

Liguria geografia



Anno XXII°, Numero 4

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Aprile 2020

LA CRESCITA DELLA POPOLAZIONE URBANA

Giuseppe Garibaldi

La recente piacevole rilettura di un classico di geografia urbana¹ mi ha spinto a “ripassare” o meglio “aggiornare” i dati sulla crescita della popolazione che vive nelle città, non senza obbli-

garmi a pormi alcune preliminari domande su che cosa si intenda oggi per città. E, come *incipit*, traggio le poche righe seguenti dal più importante vocabolario della lingua italiana², che dopo una definizione poco significativa (come “un aggregato di case e strade”) aggiunge: «il concetto di città è legato a quello di una molteplicità di funzioni di varia origine e indole, economiche, sociali, culturali, religio-

se, amministrative, sanitarie ecc., riunite in un solo luogo e per tale ragione non è condizionato dal numero degli abitanti». Per confronto, l'enciclopedia online Wikipedia la definisce «un insediamento umano, esteso e stabile, che si differenzia da un paese o un villaggio per dimensione, densità di popolazione, importanza o status legale, frutto di un processo più o meno lungo di urbanizzazione» (le quattro parole sottolineate rimandano a ulteriori precisazioni *on line*). Quando da ragazzini giocavamo alle capitali o alle città (nei “tristi” tempi in cui ci si divertiva con così poco), un criterio importante era quello della numerosità della popolazione, ma allora non sospettavamo che, se è facile contare gli abitanti di un comune, è ben più complesso valutarne la percentuale di popolazione urbana, in quanto alcuni comuni sono molto estesi e la città occupa solo una parte del territorio (è il caso di Roma, la cui superficie comunale è di ben 1287 km², con ancora molti spazi non urbanizzati) e altri sono piccoli e la città sorta in essi si è estesa con le sue strutture urbane su spazi di comuni contigui, senza soluzione di continuità.

Oggi, tutto si è complicato per il tumultuoso accrescimento di molte città del “terzo mondo”, spesso circondate da enormi periferie di baracche (*slums* o meglio *shanty-towns*, *bidonvilles*, *favelas*, *chabolismos* [in castigliano, *ma barrios* in Argentina e Cile], in italiano *baraccopoli*)³ di cui le autorità municipali spesso ignorano l'entità (quando non ne fingano l'inesistenza): questo fatto ci porta anche a ricordare che - se le statistiche comunali sono spesso imprecise perché non possono tener conto di quella popolazione fluttuante e non registrata che si accalca in tante periferie - resta sempre complesso stabilire i “limiti” di una città, mancando oggi le “città murate” del passato. All'esterno della città, il contado - un tempo area “vuota” o comunque povera di insediamenti residenziali perché adibita ad attività agricole e di allevamento per nutrire i “cittadini” - era uno spazio insicuro, ma col tempo si popolò e poco a poco sorsero case lungo le principali direttrici stradali (anche delle semplici carrarecce) da e per la città.

La città, si è detto prima, ha molteplici funzioni, anche quando la si definisce per il suo carattere più specifico (così, si usa parlare di “città industriali” - come erano prevalentemente Manchester e Birmingham, o Dortmund e Duisburg - o di “città portuali”, di

“città commerciali” ecc.), ma nel tempo in molte città l'abitato si è allargato e ha raggiunto e inglobato dei centri vicini, trasformati poi in semplici quartieri (ma il Pireo, centro autonomo nella Gre-

cia antica, divenuto nei secoli l'area portuale di Atene, ha sempre mantenuto la sua autonomia). In tempi recenti, molte funzioni urbane, non potendo espandersi nel centro storico, dove erano sorte, sono state in certo modo “espulse”, dando luogo a quartieri autonomi a carattere ospedaliero o scolastico (campus universitari) o sportivo o commerciale (mercati all'ingrosso, centri commerciali), prima o poi di nuovo raggiunti

dall'espansione dei quartieri della città. Da qui si capisce che la città deve essere intesa come un organismo vivo e cangiante, che mentre si espande alla periferia si modifica all'interno, dove anche i “centri storici” subiscono spesso trasformazioni traumatiche (facilitate a volte da eventi imprevedibili, come terremoti, inondazioni, incendi o ...bombardamenti).

Nuovi quartieri di edilizia popolare⁴ per ospitare fasce di popolazio-



La città di Tokyo, sorta dall'unione del vecchio centro sul mare con il resto della sua ex prefettura

¹ U. TOSCHI, *La città (geografia urbana)*, Torino, UTET, 1966, pp. 642

Dalla Treccani on line: Umberto Toschi (Imola 1897-Bologna 1966) fu docente di geografia all'Università di Bologna dal 1951 fino alla morte. Recò contributi fondamentali (anche di riflessione teorica) alla geografia economica, politica e urbana e fu un convinto sostenitore delle possibilità applicative della geografia. Tra le sue opere: *Studi di morfologia urbana* (1933); *Corso di geografia generale* (1947); *Compendio di geografia economica generale* (1951); *Geografia economica* (1961); *La città* (1966).

² A. DURO (a cura di), *Vocabolario della lingua italiana*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1986-94, pp. xl+5.095; cfr. a p. 784 del 1° vol.

³ Nonostante il fenomeno sia vecchio di decenni, i vari dizionari di geografia ne hanno sempre parlato pochissimo. Il Monkhous (F. J. MONKHOUSE, *A dictionary of Geography*, Londra, Edward Arnold, 1972³, pp. 378) fa solo una citazione degli slums senza peraltro usare neanche la parola (a cui viene giustamente preferita - ma non definita - quella di *shanty-town*), e l'edizione italiana, a cura di Leandro Pedrini (Bologna, Zanichelli, 1974, pp. 380) nomina appena le “città di baracche”. Un po' più spazio si trova nel lavoro di Fulvio Fulvi (F. FULVI, *Dizionario di Geografia umana*, Milano, Newton Compton, 1998, pp. 100) e solo qualche cenno nel testo a cura di G. DE VECCHIS e C. PALAGIANO, *Le parole chiave della geografia*, Roma, Carocci, 2008 (in due capitoletti di Flavia Cristaldi, alle pp. 212-222). Più ampio spazio in dizionari francesi, come il recente ampio testo di J.-J. BAVOUX & L. CHAPELON, *Dictionnaire d'Analyse spatiale*, Parigi, A. Colin, 2014, 608 pp., e il ristampato (2013) *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés* a cura di J. LEVY, M. LUSSAULT & AL., Parigi, Belin, 2003, o il precedente dizionario a cura di R. BRUNET, *Les mots de la Géographie. Dictionnaire critique*, Parigi, Reclus - La Documentation Française, 1992, entrambi più indirizzati a chiarire i termini della geografia umana.

In Italia, un interessante testo in argomento (non un dizionario) è di un prolifico scrittore americano che spesso si è occupato di cose geografiche: M. DAVIS, *Il pianeta degli slum*, Milano, Feltrinelli, 2006, pp. 216.

⁴ A Sestri Ponente sorse uno dei primi di tali quartieri. Si veda: G. GARIBALDI, *Città “minori” della Liguria. Sestri Ponente*, LG, XVIII (2016), n. 2, p. 3

ne operaia sorgono in aree periferiche vicino a stabilimenti (spesso per interventi delle autorità), così come quartieri eleganti, non di rado autosufficienti ed autonomi nei servizi (e in qualche modo estranei rispetto alla stessa città)⁵.

