



AIIG
Liguria

Liguria geografia



Anno XIII^o, numero 11

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

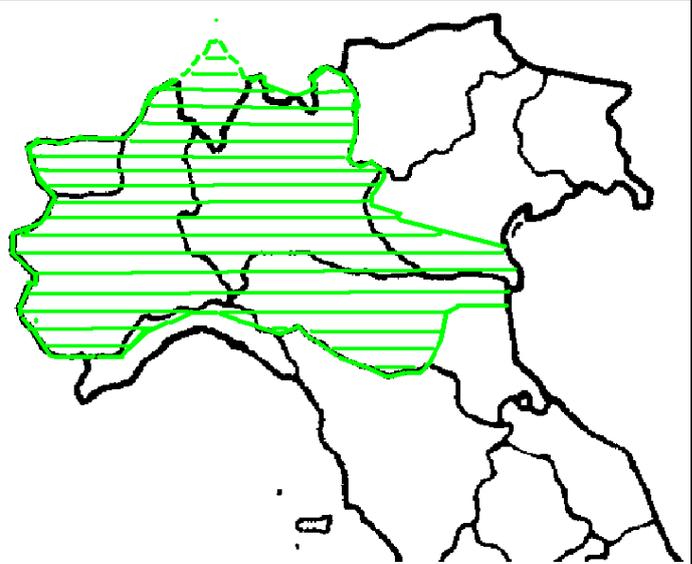
Novembre 2011

La Padania esiste? E, se sì, che cos'è?

All'inizio di ottobre, a seguito di un intervento del presidente della Repubblica, i giornali si sono riempiti di titoli tra cui "la Padania non esiste", a cui un rappresentante del partito di governo *Lega Nord* ha risposto rivendicando il diritto di autodeterminazione per "il popolo padano", cioè - si deve intendere - le persone che abitano nella "Padania". L'accostamento della nozione di un'area o regione geografica a quella di un popolo appare a nostro parere improprio nel caso specifico, e vorremmo chiarire ai lettori la situazione da un punto di vista geografico, anche considerate le richieste di chiarimenti ricevute.

Le pubblicazioni geografiche riguardanti l'Italia da un punto di vista fisico in genere trattano separatamente le aree montane, collinari e di pianura, oppure "sezionano" per così dire tali diverse aree per farne rientrare dei pezzetti nel territorio di singole regioni amministrative, che - salvo le due isole maggiori e, forse, la Valdaosta - non hanno un'unità geografica. E' raro dunque che si parli di Padania, termine che troviamo in alcuni titoli del volume *L'Italia fisica* (scritto a più mani per il TCI e pubblicato nel 1957), ma non nel testo che parla di rilievi e pianure, dato che (come scriveva l'autore del contributo, il geografo torinese Dino Gribaudi) «il concetto di Padania dovrebbe, a rigor di termini, abbracciare la cerchia alpino-appenninica, anche perché vi hanno avuto origine i materiali della pianura» [p. 201], formatasi per sedimentazione sul fondo del pliocenico "golfo padano".*

In tempi recenti (circa vent'anni fa) nell'ambito del partito politico *Lega Nord* è nata un'accezione nuova del termine, come di un'entità storico-geografica dotata di sue peculiarità fisiche e umane, ma si è voluto ampliarne l'estensione a tutte le regioni dell'Italia settentrionale (e qualcuno vi vorrebbe unire pure la Toscana, le Marche e l'Umbria). Si tratta dunque di un'entità fittizia, la cui unitarietà non è neppure di tipo fisico, ma che anche «come spazio etno-culturale omogeneo non esiste», come affermano i geografi Sergio Conti e Carlo Salone [SGI, *Rapporto annuale 2010. Il nord, i Nord*, p. 15]. Il recente titolo di prima pagina ("Io sono padano") del giornale leghista appare quanto mai bizzarro, perché oggi come ai tempi del federalista Carlo Cattaneo nella pianura padana vi è un «mosaico di differenze, fatto di sistemi territoriali e urbani di varie dimensioni e vocazioni, che testimoniano di (...) sentieri di sviluppo e modi di regolazione socio-politica profondamente diversi, quando non divergenti» [Conti-Salone, p. 15]. Divergenze nella visione economica della realtà, ma anche in altri aspetti, che sono quelli costitutivi di un popolo, cioè di «un gruppo umano ai cui componenti (...) una lunga coabitazione in un medesimo spazio e i conseguenti adattamenti ad un medesimo ambiente hanno conferito caratteri culturali comuni». Così si esprimeva oltre cinquant'anni fa Roberto Almagià (*Fondamenti di geografia generale*, II, 1958), che continuava: «I caratteri culturali si riferiscono sia alla cultura materiale (fogge del vestiario, tipi e forme delle abitazioni...) sia alla cultura spirituale (lingua, religione, manifestazioni varie dell'intelletto...)» [p. 249]. Anche se qualche studioso di linguistica chiama impropriamente padana l'area in cui tradizionalmente si



Il territorio della regione fisica padana, corrispondente al bacino idrografico del Po (74.970 km²), si estende fino in Svizzera. La pretesa "Padania" coprirebbe 120.260 km² (a cui si vorrebbero aggiungere pure i 40.814 km² di Toscana, Umbria e Marche).

parlano i dialetti gallo-italici, oggi l'uso abituale della lingua italiana (facilitato dall'evoluzione culturale del nostro popolo e dall'intensa immigrazione da altre regioni italiane) unisce i sedicenti padani agli altri Italiani, coi quali hanno in comune anche la religione (se si vuol credere all'affermazione dei nostri concittadini, che si definiscono all'80% cattolici, anche se poco o punto osservanti). Se a ciò si aggiunge la totale libertà di organizzarsi politicamente (fino a creare un partito politico dalle idee secessioniste, tanto "tollerato" da partecipare attualmente ad un governo di coalizione), la pretesa di staccarsi dal resto d'Italia appare del tutto strumentale (legata, cioè, al desiderio di staccarsi da un "Sud" che viene visto solo come "la zavorra del Nord produttivo", e questo spiega il gradito inserimento di tre regioni dell'Italia centrale considerate "degne" di essere unite alla nuova entità padana), e - più ancora che grettamente egoistica - alquanto miope per un insieme di ragioni.

In conclusione, certo - come indicato in figura - esiste la "Padania" come regione fisica corrispondente al bacino idrografico del Po (e niente più), ma non esiste un "popolo padano" (o "i popoli padani", spesso indicati al plurale, forse per non negare le diversità sopra rilevate). E' curioso che quando nell'Ottocento Garibaldi cercò uomini per andare alla conquista del regno delle Due Sicilie, che avrebbe portato nel 1861 alla nascita dello Stato italiano, trovasse dei volontari soprattutto nel Bergamasco e nel Bresciano, dove oggi vive a quanto pare la popolazione più ostile al senso di unità che tutti ci dovrebbe pervadere, particolarmente in quest'anno in cui ricorrono 150 dalla nascita dello Stato unitario. Possibile che l'idealismo dei Lombardi dell'Ottocento sia oggi così irriso da una parte politica che afferma di rappresentarne l'anima?

* Geograficamente si può definire "Padania" tutto il territorio costituente il bacino idrografico del Po e relativi affluenti, separato dagli altri bacini fluviali contigui da una serie di linee di cresta spartiacque.

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

CONSIGLIO REGIONALE

Nella riunione, tenutasi ad Imperia il 27 settembre, il Consiglio ha approvato formalmente il bilancio consuntivo del 2010-11 e quello preventivo del 2011-12. Ha poi dato mandato al Presidente di chiedere all'Assemblea regionale dei Soci di ratificare il piccolo ritocco alla quota dei soci familiari. Il Presidente ha chiesto ai Presidenti provinciali presenti quali sono i programmi previsti e si è raccomandato di operare al meglio per il riavvio delle attività sezionali, in modo da allargare se possibile la compagine sociale.

