



Anno XXII°, n. 5

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Maggio 2020

IL COVID-19. QUALCHE CONSIDERAZIONE SU COME CARTOGRAFARE L'EVOLUZIONE DELLA PANDEMIA

Come tutti i fenomeni a diffusione ampia, o addirittura mondiale, anche l'attuale epidemia nota come Covid-19 si presta ad uno studio geografico, ad esempio sui percorsi di diffusione, l'organizzazione delle cure, le conseguenze socio-economiche della malattia (quest'ultimo soprattutto a posteriori). In questa sede vorrei occuparmi delle ricerche statistiche relative al numero dei contagi dell'epidemia, che ormai dovrebbe definirsi pandemia visto che ai primi di aprile era già in quarantena più della metà della popolazione mondiale (che è stimata a 7,79 miliardi di unità).

Su molte pubblicazioni (quotidiani, riviste settimanali ecc.) e su molti siti internet sono comparsi cartogrammi che mostrano - a una certa data - l'evoluzione della malattia nelle diverse circoscrizioni amministrative in cui si suddivide il territorio di uno Stato, e dei diagrammi di tipo cartesiano (utilizzando il 1° quadrante, quello con ascisse e ordinate positive) che illustrano l'evoluzione globale del fenomeno per un singolo Stato o una singola area, immettendo sull'asse delle ascisse (x) il fluire del tempo (spesso, nel caso specifico, singoli giorni o settimane) e sull'asse delle ordinate (y) il variare del fenomeno (numero di infezioni, di morti, di guariti ecc.), usando varie spezzate di colore diverso.

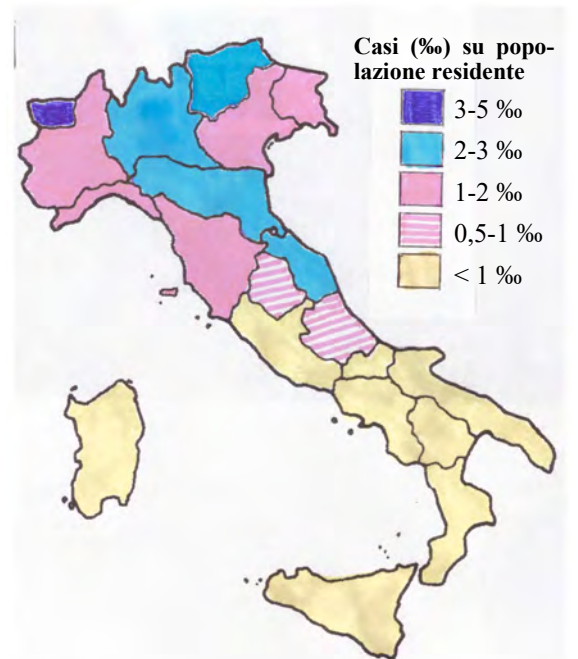
In particolare, mentre i diagrammi cartesiani, indicando di solito l'evoluzione di un fenomeno in valori assoluti, non presentano problemi particolari di comprensione, i cartogrammi - pur di più agevole lettura - sono spesso fuorvianti, ed è il caso di parlarne. Faccio subito l'esempio che ho trovato spostandomi su vari siti Internet: un cartogramma in cui l'Italia appariva suddivisa in regioni e, al loro interno, in province, e ciascuna circoscrizione amministrativa aveva una colorazione diversa secondo una gamma di 5 colori, dal più chiaro al più scuro in base alla gravità della situazione; gravità della situazione che era indicata dal valore assoluto delle persone infettate, senza un confronto con la popolazione residente in quella singola circoscrizione. E lo stesso discorso vale per il cartogramma riportato tutti i giorni sul quotidiano che acquisto ogni mattina, dove la suddivisione è fatta in base ai contagiati per regione (che ho riprodotto a destra, in alto, relativamente al 1° aprile). E' l'identico tipo di errore che - molti anni fa - avevo segnalato nel recensire l'Atlante dell'Agricoltura, dove la stessa colorazione caratterizzava (in un cartogramma per province) le province di Bolzano e di Gorizia perché avevano un'analogia superficiale a vite, ma non si teneva conto del fatto che la provincia di Bolzano è 16 volte più estesa, e in essa il vigneto è ben poca cosa nel paesaggio agrario locale rispetto a quanto avviene nel Goriziano.

Con qualche calcolo in più si può invece costruire il cartogramma che ho riportato qui a destra, in cui i casi sono indicati in percentuale rispetto agli abitanti di quel territorio, ossia quante persone si sono infettate rispetto alla popolazione residente. E allora, la Valdaosta, che dal cartogramma in alto risulta nel 4° gruppo (501-1000 casi), nell'altro fa parte del 1°, perché i pochi casi vanno calcolati in rapporto all'esigua popolazione di quella regione; ossia, detto in parole povere, ho più possibilità di trovare persone infette in Valdaosta (dove la percentuale è 4,29 per mille) che in Lombardia o Emilia-Romagna (valori rispettivi 2,56 e 2,58 per mille). Il cartogramma mostra pure i valori estremamente bassi del Lazio (dove pure ci fu il primo contagio da Cinesi) e nell'intera Italia meridionale (in Calabria e Sicilia i valori sono dello 0,31%, quasi 14 volte meno della Valdaosta).

Direi che le statistiche vanno costruite con intelligenza, non per fare una classifica vagamente terroristica su chi ha più o meno malati (sì, Lombardia al 1° posto, ma dimenticando che la regione ha oltre 10 milioni di abitanti); e anche le immagini presentate il 3 aprile nel corso del tele-seminario geografico sono in parte basate giustamente sui confronti percentuali. Convincono meno, per quanto si può vedere dalle immagini, i cartogrammi "gonfi" (come li chiamo io), cioè quelli in cui le superfici dei comuni sono dimensionate sulla carta tenendo conto della loro popolazione: la cosa mi pare crei solo confusione. Interessanti poi le ricerche di Emanuela Casti e dei suoi collaboratori per lo studio di vari aspetti collaterali, come i movimenti pendolari in val Seriana, per spiegare i forti contagi in alcune parti del territorio provinciale bergamasco. Vedremo più avanti altre questioni, quando avremo un quadro



Nota: i dati riportati qui e sotto sono quelli del 1° aprile 2020 e sono utilizzati al solo scopo di chiarire i metodi di costruzione dei cartogrammi.



più ampio a livello sia nazionale sia mondiale, ma penso che sarà soprattutto la rivista "Ambiente Società Territorio" che se ne vorrà occupare. Noi cercheremo magari di chiarire la situazione in ambito locale, non ignorando le interferenze dovute al turismo di fine-settimana, all'attività crocieristica e connessi traffici portuali e alla presenza di seconde case. (G.G.)

AIIG-LIGURIA: VITA DELL' ASSOCIAZIONE

AVVISO AI SOCI

Nonostante la sospensione di ogni attività, per venerdì 3 aprile, giorno originariamente dedicato alla "notte della geografia", il Coordinamento dei Sodalizi Geografici Italiani (So-Gel) ha organizzato un tele-seminario dal titolo "**Questa Terra, questo virus: fare, pensare e insegnare geografia**", su cui abbiamo informato i Soci il giorno 31 marzo. Ne dà conto in questa stessa pagina il consigliere regionale AIIG prof. Elvio Lavagna, che vi assiste da casa, come del resto hanno fatto le circa 800 persone che si sono registrate sulla piattaforma Webex events.

