



Liguria geografia

Anno XXIII°, N. 12

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Dicembre 2021

COP 26 A GLASGOW: PAURA DEL FUTURO. PERCHÉ È STATO DIFFICILE L'ACCORDO

Covid-19 e statistiche

Per chi ama le statistiche, ecco qualche notizia sulle vaccinazioni anti Covid-19, poco amate nell'Europa dell'est, dove le dosi peraltro non mancano: in Bulgaria a metà ottobre i maggiorenni vaccinati (contando anche chi ha fatto solo la prima dose) erano il 24,7%, in Romania il 36,3%, contro un valore medio per l'intera UE dell'80,3%. Sarà un caso se i morti per milione ogni giorno sono (dati a metà novembre) 16,6 in Romania, 12,4 in Bulgaria, ma solo 1,8 nell'intera UE?

Questi dati (aggiornati quasi ogni giorno) derivano dal "COVID-19 Data Repository" del Center for Systems Science and Engineering (CSSE) presso la Johns Hopkins University. Ma, dirà qualcuno, ci possiamo fidare? Questi ricercatori non saranno per caso in combutta con le grandi aziende farmaceutiche, che le studiano tutte peggiorando i dati sulla mortalità per incrementare i consumi dei vaccini, su cui tanto denaro hanno investito e da cui desiderano ricavare il massimo possibile?

Si sa che nelle statistiche dei morti per Covid-19 sono stati inseriti anche coloro che avevano già precedenti problemi di salute, che il virus ha poi aggravato; sarà stato corretto costruire così i dati statistici?

Ho fatto alcuni dei più comuni esempi dei dubbi dei no-vax, che vedono complotti da ogni parte, che diffidano delle proprie autorità sanitarie e politiche, che credono alle più assurde false notizie che di continuo si trovano sul web.

Oggi il problema della sfiducia negli enti e/o nelle persone di cui dovremmo fidarci è divenuto gravissimo: da qui le proteste, solo in parte comprensibili, ma comunque troppo dure e violente, di una minoranza di fronte alla gran massa dei vaccinati, che salvaguarda indirettamente anche i no-vax. E' dunque accettabile il loro vittimismo? e le continue manifestazioni sulle strade, che pregiudicano l'attività normale di tutti gli altri (compresi, orrore, i loro acquisti prenatalizi e il commercio in genere)?

Dalle statistiche sono passati ai punti interrogativi. E con un interrogativo finisco: è proprio impossibile abbassare i toni e provare a ragionare senza scannarsi? (G.G.)

Potremmo interpretare un po' maliziosamente l'immagine riportata qui sotto, trasmessa dall'ANSA: i sei personaggi - divisi a metà nelle due tradizionali categorie umane (donne e uomini) e per quel che si vede tutti occhialuti e

tutti gli intenti, avanzati, più che da semplici paesi, da gruppi di stati. Si era parlato di "momento storico", di "vertice decisivo", di "riunione dell'ultima occasione", ma in realtà non ha potuto essere che «una prima svolta verso maggiori sforzi nella lotta



dall'aria seria - hanno lo sguardo fisso allo schermo del proprio ordinatore, ma che cosa staranno effettivamente guardando? Dai risultati della Cop26 di Glasgow, durata più del previsto nella ricerca di una sintesi che accontentasse tutti (o, meglio, non scontentasse troppo), non sembra che tanta attenzione ai problemi sia bastata.

D'altra parte, come fare a metter d'accordo i rappresentanti di 196 stati (oltre a un certo numero di "cani sciolti", cioè studiosi e rappresentanti di singole istituzioni non governative)? In tutto, in questo importante incontro annuale (che viene spesso definito una grande "kermesse"), erano presenti circa 30.000 persone, in media 150 per ogni stato, con una bella confusione tra le varie sessioni dei lavori.

Ora, mentre già si prepara il prossimo incontro - previsto in Egitto, a Sharm el-Sheikh, nel novembre 2022 - si cerca di trovare una sintesi di tutti gli interventi, di tutte le promesse e di

contro il cambiamento climatico» (così scrive Audrey Garric, su *Le Monde* del 16 novembre), un po' poco, direi, visto che a causa della pandemia in corso era saltata l'edizione del 2020 e in due anni si sarebbe potuto fare di più. Essa è riuscita a strappare progressi per ridurre i gas serra e lottare contro i combustibili fossili (responsabili del 90% dell'aumento delle temperature provocato dall'uomo), anche se parecchi stati importanti si sono riservati di prolungare al 2060 o 2070 la data dalla quale i combustibili fossili (dal carbone agli idrocarburi) saranno vietati¹. Si sono finalmente precisate le regole d'applicazione dell'accordo di Parigi (che aspettavamo dal 2016),

¹ Prima gli USA, l'Australia, la Russia, poi l'India, la Cina e ancora l'Australia hanno fatto modificare il testo dell'intesa, sostituendo il verbo "diminuire" [l'estrazione dei combustibili fossili] al verbo "uscire" [dal carbonio], con ciò rendendo praticamente impossibile mantenere per fine secolo l'aumento delle temperature in quel grado e mezzo che sembrava così importante difendere (ma si è deciso di far finta di crederci, per salvare la faccia).

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

BILANCIO ANNUALE AIIG-LIGURIA

I Soci trovano a pag. 7 il bilancio annuale della Sezione Liguria, che pubblichiamo ormai da molti anni per informare tutti anche degli aspetti finanziari della gestione del piccolo fondo che ogni anno dobbiamo amministrare per conto vostro.

Molti possono pensare che si tratti di questione di poco conto, ma ricordiamo che è importante anche controllare i "conti della spesa" ed invitiamo perciò i consoci a prender parte all'assemblea regionale dei soci, stabilita il 22/11 e pubblicata solo sull'edizione on line del giornale.