ASSEMBLEA REGIONALE DEI SOCI

All'assemblea dei Soci, tenutasi subito dopo, hanno preso parte una quarantina di soci, che hanno ascoltato la breve relazione del Presidente, che auspica una sempre maggior collaborazione tra le diverse sezioni provinciali per poter programmare qualche viaggio in Italia o all'estero, cosa ultimamente non riuscita per l'esiguità degli iscritti. Su proposta del Presidente viene poi ratificato a maggioranza l'aumento della quota dei soci familiari, da 12 a 15 €, a partire da settembre, quindi - dopo le opportune spiegazioni del Presidente - è approvato (questa volta a voto unanime) anche il bilancio consuntivo e quello preventivo della Sezione Liguria, pubblicati sul numero di ottobre del giornale, già distribuito da qualche giorno.

ASSEMBLEA SEZ. IMPERIA-SANREMO

Nello stesso pomeriggio del 27, dopo la proiezione di un interessante documentario di S. Mazzoni sulla città di Buenos Aires, si è svolta (tra le 18,15 e le 19,25) l'assemblea provinciale, a cui hanno partecipato una sessantina di soci, che dopo aver ascoltato la relazione del presidente Garibaldi sulle attività svolte nell'anno sociale decorso e sulle prime iniziative per il 2011-2012 (tra cui il corso d'aggiornamento sui vari aspetti della geografia previsto per il trimestre ottobre-dicembre), hanno avanzato diverse proposte di attività, soprattutto in ordine ai viaggi, argomento che suscita sempre molti entusiasmi. Dopo ampia discussione, l'assemblea ha stabilito di proporre ai soci alcune escursioni di una giornata, tra cui se possibile una a Torino (in novembre), poi altre in val Fontanabuona/valle Scrivia, in val Trebbia e Bobbio, a Luni e altre due forse in Piemonte.

Riguardo ai viaggi lunghi, si dà mandato al Presidente di cercare qualche soluzione che faciliti l'effettuazione di almeno uno di essi, senza preclusioni, tenuto conto che tradizionalmente sono da prendere in considerazione due periodi, la metà di maggio e l'ultima decade di luglio. Eventuali proposte saranno rese pubbliche non appena i programmi siano stati concretizzati.

Dopo l'assemblea 22 soci si sono riuniti per l'ormai tradizionale cena sociale, svoltasi in un'atmosfera cordiale e festosa.

ASSEMBLEA SEZ. LA SPEZIA-MASSA-CARRARA

All'assemblea del 13 ottobre (15,30-16,45), svoltasi a Carrara alla presenza di una dozzina di soci, la Segretaria ha esposto la situazione finanziaria della sezione, poi la Presidente ha giustificato la scarsità di iniziative effettuate nello scorso anno sociale per i gravi problemi familiari che la riguardano.

Si è poi aperta un'ampia discussione sulla grave situazione dell'insegnamento della Geografia nelle scuole, disciplina sempre più penalizzata in un contesto scolastico non certo edificante. Alcuni soci, appartenenti alla classe A039, denunciano il calo sempre più preoccupante delle ore della disciplina e il fatto che parte di queste ore siano assegnate alla classe A060. Il socio Canesi, in contatto con colleghi di altre zone d'Italia, propone una mobilitazione presso il M.P.I. a difesa della disciplina; inoltre, per salvaguardare le poche cattedre rimaste, propone che a tale classe sia affidato anche l'insegnamento di Storia (come accade ad esempio nel biennio dei Licei e in molti paesi d'Europa). I soci Menna, Martini e Canesi evidenziano la necessità di discutere queste problematiche nell'assemblea nazionale annuale durante il Convegno di Civitavecchia a cui forse intendono partecipare.

Per quanto riguarda le iniziative relative all'anno sociale entrante, la Presidente propone di effettuare escursioni di un giorno di carattere storico-culturale. Propone nuovamente di organizzare una conferenza-dibattito sull'escavazione del marmo vista attraverso gli occhi di un pittore (Salvioni) messa a confronto con foto d'epoca e attuali. Il socio Canesi propone di organizzare in primavera una conferenza-convegno su: "Un territorio: due province. Le relazioni economico-funzionali tra le province della Spezia e di Massa e Carrara". Sempre in primavera si pensa di effettuare un incontro a Campiglia sulla viticoltura delle Cinque Terre e il recupero del paesaggio, nel corso del quale sia anche possibile degustare prodotti tipici locali.

Il socio Martini propone di organizzare una serie di incontri su spe-

cifici aspetti della disciplina (ad esempio i G.I.S.) indirizzati in modo particolare agli studenti delle ultime classi degli istituti superiori.

APPUNTAMENTI DI NOVEMBRE

GENOVA

- **Martedì 8 novembre, ore 21**, presso il **Museo di Storia naturale "G. Doria"**, **Remo Bernardello** presenterà il volume "*Felci del monte di Portofino*", di cui è autore con Alberto Girani (Direttore Parco di Portofino)

- **Martedì 29, ore 21**, stessa sede, **Alessio Schiavi** - per il corso "*Parchi e aree notevoli in Liguria*" - presenterà il volume "*Siamo andati in Antola. Storia, immagini, ricordi del monte tra Scrivia, Trebbia e Borbera*".

IMPERIA

CORSO D'AGGIORNAMENTO "I TANTI ASPETTI DELLA GEOGRAFIA"

- **Venerdì 11, ore 17,15**, presso il **Centro culturale polivalente** (g.c. dal Comune di Imperia) si terrà la quinta lezione del corso: il dott. **Ezio Grosso** (AIIG-Imperia) parlerà su "*Israele e Palestina, un pluridecennale confronto ancora senza esito*".

- **Venerdì 25, ore 17,15**, nella stessa sede, la prof. **Silvana Mazzoni** (AIIG-Imperia) parlerà sul tema "*Argentina: è proprio la fine del mondo!*".

- **Venerdì 2 dicembre, ore 16,00**, nella **sala conferenze del Museo dell'Olivio (Oneglia)**, la prof. **Laura Orestano Cipparrone** (AIIG-Genova) parlerà sul tema "*La Libia: analisi dei recenti avvenimenti. Intervento umanitario o motivazioni geo-economiche?*".

SAVONA

- **Giovedì 17**, al **Campus universitario di Savona**, Palazzina Lagorio - aula LA218, si terrà la **Giornata di studio e proiezioni "Visioni d'Africa"** (per il programma completo vedere sul nostro sito, pagina "Attività e iniziative").



Il gruppo imperiese che ha partecipato all'escursione nel Genovesato dell'8 ottobre, fotografato da Silvana Mazzoni sulla scalinata della villa Serra di Còmagò (Sant'Olcese).

PERSONALIA

Con grande piacere comunichiamo che **Giulio Cerruti**, il nostro bravo webmaster (e socio junior), si è laureato il 30 settembre in Ingegneria informatica all'Università di Genova riportando la votazione di 110 su 110 e lode. A Giulio le nostre più vive congratulazioni e un affettuoso augurio per la felice prosecuzione dei suoi studi (il corso di laurea magistrale in Ingegneria robotica presso lo stesso Ateneo).

“ESCURSIONI E CAMPAGNE GEOLOGICHE GUIDATE”

Questo è il titolo di un bel volume, uscito qualche mese fa, che illustra una parte delle escursioni guidate (per gli studenti dei corsi di laurea in Scienze geologiche, in Scienze naturali e in Geografia), che in tanti anni (43, come ci precisa l'autore) Remo Terranova ha condotto in molte aree, ma in prevalenza nel territorio ligure.*



* R. TERRANOVA, *Escursioni e campagne geologiche guidate per gli studenti dei Corsi di laurea in Scienze geologiche, in Scienze naturali, in Geografia. Rassegna di foto commentate della Liguria geologica e di aree vicine*, Genova, Erga, 2011, pp. 141, € 22,00

Non si tratta di un lavoro scientifico, ma il carattere divulgativo non toglie che quasi ad ogni fotografia (e le immagini - quasi tutte a colori - sono circa 300) si possano acquisire interessanti informazioni sui più vari ambienti della Liguria e di altre zone d'Italia. Così, belle immagini illustrano ad esempio le Cinque Terre, toccate da 5 delle escursioni descritte nel volume (le n. 16, 20, 24, 34, 46): la foto a sinistra, di G. Garibaldi, è quasi identica alla n. 209 del testo, che mostra «un ripido versante presso Riomaggiore, sistemato a terrazze per i vigneti, interessato da movimenti franosi». Qui sotto un'immagine di S. Mazzoni, molto simile alla n. 189 del testo, mostra «la punta Baffe, sulla quale sono visibili i segni dell'erosione marina selettiva in corrispondenza degli strati di argilliti intercalati tra le bancate di arenaria».