Oggi la corsa verso le città si verifica quasi solo nei paesi “in via di sviluppo”, perché da noi i maggiori centri urbani spesso perdono abitanti a vantaggio dei più attraenti comuni della “cintura” e non è infrequente che alcuni loro quartieri si svuotino per fenomeni di “gentrificazione” che li ripopolano con poche famiglie agiate o turisti di passaggio⁶. Ma in quei paesi, le migrazioni dalle poverissime campagne verso le città non sono più finalizzate alla ricerca di un’occupazione nelle fabbriche (sicuramente più numerose che nei piccoli centri lontani dalle maggiori infrastrutture viarie) o nella variegata gamma delle attività commerciali, ma sono viste come la fuga da località disagiate verso aree urbane (di cui magari i migranti non vedranno mai il centro, opulento come nelle metropoli del mondo occidentale), considerate come luoghi dalle infinite possibilità di vita e di lavoro, quasi dei veri miraggi.



La zona ovest di Musashino, uno dei centri urbani compresi nella città di Tokyo: fondato nel 1947, conta 140.000 abitanti e ha l'aspetto di città giardino, con ancora parecchi campi coltivati. (Douglas Paul Perkins, da Wikipedia)

Se circa 70 anni fa la popolazione urbana era calcolata come appena inferiore al 30% di quella totale, oggi sembra che circa il 55% dell’umanità viva in città e tale percentuale dovrebbe avvicinarsi al 70% verso il 2050. Ho accennato prima alla difficoltà di calcolare la “popolazione urbana”, ma in linea di massima questi valori percentuali vanno accettati in quanto ci vengono dai “*World Urbanization Prospects 2018*” delle Nazioni Unite, pubblicazione curata dal Dipartimento di Economia e Affari sociali, Divisione Popolazione, dell’ONU⁷, uscita nel maggio 2019.

Dal punto di vista numerico, nell’ultimo settantennio i “cittadini” sono passati da 750 milioni (nel 1950) a 4,2 miliardi (nel 2018), moltiplicandosi quasi per sei, considerando sia il saldo attivo mondiale del movimento naturale sia le forti migrazioni verso le città, nelle quali l’enorme accrescimento ha creato grandi difficoltà di gestione. Si pensi che Delhi, oggi seconda delle megalopoli mondiali con 29 milioni di abitanti, ha un tasso di inquinamento atmosferico pauroso, e nel 2030 si calcola che sarà di-

si calcola che nel 2030 saranno cresciuti a 43) e ospitano appena il 13% della popolazione urbana. Si tratta di Tokyo (37 milioni di abitanti), seguita da Delhi (29), Shanghai (26), San Paolo e Città del Messico (ciascuna con 22); sui 20 milioni sono il Cairo, Mumbai, Pechino e Dhaka. Mentre Tokyo è in fase di regresso (del resto, è lo stesso movimento naturale del Giappone a essere da tempo negativo, nel 2017 -3,2%, e in tutto il Paese l’immigrazione dall’estero è modesta), sono soprattutto gli altri centri citati ad avere davanti, proprio per l’aumento degli arrivi dalle campagne, i maggiori problemi da risolvere; in Cina il movimento naturale è ancora del 5,2%, in Brasile dell’8%, nel Messico del 12% e questi valori sono molto più alti nelle campagne che nelle città⁸.

Ma quali sono i continenti della Terra in cui è presente una maggior percentuale di popolazione urbana? Al primo posto è il Nord-America (Canada, Usa, Messico) con circa l’82%, seguita dall’America centro-meridionale con l’81%, valori molto elevati, al di sopra dei quali si pone l’Australia (con l’86%), ma non l’intera Oceania, che raggiunge appena il 68% a causa dell’indice molto basso di Papua-Nuova Guinea (solo al 13%). Un po’ superiore è la percentuale dell’Europa, che si ferma al 74%, un valore già molto alto, peraltro, che da qualche anno è stabile⁹. I valori più bassi di urbanizzazione si trovano attualmente in Asia e in Africa, ed è ovvio che saranno queste due grandi aree ad avere da qui al 2050 i maggiori aumenti: si ipotizza che Cina, India e Nigeria da sole daranno il 35% di tale crescita. D’altra parte, la Cina ha ancora 585 milioni di “rurali” (41,8% della popolazione complessiva), l’India 860 (il 66%) e la Nigeria 100 (circa la metà della popolazione).

Qualche paese sta già pensando a come far posto ai nuovi arrivi, come ad esempio l’Egitto, che ha creato un nuovo centro urbano a 45 km a est del Cairo, in direzione del canale di Suez. Ma la nuova città ormai quasi pronta e abitabile (ma ancora vuota e senza nome) non sarebbe certo in grado di ospitare più di una modesta aliquota dei nuovi arrivati, che comunque si dovranno



Vista parziale della nuova capitale dell’Egitto (en.wikipedia.org)

stringere nelle baraccopoli intorno alla capitale attuale, mentre nel nuovo centro si trasferiranno pochi privilegiati.

Fare previsioni è fondamentale per capire come sarà la situazione entro i prossimi tre decenni e come si potrà cercare di farvi fronte, ma non si tratta solo di distinguere tra popolazione urbana e rurale; è fondamentale che si ripensi agli eccessi di fecondità nei paesi poveri, dove la crescita economica è inferiore all’incremento demografico, un argomento tabù per l’intervento interdittivo di chiese e ideologie, oggi anche offuscato dal problema del cambio climatico che sembra prevalere su tutto. Ma i buoni previsori sono quelli che non trascurano nessuna delle questioni importanti sul tappeto.

⁵ E’ il caso delle *gated communities*, che, da fenomeno Usa, sono proliferate anche in zone ricche d’Europa. Chi vi abita cerca sicurezza (motivazione che spesso è solo un alibi), ma vuole anche riconoscersi con i pari grado, in una sorta di “individualismo collettivo”. È in pratica un escludersi dalla vita collettiva urbana. Si veda in argomento: G. GARIBALDI, *Ghetti, segregazione urbana e gated communities*, LG, XX (2018), n. 9, pp. 3-4.

⁶ Se ne accennava in poche righe nel numero scorso di LG, a p. 5.

⁷ Il testo in questione, di iv+30 pagine in formato pdf si trova sul sito: <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Highlights.pdf> ed è molto ricco di dati e informazioni.

⁸ Da qualche tempo, come è possibile fare in un’economia controllata dall’alto, le autorità stanno cercando di “convincere” molti migranti a tornare nei villaggi d’origine, impiantando nuove attività, dinamizzando le campagne.

⁹ Il valore italiano è al 70,1% e personalmente non penso che sia probabile un aumento (e neanche lo auspicherei), visto che da anni le città medio-grandi in genere perdono residenti e anche la popolazione complessiva del nostro Paese è da qualche anno in calo per il movimento naturale (da -1,5 a -3,2 tra 2013 e 2018) e migratorio negativo.



Una delle poche immagini di Delhi in cui la città appare relativamente poco oppressa dalla cappa di foschia che la soffoca. (Viator.com)

ventata la megalopoli più grande per il proprio alto indice di crescita, legato al progressivo abbandono delle campagne.