ASSEMBLEA+CONSIGLIO REGIONALE

Per martedì 3 dicembre, ore 17,00 è fissata l'**assemblea regionale dei soci**, con all'ordine del giorno: 1) approvazione del bilancio 2020-21 e del preventivo 2021-22; 2) comunicazione di alcune iniziative delle sezioni provinciali.

Per collegarsi i soci possono utilizzare il seguente link.

<https://join.skype.com/knAYV6SH6w5W>

Subito dopo il **Consiglio regionale** procederà alla ratifica dell'approvazione del bilancio.

GIOCHI DELLA GEOGRAFIA

Oltre a quanto abbiamo già comunicato nel numero scorso (a pag. 7), traiamo dalla recente lettera della Presidente regionale altre notizie importanti; ulteriori informazioni potranno trovarsi sul sito www.sosgeografia.it

Iscrizioni. Le iscrizioni ufficiali saranno aperte il 6 dicembre

e termineranno il 12 febbraio 2022.

La quota di iscrizione ammonta a 10 € per classe e 5 € a persona per i Campionati Open.

Svolgimento giochi. I giochi si svolgeranno sulla piattaforma Kahoot, sulla quale sarà il caso di impraticarsi nei primi mesi. Le tre sessioni dei Campionati si articoleranno, rispettivamente, su 4 gruppi di quiz aventi come temi: 1) Strumenti della geografia e geografia fisica 2) Geografia umana e politica 3) Geografia economica 4) Ambiente e diritti umani.

Premi. I primi tre studenti classificati, per le due sessioni, vinceranno un soggiorno in un parco italiano, in compagnia dei secondi classificati del loro Istituto e un docente accompagnatore per Istituto.

Nei Campionati Open, il primo classificato (con accompagnatore/trice) avrà lo stesso premio.

E' previsto anche un Premio (soggiorno per 4 studenti + accompagnatore in un parco) per la scuola che realizzerà il video migliore in difesa della Geografia.

Ci saranno premi, costituiti da materiale didattico e gadgets) anche per i vincitori dei singoli giochi.

GLI APPUNTAMENTI DI DICEMBRE

Non ci sono arrivate notizie relative ad attività nel mese di dicembre, ma la Presidente regionale - nell'assemblea del 3 dicembre - comunicherà su alcune iniziative (forse di Genova).

Per il 2022, a livello regionale, è in preparazione un ciclo di conferenze, se possibile con cadenza bimensile, che dovrebbero iniziare col mese di gennaio. A livello locale, è confermata la continuazione delle "passeggiate geografiche" nei dintorni di Imperia, con cadenza mensile (ma non in dicembre). Per altre iniziative, pazientate fino al notiziario di gennaio.

ma non si è risposto sufficientemente (per un blocco dei paesi ricchi) alle esigenze finanziarie dei paesi più vulnerabili, in prima linea di un cambiamento climatico di cui essi non sono responsabili: questo ha aggravato i contrasti tra i paesi "del Sud del mondo" e quelli più sviluppati, che salvo qualche modesta eccezione non hanno dato neppure nei tempi previsti la piccola somma che hanno promesso di stanziare annualmente, somma che, peraltro, è piccola rispetto ai bisogni, ma di per sé è ingente (100 miliardi di dollari USA).

Il segretario generale dell'ONU, Antonio Guterres, continua a dire che «siamo sempre di fronte a una catastrofe climatica» e che la conferenza ha fatto dei passi avanti, ma non sufficienti. La società civile, pur avendo apprezzato i progressi, ha ritenuto che essi siano ancora lontani per rispondere all'urgenza climatica, e ha osservato - attraverso i molti interventi pubblicati - che si sia trattato di una Cop da "paesi del Nord", «che riflette le priorità dei paesi ricchi e che non ha dimostrato reale solidarietà»², il che può essere vero ma deve essere confrontato con la grave crisi - anche finanziaria - generata dalla pandemia da Covid-19, tuttora in corso. D'altra parte - come ha affermato Mia Mottley, primo ministro delle Barbados, a nome di 120 altri dirigenti - i governi dei "paesi del Sud" non chiedono condanne a morte per nessuno, ma solo di raddoppiare gli sforzi.

La situazione è diversa nei vari paesi, sia per grado di responsabilizzazione dell'opinione pubblica a queste tematiche sia per livello economico raggiunto; negli stati che si affacciano ora a un tenore di vita abbastanza soddisfacente (livello raggiunto magari usando forme di energia inquinanti) noi abitanti dei paesi "ricchi" vogliamo proibire di goderne almeno in parte solo perché inquinano? E noi, prima di loro, quanto abbiamo inquinato, quando nessuno misurava il livello di CO₂, cioè dall'inizio della "rivoluzione industriale"? Non è una forma di egoismo estremo pretendere che tutti - da ora - smettano di inquinare? Ricordando che nel Terzo mondo prevalgono largamente i giovani, per loro natura aperti al nuovo anche solo per spirito di imitazione, vogliamo impedir loro che godano di una parte del benessere raggiunto (e delle comodità connesse) che da noi giovani e anziani godono da decenni?

Il gesto di preferire il treno all'aereo per recarsi a Glasgow è

stato segno di sensibilità ambientalistica di Greta Thunberg, ma anche indice della disponibilità finanziaria che abbiamo noi "ricchi", visto che la giovane svedese avrebbe speso molto meno con un volo *low cost*, ma ha voluto (e potuto) dare il segno del suo amore per l'ambiente sborsando molto di più.

Certo, la situazione sta ora diventando drammatica, ed impone uno sforzo da parte di ciascuno di noi (singoli cittadini e stati), ma mi pare ovvio che siano soprattutto i grandi inquinatori storici (cioè i paesi ricchi ed evoluti, che hanno iniziato ad inquinare da oltre due secoli) a primeggiare in un quadro di "ripulitura generale" della superficie del nostro pianeta.