Un testo, dunque, dalle ricche illustrazioni, che vuole ripercorrere la lunga e intensa carriera di docente di geografia fisica e geologia del nostro collega e amico, che tuttora continua la sua opera di divulgazione con numerose conferenze ed escursioni, ma anche con i recenti volumi (recensiti sul nostro giornale) sulla spedizione italiana in Antartide degli Anni 70 e sulle ardesie di Liguria.

Anche per l'AIIG-Liguria, di cui è socio da tanti anni, Remo Terranova ha tenuto interessanti lezioni e per essa ha organizzato e guidato una recente escursione nell'alta valle dell'Aveto, che certamente i soci della sezione provinciale Imperia-Sanremo ricorderanno con piacere.

Anche in futuro i soci si augurano di poter godere della sua competenza, sempre offerta con tanta spontanea cordiale simpatia. (G.G.)

« Qualche risata (amara) sul ministro che ha tolto l'insegnamento della geografia dagli Istituti Nautici ed Aeronautici e da tutti gli Istituti professionali »

Potremmo anche divertirci a fare ai lettori una di quelle lezioni di pseudo-geografia, che tanto piacciono a coloro che credono che la materia sia la vecchia elencazione di dati (di monti, di laghi, di fiumi, di ... gallerie stradali e ferroviarie), ma preferiamo evitarlo per non tediare i lettori.

Però, come potevamo esimerci dal comunicare, noi pure, il nuovo record di lunghezza di una galleria, di cui il 24 settembre (2° giorno dell'autunno astronomico, ma forse anche di un evidente autunno della cultura) ci ha reso edotti il ministro dell'istruzione? Costei, avendo appreso che il percorso fatto sottoterra dai neutrini nel corso di un importante esperimento di fisica era stato di 734 km (la distanza in linea d'aria tra Ginevra e i laboratori del Gran Sasso), ha subito voluto chiarire la posizione dell'Italia in quest'opera, dicendo che “alla costruzione del tunnel tra il Cern [a Ginevra] ed i laboratori del Gran Sasso, attraverso il quale si è svolto l'esperimento, l'Italia ha contribuito con uno stanziamento oggi stimabile intorno ai 45 milioni di euro” [testuale].

Il ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca scientifica non sa che la galleria più lunga del mondo, neppure ancora terminata, è quella di 57 km sotto il San Gottardo? E come può pensare a un tunnel 13 volte più lungo? E in quanti anni costruito? E con così pochi fondi, visto che la parte più

lunga correrebbe in territorio italiano?

Qui non si tratta neanche di ignoranza (anche un ministro non può essere onnisciente, forse solo un premier crede di esserlo), ma di scarso buon senso, comunque l'intera dichiarazione, a sentire degli esperti, contiene errori di valutazione non da poco. Domanda: quale è il curriculum studiorum di Maria Stella Gelmini, su cui avevamo già scritto dubitativamente in passato? *

Abituata evidentemente a leggere acriticamente testi che le vengono preparati dal suo staff o a parlare a ruota libera come il suo capo-popolo, come lui ha cercato poi di rimediare all'*epica gaffe* (così è stata subito definita sul web) con una dichiarazione dell'ufficio stampa dal tono indispettito. Poi, dopo giorni di polemiche (e ghignate sul web) il 29 settembre è “saltato” l'incarico di Massimo Zennaro come portavoce del ministro, anche se al momento ha conservato la responsabilità (ben retribuita: 160.000 € l'anno, pare)** della Direzione Miur per lo studente ed è diventato (ma può?) “consulente culturale” di Barbara Berlusconi.

Con certi personaggi al potere si spiegano alcune scelte all'interno della cosiddetta “riforma Gelmini”. Povera Italia! (G.G.)

* Si veda in “Lig-Geo”, giugno-agosto 2009, p. 1 e sul sito riportato sotto.

** Notizia tratta dai commenti del 30.9.2011 all'articolo “Fatale la gaffe sul Cern - Gran Sasso”, sul sito www.unionesarda.it

TRASPORTI E INQUINAMENTO

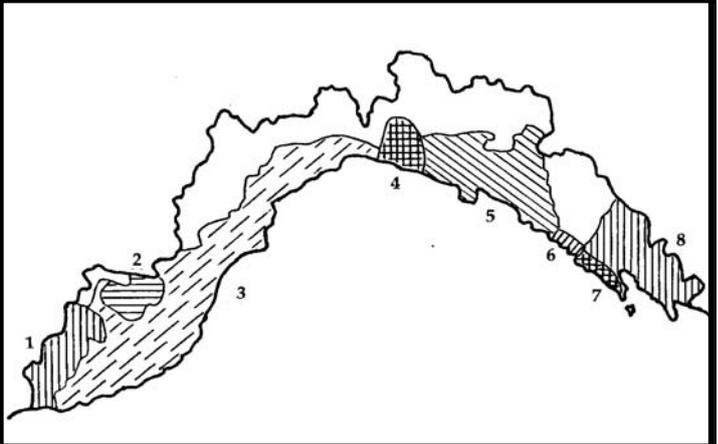
E' nota la correlazione tra le emissioni di CO₂ causate dai mezzi di trasporto e le variazioni climatiche; nell'anno 2000 è stata stilata una classifica dei mezzi di trasporto più inquinanti tenendo conto del numero di passeggeri trasportati e del numero di chilometri percorsi.

Si va dal minimo degli autobus urbani a pieno carico, se sottoposti ad assidua manutenzione, al massimo dei SUV (Sports Utility Vehicles) col solo guidatore. A metà classifica si trovano i treni con almeno 25 passeggeri per carrozza e quasi in vetta alla classifica dei più inquinanti si trovano gli aeroplani preceduti soltanto dalle automobili col solo guidatore e dai predetti SUV. Studi più recenti hanno ampliato il campo di ricerca aggiungendo altri parametri e cioè le emissioni necessarie per la costruzione dei mezzi e delle infrastrutture necessarie per il loro utilizzo e la loro gestione, quali le piste per gli aerei, le nuove vie ferrate, le nuove autostrade, eccetera. Le vecchie classifiche vengono sostanzialmente confermate, ma il trasporto ferroviario raddoppia il proprio tasso di inquinamento, aumenta del 10-20% quello imputabile al settore aeronautico e molto di più quello automobilistico. Chi peggiora ancora di più la propria scarsa propensione ecologica sono i SUV, criticabilissimi e pericolosi "fuoristrada da città" molto di moda. Le ragioni per bandirli dalle strade dei centri urbani sono molte e cioè la cilindrata (dai 2000 cc in su), le dimensioni (attorno ai 5 m di lunghezza e ai 2 di larghezza), il peso (anche 3 t), l'altezza e la forma particolare del cofano (circa 80 cm più alto rispetto alle normali autovetture). I grossi motori, assetati di carburante, sono necessari per far muovere anche ad altissima velocità dei veicoli dalla scarsa aerodinamicità. In caso di incidente con una vettura normale, un pedone viene colpito alle gambe, mentre da un SUV vengono direttamente colpite le parti più delicate del corpo cioè bacino, addome e torace o il capo nel caso dei bambini. In un incidente frontale tra auto, le automobili urtano cofano contro cofano (le parti costruite ad assorbimento di urto a salvaguardia dell'abitacolo); nel caso dei SUV, invece essi tendono addirittura a "salire" sopra all'abitacolo della malcapitata controparte, soprattutto quelli muniti dei famigerati bull bar, barre paraurti di rinforzo quasi indeformabili. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in superficie o in sotterraneo viene evidenziato che esso è estremamente vantaggioso dove la popolazione è concentrata, e su brevi o medie distanze; in questo caso è auspicabile ed ecologicamente corretto invogliare l'utenza ad usare abitualmente il mezzo pubblico anche per l'alta frequenza dei convogli; essi devono viaggiare in modo confortevole ma a pieno carico ed è sopportabile anche la sovrabbondanza delle costose strutture atte a favorire l'accesso ai punti di salita sui vagoni e il rapido allontanamento dei passeggeri a viaggio concluso, quali scale mobili e tapis roulants, corridoi rettilinei senza ostacoli e ben illuminati. Per il Ponente ligure pare che il problema non venga ancora né recepito né tanto meno affrontato, tanto è vero che i cantieri per il raddoppio della linea ferroviaria, ancora per lunghi tratti sull' ottocentesco binario unico, sono interrotti a tempo indeterminato e in più c'è una continua soppressione di treni, che costringe i viaggiatori ad usare sempre più spesso la propria antiecologica automobile.