Solo una parte dei cittadini vive in grandi città: il rapporto ONU controlla da vicino l’andamento della popolazione dei 1.900 insediamenti urbani che già contano almeno 300 mila abitanti, ma i maggiori agglomerati - superanti i dieci milioni di residenti e definiti “megalopoli” - sono oggi 33 (e

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

PREMIO REMO TERRANOVA

Il 30 aprile scadono i termini per la presentazione di scritti per concorrere al Premio prof. Remo Terranova, Il bando è sul numero 11/2019 di *LG* (che può essere letto sul nostro sito www.aiig.altervista.org/Notiziario on line). I testi vanno inviati a premioterranova2020@gmail.com

CONCORSO FOTOGRAFICO

Il 20 aprile scadono i termini per partecipare all'edizione 2020 del concorso "Fotografi di classe". Chi vuole ancora tentare può informarsi meglio collegandosi al sito specifico qui indicato:

<https://fotografidiclasse.it/>

Ricordiamo che alcuni anni fa una classe della Scuola primaria di Bordighera (IM) aveva vinto il primo premio (si veda *LG*, nov. 2017, p. 2, e genn. 2018, p. 6). Ma, al di là della possibile vittoria, è importante partecipare, per far capire agli allievi di ogni età - nell'epoca di tanti inutili "selfies" - l'importanza della fotografia per la conoscenza del territorio e delle sue criticità, e perché meglio si intenda il rapporto tra scritto e immagine.

SEZIONE IMPERIA - SANREMO

Per motivi contingenti - non legati peraltro alla generale situazione sanitaria - quest'anno la manifestazione "la notte della geografia" a Imperia non si terrà. Il Direttivo locale ne è molto dispiaciuto, dato che l'iniziativa aveva incontrato non poco favore, e si augura di poterla ripristinare a partire dall'anno prossimo. Il Direttivo provinciale si scusa inoltre per l'annullamento della conferenza di Daniele Ferrando, che era stata prevista per il 6 marzo e che sarà riproposta per altra data.

CAMPIONATI DELLA GEOGRAFIA

Considerata la situazione sanitaria nazionale, gli organizzatori sono stati costretti a decidere lo spostamento della manifestazione a maggio. Le nuove date sono, pertanto, queste :

- **Sabato 16 maggio:** Campionati Italiani scuola secondaria secondo grado

- **Venerdì 22 maggio:** Campionati Interregionali scuola secondaria primo grado

- **Sabato 23 maggio:** Campionati italiani scuola secondaria primo grado.

Gli orari e i giochi rimangono invariati.

Ovviamente saranno spostati anche i due incontri culturali pomeridiani previsti: la conferenza su Alessandro Malaspina **enerdì 15 maggio**, la conferenza sui popoli in via di estinzione **enerdì 22 maggio**, entrambe alle ore 17.

GLI APPUNTAMENTI DI APRILE

A causa dell'epidemia in corso ogni attività pubblica è sospesa. Questi erano gli incontri previsti, che in parte potranno essere riprogrammati nei mesi prossimi o rinviati all'anno 2021 o quando si potrà.

GENOVA - Per **enerdì 3** era prevista la manifestazione, ormai al 3° anno, della "notte della geografia".

IMPERIA - **Venerdì 3** e **enerdì 17**, nella solita sede del Centro "Carpe diem", erano previste due conferenze, una di **Nicola Podestà** (già direttore dell'Osservatorio meteorologico e sismico di Imperia), sulla meteorologia di Imperia, e una di **Giuseppe Garibaldi** (vice-presidente AIIG-Liguria) dal titolo "Aspetti dell'Impero di Mezzo tra emergenze sanitarie, problemi economico-sociali e desiderio di primato nel mondo".

Avviso ai lettori

Poiché dal 17 marzo l'Amministrazione postale ha comunicato di non poter più garantire (fino a nuove disposizioni) la regolarità del servizio di presa in consegna e di spedizione e recapito delle stampe, che noi inviamo in abbonamento postale, avremmo potuto chiudere in anticipo il numero di aprile, cosa che solitamente facciamo verso il 21 o 22 del mese. Ma il recente decreto del presidente del Consiglio vieta di uscire di casa se non per lavoro o per esigenze di salute o per necessità di approvvigionamento alimentare, e perciò ci sarebbe stato impossibile raggiungere l'unico ufficio postale abilitato alle spedizioni in abbonamento postale, che è sito nel Comune di Imperia.

Provvederemo più avanti, quando scompariranno queste limitazioni, a far fotocopiare il nostro periodico, che inviamo a scuole e biblioteche e ai soci che preferiscono l'edizione cartacea, e ne spediremo anche più numeri contemporaneamente, in modo che nessuno perda i fascicoli, ma ora dobbiamo limitarci a inserirli nel nostro sito Internet e invitare tutti a leggere "Liguria Geografia" su di esso.

Inoltre, poiché sentiamo il dovere di "risarcire" in qualche modo i colleghi della Sezione di Imperia per le mancate conferenze (due in marzo e anche le due di aprile che abbiamo annullato), avvertiamo che il 16 è stato pubblicato un "giornalino" che abbiamo scherzosamente chiamato "Cipressa Geografia" (vista la sede della Redazione) e che pensavamo inizialmente di dedicare solo ai



Una veduta di Vernazza, nelle Cinque Terre, una meta per ora solo virtuale.

collegi dell'estremo Ponente ligure; poiché però non se ne può fare l'invio cartaceo, esso sarà inserito sul sito dell'Associazione, a disposizione di tutti. Non si tratta d'altro che di qualcosa per passare un'ora senza pensare all'epidemia in corso. Se la cosa piacesse, se ne potrebbe pubblicare qualche altro, uno o due numeri, poi naturalmente verrebbe tolto dal sito, a cui non è destinato.

Ripetiamo, è solo un passatempo, che la Redazione ha pensato di fare perché le ore in casa pesino un po' meno. D'altra parte, se noi vogliamo - tutti e ciascuno - contribuire al ritorno (speriamo presto) a una condizione normale del vivere, non c'è altro da fare che starcene in casa più che si può, usando le massime precauzioni per le poche "uscite" che dobbiamo fare per necessità di sopravvivenza.

Ci siamo abituati da anni ad una vita frenetica e l'obbligo di restare in casa per tanti è insopportabile, ma oggi non se ne può fare a meno, e proviamo ad approfittare della "clausura" per leggere qualcuno dei libri mai letti del tutto, o dimenticati, o appena comperati e ancora intonsi, che abbiamo in casa.

Quanto a cose geografiche, ricordiamo che tempo fa sono stati inseriti nel sito della Sezione due volumi sulla Liguria - gli unici che erano disponibili in archivio in formato .pdf - che qualche socio non ha ancora letto o scorso.

Ma ciascuno ha mille cose lasciate indietro, da riprendere e finire, e può anche ricordarsi di far due chiacchiere (al telefono non c'è pericolo di contagio) con amici che non sentiamo da tempo.

Un caro saluto a tutti. G.G.