"Questa Terra, questo virus: fare, pensare e insegnare geografia"

Il tele-seminario, che ha fatto registrare la partecipazione di circa 800 geografi o persone comunque interessate al tema, ha avuto inizio con una breve introduzione di Damiano Dansero dell'Università di Torino che ha quasi subito dato la parola a Franco Farinelli come primo relatore.

Farinelli ha esordito, come è solito fare, con una giustificazione filosofica della nuova geografia la cui esigenza sarebbe imposta da fenomeni come la pandemia generata dalla globalizzazione. Secondo il relatore sarebbe ormai superata la geografia su basi tolemaiche (forse il mondo limitato di un planisfero tolemaico proiettato durante la sua esposizione?). Appena abbozzato e piuttosto oscuro, almeno per me, l'impianto proposto per una nuova lettura, interpretazione e rappresentazione di questo mondo in cui si annulla un certo tipo di distanza tra chi vi vive e opera.

Vittorio Colizzi è intervenuto subito dopo per illustrare, avvalendosi di *slides*, la progressiva diffusione del contagio da coronavirus nel mondo a partire da pochi centri in Asia ed Europa. Dai cartogrammi proiettati è emersa la straordinaria crescita del contagio, non solo in un'area centrale della Cina, ma anche in Europa occidentale e nel Nordamerica, cioè in aree tra le più densamente abitate e più interessate da mobilità delle rispettive popolazioni. Al contrario, in Africa il contagio è stato finora molto limitato. Secondo Colizzi ciò si potrebbe spiegare, come la scarsa morbilità e la quasi nulla mortalità tra i bambini, con una sorta di dotazione particolare di difese antivirus, legata per gli africani alla necessità di difesa da molteplici attacchi virali, meno presente in aree igienicamente molto avanzate come Stati Uniti, Europa, Giappone eccetera.

APPUNTAMENTI DI MAGGIO

Al momento in cui scriviamo non si ipotizza un rientro nella normalità in tempi brevi.

I Soci che ricevono il notiziario cartaceo dovranno ancora pazientare, gli altri - in grado di accedere al nostro sito - avranno letto **LG** n. 4 (comparso il 22 marzo), inoltre pensiamo abbiano dato almeno un'occhiata ai numeri di "Cipressa Geografia", usciti dopo il 16 marzo. Mai come ora occorre saper attendere con calma, rispettando in modo rigoroso tutte le indicazioni delle autorità. Un saluto e un augurio a tutti.

In una *slide* si è potuto notare comunque che a causa della pervasività del turismo delle popolazioni dei paesi più industrialmente avanzati, perfino le Isole Galapagos, luogo tra i più isolati del mondo, sono state interessate da casi di contagio.

A sua volta Emanuela Casti ha cercato di rispondere alla domanda "Perché il primato della provincia di Bergamo nei contagi e nella mortalità?" La locale università ha svolto un'accurata ricerca per seguire la diffusione del contagio, specialmente in Val Seriana, realizzando una precisa rappresentazione cartografica. E' così emersa l'importanza della mobilità per lavoro e studio su alcune direttrici e la forte esposizione al contagio in alcuni *cluster* (=gruppi chiusi) come conventi e case di riposo. A una domanda di un partecipante alla teleconferenza la relatrice ha risposto rilevando che non è stata notata una qualche relazione e incidenza sulla diffusione del contagio da parte di spettatori (noti per aver acquistato biglietti nominativi) all'incontro di calcio Atalanta-Valencia. Noto tuttavia che l'incontro sopra menzionato è quello del 19 febbraio a Milano, quando l'epidemia non si era ancora manifestata in forma grave se non nel Lodigiano; c'è stato però un incontro a porte chiuse il 10 marzo a Valenza che potrebbe aver favorito tra tifosi bergamaschi la loro concentrazione in circoli o locali pubblici per assistere alla proiezione televisiva...

Paola Pepe ha parlato dell'importanza dell'insegnamento a distanza imposto dal distanziamento per contenere il contagio, segnatamente per la geografia nelle scuole primarie e secondarie, pur nelle difficoltà legate in molte aree del paese alla carenza di strumentazione sia nelle scuole sia tra gli alunni.

Filippo Celata ha portato l'attenzione proprio sul peso/valore della prossimità solitamente positivo, ma anche negativo (come nel caso di una pandemia come quella del coronavirus che pone di fronte alla necessità di un distanziamento sociale che fa chiudere le scuole e fa cessare molti servizi legati alla concentrazione urbana di popolazione). (**E.L.**)

NOTIZIE VARIE

Comunichiamo che il dott. **Ettore Acerra** è stato recentemente nominato Direttore generale dell'Ufficio scolastico regionale della Liguria.

"Notte della geografia 2020". Per riascoltare e vedere gli interventi relativi a "Questa Terra, questo virus: fare, pensare e insegnare geografia" ecco il link:

<https://www.youtube.com/watch?v=4SxiraFTy1E&feature=youtu.be>

Pagina dell'AIIG nazionale in cui reperire risorse digitali considerate utili per l'insegnamento della geografia in queste settimane di didattica a distanza: <https://www.aiig.it/risorse>

Corso gratuito di formazione "Mobilità di classe" (Euromobility in collaborazione con AIIG):

<https://www.aiig.it/2020/04/17/corso-di-formazione-mobilita-di-classe/>

IL DIRETTORE EDITORIALE

"Cipressa Geografia", così chiamato vista la sede "obbligata" dell'Ufficio di Redazione, è piaciuto e dopo pochi numeri mi sono

trovato nell'imbarazzo se proseguirlo o no; arrivato infatti al 4° numero (uscito sul sito il 4 aprile), la fatica cominciava a farsi sentire e pure il materiale (se non ci mettevo materiale mio, non sempre adatto) iniziava a scarseggiare. Quando leggerete questo numero vedrete fin dove la cosa è proseguita e con che ritmo o se invece si è fermata.

In ogni caso, non vogliatene. Sapete tutti che l'Ufficio di Redazione conta una sola persona.

Mentre tutte le attività sul territorio (conferenze, incontri, escursioni) sono sospese, rimane attiva qualche attività che può svolgersi senza pericoli di contagio: a fine aprile vedremo quanti sono i candidati al premio Terranova, e occorrerà subito riunire (in maniera virtuale) la commissione giudicatrice, che dovrà valutare i lavori presentati.

Il n. 6 di **LG** non è ancora stabilito se varrà per un mese o per due o tre; dipenderà anche da che cosa verrà deciso per la riapertura delle scuole. Comunque, è già in preparazione. Appena possibile si procederà alla stampa dei numeri cartacei da inviare a che ne ha diritto.

G. Garibaldi

Viaggiare nei tubi?

