di Sa-
vona ove dopo l'apparizione mariana si intensificò
un processo di colonizzazione agricola già avviato
un secolo prima. Roberto Pastorino ricorda le dure
condizioni di vita e di lavoro degli abitanti prima
che la recente trasformazione economica nel Savo-
nese e nella Val Bormida determinasse l'abbando-
no della gran parte delle masserie.

Delle aree subcostiere a ponente del Letimbro
tratta in un ampio contributo, ricco di riferimenti
storici, Giovanni Murialdo. La vasta area in parte
pianeggiante un tempo largamente dedicata a orti
attraversati da tipiche cröse è stata investita dalla
espansione prima industriale e poi prevalentemen-
te residenziale della città, specie lungo la costa col
quartiere delle Fornaci. Più a ponente merita parti-
colare attenzione l'antico borgo di Legino, con im-
portanti testimonianze romane e medievali.

Su Zinola, il più occidentale insediamento del co-
mune, quasi alla foce del torrente Quiliano presso
un ponte del XV° secolo costruito sulle rovine di
un altro ancora più antico, Aureliano Deraggi ci of-
fre un contributo attento all'evoluzione storica di
un territorio di confine con Vado e Quiliano (ma
anche espressione del fervore culturale del primo
'900 con una fabbrica come la Littolatta ove si ci-
mentavano alcuni dei più vivaci esponenti del futu-
rismo...).

La messe dei dati raccolti è esemplare di quanto
la ricerca storico-geografica, coinvolgendo anche
scienze della terra ed economia, può contribuire alla
conoscenza e tutela dei territori in cui gli studenti
dovranno vivere ed operare (se non costretti all'e-
migrazione...). (E.L.)

P. TACHELLA, L'Albergo dei Poveri di Genova. Vita quotidiana, continuità e cambiamento di un'«azienda benefica» tra Sette e Novecento, Genova, Termanini Editore, 2018, pp. 352, euro 20,00

Il volume, collegato ad uno di Annamaria De
Marini uscito nel 2016 presso lo stesso editore e
incentrato prevalentemente sulla figura del fonda-
tore dell'ente, Emanuele Brignole, illustra le ca-
ratteristiche organizzative e di funzionamento di
questo istituto, sorto alla metà del Seicento per
risolvere il problema sociale del controllo degli
indigenti e della loro assistenza, ma con caratteri-
stiche di vero e proprio reclusorio, che - dopo gli
ampliamenti terminati nel 1835 - poteva ospitare
fino a 3.000 persone. Gli "ospiti" erano vestiti e
nutriti, ma avviati al lavoro e poi occupati in di-
versi reparti produttivi interni, senza aver la pos-
sibilità di uscire salvo casi eccezionali. Un siste-
ma che si autofinanziava e che contribuì ad elimi-
nare la piaga sociale degli accattoni, un problema
sorto in quell'epoca in diverse località dell'Europa
(in Italia sono noti i casi di Palermo e di Napo-
li). (G.G.)