LE SPIAGGE LIGURI, CONTESE E MINACCIATE

Elvio Lavagna

La spiagge della Liguria hanno oggi un altissimo valore come beni ambientali perché sono la principale risorsa per la forma più diffusa di turismo, quello balneare che è anche una delle principali fonti di reddito e di lavoro nei centri delle Riviere. Si tratta di una risorsa scarsa e fortemente limitante per lo sviluppo di tale turismo nei modi in cui è attualmente organizzato. Le spiagge, data la morfologia della regione, tutta montuosa e con catene che si sviluppano parallelamente all'arco costiero, sono poco estese, spesso ciottolose e in marcata pendenza sia nella parte emersa sia in quella sommersa. Di norma occupano piccole rientranze tra dorsali dai fianchi ripidi, battuti direttamente dalle onde che vi svolgono un'azione abrasiva più o meno lenta a seconda della durezza della roccia.

Nelle insenature più piccole si è formata una *pocket beach* (o spiaggia di fondo baia) col materiale trasportato da un breve rivo; in quelle più grandi sfociano uno o più torrenti con un bacino che tuttavia non è generalmente più esteso di qualche decina di km². In quella compresa tra il promontorio del Priamar e Capo Vado sfociano ben tre torrenti (Letimbro, Quiliano e Segno) e vari rivi.

Di solito dove si è formata una piccola piana alluvionale si è sviluppato un centro abitato lungo il bordo interno della spiaggia, in qualche caso accompagnato da un centro su un'altura vicina per ragioni di sicurezza quando dal mare poteva giungere l'insidia dei pirati barbareschi.

Per la pratica della balneazione le spiagge liguri sono in misura preponderante affidate in concessione ai gestori di stabilimenti balneari che forniscono i servizi necessari alla sicurezza dei bagnanti e alla fruizione della spiaggia.

Negli stabilimenti il numero dei clienti ospitabili in spogliatoi e cabine è dipendente dalla superficie della concessione. Su un migliaio di m² (una cinquantina di metri di lunghezza della spiaggia per venti metri di profondità, quella delle spiagge piuttosto strette della regione) possono essere sistemate non più di una quarantina di cabine e qualche spogliatoio collettivo, considerato che ogni bagnante deve poter disporre nei periodi di maggiore affollamento di almeno 4-5 m² di superficie. E' quindi ben comprensibile il grande valore della spiaggia.

In taluni casi presso centri in cui è ancora attiva la piccola pesca e non è disponibile un porticciolo, parte della spiaggia è occupata dalle barche in secca e da altri attrezzi impiegati nelle attività di pesca. E' il caso di Noli.

In passato l'uso delle spiagge è stato altrettanto importante e ha causato forti contrasti tra i diversi impieghi, richiedendo interventi dei governanti della repubblica di Genova, del regno di Sardegna e più recentemente dello Stato, delle Regioni e altre amministrazioni locali. Per il secolo XVIII^o una ricerca¹ ha svelato conflitti tra usi diversi della spiaggia: cantieri navali, rimessaggio barche, distese di reti da pesca, prelievamento di inerti, spazi a servizio di porti...

Centocinquanta anni fa la costruzione delle ferrovie lungo le due Riviere, con tracciati lungo la costa, portò per lunghi tratti

all'occupazione del margine interno di molte spiagge al fine di evitare le asperità morfologiche delle zone interne e garantire collegamenti più comodi tra centri collocati in prevalenza lungo la costa. Ciò impose la realizzazione di un rilevato ferroviario con muraglioni alti qualche metro. Questo ostacolo a piccola distanza dalla linea di battigia ha causato ben presto per effetto della risacca di riflesso la graduale distruzione della spiaggia imponendo successive gettate di massi a protezione della linea ferroviaria.

Anche le strade lungo tratti di costa bassa hanno comportato l'occupazione dei margini interni delle spiagge con la parziale distruzione delle dune che un tempo proteggevano dal vento di mare le terre retrostanti abitate e coltivate.

Ne abbiamo un esempio a Savona ove al vecchio quartiere fuori mura delle Fornaci l'edificazione moderna si è sviluppata a mare del vecchio centro abitato attraversato dall'antica strada per Nizza (oggi via Saredo). La nuova viabilità sul lungomare ha parzialmente occupato lo spazio della duna sicché la passeggiata lungo il nuovo tracciato della via Aurelia risulta più alta della residua spiaggia ed è protetta da un muraglione. In occasione delle più violente mareggiate i frangenti investono il muro e la risacca determina un'erosione che ha più volte danneggiato le strutture degli stabilimenti balneari e reso necessari continui ripascimenti della spiaggia.

E' da notare che il ripascimento può essere effettuato naturalmente dal processo ero-

sivo ove le spiagge sono alimentate da torrenti che percorrono vallate ove le rocce sono piuttosto tenere e i suoli oltre che ripidi sono fortemente franosi. Il Centa, convogliando il carico detritico del Neva e dell'Arroscia, ha fatto avanzare la piana alluvionale di Albenga di oltre un chilometro dall'età romana, mentre un ponte medievale (il Pontelungo) è stato quasi completamente interrato.

In passato spesso l'apporto detritico (molto variabile secondo l'andamento climatico, la costruzione di dighe, le modalità di gestione della copertura vegetale eccetera) è stato diminuito dal prelievamento di ghiaia per costruzioni (ora vietato) mentre dalla seconda metà del XIX^o secolo si è assistito a ripascimenti artificiali scaricando sul litorale lo smarino² di gallerie stradali e ferroviarie e altro materiale di scavo. Ad esempio gli scavi per realizzare gallerie della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia ha comportato lo scarico in mare a Bergeggi di sabbia calcarea e di scisti permiani del massiccio cristallino savonese che hanno formato una nuova spiaggia con sabbie di ottima qualità, in seguito ulteriormente ampliata con materiali di scavo per la costruzione della centrale elettrica di Vado Ligure. Quest'ultimo materiale era ricavato da depositi pliocenici di limo argilloso che si sono in parte dispersi nel mare prospiciente, intorbidendolo per qualche anno e con qualche danno alle praterie di posidonia dei fondali. Oggi tuttavia la spiaggia, quasi totalmente artificiale, è assai ampia e occupata da numerosi stabilimenti balneari. >



Questo stralcio di una carta settecentesca di Matteo Vinzoni, cartografo della repubblica di Genova, mostra a levante di Spotorno diverse piccole spiagge separate da punte rocciose a ponente di Punta Maiolo, di fronte all'isolotto di Bergeggi. Già nel secolo successivo tre di esse erano avanzate fino a riunirsi in un'unica spiaggia lunga più di un km lungo la quale fu costruita la vecchia ferrovia per Ventimiglia.

¹ V. TIGRINO, *Le spiagge della Liguria (secoli XVIII-XX)*. Notiziario marzo 2020, www.storiapatriasavona.it

² **smarino**, termine col quale si indicano i detriti provenienti dai lavori di scavo di gallerie, cave e miniere.

Oltre a moli e banchine per meglio proteggere dal moto ondosio le insenature utilizzate per accogliere imbarcazioni per la pesca o per la navigazione commerciale, oggi moli radicati alla costa o semplici pennelli con gettate di massi sono costruiti per contrastare l'erosione delle spiagge da parte delle onde che investono lateralmente la costa, come quelle mosse da libeccio o scirocco.

In Liguria tutte le mareggiate più violente sono attivate da venti meridionali (libeccio dominante e scirocco) che quando il frangente è riflesso da un ostacolo, come un muro di cemento sulla spiaggia, provocano, oltre a uno spostamento laterale, una dispersione di sabbia sul fondale costiero a causa della forte risacca.