Il futuro della mobilità sbarca in Italia

Nicolò Longo* - Michele Rossetto*

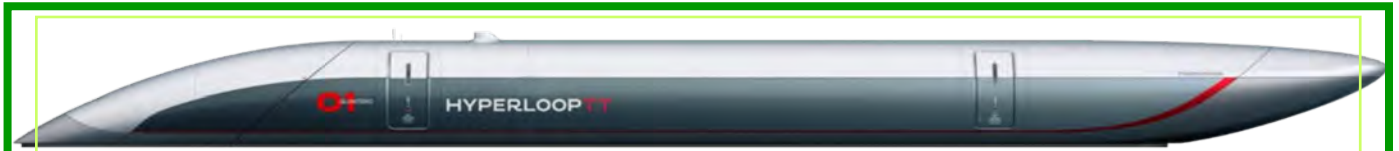
Fino a pochi anni fa inimmaginabile, c'è voluta la mente di un visionario dei nostri giorni, l'imprenditore dell'high tech Elon Musk (foto), per introdurre un mezzo di trasporto completamente nuovo, Hyperloop. L'a.d. di Tesla e SpaceX ha per la prima volta esposto la sua idea durante una conferenza a Santa Monica (California) nel 2012 dando da subito al progetto un taglio innovativo: ha creato una piattaforma open source dove raccogliere le idee di chiunque ne avesse da proporre.



Ma come funziona Hyperloop? Per muoversi l'innovativo mezzo di trasporto utilizza una combinazione di soluzioni ingegneristiche già adottate e altre sviluppate appositamente per esso. Il sistema si basa su delle capsule che viaggerebbero all'interno di condotti depressurizzati a circa un millesimo della pressione atmosferica e, mediante un compressore in-

pio al momento dell'arrivo in una stazione. Grazie a queste scelte tecniche innovative un convoglio potrebbe raggiungere velocità superiori ai 1200 km/h, diventando così concorrenziale in termini sia di velocità che di efficienza con gli altri mezzi di trasporto. Infatti, qualora una linea venga ricoperta di pannelli solari (come da progetto originale) lungo tutta la sua estensione la produzione di energia sarebbe più che sufficiente per la sua alimentazione, con un surplus in grado di coprire le esigenze sia in caso di cielo oscurato che di notte. Infatti è stato stimato il consumo medio annuo di energia in un'ipotetica tratta Los Angeles - San Francisco in circa 21 MWh, ben inferiore alla produzione di energia solare se la linea fosse coperta da pannelli larghi circa 4 metri, che produrrebbero energia pari a 57 MWh annui.

L'attuale progettazione si sta spingendo verso capsule, ovviamente pressurizzate, atte al trasporto di persone, ma non mancano studi di fattibilità nel trasporto delle merci o delle auto al seguito dei passeggeri. Le capsule saranno realizzate in leghe di materiali leggeri quali carbonio e alluminio, tanto che su una lunghezza di 32 metri si avrà un peso di circa 12 tonnellate, con



Rendering della prima capsula della Hyperloop Transportation Technologies (Hyperloop TT) vista di lato. La "Quintero One" (nome della capsula) è stata ufficialmente presentata al pubblico a El Puerto Santa Maria (Cadice) il 2 ottobre 2018. La struttura della capsula, lunga 32 m e con un diametro di 2,7 m, è stata realizzata dalla compagnia spagnola Artificial (società nata dalla fusione di Carbures ed Inypsa) con diversi materiali metallici, ricoperti di 18 strati di fibra di carbonio; il che le dà un peso di 5 tonnellate. Questa società molto probabilmente in futuro continuerà ad occuparsi della costruzione e del miglioramento delle capsule di Hyperloop TT. La progettazione della capsula è stata effettuata dalla Artificial in collaborazione con la società italiana Blackshapeaircraft, avente sede a Monopoli (BA). Per ora gli interni sono da progettare, ma si pensa a finestre virtuali e a un numero tra 28 e 40 comodi posti a sedere.

stallato nelle capsule stesse, si verrebbe a creare un cuscino d'aria sopra al quale il veicolo rimarrebbe sospeso. La propulsione sarà invece affidata ad un sistema elettromagnetico suddiviso tra dei "pattini" realizzati in materiale magnetico e montati al di sotto delle capsule e un magnete a forma di binario lungo circa 4 chilometri, in modo da permettere una decelerazione graduale e viceversa per portare il veicolo alla sua velocità di crociera. Nella parte centrale del percorso invece, essendo gli attriti quasi trascurabili, Hyperloop conserverà, secondo i principi della fisica, il proprio moto, senza necessità di essere alimentato e col solo compressore necessario al cuscino d'aria in moto. Per le velocità inferiori a 160 km/h, quando non sarebbe più sufficiente il contributo dell'aria per mantenere le capsule in sospensione, queste saranno dotate di ruote retrattili da utilizzare ad esem-



Primo condotto di prova in scala reale della Hyperloop TT, costruito in Francia, nel sito R&D di Tolosa, nelle vicinanze dell'ufficio francese della società. Questo condotto, lungo 320 metri, è composto da una serie di tubi fatti combinando acciaio, cemento e fibra di carbonio dalla società Artificial. Questo materiale composito garantisce una struttura solida e più leggera e a differenza dell'acciaio utilizzato da altre società Hyperloop fornisce ai tubi una eccellente resistenza alla corrosione e all'espansione termica.

una capacità di carico di oltre 3. La loro capienza media si aggirerebbe tra i 28 e i 40 passeggeri, con la possibilità di trasporto di auto al seguito. Altro componente fondamentale del sistema sono i tubi in cui viaggerebbero le capsule, costruiti in sezioni modulari per poi essere assemblati in linee sospese su piloni abbastanza ravvicinati fra di loro, per ridurre i costi di realizzazione dell'opera, aumentando la sicurezza. I giunti ammortizzati tra piloni e tubi sono progettati per garantire una certa libertà di movimento alle parti del sistema, garantendo così una maggior sicurezza in caso di terremoto. Oltre alle sezioni standard, di 3,3 metri (proposta dalla Virgin Hyperloop One) o 3,7 metri (HyperloopTT) per circa 30 metri di lunghezza,

sono previsti alcuni tratti dotati di uscite d'emergenza da distribuire lungo tutto il percorso, stessa soluzione da adottare in corrispondenza delle stazioni. Difatti, per limitare l'ingresso d'aria nella gallerie, oltre ad adottare particolari accorgimenti nella ventilazione dei locali, è necessaria l'installazione di pom-

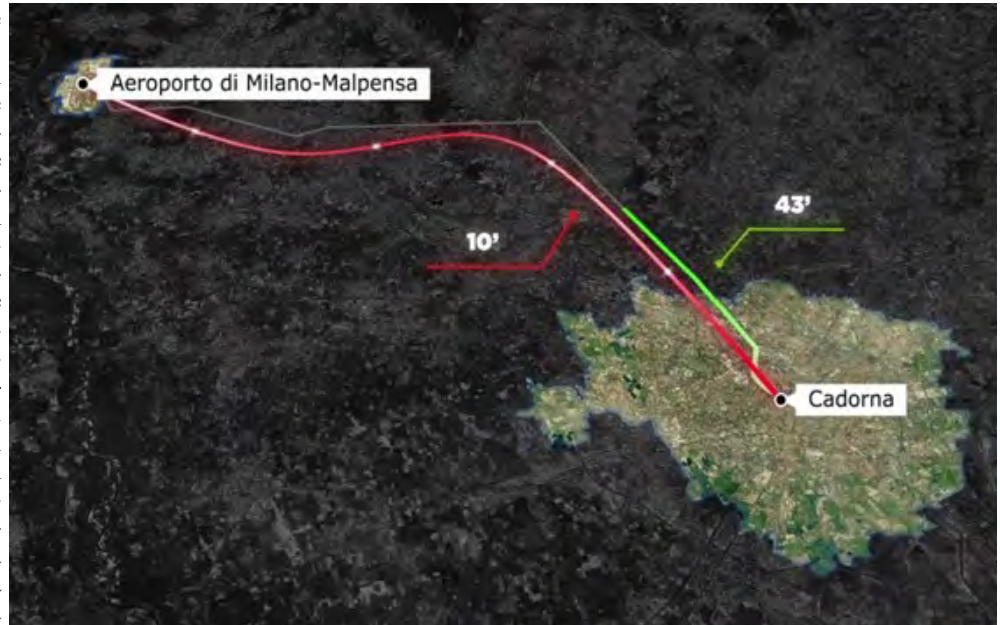
* Istituto tecnico nautico "Andrea Doria" (Polo tecnologico imperiese), Imperia - AIIG Liguria (Imperia)

