

Liguria geografia



Anno XXIV° (2022), N. 12

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Dicembre 2022

Dal Paese alla Nazione

Parecchie persone si sono accorte che nel discorso della presidente del Consiglio Giorgia Meloni alla Camera dei Deputati spesso il riferimento all'Italia è stato fatto utilizzando il termine "nazione", mentre negli scorsi anni si è sempre usato il termine "paese".

Se il termine "patria" è ormai fuori moda e si adopera in pochi contesti, "paese" ha un significato più particolarmente geografico, ma con riferimento anche agli abitanti e alle istituzioni che lo regolano, "nazione" è più legato alla comune origine di chi ci abita, e perciò sembra un po' limitativo nei confronti degli stranieri e delle piccole minoranze esistenti all'interno dei nostri confini.

E' curioso che nessuno utilizzi il termine che parrebbe più ovvio, cioè "Italia", mentre nella vicina Francia è questa la parola più usata dai politici e dalla gente (veramente loro dicono anche "l'esagono", come noi potremmo dire "lo stivale").

Chi scrive è tutt'altro che nazionalista, ma ha sempre preferito dire "l'Italia" (o "il nostro Paese"); non ha mai amato "il Paese" (spesso scritto con la p minuscola) e ancor meno "questo Paese" (adoperato spesso da politici di sinistra, in particolare sindacalisti, quasi con un tono "accusatorio", per esempio: "questo Paese non ha ancora ottemperato a...").

Le minoranze nazionali (come gli Sloveni che vivono in Friuli-Venezia Giulia) non dovrebbero a rigore essere comprese nel concetto di "nazione (italiana)", eppure in Italia sono nati e ne sono cittadini, ma è più agevole inserirle nel termine "il Paese" (equiparato a "lo stato italiano").

Viceversa, gli immigrati dall'estero che hanno acquisito la cittadinanza italiana e i loro figli, che fanno parte del "Paese", potrebbero identificarsi benissimo pure con la "nazione" avendo ormai acquisito l'uso abituale della nostra lingua, elemento base dell'essere Italiani.

Da essa restano purtroppo esclusi i figli di cittadini stranieri nati in Italia, che si sentono Italiani perché frequentano o hanno frequentato le nostre scuole, per la cui rapida ammissione alla cittadinanza italiana da anni esistono forti contrasti tra i vari schieramenti politici, salvo che non subentrino meriti sportivi (o interessi finanziari, come nel calcio e nel basket).

E voi, cari lettori, come vi esprimete?

G. Garibaldi

Il treno di fronte all'emergenza guerra

Ukrayns'ka zaliznytsya nel 2022

E' bene precisare subito che il titolo si riferisce alle Ferrovie ucraine (in breve Ukrzaliznytsia, in sigla UZ), di cui (e dei cui problemi e programmi) da qualche tempo si parlava parecchio, anche prima dell'inizio dell'invasione russa di quel Paese. L'ampio articolo di R. Bongiorni su *Il Sole 24 Ore* del 23 ottobre è stato infatti preceduto da diversi altri interventi, tra cui uno dell'esperto francese Antoine Pecqueur (uscito in maggio sul sito <https://www.balkanicaucaso.org>).

In un Paese grande quasi due volte l'Italia e con poche asperità morfologiche, la rete ferroviaria è ampiamente sviluppata: è lunga 21.600 km e si collega con tutti i paesi confinanti, ma presenta un grave difetto (meno avvertibile prima del 1990, quando l'Ucraina faceva parte dell'URSS), quello di essere tutta a scartamento largo, o russo (1.520 mm, contro i 1.435 europei), il che crea non pochi problemi nelle linee dirette verso la Polonia, la Slovacchia, l'Ungheria e la Romania, paesi attraverso i quali passa



Stazione ferroviaria merci di Lviv (Leopoli), 18 gennaio 2022 © Mykola Tys /Shutterstock

oggi più di metà delle esportazioni. Inoltre, la percentuale di linee a trazione elettrica è buona (47,5%), ma sono in atto due sistemi diversi, quello a corrente continua a 3.000 V e quello a corrente alternata a 25.000 V.