Il libeccio, soffiando da SW, tende a spostare sabbia verso levante mentre lo scirocco, da SE, la sposta verso ponente. E' evidente che in località ove prevale il libeccio un molo situato a ponente causerà un



Sopra: *La costruzione del rilevato ferroviario per la Genova-Ventimiglia (qui la vecchia sede tra Voltri e Arenzano, dismessa nel 1968) aveva richiesto la sistemazione di una massicciata a difesa della linea stessa per contrastare l'azione erosiva di riflesso durante le mareggiate.*

Sotto: *La foto a sinistra, da una cartolina degli anni '50 del secolo scorso evidenzia la bella spiaggia alimentata dopo il 1860 con lo smarino delle due gallerie della vecchia ferrovia a levante della villa Millelire, esistente tuttora al centro del litorale seppur pesantemente ristrutturata; a ponente della villa invece non c'è quasi più spiaggia, ma una scogliera.*

Nella foto a destra degli ultimi anni del '900 è evidente la grande estensione della spiaggia di sabbia fine a ponente della villa, generata dalla discarica di sedimenti pliocenici in seguito agli scavi per la costruzione della centrale termoelettrica di Vado Ligure (anni '60).



Dintorni di Savona - Via Aurelia, B...



arretramento della battigia, mentre sarà favorevole all'avanzamento se si trova a levante, tanto più se a ponente sfocia un corso d'acqua che scarica a mare gran quantità di detriti alluvionali (un caso da manuale è, in proposito, quello del porto di Marina di Carrara, responsabile dell'arretramento della spiaggia a levante, verso la Marina di Massa).

Per limitare questi effetti oggi si costruiscono scogliere artificiali di massi a fare davanti alle spiagge dighe talvolta soffolte (cioè non emergenti) per rompere l'onda e ridurne l'effetto erosivo. Queste scogliere possono però comportare anche effetti negativi limitando il ricambio d'acqua col ristagno di sostanze inquinanti.

La costa bassa tra Borgio e Ceriale, quando non è occupata dal porto turistico di Loano, è quasi totalmente orlata da scogliere emerse o soffolte, seppure interrotte a tratti per agevolare il ricambio d'acqua. Gran parte delle spiagge della Riviera di Ponente sono inoltre accompagnate da scogliere che proteggono costruzioni al loro margine interno (come le case del borgo di Varigotti o la linea

ferroviaria tra Ceriale e Albenga) o per proteggere la spiaggia stessa (pennelli o scogliere emerse o soffolte come quelle davanti ad Andora, San Bartolomeo al Mare, Arma di Taggia, Ventimiglia).

Il litorale centrale della regione ricadente nel comune di Genova ha visto gran parte delle sue spiagge sacrificate dallo sviluppo portuale e dei cantieri navali.

Nella Riviera di Levante le spiagge sono meno estese e quelle lunghe e sabbiose sono quasi esclusive del litorale tra Chiavari e Sestri Levante ove sfociano l'Entella e il Gromolo (dove però un lungo tratto della spiaggia è occupato dai porti turistici di Chiavari e di Lavagna) e nel litorale di Marinella di Sarzana a levante della foce del Magra, ma non mancano alcune belle e preziose spiagge solo in parte naturali, alimentate con lo smarino di gallerie e altri scavi stradali e ferroviari come quella a Riva Trigoso in parte occupata da cantieri na-

vali, e quelle di Moneglia, Bonassola, Levante, Monterosso.

Anche quasi tutte le spiagge della Riviera di Levante, essendo particolarmente preziose, sono soggette a provvedimenti di tutela con la realizzazione di opere di difesa artificiale e ripascimenti.

Il cambiamento climatico in atto preoccupa molti operatori del turismo balneare perché è probabile un aumento del livello del mare. Tale aumento che entro il 2050 sarebbe di poche decine di centimetri, è in una regione a costa alta meno grave che in zone con coste basse dove anche un piccolo aumento può allargare un vasto territorio. Ma può avere effetti molto gravi l'aumento di energia nell'atmosfera con venti più violenti che possono determinare mareggiate disastrose.

E' quindi evidente la necessità di evitare non solo costruzioni sulle spiagge con muri che, opposti ai frangenti, generano azioni erosive di riflesso, ma anche edificazioni in terreni troppo vicini alle spiagge.

NOTIZIE VARIE (a cura della Redazione)

Ammodernamento delle ferrovie portoghesi. Su una rete di 2.546 km, il programma "Ferrovia 2020" in 4 anni avrebbe dovuto rivoluzionare oltre un migliaio di km, e creare alcune linee nuove, ma all'inizio di quest'anno i lavori sono conclusi solo per l'11%, osserva Carlos Cipriano, in *Publico* del 12.2.2020, ricordando che da quando il Paese è in democrazia (dal primo governo Soares del 1976) nessun piano ferroviario è stato realizzato.

Paese relativamente piccolo (la parte continentale conta appena 89.089 km²) e contiguo solo alla Spagna, con la quale condivide lo scartamento largo (1.668 mm), ha progettato alcune linee ad alta velocità (per le quali è previsto lo scartamento europeo di 1.435 mm, come avvenuto in Spagna), ma non le ha ancora iniziate, mentre il traffico assai promiscuo sulla rete esistente (a doppio binario solo per un quarto, anche se elettrificata per quasi i due terzi) rallenta la velocità dei treni a lungo percorso, tanto che sulla tratta principale, tra Lisbona (Santa Apolonia) e Porto (Campanhã), di 337 km, col treno più veloce occorrono circa 3 ore e solo alla fine dei lavori in corso (o meglio solo finanziati, tra l'altro con fondi europei per il 50%) si potrà scendere a 2^h39^m.

Viceversa, la rete autostradale, sviluppatasi nell'ultimo cinquantennio, ha raggiunto i 3.000 km e offre collegamenti migliori, ma oggi è penalizzata dalla lotta all'inquinamento. Nel Paese le strade (salvo quelle locali) e le ferrovie sono gestite dal 2015 da un'unica società, la "Infraestruturas de Portugal", il che dovrebbe facilitarne uno sviluppo armonico, ma ci vorrà tempo.

Il movimento del porto di Marsiglia a confronto col Sistema dei porti del Mar Ligure occidentale. Sotto l'acronimo di GPM (Grand Port maritime de Marseille), che deriva dalla legge del 2008, sono compresi tutti gli accosti lungo 70 km di litorale mediterraneo, dal vecchio porto della Joliette (sorto dal 1854) al golfo di Fos. Nel 2019 il traffico globale è stato di 79 milioni di t (sistema Genova-Savona, 68,1), con la movimentazione di contenitori per 1,5 milioni di TEU (Ge-Sv, 2,670), un movimento di 1,25 milioni di passeggeri (Ge-Sv, 2,170) e 1,85 milioni di crocieristi (Ge-Sv, 2,120).



Un particolare del porto di Marsiglia-Fos (foto Medports.org)

Il nucleare francese comincia a "scricchiolare", nel senso che si cominciano a chiudere alcune centrali, dopo anni di discussioni (da noi già segnalate) se convenga rinnovare il nucleare o dismetterlo. Il 22 febbraio è stato fermato il primo reattore della centrale di Fessenheim (nel dipartimento dell'Alto Reno, 25 km a NE di Mulhouse, al confine con la Germania) e il 2° sarà fermato entro il 30 giugno, ma si calcola che il completo smantellamento non avverrà prima del 2040.