pe da mantenere sempre in funzione per avere valori di pressione stabili.

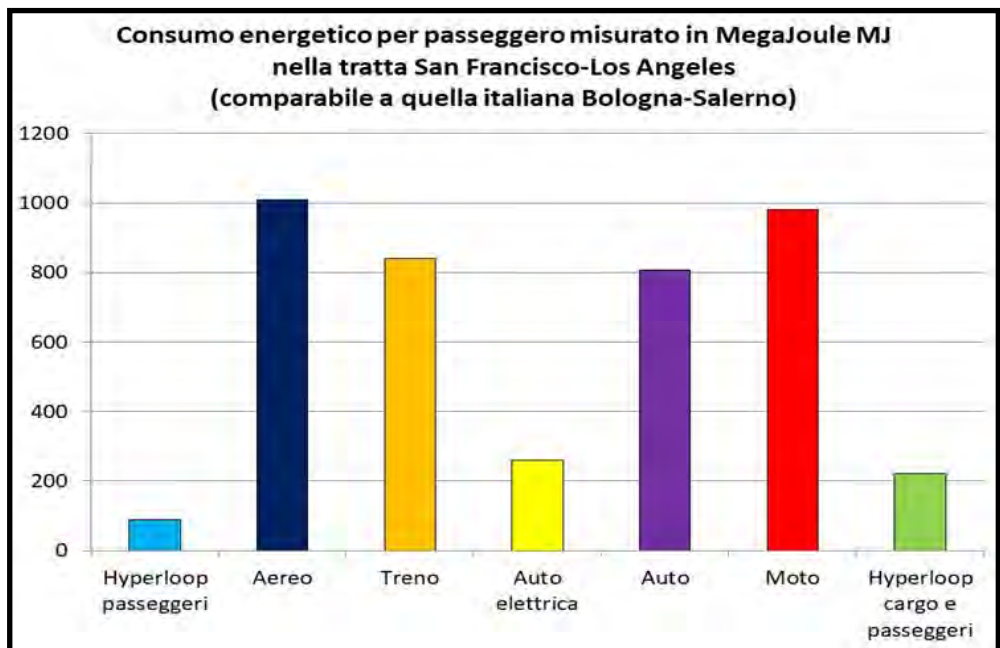
Al momento, di completate vi sono soltanto alcune tratte usate per i test mentre si stanno svolgendo gli studi di fattibilità per le prime tratte commerciali. La prima che entrerà probabilmente in servizio sarebbe, in occasione dell'Expo 2020, una tratta di 5 chilometri tra l'aeroporto internazionale di Dubai e i padiglioni della manifestazione, realizzata dalla Virgin Hyperloop One. La costruzione proseguirà poi verso la capitale Abu Dhabi, permettendo di coprire i 140 chilometri tra le due città, in circa 12 minuti. In Europa HyperloopTT sta compiendo la fase finale dei test nel suo impianto a Tolosa, mentre si cominciano già a progettare le prime tratte. Tra queste c'è la linea tutta italiana Milano Cadorna - Milano Malpensa, con la fase di progettazione già avviata, subito dopo la notizia dell'apertura di una filiale italiana della compagnia.

Intanto si parla già di una prima estensione della tratta fino a Bologna, che permetterebbe di collegare le due città in soli 9 minuti, da un'ora di treno attuale. Hyperloop infatti è un sistema estremamente competitivo, innanzitutto per il suo impatto ambientale estremamente contenuto, tanto che a passeggero si ha un consumo di energia molte volte inferiore agli altri mezzi. E' anche competitivo col trasporto aereo, infatti con velocità di crociera di oltre i 1200 km/h viaggia a ben 300 km/h in più della velocità media di un volo commerciale pur consumando una quantità di energia infinitesima. Sistema contro cui esplicitamente è stato ideato l'Hyperloop, è il trasporto su ferro ad alta velocità. Per capire il motivo di ciò bisogna analizzare la situazione dei trasporti dell'area dove tutto è partito: la California. Infatti, nello stato di Elon Musk, si è protratto, e continua tuttora, un forte dibattito sulla linea ad alta velocità Los Angeles-San Francisco, in progetto da decenni e soggetta a tagli, aumenti dei costi e ritardi nei lavori che hanno messo in dubbio la necessità, nel paese dell'automobile, della costruzione di nuove strade ferrate. Escludendo i vari conflitti di interessi, nonché le polemiche politiche sull'argomento, è innegabile però che con la lievitazione dei costi a 100 miliardi di dollari e ulteriori ritardi nella fine dei lavori (con l'accorciamento del progetto di 300 km degli 800 previsti) sorgano dubbi sulla sostenibilità finanziaria dell'opera. Da qui la necessità che ha spinto l'imprenditore a proporre un modo completamente rivoluzionario di muoversi. Inoltre, facendo riferimento alla stessa tratta in California, si prevede un costo di una linea Hyperloop pari a circa 6-7,5 mld USD, da realizzarsi principalmente in superficie, con alcuni tunnel in corrispondenza delle aree urbane e di catene montuose.

Questi benefici lo rendono un sistema dall'enorme potenziale e grazie alle modalità innovative di finanziamento è stato possibile superare la prima fase di progetto, nella speranza che nel nuovo decennio vengano alla luce le prime tratte commerciali. Ora spetta ai singoli governi



Possibile tratto italiano che collegherebbe l'aeroporto di Malpensa con la città di Milano



nazionali realizzare una rete di collegamenti tale da unire il mondo sempre più tecnologico verso cui ci stiamo dirigendo.

Sitografia:

- <https://en.wikipedia.org/wiki/Hyperloop>
- <https://hyperloop-one.com/>
- <https://www.hyperlooptt.com/>
- <https://www.compositesworld.com/blog/post/into-the-hyperloop>
- https://www.spacex.com/sites/spacex/files/hyperloop_alpha.pdf
- <https://www.cnn.com/2019/02/26/hyperloop-firm-unveils-first-images-of-its-new-test-track-in-toulouse.html>
- <https://www.engadget.com/2018/04/12/hyperloop-tt-begins-construction-of-its-first-test-track/>
- <https://www.ninjamarketing.it/2018/10/03/prima-capsula-hyperloop-musk/>

Nota della redazione

Siamo lieti di pubblicare quest'intervento su un nuovo tipo di trasporto rapido ed economico, per ora solo sperimentale e che si vedrà se avrà o no un avvenire. In particolare, data l'attuale discreta estensione di collegamenti ferroviari ad alta velocità, forse si presterebbe più a linee brevi al di fuori di una rete organica (come gli accennati collegamenti città-aeroporto), ma - stante la sfrenata mobilità di noi umani - potrebbe anche porsi come alternativa a quanto già esiste, soprattutto in considerazione del molto minore costo di esercizio.