Noi che fino ad oggi (non magari a 30-40 anni fa) abbiamo spedito i nostri "scarti" (anche fortemente inquinanti) in paesi del Terzo mondo per allontanare da noi "immondizia" di ogni genere e tener pulita casa nostra, ora dobbiamo contribuire a ripulire anche la loro. Non dimentichiamo che molti dei grandi inquinatori hanno pure delle responsabilità storiche: tra i paesi ricchi molti hanno avuto degli imperi coloniali, dove lo sfruttamento minerario ha provocato sconvolgimenti e inquinamenti; di certo non toccherà solo agli stati impiantatisi su quei territori dal 1960 (responsabili anch'essi dopo di allora) far pulizia.

Come si vede, la situazione mondiale è molto complessa, e il problema del riscaldamento globale è solo quello che oggi più viene focalizzato, a fianco del generale inquinamento e dell'incremento eccessivo della popolazione, argomento viceversa sempre tenuto in ombra, ma che dovrebbe invece essere pubblico perché gli 80 milioni di eccedenza annuale tra nati e morti non sono questione da poco. E' indubbio che l'innalzamento del livello marino è oggi ciò che fa più paura, perché oltre agli staterelli esistenti su atolli corallini (fortunatamente poco abitati in valori assoluti) sono tanti gli stati che si affacciano sul mare in corrispondenza di coste depresse e grandi delta fluviali, dove il danno non sarà solo quello dell'allagamento della parte a quota 0 del loro territorio ma anche quello della risalita in esso della falda marina, che renderà improduttivi perché troppo salati terreni essenziali per la sopravvivenza degli abitanti, che in parte (ma sono decine di milioni) dovranno essere trasferiti. (G.G.)

² L'affermazione è di Aurore Mathieu, uno dei responsabili di RAC-Rete Azione Clima, grande associazione mondiale [<https://climatenetwork.org>]

Trasporti marittimi: nuove rotte dei pirati, ma azioni in calo

Giuseppe Garibaldi

Ogni tanto sembra che i geografi si divertano come bambini, come quando si mettono a studiare le rotte dei pirati come fosse un gioco. Ma la situazione non è così allegra, come in diverse occasioni abbiamo già scritto su questo periodico¹, e, anche se recentemente la situazione pare leggermente migliorata (nel 1° semestre 2021 gli attacchi di pirati nel mondo sono stati solo 68, minimo storico dal 1994 per il primo semestre dell'anno), le rotte dei pirati appaiono piuttosto variate, con la quasi scomparsa del fenomeno davanti alle acque somale e dello stretto di Aden (Bab el Mandeb) e la loro forte crescita nel golfo di Guinea, in acque molto battute anche da imbarcazioni mercantili italiane, con raid sempre più efferati, come scrive Raoul de Forcade².

preoccupano molto, esprimendo l'opinione che «il modo più efficace non solo per prevenire attacchi di pirateria e rapimenti di marittimi, ma addirittura per ridurre il fenomeno fino all'80% entro la fine del 2023, sia disporre di unità militari navali, anche di paesi che non si affacciano sul Golfo di Guinea»⁴, ma quando si discute dell'imbarco di guardie armate il problema si complica per le navi battenti bandiera italiana, dato che le nostre norme prevedono l'ingaggio solo di guardie di istituti di vigilanza privata riconosciuti dal Ministero dell'Interno.

I lettori ricorderanno, sull'argomento, che nel 2012 vi fu un caso riguardante una nave italiana, che imbarcava dei militari a scopo di difesa, i quali spararono alcuni colpi di fucile verso



La cosa si può ben osservare confrontando la carta schematica relativa al 2020 - pubblicata dalla ICC (Camera di Commercio internazionale) - con quella del 2019, qui non riportata per motivi di spazio ma consultabile facilmente su internet³, e i dati statistici ci confermano che oltre due quinti degli abbordaggi di pirati (esattamente, il 43,6%) nel corso del 2020 sono avvenuti appunto nell'Africa centro-occidentale. Secondo il "Piracy Reporting Center" (PRC) di IMB (International Maritime Bureau), gli atti di pirateria e rapina a mano armata sono avvenuti con maggior frequenza nello stretto di Singapore e nel golfo di Guinea, area questa dove sono stati più numerosi i rapimenti di membri degli equipaggi (nel 95% dei casi). Come tipo di azioni, a livello planetario, vi sono stati 3 dirottamenti, 11 sparatorie contro navi, 20 tentativi di attacco e per il resto abbordi di navi; 130 membri di equipaggio sono stati rapiti in 22 incidenti separati. Secondo il citato PRC, «gli incidenti nel Golfo di Guinea sono particolarmente pericolosi poiché oltre l'80% degli aggressori era armato di pistole», che aggiunge: «Una volta rapiti, i membri dell'equipaggio sono allontanati dalla nave e possono essere trattenuti a terra fino a quando non viene negoziato il rilascio». I rapimenti sempre più al largo (in un caso a quasi 200 miglia nautiche dalla costa) dimostrano le crescenti capacità dei pirati nel Golfo di Guinea, tanto che l'IMB consiglia alle navi operanti nella regione di rimanere sempre ad almeno 250 mg dalla costa fino a quando la nave non può transitare per iniziare le operazioni di carico a un ormeggio o un ancoraggio sicuro.

Il fenomeno può apparire modesto se si pensa all'enorme movimento marittimo mondiale, ma tale non è se le grandi compagnie armatoriali e le associazioni che le raggruppano se ne

un peschereccio indiano scambiato per imbarcazione pirata al largo delle coste del Kerala, provocando la morte di due pescatori, ma soprattutto innescando un complicato "incidente" con le autorità indiane, conclusosi solo nel giugno 2021⁵.