Roberto Pavan, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)

AREE VITICOLE DELLA LIGURIA

Nella stagione della "nebbia agl'irti colli" e dell' "aspro odor dei vini" * non dispiacerà - credo - questa breve noticina informativa sulla viticoltura ligure. Il vigneto è in forte decremento da quasi un secolo e si è ridotto dai quasi 20.000 ettari del 1936 ai 1.327,50 ha di oggi (come risulta dai dati provvisori del censimento agricolo 2010, già disponibili sul sito www.istat.it per quanto riguarda i valori regionali). Già allora le maggiori estensioni erano in provincia della Spezia, seguita da Savona (oggi al 3° posto) e da Genova (oggi scesa all'ultimo posto), mentre il fanalino di



Elaboraz. G. Garibaldi, 2011

Le zone di produzione dei vini doc (ora dop) in Liguria.

1, Rossese di Dolceacqua o Dolceacqua Rossese; 2, Pornassio o Ormeasco di Pornassio; 3, Riviera Ligure di Ponente; 4, Val Polcevera (che prevede la sottodenominazione Val Polcevera Coronata); 5, Golfo del Tigullio; 6, Colline di Levante; 7, Cinque Terre e Cinque Terre Sciacchetrà; 8, Colli di Luni.

codice del 1936, Imperia, è oggi passato in seconda posizione.

Questo regresso generale della vigna è in primo luogo dovuto alle malattie della pianta (soprattutto la fillossera, giunta da noi a partire dalla fine dell'Ottocento, ma anche peronospora e oidio), poi al progressivo invecchiamento della popolazione e al graduale abbandono della montagna e delle attività rurali in genere. In tempi recenti, un miglioramento qualitativo della produzione di uva (costituita quasi esclusivamente da varietà da vino) e del vino prodotto ha consentito ai vini della regione di ben figurare in importanti mostre enologiche. La carta sopra riportata evidenzia le 8 zone di produzione dei vini a denominazione d'origine: nella n. 3 sono presenti soprattutto "pigato" e "vermentino", quest'ultimo prodotto pure nella zona 8 (che si prolunga anche nel territorio apuano).

Alcuni vini sono ancor meno che "di nicchia" (come quello di "Coronata", dalla produzione minima), ma non è stato male mantener viva la loro tipicità. I vini più celebri sono il Rossese di Dolceacqua e i vini delle Cinque Terre, dove la produzione più nota in passato era quella del vino "amabile", oggi noto come "Sciacchetrà" (nessuna parentela con l'Ormeasco Sciac-Tra di Pornassio), prodotto in quantitativi modesti rispetto al comune "bianco".

Se queste brevi note hanno fatto venir sete, beviamoci sopra!

Giuseppe Garibaldi

* G. Carducci, San Martino (in "Rime nuove")

**Cari Consoci,
da due mesi è iniziato il nuovo anno sociale 2011-2012.
Avete versato la quota ? Guardate a pagina 7**

LA COSTA APUANA IN UNA CARTA DEL XVII° SECOLO

Qualche osservazione storico - geografica

Nell'Atlas Maior di Joan Blaeu, pubblicato nel 1665, è contenuta una carta che raffigura lo Stato di Massa e Carrara, tra i territori della repubblica di Lucca e della repubblica di Genova. Ci è parso di qualche interesse mostrare le caratteristiche del litorale apuano circa 350 anni fa e fare un confronto con la situazione odierna.

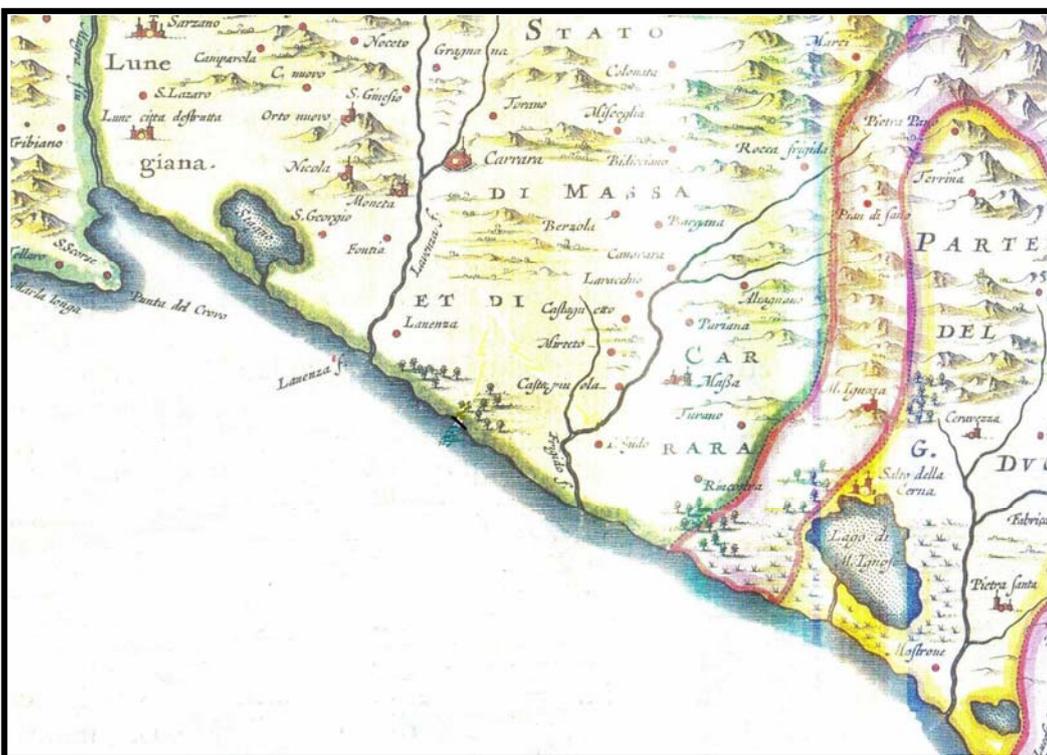
Naturalmente la prima cosa che si osserva (visibilissima nell'originale a colori) è la presenza di confini di Stato, prima quello genovese sul Magra con lo Stato di Massa e Carrara,¹ quindi un lungo corridoio (largo circa 2 km, ma sul litorale oltre 3) appartenente a Lucca, poi un'exclave del Granducato di Toscana (che sulla costa ha un'estensione di circa 8 km, quindi di nuovo il territorio

retramento a sud-est. I due principali torrenti, il Carrione (allora detto *Lavenza*) e il Frigido, hanno andamento "naturale" (col secondo che sfocia decisamente a sud-sud-est), mentre oggi entrambi sono stati regolarizzati, il Frigido in particolare.