I PARCHI NATURALI IN LIGURIA: OPPORTUNITA' O VINCOLI?

Lorenzo Brocada

Negli ultimi anni i parchi naturali della Liguria sono entrati frequentemente nel dibattito politico locale e nazionale, a causa della controversa gestione portata avanti dall'attuale Giunta regionale, che ha fatto approvare nel 2018 un disegno di legge volto a modificare il sistema di gestione delle aree protette della nostra Regione: il d.d.l. 210/2018¹, noto anche come "sfascia-parchi". Il testo prevederebbe teoricamente: a) il definitivo accantonamento, a causa della mancanza di copertura finanziaria, del progetto teso all'istituzione del Parco del Finalese, che avrebbe dovuto riunire sotto un unico ente di gestione le aree protette di Bric Tana, Piana Crixia, Isola di Bergeggi, Isola Gallinara e Rio Torsero; b) la ridefinizione dei confini di quattro parchi regionali²; c) la soppressione delle aree di interesse provinciale istituite con la deliberazione 23.2.2003 n° 5 del Consiglio Provinciale di Savona; d) l'abrogazione della delega conferita alle Province con l'art. 20 della l.r. 3/1999 per riaffidare alla Regione la funzione di istituzione delle aree protette provinciali; e) le modifiche alla l.r. 28/2009, in materia di tutela e valorizzazione della biodiversità.

A pochi giorni dalla pubblicazione del provvedimento, che aveva suscitato forti proteste nel mondo ambientalista e non solo, Italia Nostra, con WWF e Legambiente, aveva fatto sentire la propria voce ai ministeri competenti. In particolare, i punti critici sollevati da queste associazioni riguardano la ridefinizione dei confini dei parchi regionali Antola, Aveto, Beigua e Alpi Liguri; la sorveglianza dei parchi affidata a soggetti volontari privati anziché a guardaparco, la depenalizzazione delle violazioni più gravi ai regolamenti dei parchi e l'accantonamento del progetto di Parco del Finalese, sollecitato da Italia Nostra fin dal 1970.

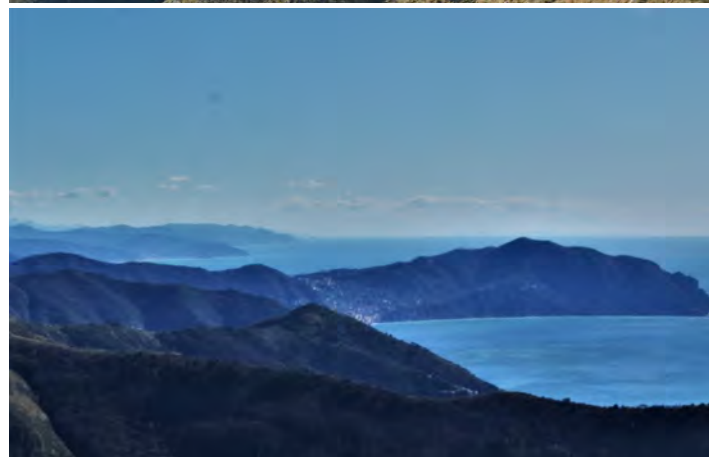
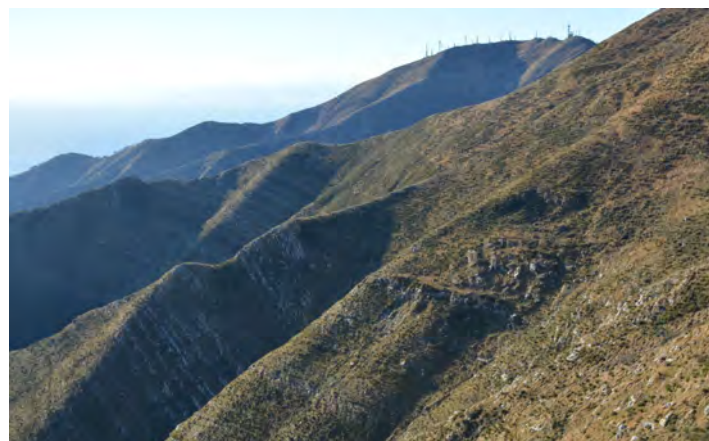
Secondo quanto riportato dall'ANSA il 22 giugno 2019, il Governo Conte I° ha impugnato³ davanti alla Corte costituzionale la legge della Regione Liguria per il riordino dei parchi, ritenendola in contrasto con la normativa nazionale. Le Regioni infatti possono solo aumentare le tutele ambientali, che sono di competenza statale, e mai diminuirle. Ad oggi non si hanno ancora novità riguardo il destino dei nostri parchi naturali, ma di recente è comparsa su diverse testate giornalistiche la notizia della volontà di sopprimere anche l'Ente Parco Montemarcello-Magra-Vara, lasciando la gestione di tali aree protette ai rispettivi Comuni⁴, i quali, come noto, non hanno le risorse umane ed economiche per poterle gestire e valorizzare.

Anche il Parco naturale di Portofino è finito di recente al

centro del dibattito, in merito alla sua possibile trasformazione in parco nazionale, con conseguente allargamento dei confini fino a



Qui sopra: *Speculazione edilizia sulla collina di Ruta (Camogli)*
Sotto: *Un aspetto del S.i.c. di Monte Fasce (a est di Genova)*
In basso: *La Riviera di Levante dal M. Fasce*



buona parte della fascia appenninica del Golfo Paradiso⁵, già occupato da forme di semplice protezione dell'ambiente: il s.i.c. (Sito di importanza comunitaria) del Monte Fasce e i geo-siti Valle Morta di Case Cordona e Sella di Monte Pozzuolo. L'area andrebbe a interessare in realtà anche parte del Tigullio e della Val Fontanabuona, tentando di ricucire lo strappo che da anni si allarga progressivamente fra Riviera ed entroterra. Anche in questo caso la Giunta, e di conseguenza i sindaci dello stesso indirizzo politico, si sono schierati contro la decisione dell'ISPRA e del Ministero dell'ambiente, che avevano stabilito l'istituzione del parco nazionale e il nuovo perimetro *top-down* senza discuterne approfonditamente con le realtà locali. L'ISPRA avrebbe inoltre predisposto un piano di finanziamenti di gran lunga superiore rispetto alle poche risorse che offre attualmente la Regione per una delle aree di più grande interesse paesaggistico, culturale e ambientale della Liguria e d'Italia, ma il progetto è tuttora bloccato in attesa delle elezioni regionali e di decisioni dei singoli sindaci del territorio.