Situazioni non lontane da questi atti di pirateria sono quelle che di tanto in tanto si verificano in acque ufficialmente libere ma arbitrariamente definite "acque territoriali" da Paesi costieri senza un previo accordo internazionale. E' il caso, ad esempio, del Golfo della Sirte, nel Mediterraneo centrale, che il Governo libico riteneva dal 1973 di propria competenza come "baia storica" (Gheddafi ne fece nel 1985 un caso internazionale con gli USA, che portarono a un bombardamento americano su Tripoli), cosa che tutt'oggi non è accettata a livello internazionale ma fatta comunque valere dalle motovedette libiche in perlustrazione. Uno di questi casi è illustrato in un recente numero del quotidiano *Le Monde* (ediz. del 24-25 ottobre 2021, pp. 24-26), che descrive l'avventura corsa dal peschereccio "Aliseo" di Mazara del Vallo, il cui equipaggio

¹ G. GARIBALDI, *Il problema della pirateria in mare*, LG, XI (2009), n. 5, p. 5; ID, *Ancora sulla pirateria*, LG, XIII (2011), n. 11, p. 7.

² R. DE FORCADE, *Le nuove rotte dei pirati, ora la minaccia è nel Golfo di Guinea*, «Il Sole 124 Ore», 22 agosto 2021, p. 12 1° col.

³ Dossier/ *La pirateria nel 2019 - atlante guerre* (<https://www.atlante.guerre.it/notizie/dossier-la-pirateria-nel-2019>)

⁴ R. DE FORCADE cit., 3° col.

⁵ *Caso dell'Enrica Lexie - Wikipedia* [articolo molto particolareggiato] https://it.wikipedia.org/wiki/Caso_dell'Enrica_Lexie

La figura presentata qui sopra è tratta da internet, ICC-IMB, *Piracy and armed robbery against ships 2020*

pescava i preziosi gamberi rossi a 50 mg al largo della costa libica (a oltre il triplo della distanza dalle acque territoriali di quel Paese, ma all'interno dell'area rivendicata dalla Libia), fatto segno da colpi d'arma da fuoco da una motovedetta libica, che ha provocato il ferimento del Comandante, che ha preferito fare tutto il possibile per rientrare in porto, nonostante che l'arrivo di una motovedetta italiana avesse fatto venire a più miti consigli quella libica, scusatasi per quanto avvenuto⁶.

Tornando al discorso principale, molti si domanderanno co-

valori o denaro, ma piuttosto di rapire persone per il cui rilascio chiedono dei riscatti assai salati. Nel 1° semestre 2021 vi è stato un solo morto, tra i membri dell'equipaggio, ma sulla stessa nave (il cargo con bandiera turca *MV Mozart*) sono stati presi in ostaggio 15 uomini, il cui riscatto è costato all'armatore 250.000 euro. Poiché questi atti di pirateria costano (in ogni senso) e provocano dei sopra-noli che incidono sulle spese di trasporto delle merci, è interesse delle compagnie cercare di ridurli (come sta avvenendo da anni), con la speranza che quest'attività arrivi a scomparire.

Resta comunque il fatto che il trasporto via mare ha un unico difetto rispetto ad altri vettori (aereo, ferrovia, strada), la lentezza, ma costi incomparabilmente minori.

⁶ Ecco il titolo, che gioca sulla situazione dell'area marina, spesso percorsa dai barconi dei migranti: "Libia: i pescatori italiani presi nelle reti antimigranti", con il sottotitolo: "I pescherecci siciliani, che pescano nelle acque pescherecce della Tripolitania e della Cirenaica, hanno spesso a che fare coi Libici. Dopo che l'Europa ha incaricato Tripoli, nel 2018, di impedire gli sbarchi di migranti sulle sue coste, la situazione s'è fatta esplosiva". Il sottotitolo, peraltro, non è esatto, perché le acque di pesca erano non "della Libia e della Tripolitania", ma "50 mg al largo della Libia della Tripolitania", come del resto è poi precisato nell'ampio testo di Jérôme Gautheret. A volte una piccola differenza nella traduzione del testo di un trattato scritto in due lingue ha provocato danni a prima vista inimmaginabili, e anche il sottotitolo del *Monde* doveva essere preciso. Il commento dei pescatori all'episodio è stato molto semplice nella sua durezza: "Noi [cioè l'Italia] gli abbiamo dato le motovedette, e loro ci sparano contro", un curioso contrappasso, che però non tiene conto della citata pretesa libica alla sovranità sul golfo della Sirte, peraltro del tutto infondata per le enormi dimensioni della "bocca" del Golfo stesso, che non potrebbe mai consentire l'applicazione della norma sulle "baie storiche". La norma prevede, infatti, un'apertura non superiore a 24 mg, il doppio della larghezza delle acque territoriali; a causa di ciò anche il Golfo di Taranto dovrebbe essere escluso, ma la proclamazione dell'esistenza di una baia storica è nelle mani di un singolo stato, e può essere contestata da altri: nel nostro caso, la proclamazione da parte dell'Italia è del 1977 e le sole contestazioni si sono avute dal Regno Unito nel 1981 e dagli USA tre anni dopo, ma evidentemente lasciate cadere anche per il fatto che comunque le navi NATO entrano ed escono liberamente da esso per toccare la base navale di Taranto. In realtà, molto dipende dall'antichità dell'uso (per Taranto pare risalga al 300 a.C., secondo lo storico Ammiano) e dai buoni rapporti con gli stati vicini o interessati al transito.