Per quanto riguarda i centri abitati, il loro posizionamento lascia alquanto a desiderare, ma nel complesso i rapporti di distanza tra di essi sono abbastanza rispettati; i centri riportati sulla carta (che esistono tuttora quasi tutti, anche se alcuni oggi fanno parte di località maggiori), sono indicati o con semplici cerchietti colorati in rosso o con simboli di castelli o altro. Tra questi ultimi, alcune località destinate a divenire le città di oggi, come Sarzana

(che all'inizio del Seicento era vicina ai 3.000 abitanti), Carrara (che ne contava circa 2.000), Massa (forse sui 2.500 abitanti),² ma anche centri abbandonati (come è indicato per Luni, "città distrutta") o insediamenti di minore importanza, tra i quali Ortonovo (con 1936 anime nel 1607, nell'intera comunità), Nicola, Moneta (un castello che dominava Carrara da ponente), Montignoso (con 921 abitanti nel 1744).³

Sulla carta non si evidenziano altri particolari se non la presenza di boschi (verosimilmente pinete) lungo il litorale tra Carrione e Frigido e, pochi km più ad est, a Rinchiostra (segnato come *Rincostra*),⁴ ed inoltre nei rilievi tra Montignoso e Seravezza.



lucchese, esempio evidente di uno spezzettamento del territorio che oggi ci parrebbe assurdo (ma non lo era finché ebbe vigore il concetto "patrimoniale" degli stati).

Riferendoci al litorale, si nota la totale mancanza di insediamenti: il più prossimo al mare è quello di Lavenza (oggi *Avenza* o *l'Avenza*, il maggior quartiere di Carrara), mentre si notano tre stagni, uno ai piedi dell'abitato di Nicola (oggi fraz. di Ortonovo, SP, semplicemente denominato "*Stagno*"), uno a sud di Montignoso (indicato col nome di "*Lago di M. Ignoso*", così come il soprastante villaggio), un altro minuscolo a sud di Pietrasanta (privo di indicazioni); di essi, sopravvive come zona umida solo il secondo, un'area a tutela regionale nota come "ex-lago di Porta", dalla vicina località lungo la Via Aurelia. La costa presenta andamento molto regolare, come del resto era ancora negli Anni 30 del Novecento, a dimostrazione che è stata la costruzione in tale periodo del porto artificiale di Carrara a provocare un avanzamento della costa a nord-ovest di esso e un ar-

Nessuna indicazione si trova relativamente alle attività agricole e a quella che era da secoli un'attività di grande importanza, l'estrazione del marmo, il cui taglio già dal tempo dei Romani veniva effettuato con mazzoli e scalpelli, cercando di sfruttare le fratture naturali della massa rocciosa ed inserendo nelle fessure delle formelle a forma di V che venivano poi bagnate (sistema che durò fino al '700 quando si iniziò ad usare l'esplosivo e, in particolare, la polvere nera, metodo poi sostituito dalla fine dell'Ottocento col taglio mediante filo elicoidale). Il trasporto - prima che si usasse il metodo della "lizzatura" (scivolamento del materiale con una slitta fatta scorrere su travi - avveniva spingendo i massi lungo colate di detriti; solo nell'ultimo tratto si usavano carri trainati da coppie di buoi.

Giuseppe Garibaldi

¹ Lo stato ebbe origine nel 1473, con l'acquisto del territorio carrarese da parte del signore di Massa, Jacopo Malaspina. Dopo numerose vicende, nel 1664 il territorio di Massa divenne un Ducato, e quello di Carrara un Principato, sotto i Cybo-Malaspina, Duchi di Massa e Principi di Carrara. Lo Stato durò fino al 1796.

² I dati si riferiscono solo agli agglomerati urbani, perché con le "ville" dipendenti i valori sarebbero tra doppi e tripli.

³ Al di fuori dell'area apuana, ma visibili sullo spezzone di carta, troviamo ancora Seravezza (*Ceravezza*) e Pietrasanta.

⁴ Nella località, poco a sud del centro storico di Massa, esisteva un casino di caccia, che dal 1675 fu trasformato in villa per volere di Teresa Pamphili Cybo Malaspina. La villa, circondata da un bel parco, è dal 1997 di proprietà del comune di Massa, che vi ha sistemato la biblioteca civica, ultimamente trasferita in piazza Mercurio.

QUALCHE RIFLESSIONE GEOGRAFICA SUI “GIUSTI TRA LE NAZIONI” ITALIANI

A partire dal 1962, una commissione israeliana organizza le ricerche che permettono di distribuire l'onorificenza (medaglia ed iscrizione presso il Museo Yad Vashem a Gerusalemme) di “Giusto tra le Nazioni” alle persone non ebreiche che salvarono uno o parecchi Ebrei durante la seconda guerra mondiale con rischi, con coraggio e senza pretendere denaro. Nel 2010 erano 23.000 nel mondo, l'Italia arriva al 10° posto.

L'elenco precisa per una parte dei 484 Giusti italiani l'origine geografica o il luogo dell'azione: ne ho realizzato la carta, che permette interessanti riflessioni storiche e geografiche.

Nel 1938, prima delle leggi razziali di Mussolini, l'Italia contava circa 40.000 Ebrei, soprattutto a Roma, Livorno e nelle città dell'Italia centro-settentrionale. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 l'Esercito tedesco invade l'Italia fino a Napoli e, dopo le tre giornate di Napoli, si fortifica dal Garigliano all'Adriatico per impedire agli Alleati di liberare e conquistare la Penisola. Durante 9 mesi i Nazisti cercano gli Ebrei per annientarli (Shoa) e dopo la liberazione dell'Italia centrale (maggio-giugno '44) continuano nell'Italia settentrionale fino ad aprile '45.

Si deve precisare che l'80% della popolazione ebraica italiana fu salvata; questo fu possibile “colla complicità e la connivenza di migliaia di persone”. Dunque il numero dei Giusti è sottostimato.

L'elenco del sito Internet non precisa la sociologia dei Giusti, ma allude a molti sacerdoti cattolici e suore, a qualche vescovo, a membri della Resistenza (partigiani e antifascisti), a funzionari dello Stato, impiegati comunali e carabinieri, a medici, a pastori valdesi. E' interessante notare che molti preti decisero da soli azioni rischiose senza aspettare ordini ufficiali dal Vaticano.

Sulla carta logicamente non troviamo Giusti nelle zone già liberate dagli Alleati (Meridione e Isole). Roma si trova al primo posto: c'erano molti Ebrei, e molti preti, conventi, abbazie per accoglierli. Toscana (prevalentemente la provincia di Grosseto): Toscana ed Emilia-Romagna avevano una tradizione di sinistra, e fornirono molti Resistenti. Molti Ebrei francesi si rifugiarono nel Piemonte a partire dal '43 (l'Esercito italiano e le autorità “tolleravano” gli Ebrei stranieri meglio delle autorità francesi!). Le città della Lombardia e del Veneto conoscevano una resistenza importante contro il nazi-fascismo. Il Friuli e il Trentino-Alto Adige sono poco presenti: gli Ebrei erano più rari, e queste regioni venivano considerate dai Tedeschi come integrate nel “Grossdeutsche Reich” e certamente sorvegliate attentamente.

L'elenco non allude ai militari italiani che protessero e salvarono Ebrei nel sud-est della Francia, tra novembre '42 e settembre '43. Forse perché si trovavano all'estero e gli Ebrei furono protetti “temporaneamente” e generalmente catturati dai Nazisti nell'autunno '43.



J. Sarraméa, agosto 2011

Jean Sarraméa, Saint Raphaël, Liceo Saint-Exupéry (sezione europea)
AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)

* * *

CONSIDERAZIONI SUI TERMINI “PAESAGGIO” E “PANORAMA”

In una cartolina inviata da un luogo lontanissimo (Mongolia), ho ammirato il paesaggio di prati e colline che infonde un senso di tranquilla solitudine. Il verde tenue dei prati, i cavalli che pascolano, alcune iurte, nello sfondo l'articolato rilievo coperto da ghiacci (siamo a 4.090 m sul mare), descrivono il paesaggio di quel luogo remoto che, oltre ad infondere un insieme di emozioni, suggerisce anche alcuni dati fisici e geografici.