Lo scorso gennaio è stato invece approvato l'altrettanto discusso *masterplan* per il recupero dell'Isola Palmaria, facente parte del Parco Regionale Naturale di Porto Venere, curato da LAND e Duff Phelps sotto la guida dell'architetto e paesaggista Andreas Kipar. Nel comunicato ufficiale della Regione viene sottolineata la volontà di rivitalizzare questo luogo riscoprendone la storia sotto vari profili, aprendo l'isola a un turismo non impattante, senza costruire un metro cubo di

¹ Vedi Consiglio Regionale - Assemblea Legislativa della Liguria. Prot. N° 66 del 01/08/18.

² In deroga a quanto previsto nella l.r. 12/1995 che assegnava questo compito agli enti parco.

³ Su proposta dell'allora ministro per gli affari regionali Erika Stefani secondo ANSA, o su proposta del ministro dell'ambiente Sergio Costa secondo *La Repubblica* del 20/06/19.

⁴ In quanto, come già detto, non è concesso alle Regioni cancellare aree naturali protette, ma solo cambiarne l'ente di gestione, spesso con l'intento di indebolire l'autonomia di scelte di tali territori.

⁵ Argomento che sto affrontando nella mia tesi di laurea magistrale insieme all'ex direttore di tale Ente Parco dott. Alberto Girani.

cemento in più. Nel progetto, forse l'unico intervento per ora riuscito di tutti quelli tentati dalla giunta Toti riguardanti le aree protette, sono previste le ristrutturazioni di strutture militari abbandonate da decenni: il Forte Cavour, le batterie fortificate Umberto I°, il Semaforo, Cala Fornace, nonché di altre strutture che saranno recuperate e dedicate all'ospitalità diffusa. L'obiettivo è di aumentare i posti letto sulla Palmaria senza andare nella direzione del turismo di massa, in un'isola che a lungo è rimasta poco fruibile a causa delle limitazioni dovute alla presenza militare, e quindi praticamente intatta dal punto di vista ambientale. Tra i numerosi valori geo-ambientali troviamo in particolare la cava di portoro, o marmo di Porto Venere, che nel suo periodo di attività (dal Rinascimento al 1983) ha generato un vero e proprio anfiteatro naturale, il quale potrà essere utilizzato per manifestazioni culturali, fruibile grazie anche alla possibilità di un approdo nautico nelle vicinanze.

Sullo stile delle Cinque Terre è prevista inoltre la realizzazione di un impianto di risalita a monorotaia dal lato nord dell'isola sino alle fortificazioni Cavour e Semaforo. L'impianto sarebbe a basso impatto paesaggistico e ambientale, con riuso di tracciati preesistenti e collegato alla bonifica dell'attuale linea elettrica aerea, che verrebbe interrata. L'impianto permetterebbe a tutti di godere di panorami mozzafiato sul promontorio di Porto Venere, a oggi accessibili solo a escursionisti esperti (Regione Liguria, 2019). Infine il piano si pone l'obiettivo di ripristinare i terrazzamenti esistenti abbandonati, i quali dovrebbero tornare ad ospitare vigneti e oliveti di pregio, sperando che la Palmaria possa diventare un'attrattiva per prodotti eno-gastronomici di nicchia di alto livello, come in parte accade, o dovrebbe accadere, per le Cinque Terre.

Se negli interventi previsti nel d.d.l. 210/2018 e nelle varie interviste rilasciate da membri della Giunta regionale, anche se non totalmente esplicita, è evidente la contrapposizione alle tesi ambientaliste, nell'ultimo caso, quello della Palmaria, la polemica sorta nei mesi scorsi da parte di alcune associazioni ambientaliste e dell'opposizione, pare poco fondata. Infatti, stiamo parlando di un'area già ampiamente antropizzata in passato, in particolare per difesa militare e agricoltura, e oggi totalmente in abbandono. Un abbandono che ha portato al ripristino parziale della vegetazione spontanea mediterranea, ma che mal si sposa con le pericolanti strutture sabaude ottocentesche, che di certo non possono essere demolite in quanto testimonianza storica. Resta quindi l'opzione di restaurarle e renderle fruibili al pubblico, ovviamente sotto forma di turismo sostenibile, sperando di deviare una parte dei flussi turistici che da anni colonizzano letteralmente le vicine Cinque Terre, senza che nessuno, o quasi, si opponga ad una situazione decisamente più grave di quanto previsto in questo progetto. Del resto, la definizione stessa di paesaggio, parafrasando i diversi illustri geografi che si sono cimentati su tale concetto, consiste nella risultante dell'attività naturale e antropica avvenuta nel corso del tempo.

Di conseguenza la tutela del paesaggio, spesso sbandierata senza conoscerne il senso, non dovrebbe coincidere con il congelamento, ma con il continuo dinamismo del paesaggio, sempre che questo non risulti dannoso per l'ambiente o per la comunità locale. Come infatti sosteneva l'architetto Renato Buzzoni, uno dei padri fondatori del Fondo Ambiente Italiano, già nel

lontano 1968: «il paesaggio storico si tutela proprio promuovendo una vitalizzazione, anche con nuovi inserimenti in un ambito generale e programmato. Questa è la tutela attiva, in contrapposizione alla tutela passiva, che si limita a vietare, a non concedere

e, per questo, segna continue sconfitte di fronte all'incalzante, disordinata, sfrenata invadenza degli interventi né pensati, né programmati, ma nati solo dal più gretto spirito speculatore» (Saibene, 2019, p. 91).

La politica ambientale dei "divieti" è di fatto in parte colpevole dell'atteggiamento negativo da parte di molti Italiani verso i parchi naturali, visti ancora come vincoli e non come opportunità. Mi riferisco non soltanto ai soliti imprenditori edili e immobiliari e ai cacciatori, ma alla massa silenziosa e disinformata che vive di cliché. È fuori di dubbio infatti che la protezione dell'ambiente e del paesaggio sia oggi non soltanto una questione etica, come poteva essere negli anni Ottanta quando comparve una coscienza ambientale più diffusa, ma soprattutto una questione economica e di marketing territoriale.

D'altronde l'ecologia deve arrivare ad avere un ruolo da giocare nel dare forma all'ambiente socioculturale di un paese e nel promuovere l'innovazione. «Per sua natura l'ecologia è la scienza dell'interazione, dell'interfaccia e della partecipazione. Per questo essa deve preferire l'azione alla predicazione e deve imparare attraverso l'azione. Soprattutto essa deve smettere di essere una scienza in negativo (no all'inquinamento, no alla deforestazione, no all'agricoltura intensiva, no allo sviluppo industriale) e deve diventare una scienza che fornisca soluzioni alternative, realistiche e specifiche ai problemi dello sviluppo» (Di Castri et al., 1984, pp. 52-67). L'obiettivo del testo è perciò quello di evidenziare quanto i parchi naturali possano essere forme di sviluppo economico sostenibile di successo e non soltanto, come molti pensano, forme di protezione di rari animali in via di estinzione, sempre che siano gestiti con criterio.