Esercitazione antipirateria nel Golfo di Guinea nel 2020, in accordo tra Marina Militare, Guardia costiera e società d'armamento privato.
(foto tratta da sito Confitarma)

me sia possibile l'abbordaggio di grosse navi moderne da parte dei barchini dei pirati, ma certo - essendo questi molto più veloci di una nave (dai 10-12 nodi di una petroliera ai 18-20 di una nave da crociera) - il problema maggiore è quello di salire a bordo in qualche modo, magari dopo una serie di colpi d'arma da fuoco, come fucili e kalashnikov, per intimidire l'equipaggio, tra cui non sempre sono presenti guardie armate. In genere, ai pirati non interessa far razzia, cioè impadronirsi di

Tra poco un ponte unirà le due parti della Croazia

Nel mare Adriatico, a nord della penisola di Sabbioncello (in croato, *Pelješac*), che si allunga parallela alla costa da sud-est a nord-ovest per circa 65 km, una profonda rientranza, il "canale" della Narenta (*Neretvaski kanal*) ha la particolarità di ospitare il brevissimo tratto di litorale bosniaco, la cui presenza toglie contiguità territoriale alla parte meridionale della Croazia, dove si trova l'importante centro di Dubrovnik (l'antica Ragusa). Quando esisteva la Jugoslavia questa particolarità non si notava, diversamente da oggi, visto che lo Stato croato aderisce all'UE e la Bosnia-Erzegovina no. In linea d'aria la costa bosniaca è lunga circa 10 km (e vi si trova il centro di Neum), ma il territorio si restringe poco dopo a 6 km, allargandosi più all'interno; la grande via di comunicazione verso Sarajevo (che segue il corso della Narenta), costituita da un'importante strada e dalla ferrovia che giungono a Mostar e poi a Jablanica, non inizia qui, ma 20 km più a nord-ovest, dove appunto sfocia l'importante corso d'acqua, che nasce bosniaco e sfocia croato dopo un corso di 225 km. Sulla foce si trova il centro di Ploče (che sotto Tito per due brevi periodi ebbe il nome di *Kardeljevo*, mentre il nome italiano è *Porto Tolero* tuttora usato dalla locale squadra di calcio), importante porto per i traffici da e per la Bosnia. Per evitare il breve tratto fuori dall'UE, il governo croato ha deciso di realizzare un nuovo tronco stradale, che a sud di Piznovac supera con un ponte il canale della Narenta,



segue poi un nuovo percorso (appena costruito, raffigurato schematicamente in rosso sulla carta qui sotto) sulla penisola di Sabbioncello (*Pelješac*, sulla carta) e si riunisce alla strada "magistrale adriatica" a est di Ston. Il tratto più spettacolare è quello iniziale, ma proprio il ponte ha suscitato proteste da parte delle autorità bosniache, che temevano che le sue campate fossero troppo basse per permettere alle navi da e per Neum di raggiungere agevolmente il porto bosniaco, unico scalo marittimo di un paese tutto interno, che vorrebbe affrancarsi dalla necessità di servirsi del porto croato di Ploče. In realtà, come detto, quest'ultima località è il capolinea della ferrovia verso Mostar-Jablanica-Sarajevo, che per raggiungere Neum avrebbe bisogno di un nuovo tronco - tutto in territorio bosniaco - lungo circa 25 km in un'area che, peraltro, non presenta troppe difficoltà costruttive.

Il ponte (costruito con contributo UE dell'89% del costo dell'intera variante), è stato terminato a luglio nelle sue strutture principali (da maestranze cinesi) e abbisogna solo delle finiture (meno di un anno di lavori), per cui la posizione dell'area di Dubrovnik non sarà più quella di un'exclave croata tra territori bosniaci e montenegrini. Resta il fatto che la Bosnia sarà ora più isolata che mai, e con la divisione in due entità politiche autonome (triste eredità dell'accordo di Dayton, 1995) e tre etnie, le sarà sempre più difficile evolvere - socialmente ed economicamente - per poter entrare nell'Unione Europea. (G.G.)

La navigazione turistica nella Riviera ligure di Levante. Una possibile (limitata) alternativa alla mobilità su gomma

Lorenzo Brocada

Negli ultimi tre anni, in seguito alla frettolosa ma doverosa scelta di ristrutturare le autostrade liguri, dopo il disastro del cosiddetto “Ponte Morandi”, i tempi di percorrenza per attraversare in auto la regione in tutte le direzioni sono aumentati a dismisura. In particolare, il traffico automobilistico è aumentato ulteriormente nell'estate 2021 con il *boom* turistico che si è verificato quasi inaspettatamente (5,4 milioni di presenze a luglio e agosto, in aumento rispetto all'estate 2019, l'ultima pre-Covid).

Al recente problema dell'accessibilità della Riviera ligure, va aggiunto anche quello “cronico” della disponibilità di posteggi per le automobili, soprattutto in alcuni tratti della Riviera di Levante (ad esempio Golfo Paradiso e Cinque Terre), dove la costruzione di autorimesse è sfavorita dalle condizioni geomorfologiche e al tempo stesso comporterebbe un impatto paesaggistico estremamente negativo.

La prima alternativa che la *governance* dovrebbe prendere in considerazione è sicuramente il trasporto ferroviario, ma il miglioramento delle linee che attraversano entrambe le riviere è da sempre molto lento e complicato. Per questo, in attesa del completamento dei lavori autostradali e di un eventuale potenziamento del trasporto su rotaia, l'alternativa del trasporto marittimo è una valida ipotesi per cercare di creare meno disagi alla popolazione locale e ai turisti stessi.

Come noto, fino alla costruzione della moderna Via Aurelia e delle prime linee ferroviarie, iniziate a metà Ottocento (Zanini, 2012), i trasporti commerciali e di passeggeri avvenivano via mare, con la navigazione di cabotaggio, non soltanto lungo le riviere liguri ma anche verso la costa provenzale (Garibaldi, 2014; Rocca, 2014), nonostante la Riviera ligure non fosse particolarmente ricca di porti, per motivi geomorfologici e geopolitici (Assereto, 1988).