Le centrali di prossima dismissione sono una quindicina, magari meno vecchie di questa (sorta nel 1971, quasi cinquant'anni fa) ma considerate obsolete dal punto di vista tecnico. I dati più recenti indicano nel 73% la parte di energia di origine nucleare sul totale dell'energia elettrica prodotta in Francia (le rinnovabili contano solo per il 7,6%).

Nice-Matin (e le testate collegate *Var-Matin* e *Monaco-Matin*), gestito ultimamente da una cooperativa di ex-dipendenti, è passato da metà febbraio, dopo il "via libera" dell'Antitrust francese, sotto il controllo esclusivo di *NJJ*, la holding del miliardario Xavier Niel, che - in proprio - è già azionista di minoranza (20%) del prestigioso quotidiano parigino *Le Monde*. La rapida decadenza dei giornali cartacei è ormai una realtà, tanto che quelli maggiormente diffusi hanno perso in meno di vent'anni oltre metà delle copie vendute; meno grave la situazione del quotidiano nizzardo, le cui perdite finanziarie sono state nel 2019 circa il 7% del giro d'affari complessivo.

Nuove "città ideali" nel Sud del mondo. Grégoire Allix (su *Le Monde* del 13 dicembre 2019) parla delle nuove Babilonie - così

le definisce - che nascono a decine nei Paesi intertropicali, paradisi per investitori, che promettono "il migliore dei mon-



di". Nella foto, il progetto di Forest City, all'estremità meridionale della Malaysia, concepita per ospitare 700.000 residenti "in un ambiente ecologico e high-tech", dove già sono stati completati a fine 2019 circa 25.000 alloggi. Il giornalista, sulla base di quanto gli dice la geografa Sarah Moser dell'Università McGill di Montreal (che anima il "New Cities Lab", cioè il Laboratorio delle città nuove), fa una serie di esempi, partendo da Forest City per spostarsi a sud di Lagos (Nigeria), dove il gigante cinese delle costruzioni (il cui acronimo è C.C.C.) ha modellato un'isola artificiale di 10 km² sulla quale stanno sorgendo le prime torri di una città che "promette lusso, calma e piacere"; e, rientrando in Asia, andare nel nord-ovest dell'Arabia Saudita, dove al posto di un villaggio di pescatori sul Mar Rosso sta sorgendo la "King Abdullah Economic City", e così via, in un vortice di progetti - in parte in via di realizzazione - che sembra essere solo la base di una serie di speculazioni immobiliari destinate ad assorbire enormi somme di denaro che "i ricchi dei paesi poveri" vogliono in qualche modo impiegare, ma con poco buon senso (se si pensa che molte di queste "città ideali" sono previste a livello del mare, o addirittura sul mare, senza che si pensi al possibile aumento del suo innalzamento secolare, che porterebbe questi centri "a bagno"). L'argomento meriterebbe l'interesse di qualche giovane geografo, e qui noi ci fermiamo, in attesa che altri approfondisca.

Riapre al pubblico, a Chengdu, la mostra "Paestum - Una città del Mediterraneo antico", che fu inaugurata lo scorso 26 novembre e chiusa per l'emergenza sanitaria del Covid-19. A dare l'annuncio è stato Wei Quan, direttore del Sichuan Museum, che ha comunicato per lettera la decisione a Gabriel Zuchriegel, direttore del Parco Archeologico di Paestum.

Come scrive Christian Flammia sul sito <https://www.sardegna-reporter.it/>, i visitatori potranno nuovamente ammirare i 134 reperti provenienti dai depositi di Paestum, che avevano avuto un grandissimo riscontro di pubblico.

E' bello quanto scrive Wei Quan nella sua lettera: « Al momento, sia l'Italia sia la Cina stanno affrontando la sfida all'epidemia. Di fronte al nemico comune dell'umanità, l'amore e i sogni hanno superato i confini nazionali. Siamo onde dello stesso mare, foglie dello stesso albero, fiori dello stesso giardino, anche se siamo distanti ».



La lastra superiore della Tomba del tuffatore, ricostruita nel museo di Chengdu

Ricordiamo che Chengdu (7,1 milioni di abitanti, il doppio nella conurbazione), capitale della provincia del Sichuan, è da oltre un anno il capolinea del percorso ferroviario di treni-contenitori in partenza da Mortara (vedi *LG*, 2018, n. 2, pp. 1 e 3).

Lo Henan. Cenni su una provincia cinese, per conoscere meglio l'Impero di Mezzo

In questo periodo, in cui un virus, comparso nella provincia cinese del Hubei (indicata con * nella carta) e rapidamente propagatosi in molte parti del mondo, ha messo nel panico molte persone, vorrei brevemente descrivere vita ed economia di una provincia a essa contigua, per segnalare l'evoluzione di quest'area della Cina centrale, il cuore storico dell'Impero di Mezzo.

Parto da lontano: nel 5° volume del *Nouveau Larousse illustré* (prima edizione del 1902) leggo che «lo Ho-nan¹ è una provincia interna dell'Impero cinese sul corso o a sud del Hoang-Ho¹ inferiore; superficie 176.000 km², popolazione 22.100.000 abitanti. Il suolo è molto ben coltivato e il clima uno dei più gradevoli della Cina. Vallate ondulate, perfettamente irrigate, producono riso, grano e altri cereali, frutta e ortaggi. Il sottosuolo fornisce rame, zinco, ferro e talco.

L'industria è basata soprattutto sulla produzione di stoffe di seta. La capitale è Kai.Fung-Fu²».

In poche righe l'immagine di un territorio già allora fitto abitato (la densità - 125 abit./km² - superava appena quella dell'Italia di allora, con 113) e che pareva dotato di una buona agricoltura, tuttora un'attività importante, se si pensa che la provincia è oggi la prima produttrice di grano dell'intera Cina, e produce inoltre riso, mais, patate dolci, arachidi, soia e ha coltivazioni di parecchie piante industriali (cotone, tabacco, canapa) e alleva tuttora bachi da seta. I lavori intrapresi a metà Novecento per la regimazione dei corsi d'acqua, prima soggetti a disastrose alluvioni, (soprattutto il maggiore, lo Huang-Ho o Fiume Giallo), ha consentito di incrementare le aree coltivate (ora intorno al 40% del territorio, valore molto elevato per la Cina, di cui i tre quinti irrigati), e si hanno normalmente tre raccolti in due anni.

L'industrializzazione ha interessato più le province vicine di Hebei e Shandong,

(indicate coi simboli ▲ e ●), dove la popolazione urbana è molto cresciuta, che non quella dello Henan, ma - allargando un momento la questione all'intera Cina - la crescita della popolazione urbana è stata incredibile, essendo ancora sotto il 20% nel 1980 ed avendo superato il 50% nel 2011.

Si sono verificati grandi spostamenti di popolazione dalle aree rurali alle aree urbane, non solo verso quelle vicine ma pure a città lontane. Si tenga conto che la Cina ha una superficie corrispondente a circa 32 volte quella italiana e tutta l'area orientale è molto popolata e - in questi ultimi decenni - vi è stato un intenso fenomeno migratorio, sia a carattere permanente sia temporaneo, nonostante le autorità abbiano cercato di scoraggiare quest'ultimo con l'esclusione dall'accesso delle famiglie alla sicurezza

sociale e, per i bambini, alle scuole delle grandi città.