Quante volte, durante i nostri viaggi, brevi o lunghi che fossero, ammirando il paesaggio da un'altura, ci siamo lasciati sfuggire l'espressione “che bello!”.

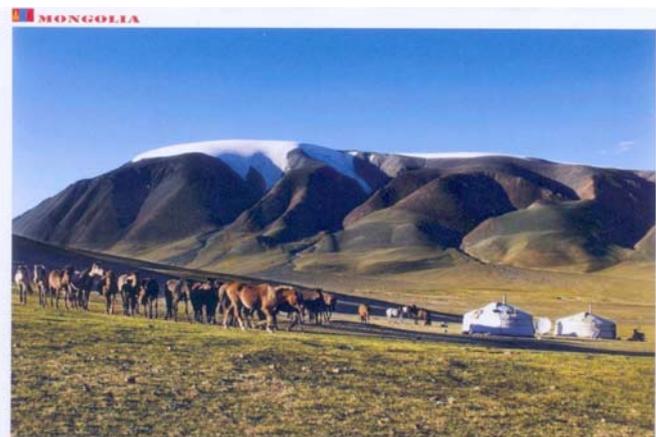
La natura generosa vuole sempre farsi ammirare! Ma ciò che abbiamo goduto in quelle circostanze era uno stupendo panorama; un'ampia veduta generale di un luogo, apprezzato semplicemente dal punto di vista estetico e turistico. Il paesaggio geografico, invece, è un insieme di elementi caratterizzanti la fisionomia di una parte della superficie terrestre, nei suoi singoli tratti. Tali elementi possono essere fisici, quando rispecchiano la morfologia del suolo, biologici quando si riferiscono alla vegetazione che lo ricopre, antropici se riguardano la destinazione che l'uomo ha fatto del suolo.

Della voce paesaggio si fa largo uso e la parola è stata assunta dal linguaggio artistico, tecnico e scientifico con sfumature di diverso significato. Vi è anche un paesaggio geografico *sensibile* che è un'estensione di quello geografico puro e semplice in quanto riguarda tutti i fenomeni capaci di attirare la nostra attenzione ed eccitare il sentimento.

E' impossibile stabilire quanti paesaggi vi siano sul Pianeta, poiché le sfumature sono infinite ed ogni luogo, piccolo o grande che sia, desta sempre il pensiero di un'affinità con un altro che affiora nei nostri ricordi. Inoltre non dimentichiamo la larghissima influenza che l'uomo ha avuto nell'intervento sul

paesaggio sia nell'antichità, sia ai giorni nostri, in Europa e soprattutto in Italia. Possiamo affermare che i paesaggi attuali sono una creazione storica, sviluppatasi a poco a poco attraverso rimaneggiamenti, in confronto a quelli della Mongolia rimasti quasi intatti dai tempi di Gengis Khan. In Italia, importanti alterazioni allo stato naturale della vegetazione furono, nei tempi passati, la distruzione delle selve, delle boscaglie, delle macchie mediterranee per sostituirle con la coltivazione di campi di grano, vigneti, risaie, uliveti e l'introduzione di piante esotiche, avvenuta in tempi diversi, come gli agrumi, i fichi d'India, le agavi, la robinia e l'ailanto, diventato ormai ubiquitario infestante ovunque. E proprio per la configurazione geologica e geografica dell'Italia, i paesaggi sono tanto diversi e quasi sempre improntati su forme caratteristiche di vegetazione, vegetazione che nelle sue forme e nei suoi colori ha sempre arricchito di bellezza la nostra Penisola.

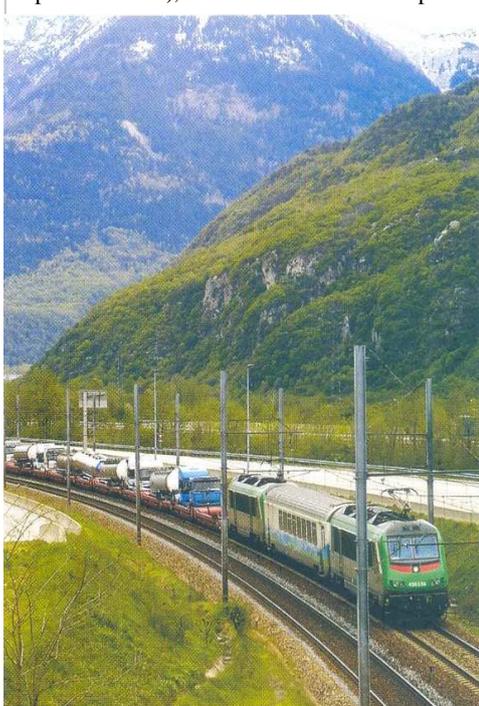
Beatrice Meinino, AIIG-Liguria (Imperia-Sanremo)



OTIZIE BREVI NOTIZIE BREVI NOTIZIE BREVI

NUOVI TERMINI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Ferroutage = Trasporto combinato (intermodale) strada-ferrovia di camion. Diversamente dal solito trasporto di contenitori, qui si tratta di trasferimento di camion (o di semi-rimorchi staccati dalle rispettive motrici), caricati su carri merci a pianale ribassato, lungo un



tragitto ferroviario (di solito, in ambiente di montagna), con gli autisti che viaggiano sul treno in carrozze a cuccette.

Il termine francese, che è stato coniato nel 1970 unendo le parole *fer* e *route*, da noi non è stato tradotto e si usa così. Vuole qualche lettore cercar di trovare (o inventare) un termine in italiano che possa sostituirlo? (ma, attenzione, "ferrutaggio" non viene accettato).

Nell'immagine, tratta da una pubblicazione francese, un treno che trasporta camion e semirimorchi tra Aiton-Bourgneuf (Savoia) e Orbassano (Piemonte).

Questa sperimentazione (che è in corso dal 2003 lungo l'attuale ferrovia Torino-Lione) prefigura il futuro servizio di "autoroute ferroviarie" (autostrada ferroviaria) che dovrebbe funzionare sulla linea ad alta velocità/capacità Torino-Lione, la cui costruzione è oggi messa in forse.

Questo tipo di trasporto sarà la norma lungo la nuova ferrovia di base del Brennero, attualmente in costruzione tra Innsbruck e Fortezza/Franzensfeste (la galleria sarà lunga 55 km), per facilitare gli scambi di merci nord-sud senza provocare l'inquinamento ambientale lamentato dall'Austria lungo l'attuale autostrada. (G.G.)

NUOVI PROBLEMI PER L'AGRICOLTURA ITALIANA

Di che si tratta è presto detto: il nuovo piano 2014-2020 della PAC (Politica Agricola Comune) prevede un taglio del 7% circa agli aiuti diretti al nostro Paese, che caleranno dai 4,13 miliardi di euro del 2013 ai 3,84 del 2020. Precisato che le spese dell'UE per il settore agricolo - pur diminuite negli ultimi due decenni - sono tuttora il 40% del bilancio, il taglio all'Italia deriva sia dai previsti futuri decrementi di questa "voce" sia dalla necessità di distribuire più equamente tra tutti gli stati aderenti (per ora 27, ma destinati presto a salire: tra i candidati, il primo ad entrare sarà la Croazia). Per la nostra agricoltura, potrebbe essere un'occasione

per ammodernarsi e razionalizzare sia le aziende (anche da un punto di vista dimensionale) sia le produzioni sia infine la commercializzazione, un problema, questo, da sempre molto sentito. (G.G.)

MAGHREB E MASHREK. CHE COSA SI MUOVE ?