È evidente che un eventuale sviluppo odierno del pendolarismo via mare, per studio, lavoro o per il commercio, sarebbe uno scenario probabilmente non sostenibile in termini di tempistiche, di costi e di dipendenza dalle condizioni atmosferiche. Il tentativo fatto da AMT Genova di offrire un mezzo di trasporto pubblico marittimo (noto come “NaveBus”) per collegare il Ponente cittadino (Pegli) con il centro di Genova (Porto Antico) si è rivelato un parziale fallimento, in quanto durante l'autunno e l'inverno il servizio è spesso sospeso per condizio-



Fig. 1: un battello della Golfo Paradiso snc, sullo sfondo Camogli (foto dell'autore)

ni meteo-marine non favorevoli, nonostante sia teoricamente una soluzione leggermente più rapida (30 minuti) rispetto all'autobus (40^m circa), ma leggermente più lenta rispetto al treno (20^m circa a Genova Principe; 25^m fino a Genova Brignole). Tuttavia, il servizio potrebbe essere eventualmente esteso anche al Levante, sfruttando il porticciolo di Nervi, già predisposto per l'attracco di imbarcazioni di questa dimensione.

Il trasporto marittimo locale rappresenta una soluzione decisamente più ottimale in ambito turistico. Invogliando i turisti a spostarsi fra le località della Riviera via mare, si otterrebbe un risultato doppiamente positivo: *in primis* la piacevole esperienza che i visitatori possono vivere osservando la Liguria dal mare (Fig. 1); secondariamente l'aggiramento del problema dei posteggi e del traffico stradale. Dal punto di vista dell'inquinamento, invece, sarebbero necessari studi più dettagliati, ma di certo l'utilizzo eventuale di imbarcazioni elettriche potrebbe rappresentare una buona soluzione.

Gli aspetti negativi che potrebbero subentrare sono rappresentati principalmente dal costo dei biglietti, talvolta troppo elevato a causa del regime quasi monopolistico di queste compagnie di navigazione, e dalla minore autonomia di scelta delle tempistiche di visita rispetto agli spostamenti in automobile.



Fig. 2: le rotte dei battelli turistici nel Levante genovese (elaborazione dell'autore con QGIS)

Non desta problemi, invece, la disponibilità di opzioni in termini di mete, in quanto, come si può notare nella carta (Fig. 2), l'offerta di rotte e attracchi per battelli turistici nella Riviera di Levante è piuttosto soddisfacente anche se andrebbe intensificata la frequenza delle corse.

Le compagnie di navigazione che attualmente svolgono questo tipo di servizio nel Levante genovese sono tre, e si "spartiscono" indicativamente le zone: Golfo Paradiso, Golfo del Tigullio e Genova. Tutte e tre hanno nella loro offerta l'escursione a San Fruttuoso, anche per il fatto di essere raggiungibile solo via mare o a piedi tramite sentieri non per tutti accessibili; mentre le prime due hanno in comune anche la rotta verso le Cinque Terre. Il consorzio "Servizio marittimo del Tigullio" include inoltre una tratta che raggiunge Moneglia e Deiva Marina, primo comune costiero della Provincia della Spezia. Esiste poi una quarta compagnia di battellieri che opera nello Spezzino e collega Lerici e Portovenere con l'Isola Palmaria, ma anche le Cinque Terre con Levante. Complessivamente, quindi, si può dire che quasi tutte le località costiere della Riviera di Levante siano servite dal trasporto turistico marittimo; soltanto località di minor rilievo e carenti di moli adatti all'attracco di queste imbarcazioni, quali Sori, Zoagli, Riva Trigoso, Framura e Bonassola, non compaiono nella lista degli scali dei battelli, ma non è da escludere un futuro inserimento di questi borghi nell'offerta delle Compagnie. Inoltre, in vista della riqualificazione del *waterfront* di Levante a Genova, e del *restyling* della Fiera e di piazzale Kennedy alla Foce, che diventerà un parco, potrebbe essere inserita una tappa intermedia fra il Porto Antico e Nervi, consentendo ai passeggeri di avvicinarsi anche a Boccadasse, una delle mete preferite dai turisti che visitano Genova. Di recente è stata completata, infine, la riqualificazione del porticciolo di Nervi (Fig. 3, situazione precedente il 2021; Fig. 3 bis, situazione attuale), accolta in parte negativamente dalla popolazione locale per la perdita della storica piscina e per la dubbia utilità ed estetica dei "gradoni" che sono andati a sostituirla.

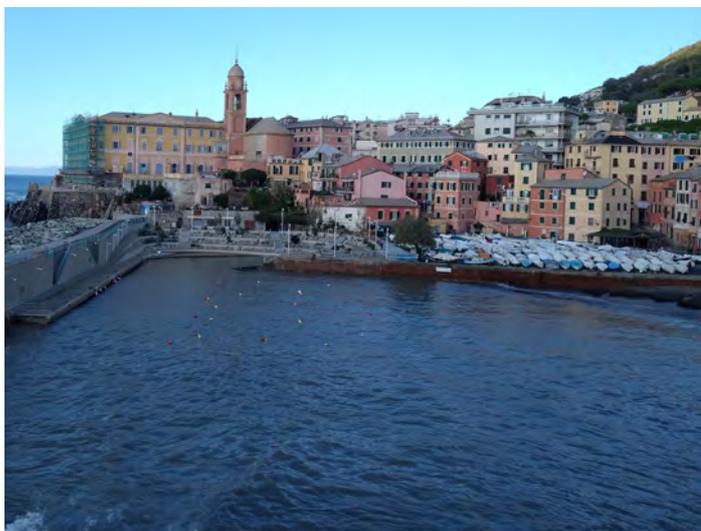


Fig. 3 bis: il porticciolo di Nervi (Genova) dopo i recenti lavori
(foto dell'autore)