Non è tuttavia facile (nonostante il potere di cui dispone il Governo di Pechino⁴, riportare indietro coloro che si sono sistemati - sia pure in modo precario - nelle aree urbane, dove i salari sono più elevati e dove si ha l'impressione di avere maggiori opportunità di lavoro. In questi ultimi due anni, con la diminuzione della crescita annua dell'economia, il Governo incita i migranti che si erano trasferiti nelle città a ritornare nelle aree di origine, se non proprio nei villaggi almeno nei piccoli centri urbani esistenti nelle loro vicinanze; un'inchiesta

pubblicata su *Le Monde* del 20 gennaio (a firma di Simon Leplâtre) riferisce di alcune iniziative imprenditoriali in centri minori della provincia di Henan, create da "migranti di ritorno", ma non tutte hanno avuto il successo sperato³.

D'altra parte, almeno per quanto riguarda questa provincia, un ritorno massiccio sarebbe impossibile, perché negli scorsi decenni molti giovani che vi risiedevano frequentarono dei corsi ufficiali proprio per impraticarsi in attività che poi avrebbero svolto in fabbriche e cantieri delle grandi città dell'est della Cina.

Con circa 96 milioni di abitanti (densità 572 abit. per km², quasi il triplo dell'Italia, la maggiore di tutta la regione del Centro-sud), la provincia è al centro delle principali vie di comunicazione, e nella stazione ferroviaria di Zhengzhou si incrociano le due linee fondamentali, da Pechino a Guangzhou (Canton) e da Lianyungang (a pochi km dalle coste del mar Giallo) a Lanzhou, da cui inizia la ferrovia per Ürmqi e per la Russia, percorsa dai treni carichi di contenitori da/per l'Unione Europea⁵.

Giuseppe Garibaldi

¹ La pronuncia reale è tra *e* ed *o*, e ancora oggi la translitterazione degli ideogrammi cinesi è oscillante. La *h* iniziale è aspirata.

² La superficie è oggi calcolata in 167.000 km². La città di Kaifeng, che ha oggi 725.000 abitanti, non

è più il capoluogo della provincia, che è attualmente situato nella vicina (circa 60 km ad ovest) città di Zhengzhou, una metropoli di 3.677.000 abitanti.

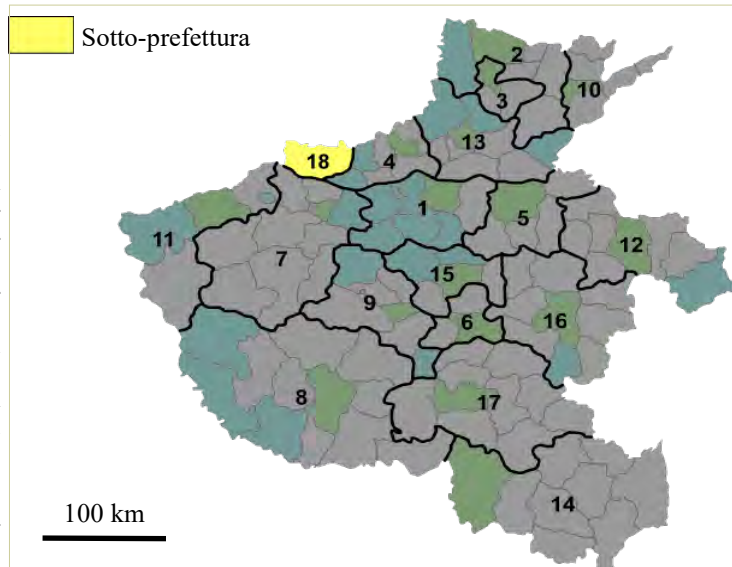
³ A livello nazionale, le cose sono andate bene, secondo quanto il Ministero dell'Agricoltura ha comunicato a fine 2019: 8.500.000 migranti avrebbero accolto l'invito a ritornare sui propri passi, e le loro iniziative (legate anche a quanto appreso in anni di lavoro in città) avrebbero creato 31 milioni di posti di lavoro. Va però considerato che i "migranti interni" sarebbero circa 288 milioni (e gli 8,5 citati sono appena il 3%).

⁴ Anche se il Paese si avvia lentamente a uno "Stato di diritto" (come quelli dell'UE), i poteri del Partito comunista sono ancora enormi, pur se iniziano ad essere scalfiti dalla capacità dei cittadini di farsi sentire dalle autorità, anche con l'aiuto dei social media.

⁵ Sul collegamento dall'Italia, attestato a Chengdu, si veda G. GARIBALDI, *Tra Mediterraneo ed Estremo Oriente*, LG, XX (2018), n. 2, pp. 1 e 3; N. LONGO - M. ROSSETTO, *La Via della Seta piemontese*, LG, XXI (2019), n. 6/7, pp. 5-6.



In rosso la provincia dello Henan. Si noti la maggiore estensione delle province di N, NW e W, poco abitate (Opera propria di TUBS, da Wikipedia). **Sotto: articolazione in prefetture della provincia, il cui capoluogo, Zhengzhou, è alquanto marginale (prefettura n. 1)** (Opera propria di Maggem., da Wikipedia)



Sotto-prefettura



**LIGURIA
GEOGRAFIA**

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

Anno XXII^o, n. 4, Aprile 2020

(chiuso il 21 marzo 2020, per ora solo on line)

**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
Ivana Moretti, segretaria
Diego Ponte, tesoriere**

**Renata Allegri (Sc. sec. 1° grado),
Anna Lia Franzoni, Elvio Lavagna,
Lorenzo Mondino (Giovani)
Nicoletta Gherzi (Sc. primaria)**

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

**Segretaria regionale - telefono 329 4148523
e-mail: segreteria.aiig.liguria@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.gv.sv@gmail.com

Segretario **Lorenzo Brocada**
tel. 340 2591000 - e-mail: aiig.gv.sv@gmail.com

**Sede riunioni anche a Savona, presso Società
Lavaione 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: cpaurora@virgilio.it

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

* * *

**Quota annuale di adesione all'AIIG:
Soci effettivi € 35 (estero 45),
Juniori (studenti) € 15, Familiari € 15
(supplemento di 5 € per chi richiede il noti-
ziario cartaceo in Italia;
5 € + la normale tariffa postale internazionale,
per invii all'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*

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

**A. BENVENUTO, 100 mots pour Nice. Un pes-
suc de nissart**, Nizza, Serre Editeur, 2019, pp.
60, euro 7,58

Questo piccolo libro può incuriosire noi Liguri ponentini, perché ci propone cento parole essenziali di linguaggio popolare nizzardo quotidiano (oltre a qualche altra parola, numeri, giorni della settimana, alcuni proverbi). Il problema è quello di augurarsi che i passanti che incontriamo lo capiscano, visto che a Nizza i veri Nizzardi sono ormai ben pochi (ma si può tentare la prova). D'altra parte, si tratta solo di un incontro con poche parole dialettali ("un pizzico di nizzardo", dice il titolo, usando una parola che anche nei nostri dialetti significa sia "pizzico" (=piccola quantità) sia "pizzicotto"). (G.G.)