BIBLIOGRAFIA:

- L. BAGNOLI, *Manuale di geografia del turismo*, Torino, UTET, 2010
- P. BONORA, *Fermiamo il consumo di suolo. Il territorio tra speculazione, incuria e degrado*, Bologna, Il Mulino, 2015
- G. DEL CHIAPPA, *La sostenibilità del turismo*, Milano, Franco Angeli, 2018
- F. DI CASTRI, W. BAKER & M. HADLEY (a cura di), *Ecology in Practice*, Dublino, Tycooly, 1984
- M. QUAINI, *Quale paesaggio per la Liguria del Nuovo Millennio? Riflessione in margine a paesaggio e geografia culturale*, in *La Liguria, dal mondo mediterraneo ai nuovi mondi. Dall'epoca delle grandi scoperte alle culture attuali (Atti del convegno internazionale di studi, Chiavari)*, Genova, Brigati, 2006
- A. SAIBENE, *Il Paese più bello del mondo. Il FAI è la sfida per un'Italia migliore*, Torino, UTET, 2019
- M. SPOTORNO, *Continuità e cambiamento nella teoria e nella prassi dello sviluppo sostenibile*, in *La Liguria, dal mondo mediterraneo ai nuovi mondi. Dall'epoca delle grandi scoperte alle culture attuali (Atti del convegno internazionale di studi, Chiavari)*, Genova, Brigati, 2006

SITOGRAFIA:

- <https://www.ansa.it/>
- <https://www.regione.liguria.it/>



L'isola Palmaria vista dalle Cinque Terre (a destra, il Tino) e (sotto) il Tino, la Palmaria e il promontorio di Porto Venere visti dalla baia di Fiascherino (tutte le foto sono dell'autore)



UNA LEZIONE DI GEOGRAFIA DALLA SPIAGGIA DI NOLI

Elvio Lavagna



Ai tradizionali strumenti per lo studio (o la divulgazione) della geografia come la carta geografica o la descrizione testuale si sono aggiunti via via dall'Ottocento in poi il disegno di paesaggi, i repertori statistici, poi la fotografia (soprattutto di paesaggio), il cinema, la foto aerea, le immagini satellitari. Tra tutti questi strumenti quelli basati sulle immagini hanno acquistato crescente importanza e tra essi in particolare la fotografia, oggi alla portata di tutti, ragazzi compresi. Occorre però osservare che per far foto veramente significative per la conoscenza dei luoghi e dei loro abitanti serve una adeguata conoscenza geografica. Insomma alla geografia serve la fotografia ma per fare fotografie occorre competenza geografica. La lettura della foto qui sopra può confermare questa doppia esigenza.

La foto è stata scattata sul litorale di Noli inquadrando la spiaggia, il mare, le montagne dell'arco costiero, alcuni insediamenti costieri. In pratica ci sono tutti gli elementi del paesaggio della Riviera ligure a incominciare dalle montagne incombenti sul mare con pendii ripidi che hanno a lungo impedito la costruzione di una strada in riva al mare; "Vassi in San Leo e discendesi in Noli...", dice Dante, che era ben informato delle difficoltà per raggiungere per via di terra il borgo ligure. La prima strada moderna sul mare per raggiungere Noli da Savona venne costruita in periodo napoleonico. L'edificio presso un ripido accesso da Levante era il Vescovato quando Noli era sede di una diocesi, dal 1820 unita a quella di Savona.

Si può anche cogliere dalla foto alcuni caratteri del clima della Riviera. Sulle montagne nello sfondo si vede il bianco della neve (la foto è stata scattata in inverno o all'inizio della primavera in una bella giornata di sole); le palme in primo piano rivelano un clima quasi subtropicale, ben diverso da quello dell'interno. La spiaggia non è ancora presa d'assalto dei bagnanti. Ci sono alcune barche (i gozzi liguri, qui del tipo detto "catalano") di pescatori, quelli rimasti dei tanti pescatori nolesi di un passato non troppo lontano quando pesca, lavorazione del pescato e sua commercializzazione insieme con l'agricoltura erano alla base dell'economia locale. I gozzi non sono più molti

e sono radunati in una parte della spiaggia occupata anche da attrezzi da pesca e suppellettili varie (nella foto se ne vede un cumulo disordinato in attesa di riordino dopo una mareggiata). Occorrerà presto lasciare spazio ai bagnanti con i loro ombrelloni, serviti da vari stabilimenti balneari (se ne intravede uno tra la spiaggia e le palme della passeggiata non ancora infestata dal punteruolo rosso).

Fino a non molti anni fa la spiaggia al mattino era spesso occupata da gruppi di pescatori e loro famigliari impegnati a tirare faticosamente le reti da sciabica. Oggi tale pesca è di norma praticata solo eccezionalmente in deroga al divieto di operare in acque costiere e su fondali con praterie di posidonia. I pescatori sono pochi e vendono parte del loro solitamente magro pescato (boghe, zerri, sugarelli, qualche polpo) da banchi attrezzati al margine della spiaggia.

Sullo sfondo dell'immagine, a levante del pennello di massi a difesa della spiaggia, preziosa e contesa, si intravede la costa oltre Spotorno, fino al promontorio di Torre del Mare ove un tempo c'era solo una torre di avvistamento di eventuali attacchi barbareschi. Oggi la costa e le più basse propaggini dei rilievi sono occupati da un gran numero di palazzine e ville usate come residenze secondarie, eredità del "miracolo economico" del secondo dopoguerra. Poco al largo della punta del Maiolo c'è l'isolotto di Bergeggi, già sede dall'età tardo-antica e fino al basso medioevo di un cenobio di monaci di cui rimangono le rovine.

La foto insomma permette di affrontare anche il tema della trasformazione del paesaggio della Riviera per effetto del turismo delle seconde case. Per un uso didattico, se si dispone anche di una carta geografica (per es. la carta stradale del Touring Club Italiano al 200 000), in una scuola ove si studia l'Italia si potrà sottoporre agli alunni qualche domanda per una lettura più completa dell'immagine. Per es.: quali sono le montagne innestate sullo sfondo? Quali i paesi e città sulla costa nella direzione dell'isolotto? A quale quota delle montagne è approssimativamente rimasta la copertura nevosa?



LIGURIA GEOGRAFIA

Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione Italiana
Insegnanti di Geografia

Anno XXII^o, n. 5, Maggio 2020

(chiuso il 21 aprile 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 Gheris (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.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: cpaurora@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
(solo 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
afferma nel suo intervento scritto

© AIIG—Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

G. BATTISTI, *Fine della globalizzazione o tramonto dell'Occidente?*, «Boll. Soc. Geogr. Ital.», 2019, 1, pp. 129-138

Il Collega triestino da anni ci offre meditate considerazioni (come questa, freschissima perché - approfittando del lieve ritardo nell'uscita del Bollettino - spazia fino al settembre scorso) sull'evoluzione geopolitica del mondo e sulla crisi dell'Occidente, con l'incapacità della "potenza egemone" USA (schiacciata, tra l'altro, da una caterva di debiti) di tenere il passo con la Cina (che l'ha ormai chiaramente superata, calcolando il PIL sulla base del potere di acquisto rispettivo) e della "galassia" UE (che, al momento della stesura dell'articolo, stava per perdere il Regno Unito), la quale da anni è in crisi per la dissidenza dei Paesi del cosiddetto gruppo di Visegrad, del tutto privi - all'interno delle loro forze di governo - di quella visione europea che sarebbe il solo collante dell'Unione.