Al di là di questo, l'amministrazione comunale di Genova ha più volte ribadito la volontà di investire sul turismo nautico, così come la Regione e altre amministrazioni comunali minori. Purtroppo però, anziché spingere verso il trasporto marittimo collet-

tivo di medio-piccola dimensione (battelli e simili), vengono spesso favoriti il grande trasporto crocieristico, non di certo in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e neppure particolarmente favorevole per l'economia locale (Brocada, 2020), e il turismo da diporto (Ugolini, 2010). Quest'ultimo, pur portando un notevole indotto economico, comporta la costruzione di ampie infrastrutture portuali che creano scompensi della circolazione dei detriti fluviali, innescando spesso processi di erosione delle spiagge liguri o eccessivi accumuli, come nel caso della baia ovest di Sestri Levante (Cortemiglia, 1987; Brocada *et al.*, 2021). Nonostante tale problema sia risaputo, alcuni ricercatori e molti esponenti politici continuano a sostenere che i posti barca in Liguria vadano aumentati, come recentemente affermato dall'economista dell'Università di Genova Riccardo Spinelli in un'intervista all'emittente locale Primocanale. L'argomento è tuttavia delicato e meriterebbe maggiori approfondimenti per avere una valutazione complessiva della sostenibilità di questo segmento turistico.

Bibliografia:

- G. ASSERETO (1988), *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in G. DORIA, P. MASSA (a cura di), "Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII– XVIII)", Società ligure storia patria, pp. 221-258.
- L. BROCADA (2020), *L'impatto sul territorio del turismo crocieristico: il caso della Liguria*, Liguria Geografia, anno XXII, n. 10, pp. 5-7.
- L. BROCADA, R. ANSALDI, A. PRIMI (2021), *Il paesaggio della Riviera Ligure nei portolani e nelle narrazioni ottocentesche*, Stratigrafie del paesaggio, Anno I, n. 1, pp. 95-109.
- G.C. CORTEMIGLIA (1987), *Evoluzione della piana di Sestri Levante (Liguria orientale) dal secolo XVIII d.C. alla situazione attuale*, Geografia Fisica e Dinamica Quaternaria, 10, pp. 122-131.
- G. GARIBALDI (2016), *Rapporti umani e commerciali a inizio Ottocento tra un piccolo borgo del Ponente ligure e Marsiglia*, Annali di ricerche e studi di geografia, Anno LXX, n.s., vol. unico, 2014, pp. 61-73.
- G. ROCCA (2015), *La Liguria: sistema territoriale aperto, regione turistica matura, laboratorio di nuove esperienze*, in G. GARIBALDI, "La Liguria: i caratteri di un sistema regionale aperto (Atti del convegno nazionale AIIG 2014)", Sanremo.
- G.M. UGOLINI (2010), *Infrastrutture portuali e turismo nautico: un nodo da sciogliere a scala regionale*, Geotema, 40, pp. 110-118.
- A. ZANINI (2012), *Un secolo di turismo in Liguria*, Milano, Franco Angeli.

Sitografia:

- <https://www.golfoparadiso.it/>
- <https://liguria.bizjournal.it/2021/09/estate-in-liguria-tra-luglio-e-agosto-quasi-55-milioni-di-presenze/>
- <https://www.liguriaviamare.it/it/index.html>
- <https://www.primocanale.it/notizie/turismo-nautico-liguria-potrebbe-essere-leader-ma-servono-più-posti-barca-e-marketing-236784.html>
- <https://traghettiportofino.it/>

Ai Soci che non hanno ancora provveduto all'iscrizione annuale per il 2021-22 ricordiamo che il versamento della quota entro il mese di dicembre facilita notevolmente il lavoro di segreteria. Ci auguriamo che possano tenerne conto.

Bilancio della Sezione Liguria

Pubblichiamo lo schema di bilancio consuntivo 2020-21 e del bilancio preventivo 2021-22 di AIIG - Sezione Liguria, predisposti dalla Presidente regionale prof. Antonella Primi di concerto col Tesoriere dott. Diego Ponte. L'uno e l'altro sono qui sottoposti ai Soci che, nell'assemblea regionale valuteranno se approvarli, dopo di che dovranno essere ratificati dal Consiglio regionale.

Consuntivo anno 2020-2021

Entrate		Uscite		Saldo	
				Saldo CC al 31.8.2020	€ 8.135,08
Quote associative su CC regionale € 3.860,00		Invio quota parte delle quote associative ad AIIG nazionale (+quote offerte)	€ 2.721,00		
Quote per spedizione notiziario	275,00	Fatture Stampa Notiziario (10 num.)	531,99		
		Versam. su Conto Poste per spediz. in abbonamento postale	300,00		
		Spese tenuta conto, imposta di bollo, bonifici	186,07		
		Spese generali	99,65		
Totale	4.135,00	Totale	3.838,71	Saldo CC al 31.8.2021	8.431,37
				Saldo 31.8.21 Libretto per spedizioni postali	62,34
				Saldo totale	8.493,71

La riduzione degli iscritti rispetto al precedente anno (191 iscritti nel 2019-20) ha generato un calo nelle entrate provenienti dal pagamento delle quote di iscrizione (168 iscritti nel 2020-21) e per la spedizione del notiziario "Liguria Geografia".

Si confermano in leggero calo le spese di stampa e spedizione del Notiziario.

Nelle spese generali rientrano, tra l'altro, spese per il cambio di registrazione presso il Tribunale di Imperia del Notiziario "Liguria Geografia" e per il cambio di Presidente dell'Associazione presso l'Agenzia delle Entrate di Chiavari.

Preventivo anno 2021-2022

Entrate		Uscite	
Quote associative	€ 3.750,00	Invio quota parte delle quote associative ad AIIG Nazionale	€ 2.600,00
Quote per spedizione notiziario	250,00	Spesa per Stampa Notiziario	600,00
		Spese per tenuta conto, imposta di bollo e bonifici	200,00
		Spese per iniziative di divulgazione e comunicazione delle varie sezioni provinciali (200 euro per ciascuna sezione)	600,00
Totale	4.000,00	Totale	4.000,00

Per l'anno 2021-22 si prevede una minima diminuzione dei soci e quindi si indicano in preventivo 4.000 euro complessivi.