**C. CASELLI, Alessandro Malaspina e la sua
spedizione scientifica intorno al mondo**,
Mulazzo (MS), Tarka, 2019, pp. 126, euro
14,50

A parte la prefazione, scritta dal pontemolese Giuseppe Benelli (docente all'Università di Genova), il volumetto mi pare una semplice ristampa, a distanza di novant'anni dall'uscita originaria (Milano, Alpes, 1929), di un lavoro nel complesso molto preciso e attento, ma interessato più a parlare del personaggio (e delle sue vicende di vita, in parte drammatiche) e meno della spedizione, a cui sono dedicate poco più di una ventina di pagine.

L'autore, Carlo Caselli (1861-1944), fu un vero appassionato di cose lunigianesi (come si sa da altre sue pubblicazioni) e la riedizione del suo testo si pone in quell'indirizzo teso a recuperare opere pubblicate in passato e oggi esaurite, ma senza apportarvi modifiche, cosa che mi pare accettabile per romanzi, meno per lavori come questo; infatti, le conoscenze sui viaggi del grande Lunigianese da decenni si sono ingigantite e forse sarebbe stato meglio offrire a un pubblico non di specialisti (come sono io stesso) qualche approfondimento in più. Comunque, ci sarebbe voluto un più attento controllo delle (poche) mende tipografiche e l'eliminazione dell'imprecisione riguardo la localizzazione del borgo di Mulazzo, che si nota perché è proprio nella pagina iniziale.

Infatti, a distanza di 45 anni tra la decisione di fissare a Greenwich l'origine delle longitudini (Conferenza di Washington, 1884) e la stampa del volume, veniva data la longitudine a partire dall'isola del Ferro (cosa già allora priva di senso) e senza l'indicazione che si tratta di long. Est. Oggi non si fatica a trovare Mulazzo, ma vien da ridere che si sia continuato, certo involontariamente, a mantenere la confusione sul luogo di nascita del Malaspina (qui si tratta solo del suo valore di λ) che fece di lui un Siciliano (magari per l'errata lettura di Milazzo per Mulazzo, più che per la notizia degli studi giovanili a Palermo).

Certo a Caselli interessava soprattutto illustrare la figura umana del Malaspina - come acutamente osserva il prefatore - e questo intento è senza dubbio raggiunto. (G.G.)

A. PASINI, L'equazione dei disastri. Cambiamento climatico in territori fragili, Torino, Codice ed., 2020, pp. 176 + 16 f. t., euro 16.

Mi pare meritevole di pronta segnalazione agli insegnanti di geografia questo libro edito da poche settimane e quindi aggiornato anche sulle recenti vicende delle alluvioni e mareggiate disastrose dello scorso autunno in Liguria e l'impressionante acqua alta di Venezia.

L'A., Antonello Pasini, consulente del CNR e docente di fisica del clima all'Università di Roma 3 nonché autore di articoli scientifici su importanti riviste internazionali, in questa opera di alta divulgazione mostra particolare sensibilità per metodi e contenuti della geografia e soprattutto sottolinea l'importanza di una riflessione sul diverso impatto del cambiamento climatico a seconda dei caratteri naturali, dell'intensità del popolamento, dell'economia, dell'organizzazione politica dei vari paesi del mondo, Italia in primis, con la fragilità e varietà delle sue regioni.

I dati aggiornati dell'IPCC (International Panel on Climate Change) sull'aumento globale della temperatura mostrano che in Italia si registrano valori sen-

sibilmente più alti della media perché i fattori che accentuano la pericolosità del cambiamento climatico sono molteplici: per la Liguria lo spostamento verso nord dell'anticiclone africano con conseguente siccità estiva e specialmente in autunno la formazione di cellule temporalesche più cariche di energia che investendo le montagne sviluppate ad arco attorno al golfo di Genova provocano piogge estremamente intense causa di frane e piene dei torrenti che attraversando spesso tombati i numerosi centri abitati costieri comportano disastrose esondazioni mentre le mareggiate fanno altri disastri lungo le spiagge, spesso incautamente occupate da costruzioni di ogni genere.

Nella fascia costiera settentrionale dell'Adriatico il generale innalzamento del livello marino causato dalla fusione dei ghiacci polari è aumentato da altri fattori sia naturali sia di origine antropica: le sesse che caratterizzano bacini pressoché chiusi, l'azione dello scirocco, la subsidenza dei suoli a causa del prelevamento di acqua e metano eccetera. Inoltre "nell'equazione dei disastri" il rischio di un evento è in funzione della pericolosità (ovvero possibilità che esso si verifichi in un certo tempo e in una determinata area) e della vulnerabilità cioè la propensione a subire danni e dalla quantità/qualità degli elementi esposti al rischio, in questo caso di straordinario valore. Sono tutti dati e fatti noti, ma l'autore li cita con chiarezza, equilibrio e completezza di considerazioni.

Di fronte alla complessità e varietà dei fattori in gioco in un ampio capitolo conclusivo insiste anche sulla necessità di una adeguata conoscenza della loro dinamica per pervenire a scelte politiche atte a favorire la mitigazione dei danni. A ciò dovrebbe contribuire la scuola con programmi adeguati sia nelle scienze naturali sia nelle discipline umanistiche e soprattutto sulla complessità delle reciproche relazioni e sinergie. E noi non possiamo non guardare all'importanza che potrebbe avere la geografia se non fosse relegata specialmente nei licei a un ruolo marginale nelle formazioni delle future classi dirigenti. (E.L.)

**M. RIBERI, Les députés du pays niçois à la
Chambre subalpine de Turin, 1848-1860**,
Nizza, Serre Editeur, 2019, pp. 326, euro 24,64

Non avendo potuto leggere direttamente questo volume, che mi pare di un certo interesse per chi si interessa anche alla storia del Nizzardo e non solo alla sua geografia, riporto quanto afferma la nota editoriale, che traggo dal sito dell'Editore. (G.G.)

« La ricerca che Mario Riberi [attualmente ricercatore nell'Università di Torino] consacra ai deputati nizzardi alla Camera subalpina di Torino tra 1848 e 1860 è di una portata più ampia di quanto il solo titolo potrebbe lasciar credere. Su una dozzina d'anni, una quindicina di deputati in tutto su sette legislature, e solo cinque alla volta, persi in una Camera di oltre duecento parlamentari, parrebbero ben poco di fronte ai Savoiaardi, ai Liguri, ai Sardi e ai Piemontesi. E tuttavia, quali deputati! Che voci, che figure e che interventi quei Garibaldi, de Foresta, Bottero, Laurenti Rubaudi, Bunico, Niel, Bergondi e altri, per difendere la Contea!

« Attraverso i dibattiti parlamentari, largamente esplorati, quest'opera si rivela di una ricchezza insospettata, perché illustra tanto le preoccupazioni locali di questi eletti, legati al mantenimento del porto franco di Nizza o alla necessità di fare uscire la provincia dall'isolamento, quanto delle aspirazioni altamente politiche, legate alla futura costruzione nazionale italiana o alla posizione da adottare nei confronti della Francia.

« Facendo ciò, attraverso un'inchiesta minuziosa che si avvale di fonti inedite e si fonda su una esauritiva bibliografia, l'autore esplora un angolo sconosciuto della storia, e non solo della storia locale: quella della nazione italiana, come pure la storia francese di cui egli affronta una delle ultime annessioni territoriali continentali; senza contare che egli offre pure una delle prime manifestazioni, all'indomani della "Primavera dei popoli", dell'apprendistato della democrazia parlamentare ».