Se quest'ultimo problema è in realtà secondario (esistono i locomotori bi-corrente, anche se più costosi), è grave il primo, soprattutto perché l'Ucraina - con l'attuale limitata possibilità di valersi della navigazione marittima, sia perché dispone ora del solo porto di Odessa sia per l'incombente presenza della flotta russa nel mar Nero - rischia di trovare sempre maggiori difficoltà per trasferire le merci da/per l'estero; e va anche tenuto conto del fatto che i collegamenti ferroviari attraverso la rete russa (per esempio, verso la Cina, in questi ultimi anni primo fornitore e primo cliente dell'Ucraina) sono di fatto impossibili per il blocco della frontiera ucraino-russa e per le sanzioni da cui la Russia è stata colpita.

D'altra parte, il progetto ormai approvato dall'Ucraina di trasformare lo scartamento della rete ferroviaria implica tempi lunghi e si potrà realizzare a poco a poco; resta dunque per ora l'inconveniente della "rottura di carico", la necessità cioè di trasbordare la merce da treno a treno, per la cui attenuazione occorrerebbe una ben oliata organizzazione ad hoc nelle stazioni di confine supportata da un confezionamento delle merci adeguato. Ma la volontà di passare allo standard ferroviario europeo, comprensibilissima visti i prevalenti rapporti commerciali con l'Occidente, viene ovvia- ➔

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

IMPORTANTE AVVISO AI SOCI

Chi, tra i Soci dell'attuale anno sociale, non ha compilato la scheda *on line* relativa alla propria iscrizione, è pregato - se già non lo ha fatto - di comunicare il versamento della quota al/la Segretario/a della propria Sezione locale (telef. o indirizzo e-mail a pag. 8, prima colonna).

AVVICENDAMENTO DI MINISTRI ...

Il prof. **Patrizio Bianchi** ha concluso il suo mandato di ministro dell'Istruzione (durato 20 mesi) e, per aver creato nel marzo scorso una "commissione per la conoscenza e lo studio della geografia nella scuola", è stato ringraziato dall'AIIG con la concessione del "premio Valussi". Vedremo se e quanto tale commissione avrà potuto operare e - nel caso di proposte operative - quanto si realizzerà per migliorare l'insegnamento della materia nella scuola italiana (il nostro Presidente nazionale, che ne fa parte come coordinatore, sicuramente ce ne informerà). Intanto, col nuovo governo uscito dalle elezioni del 25 settembre, abbiamo un diverso interlocutore: il neo-ministro "dell' Istruzione e del Merito" (titolazione nuova, e che ha provocato già qualche polemica, di un dicastero che è passato negli ultimi decenni dalla "pubblica istruzione" alla sola "istruzione") è **Giuseppe Valditara** (Milano, 1961), professore ordinario di diritto romano all'Università di Torino, eletto nelle file della Lega (e dal settembre scorso consigliere politico di Matteo Salvini), che nel 2009 fu relatore al Senato della cosiddetta "riforma Gelmini". Seguire la newsletter del Ministero **#NotiziePerLaScuola** sarà utile per valutare il lavoro del nuovo ministro, che ha dichiarato: «Il valore dell'istruzione, a partire dal rispetto per i docenti, è al centro del mio impegno, che porterò avanti in un ascolto costante e in un confronto con i protagonisti che la scuola la vivono tutti i giorni». Bene. Vedremo.