Tra le spese si preventivano 200 euro a disposizione di ciascuna delle tre sezioni provinciali per iniziative di divulgazione e comunicazione dell'Associazione.

Il Tesoriere: Diego Ponte

La Presidente: Antonella Primi



La Corsica innevata vista da una cima delle Alpi Marittime, foto inserita sul web nel 2019 da Luca De Guglielmi



Anno XXIII^o, n. 12, dicembre 2021
(chiuso il 22 novembre, sul sito il 23)

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 period.
Codice fiscale 91029590089

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

E-mail: gipprof97@gmail.com

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

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(in carica fino all'autunno 2022)

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

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

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

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali

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

Presidente Giuseppe Garibaldi,
tel. 0183 98389,
e-mail gipprof97@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 Enrico Priarone
tel. 331 5496575
e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sede riunioni anche a Savona, presso
Società 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 l'estero).

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

Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

B. GIONTONI - F. BALLETO, *Alle origini di una città industriale. Genova e i Comuni del Ponente dalla metà dell'Ottocento agli anni Trenta*, Genova, Erga Edizioni, 2021, pp. 160, 17,90 euro

B. MARIN (a cura di), *Les petites îles de Méditerranée occidentale - Histoire, Culture, Patrimoine*, Marsiglia, Éditions Gausson, 2021, pp. 368, 35 euro [disponibile anche una "editio minor", pp. 237, € 12]

Questo bel volume in grande formato, ricchissimo di fotografie, vuole essere una specie di catalogo ragionato delle isole minori del Mediterraneo occidentale. Ricco di notizie storiche e geografiche, il testo è curato da Brigitte Marin, da due anni direttrice dell'École française de Rome, ed opera di un buon numero di collaboratori. Lo segnaliamo sia per la novità del tema (ma pubblicazioni geografiche dedicate addirittura all'intero Mediterraneo ce ne sono altre, alcune segnalate in questa rubrica) sia perché - vista la bella edizione e la vicinanza al periodo natalizio - potrebbe ben affiancarsi (o sostituire) nei doni di fine d'anni i soliti volumi di arte. Pensiamo che questo originale viaggio illustrato vicino alle coste continentali e a grandi città (a volte più lontano come per Lampedusa e Pantelleria) sia un'ottima maniera per capire quanto gli ambienti micro-insulari siano in realtà molto lontani dalla frenetica vita dei continentali. (G.G.)

T. PIEVANI, M. VAROTTO, *Viaggio nell'Italia dell'Antropocene. La geografia visionaria del nostro futuro*, Aboca Edizioni, 2021, pp. 192, 22 €.

Telmo Pievani (filosofo della scienza) e Mauro Varotto (geografo) si sono impegnati a immaginare quale sarà probabilmente la situazione dell'Italia nel 2786 (mille anni dopo il "viaggio in Italia" di Goe-

the). Naturalmente, considerando in tempi lunghi gli esiti possibili di situazioni che oggi percepiamo a breve scala temporale (con noi che ci preoccupiamo per quanto pensiamo possa avvenire già nel 2050) si possono fare valutazioni più o meno "catastrofiste", nel senso di raffigurare scenari che oggi ci paiono impensabili, ma che certo sono possibili. Il giro per un'Italia ben diversa da quella odierna viene fatto - come in un settecentesco grand tour, ma un millennio dopo - da un certo Milordo, che trova la pianura padana in buona parte sommersa e il contorno della penisola totalmente cambiato in tutte le aree caratterizzate da coste deposte. Un incubo per molti lettori, ma è così lontano nel tempo questo viaggio (definito "semiserio" dagli stessi autori) che non riusciamo a spaventarci del tutto, pur se qualche riflessione sui nostri comportamenti incauti si sia costretti a farla. (G.G.)

F. RAMPINI, *Oriente e Occidente. Massa e individuo*, Torino, Einaudi, 2020, 276 pp.

Questo saggio di Federico Rampini ripercorre l'evoluzione storica della contrapposizione culturale fra Oriente e Occidente, a partire da Greci e Persiani, passando per il colonialismo europeo, le guerre dell'oppio, il massacro del Vietnam, fino ad arrivare a quella che molti reputano già la "nuova guerra fredda" fra USA e Cina. Il taglio è generalmente "storico-culturale", tuttavia, come spesso avviene nei libri di questo autore, non mancano i riferimenti geografici, in particolare nella parte in cui racconta le esplorazioni di Matteo Ricci e Marco Polo. Interessante, infine, la riflessione sull'espansione delle religioni/filosofie orientali negli stati occidentali e viceversa. Mentre noi occidentali abbiamo esportato, non del tutto volutamente, prima il comunismo e poi il capitalismo in Cina, contemporaneamente, e ancor più involontariamente, espressioni delle filosofie orientali come lo yoga e un certo modo di intendere l'ambientalismo sono ormai entrati nella cultura europea e americana. (L.B.)

**Ai nostri lettori i più cordiali auguri
per le prossime festività ed il nuovo anno**

FOTO STORICHE



Sassello, lo spiazzo (oggi Piazza Giacomo Rolla) alla confluenza delle strade da Savona - Albisola (in avanti), Acqui Terme (a destra) e Urbe - Rossiglione (alle spalle), dove facevano sosta le autolinee per le diverse località, verso il 1930. Gli edifici visibili sono tuttora esistenti (si notino le forti pendenze delle falde dei tetti, data la nevosità locale), mentre modificazioni si ebbero nella parte opposta, quella da cui fu scattata la foto, in cui appare solo il chiosco del distributore Shell (ma la ditta si chiamava allora "Nafta"), a fianco del quale era la pesa pubblica. Nella prima costruzione a sinistra è la sede storica della più antica fabbrica di amaretti (aperta nel 1860).