La morte di Muammar Gheddafi in Libia e le prime elezioni libere in Tunisia sono due importanti notizie dell'ultima quindicina di ottobre, una del 20, l'altra del 23, ma in tutti questi giorni un'altra notizia continua ad apparire sui giornali (e, ripetuta, fa meno impressione) ed è quella della repressione delle manifestazioni popolari antigovernative in Siria, con sempre nuovi morti. Come evidenzia uno dei tanti striscioni esposti dai manifestanti ad Homs il 22 ottobre («*Ben Ali è scappato, Mubarak è in carcere, Gheddafi è morto, e Assad...?*»), è chiara in tutti la percezione che gli avvenimenti innescati dalla rivoluzione tunisina siano tutti tra loro interconnessi, come del resto si vedeva nella bella vignetta dell'algerino Dilem pubblicata su LigGeo di marzo. Augurandoci un'ulteriore evoluzione democratica in queste aree, speriamo di poter presto dare ai lettori un quadro geografico aggiornato della situazione. (G.G.)

ANCORA SULLA PIRATERIA

La notizia della pronta liberazione dei marittimi della nave "Montecristo", vittime dei pirati che a inizio ottobre avevano abbordato al largo della Somalia la loro nave, non ci deve far dimenticare che il problema è molto grave e non ne è facile la soluzione. Ne avevamo già parlato in passato (vedi LigGeo di maggio 2009, p. 5), ma pare che l'unica soluzione trovata sia, accanto al pattugliamento delle acque pericolose da parte di navi militari, la predisposizione a bordo delle navi che percorrono quelle rotte di speciali locali blindati in cui si possa rifugiare il personale e da cui si possa in qualche modo controllare la rotta, sia pure a velocità ridotta, in attesa che - chiesto soccorso via radio - questo si materializzi. Sembra un po' poco, ma di fronte ad una situazione non gestibile mediante accordi tra Stati, vista la situazione somala, a quanto pare ci si deve accontentare. D'altra parte, appare impensabile, per evitare le acque infide, allungare le rotte passando per il capo di Buona Speranza, tanto meno oggi che il canale di Suez è percorribile da natanti di ogni tonnellaggio. (G.G.)

DIVORZIO RAPIDO: UN NUOVO TURISMO

Sul *Corriere della Sera* del 17 ottobre c'è una curiosa notizia: le coppie in crisi che hanno fretta di divorziare possono farlo in Romania, con minime formalità e spesa modesta, ma soprattutto in soli 6 mesi (in Italia ce ne vogliono in media 36 e la spesa è il quadruplo). I geografi non si sono ancora occupati, crediamo, di questi flussi di persone, che sono numericamente modesti ma significativi per le loro motivazioni. Si tratta non solo di coppie che hanno fretta di rifarsi una famiglia (spesso, quando si decide di divorziare, è perché sono già nati nuovi legami), ma anche di donne che desiderano avere un figlio con metodi che in Italia sono vietati o di persone che hanno altre importanti esigenze personali (come cure dentali), che nel nostro Paese non possono soddisfare per l'arretratezza della nostra legislazione, ma anche per la lentezza del nostro apparato giudiziario (o, in tanti casi, per le tariffe esose). Senza valer dare giudizi, si tratta di prendeme atto. (G.G.)

ISCRIZIONI 2011-12 (dal 1° settembre 2011 al 31 agosto 2012)

Ecco le quote per il nuovo anno sociale, da versare alla posta (conto corrente 20875167, intestato ad AIIG-Sez. Liguria) oppure accreditarci mediante bonifico bancario (IBAN: IT 39 T 07601 01400 000020875167), o pagare direttamente a mani dei Segretari provinciali:

- Soci effettivi € 30 } con diritto al notiziario "Liguria Geografia" e alla rivista nazionale
- Soci juniores € 15 } "Ambiente Società Territorio - Geografia nelle scuole")

- Soci familiari € 15 } I soci familiari che desiderano ricevere personalmente copia cartacea del notiziario regionale dovranno versare in tutto 20 €.

- **Abbonamento a "LigGeo" € 10 di rimborso spese** (solo per Soci di altre Sezioni regionali che desiderano ricevere a casa l'edizione cartacea)



**LIGURIA
GEOGRAFIA**

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

Anno XIII^o, n. 11, Novembre 2011
(chiuso il 23 ottobre 2011)

* * *

Direttore responsabile: Silvano Corradi

Periodico fotocopiato in proprio
Registrato presso il Tribunale di Imperia
il 10.11.2006, n. 660/06 cron., n. 3/06 periodici
Redazione: Sezione regionale AIIG
Via M. Fossati 45 - 18017 Cipressa (IM)
Fax 0183 999877 - E-mail: gaivota.gg@alice.it
Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Codice fiscale 91029590089

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio 2010 - 2013)

Giuseppe Garibaldi, presidente
Graziella Galliano, vice-presidente
Maria Paola Curto, segretaria
Luca Ramone, tesoriere
Renata Allegri - Maria Pia Turbi
Fabrizio Bartaletti - Anna Lia Franzoni
Elvio Lavagna - Andrea Meloni (Gruppo giovani)

Presidente regionale - tel. (0039) 0183 98389

E-mail Segreteria regionale
segreteria.aiig.liguria@virgilio.it

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA

Dipartimento DISAM dell'Università,
Via Balbi, 2 - 16126 Genova
Presidente Fabrizio Bartaletti
tel. 010 20951439 - e-mail: bartfbi@unige.it
Segretaria Antonella Primi
tel. 010 20953603 - e-mail: primi@unige.it

**Sedi riunioni: Aula magna Dipartim. DISAM e
DISTUM e Istituto Nautico (Porto antico)**

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 45 - 18017 Cipressa (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi
tel. 0183 98389 - e-mail: gaivota.gg@alice.it
Segretaria Ottavia Lagorio
tel. 0183 299181 - e-mail: olago@libero.it
**Sede riunioni ad Imperia: Centro culturale
polivalente e Sala riunioni Museo dell'Olivio**

LA SPEZIA - MASSA CARRARA

Liceo scientifico G. Marconi,
Via XX Settembre 140 - 54033 Carrara (MS)
Presidente Anna Lia Franzoni
tel. 0585 857786 - e-mail: franzalia@alice.it
Segretaria M. Cristina Cattolico
tel. 0585 856497 - e-mail: cpaurora@virgilio.it

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

SAVONA

Via dello Sperone, 3/7 - 17100 Savona
Presidente Elvio Lavagna
tel. 019 851743 - e-mail: e.lavagna@alice.it
Segretario Paolo Bubicci, tel. 340 0383947 e
tel. 019 7700081 - e-mail: pabubicci@tin.it

**Sede riunioni: Istituto tecnico P. Boselli
Via San Giovanni Bosco 6 - Savona**

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG
Soci effettivi € 30 - Juniores (studenti) € 15
Familiari € 15 (col notiziario € 20)
Per invii all'estero supplemento di 15 €

Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): 10 €
da consegnare ai segretari provinciali o
versare sul conto corrente postale n. 20875167
o mediante bonifico bancario
(IBAN IT 39 T 07601 01400 000020875167)
sul conto intestato a: **AIIG - Sezione Liguria**

*Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto*

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

(a cura di G. Garibaldi)

**G. BATTISTI, «Gorizia Nova»: un'eurocittà
al confine tra Italia e Slovenia**, in «A Pasquale
Coppola. Raccolta di scritti», Genova,
Brigati, 2011, tomo 1^o, pp. 43-56

Nel ricordo della visita alle due città effettuata nel
maggio 2009 dai soci di Imperia, si legge volentieri
questo contributo del Collega triestino che ci informa
sulle novità di quella conurbazione di frontiera,
dove da un lato si assiste ad una frammentazione
amministrativa del molto esteso (309 km²) comune
sloveno di Nova Gorica e dall'altro si prefigura una
regione transfrontaliera (l'Euroregione goriziana),
che potrebbe arrivare a comprendere le due provin-
ce, italiana (466 km²) e slovena (2.325 km²), in mo-
do da ricreare un territorio simile a quello dell'anti-
ca contea principesca di Gorizia e Gradisca.