Molto di quanto scritto dovrebbe essere ben noto, ma tanti tendono a nasconderselo per non dover pensare ai problemi (o, meglio, ai drammi) che deriverebbero da un totale sconvolgimento delle cose: le precisazioni di Gianfranco Battisti (che, a volte, appare quasi nella funzione di un "grillo parlante" o di una Cassandra) ci obbligano - se non vogliamo saltarle a piè pari - a confrontarci con un insieme di questioni e di ipotesi realistiche se non reali, che il titolo riassume in sole 7 parole; e sì che l'autore si limita a parlare di pericoli di conflitti senza accennare a quell'altro pericolo "ineffabile" che è la folle crescita demografica in tante parti del mondo, e - aggiungiamo - non è arrivato a tempo ad accennare anche alle grandi epidemie che si affiancano all'esplosione di bolle speculative per render sempre più caotico l'andamento dell'economia finanziaria, ormai slegata dall'economia reale. (G.G.)

L.-J. CALVET, *La Méditerranée, mer de nos langues*, Parigi, Biblis, 2020, pp. 382, euro 10,00

Segnalo solo oggi questo lavoro di Louis-Jean Calvet, stampato nell'aprile 2016 dalle Edizioni del CNRS, in occasione dell'uscita della sua edizione tascabile, avvenuta qualche mese fa.

Probabilmente sconosciuto a parte dei nostri lettori (che potranno trovare adeguate notizie su di lui nella voce dell'enciclopedia on line Wikipédia.fr), ricordo che il grande linguista (che, dopo l'insegnamento alla Sorbona dopo il 1999 era passato all'Università di Aix-Marsiglia, da cui è uscito per pensionamento nel 2012) è un vero uomo del Mediterraneo (è nato a Biserta, Tunisia del Nord, nel 1942) e questo suo volume, che conclude i suoi tanti anni di ricerca (ma non è l'ultimo da lui scritto, avendo una penna assai agile e pronta, come si nota anche dal suo sito Facebook), si può ritenere un omaggio al mare che ha visto il sorgere e lo svilupparsi di quella "lingua franca" che per secoli ha facilitato i commerci e i traffici sulle sue sponde. E il francese *mer* che è omofono di *mère* ci aiuta a sentire il *mare nostrum* come qualcosa a cui apparteniamo noi tutti, rivieraschi dell'una e dell'altra sponda, figli di un ambiente inclusivo e insieme aperto a ogni esperienza di vita.

Il volume è suddiviso in 17 capitoli, raggruppati in tre parti: la prima, "Storie di lingue", occupa più di metà del testo e parte dalle origini del fonetismo e dei diversi alfabeti, parlando poi ampiamente della lingua dei Fenici, dell'ebraico, del greco, del latino, dell'arabo, della "lingua franca". Una seconda parte, "Storie di parole", in quattro smilzi capitoli si occupa di "parole mediterranee", "oliva, olio, petrolio", "scali del Levante, dragomanni, interpreti" e "Della storia nella geografia: il discorso della toponomastica". La terza parte, "La storia al presente", comprende 4 capitoli, di cui uno conclusivo intitolato "Per un approccio ecolinguistico e geopolitico delle lingue del Mediterraneo", ed arriva proprio a ieri (l'edizione originale - s'è detto - è del 2016).

L'autore mostra di essere al corrente della pubblicistica recente e recentissima, per cui lo sguardo

alle lingue del Mediterraneo si può ritenere esauritivo, pur in un piccolo libro come questo. (G.G.)

TH. MERLE (a cura di), *Dossier: Enseigner la spécialité HGGSP au Lycée*, «Historiens & Géographes», 449, febbraio 2020, pp. 71-123

Cerchiamo subito di chiarire lo strano acronimo contenuto nel titolo: i Francesi sono ancor più di noi maniaci nell'uso di sigle, spesso tra l'altro impronunciabili, come lo sono quasi sempre quelle in lingua inglese; qui si tratta della sigla della nuova materia di insegnamento, che in italiano fa "Storia, Geografia, Geopolitica e Scienze politiche", e che dal 2019 si affianca o sostituisce il tradizionale insegnamento di "Storia e Geografia".

I Colleghi francesi sono stati contenti dell'accrescimento orario (addirittura di sei ore settimanali nell'ultima classe), ma si sono trovati un po' spiazzati; il curatore di questo dossier ne aveva parlato brevemente sul numero 446 (maggio 2019) della rivista, ma ora con queste 50 pagine - scritte a più mani - ci sono molte risposte indirette alle richieste dei docenti su come meglio organizzare le lezioni.

La nuova materia, infatti, portando una "rivoluzione in termini di volume orario sia per gli allievi sia per gli insegnanti" - come allora si esprimeva Thomas Merle - ha imposto una rimodulazione dei programmi, consentendo di approfondire e di allargare molte parti in passato trascurate o svolte in maniera troppo riassuntiva. Molti hanno subito osservato che questo imprevisto spazio dato a Geopolitica e Scienze politiche avrebbe facilitato enormemente gli studenti intenzionati a iscriversi ai vari corsi di laurea nell'ambito di "Sciences Po", una facoltà oggi molto apprezzata perché offre ampie e numerose chiavi di lettura della complessa realtà attuale.

Poiché anche su questo periodico gli argomenti di geopolitica sono stati numerosi in questi ultimi anni, l'argomento verrà presto ripreso. (G.G.)

P. SAVI, *Trasformazioni recenti della geografia della produzione: il reshoring e la sua diffusione nel contesto italiano*, «Boll. Soc. Geogr. Ital.», 2019, 1, pp. 31-42

Poiché il "reshoring" (inverso di "offshoring") altro non è che il rientro in patria di attività produttive precedentemente delocalizzate in paesi a basso costo del lavoro, e poiché il fenomeno da qualche anno non è trascurabile (pure se molto inferiore al tragitto opposto verificatosi nei decenni precedenti), può essere interessante la lettura di questo articolo di Paola Savi (Università di Verona), in cui si afferma - traendo il concetto da un lavoro di M. Bettiol & al., testo del 2017 peraltro poi non esplicitato in nota bibliografica - che «la prossimità spaziale tra produzione e progettazione consente di realizzare prodotti più competitivi, posto che la prima non è una fase meramente esecutiva e sempre scindibile dalla seconda», per cui il *reshoring* viene visto come una possibile strategia per contrastare il declino industriale dei paesi economicamente avanzati, da incentivare attraverso specifiche politiche industriali. Poiché l'argomento è importante per l'Italia (paese dove il 44% delle delocalizzazioni riguardava il settore tessile/moda), l'articolo si legge volentieri per i numerosi riferimenti a singole aziende e alla loro politica (non sempre lineare, anche per la novità del fenomeno), anche se l'autrice avverte di non poter trarre ancora conclusioni generali per l'incompletezza delle sue osservazioni, logicamente legate non all'intero Paese, ma alle aree da cui maggiormente le delocalizzazioni erano partite. (G.G.)

M. TADINI, *A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port*, «Boll. Soc. Geogr. Ital.», 2019, 1, pp. 15-30

Si tratta di una semplice segnalazione; i lettori troveranno un ampio commento su quest'articolo, a cura di Elvio Lavagna, nel prossimo numero del notiziario.

"Ambiente Società Territorio" - Avvertiamo i Soci che il numero 4/2019 è stato spedito da Vercelli (dove si stampa) il giorno 15 aprile. Il primo numero del 2020, in preparazione, dovrebbe arrivare entro il mese di luglio.