J. BLAEU, Atlas Maior, Italia, Colonia, Ta-
schen, 2006, pp. 208, € 29,99

Qualche anno fa è stato ripubblicato l'*Atlas Maior*
di Joan Blaeu, capolavoro della cartografia barocca,
pubblicato ad Amsterdam tra il 1662 e il 1665. Dal-
l'edizione integrale di 594 carte, veramente monu-
mentale, sono state tratte edizioni "regionali", a di-
sposizione di coloro che sono interessati a conosce-
re l'opera blauviana relativa a singoli paesi. Questa
è appunto la raccolta delle carte relative all'Italia (in
numero di 60), col commento del Blaeu tradotto in
italiano (e pure in inglese e tedesco). Si tratta di un
volume di grande formato (cm 25x38 circa), ottima-
mente stampato e ben rilegato, che l'editore tedesco
ha fatto produrre in Cina e può quindi vendere ad un
prezzo particolarmente contenuto.

**Campagna e Città. Dialogo tra due mondi
in cerca di nuovi equilibri**, Milano, Touring
Club Italiano, 2011, pp. 288

Questo bel volume rilegato di grande formato è il
libro che il Touring (insieme ad un volumetto che ci
pare di poco conto) offre in dono ai suoi soci per il
2012. L'argomento è di grande interesse, perché il
rapporto tra l'ambiente contadino e quello cittadino
appare da qualche tempo un po' meno squilibrato
rispetto agli Anni 60-70, quando la fuga dalle cam-
pagne (soprattutto dagli ambienti montani e dal
Mezzogiorno) sembrava preludere ad un abbandono
di modi di vita tradizionali che mal si confacevano
alle abitudini ormai acquisite nelle città.

Circa 500 mila persone in più che vivono in cam-
pagna, rispetto a qualche anno fa, costituiscono una
novità che va spiegata, e che dipende da un recupe-
ro dell'importanza anche economica delle aree rurali,
dalla valutazione che viverci - il che, peraltro, non
significa lavorarvi - rende meno stressanti le giornate,
da una riscoperta del valore del paesaggio e della
sua armonia, dalla voglia di avere a portata di mano
tanti prodotti che - a km 0, come ora si dice - ap-
paiono effettivamente più freschi, più naturali (e,
spesso ma non sempre, anche più economici) che
nei supermercati cittadini.

Dopo analoghi volumi pubblicati dal Touring ne-
gli Anni 70 (come *Paesaggi umani*, *Le Città*, *Cam-
pagna e industria*, tutti facenti parte della bella serie
di monografie "Capire l'Italia" e tutti curati da ge-
ografi universitari), questa volta il TCI volta pagina,
affidando la redazione del nuovo volume in gran
parte a docenti della Facoltà di Agraria dell'Univer-
sità di Milano, con due interventi in coda di Carlo
Petrini (presidente di Slow Food) e di Sergio Marini
(presidente nazionale di Coldiretti). La partizione
del volume - che è arricchito da belle fotografie di
Gianni Berengo Gardin, Toni Nicolini, Alfio Garoz-
zo, Mimma Pallavicini e altri - è in quattro capitoli,
Città e realtà rurale (Viaggio storico nelle forme e
nella vita dei luoghi), Relazioni tra campagna e città
(Uno sguardo paesistico), Una visione integrata per
la valorizzazione sostenibile del territorio (Geopoliti-
ca e progetto di territorio; Il turismo verde; Il ruolo
dell'ecosistema nel raccordo tra campagna e città) e
Le nuove sfide del sistema agroalimentare italiano
(suddiviso in sette parti).

Ad una sommaria lettura, l'opera appare ben strut-

turata e ricca di spunti di notevole interesse, che
potrebbero essere utilizzati anche in ambito scola-
stico, ma si ritiene pure utile per un approfondi-
mento dell'intera questione da parte dei docenti.

**G. GALLIANO, Immigrazione musulmana e
costruzione di nuove moschee in Liguria. Un
problema di geografia regionale**, in «A Pasquale
Coppola. Raccolta di scritti», Genova,
Brigati, 2011, tomo 1^o, pp. 141-151

Prendendo lo spunto dalla polemica sorta a Ge-
nova a proposito della costruzione in città di una
moschea, l'autrice approfondisce il discorso, sia
ricordando l'esistenza in passato di moschee nella
città, sia riferendo le critiche alla creazione alla
Commenda di Pré di un centro multireligioso (di
cui non si sente il bisogno), sia le normative urba-
nistiche da rispettare per creare un luogo di culto
per i musulmani praticanti di Genova e dintorni (e
ciò soprattutto in una città dagli spazi angusti e dal
traffico congestionato).

**M.C. GIULIANI-BALESTRINO, Rifiuti soli-
di: smaltimento e riciclo a Genova**, in «A
Pasquale Coppola. Raccolta di scritti», Ge-
nova, Brigati, 2011, tomo 1^o, pp. 449-458

Ristampa di un interessante articolo pubblicato
originariamente su questo periodico ("LigGeo" n.
2, febbraio 2009, pp. 5-6).

**J. MAY - A. REID, Architettura senza archi-
tetti. Guida alle costruzioni spontanee di tut-
to il mondo**, Milano, Rizzoli, pp. 192, € 16,00

Un libro interessante, utile per avvicinare noi pro-
fani alle caratteristiche e alle tecniche costruttive di
molti tipi di architetture spontanee, dovute non ad
architetti professionisti (che all' massimo tentano di
ridisegnarle in chiave moderna, cercando di non
tradirne i caratteri) ma alla sapienza plurisecolare
delle varie popolazioni mondiali. Se delle costru-
zioni più note a noi Italiani (come, ad esempio, i
trulli pugliesi, le baite delle Alpi o gli igloo) sap-
piano parecchio, molti sono i tipi sparsi per il
mondo che qui si possono scoprire. Naturalmente
esistono testi ben più articolati ed ampi, ma molto
costosi e per specialisti (tale l'*Encyclopedia of Ver-
nacular Architecture*, in 3 volumi, di Paul OLIVER).

Per il nostro Paese ci piace ricordare i numerosi
volumi regionali su "la casa rurale in Italia", di cui
quello riguardante la nostra regione risale ad oltre
50 anni fa (E. SCARIN [a cura di], *La casa rurale
nella Liguria*, in «Annali di Ricerche e Studi di
Geografia», XIII (1957), pp. 1-96 e 104-231).

**G. ROCCA, Il Mediterraneo: uno spazio
relazionale proiettato verso l'Europa?**, in
«A Pasquale Coppola. Raccolta di scritti»,
Genova, Brigati, 2011, tomo 2^o, pp. 859-871

Partendo dall'osservazione che negli ultimi decenni i
rapporti umani ed economici tra le sponde nord e sud del
Mediterraneo sono fortemente aumentati, l'autore appro-
fondisce il discorso sui trasporti marittimi intermediterranei,
così come si sono riorganizzati nell'ultimo decennio,
e in particolare sul concetto di "autostrade del mare", col-
legamenti che sono importanti sia tra le sponde nord e
sud del nostro mare sia anche in rotte trasversali tra i paesi
dell'UE e altri stati ad essa assimilabili come la Tur-
chia e Cipro. In conclusione l'autore constata che «il pro-
cesso di integrazione economica tra Europa occidentale,
Anatolia e Maghreb ha assunto il carattere di una dinami-
ca "centro-periferia", dovuta alla forte dipendenza dei
paesi del sud ed est Mediterraneo dall'UE, non solo in
termini di offerta di forza-lavoro, ma pure di domanda di
beni hi-tech e di servizi innovativi».

Una piccola osservazione "tecnica" su un testo ci-
tato da Rocca, quello di P. Sellari (*Atlante dei tra-
sporti in Italia*, pp. 92-93), dove si parla di traghetto
che viaggiano a 100 km/h, una velocità assurda (54
nodi!) nel nostro mare, sia in termini di sicurezza
(in relazione all'intenso traffico che vi si svolge),
sia per quanto riguarda i consumi.