Il neo-ministro "dell' Istruzione e del Merito" (titolazione nuova, e che ha provocato già qualche polemica, di un dicastero che è passato negli ultimi decenni dalla "pubblica istruzione" alla sola "istruzione") è **Giuseppe Valditara** (Milano, 1961), professore ordinario di diritto romano all'Università di Torino, eletto nelle file della Lega (e dal settembre scorso consigliere politico di Matteo Salvini), che nel 2009 fu relatore al Senato della cosiddetta "riforma Gelmini". Seguire la newsletter del Ministero **#NotiziePerLaScuola** sarà utile per valutare il lavoro del nuovo ministro, che ha dichiarato: «Il valore dell'istruzione, a partire dal rispetto per i docenti, è al centro del mio impegno, che porterò avanti in un ascolto costante e in un confronto con i protagonisti che la scuola la vivono tutti i giorni». Bene. Vedremo.

... E DI SEGRETARI AIIG-LIGURIA

Gli impegni di dottorato all'Università di Sassari impediscono a Lorenzo Brocada di mantenere il suo incarico di segretario regionale. Il Consiglio regionale, preso atto della situazione, ne accetta le dimissioni e lo ringrazia per il lavoro finora svolto.

Quindi, su proposta del Presidente, dopo aver sentito l'interessato

mente vissuta dai dirigenti politici russi come un "tradimento" (è il famoso discorso degli Ucraini, tradizionalmente visti dai Russi come fratelli, ma minori¹, a cui fare solo osservazioni o dare ordini) e soprattutto fa loro pensare a una malcelata volontà della NATO di approfittare delle linee a scartamento standard per avvicinarsi più facilmente da ovest alle loro frontiere con intenzioni "offensive". E quest'accusa potrebbe apparire non tanto cervellotica visto l'atteggiamento imprudente di noi occidentali e della NATO stessa in questi ultimi decenni, di arrivare a "fare il solletico all'orso russo" (cioè portare l'alleanza atlantica ai confini della Federazione russa). Le proteste russe erano già state espresse al momento di decidere la nuova linea in costruzione tra Varsavia ed Helsinki, che passerà sul territorio delle tre repubbliche baltiche (oggi con reti ferroviarie interne aventi lo scartamento russo, domani aperte allo standard europeo); e qui c'è da aggiungere che il finanziamento dell'opera più grande di tale progetto, il traforo sotto il mar Baltico per collegare Tallinn (Estonia) a Helsinki, pare sia stato concesso da una banca cinese, e a questo punto lasciamo ai lettori giudicare quanto le cose si facciano intricate...

Tornando alla situazione attuale, dopo il periodo dell'assoluta emergenza umana, quando occorreva facilitare lo spostamento delle persone dalle zone di guerra verso occidente (3 milioni di profughi interni, 500.000 partiti per l'estero, usando la ferrovia), ora occorre far funzionare la rete per motivi commerciali, in particolare per il trasporto di merci, ma intanto la stessa è oggetto frequente di attacchi (bombardamenti, in genere) da parte russa, che - sembra incredibile - vengono riparati con grande velocità per evitare che l'intero sistema si possa bloccare. Pare che tutto quello che si fa all'interno del "pachiderma" ferroviario (che anni fa aveva oltre 400.000 dipendenti e ora è sceso a

to, il Consiglio elegge a far data dal 7 novembre nuovo segretario regionale **Enrico Priarone**, attuale presidente della Sezione Genova-Savona. Per meglio adempiere il delicato incarico il Segretario avrà anche, insieme al Presidente, la "firma" per accedere e collegarsi *on line* al conto corrente postale. La Redazione rivolge a Enrico cordiali auguri di buon lavoro.

GLI APPUNTAMENTI DI DICEMBRE

GENOVA

In questo mese non sono previsti incontri in presenza. Per le conferenze *on line* organizzate a cura di Enrico Priarone, si veda qui sotto.

- **venerdì 16, alle ore 17**, il consocio **Lorenzo Bagnoli** (Univ. Milano-Bicocca) terrà una conferenza *on line*, sulla piattaforma Skype, sul tema "**Il parco eolico tra energy tourism e accettazione sociale**". Link per accedere alla piattaforma Skype:

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

IMPERIA

In questo mese non sono previsti incontri in presenza. La prossima "passeggiata geografica" si terrà il secondo sabato di gennaio 2023, e se ne daranno precise informazioni sul prossimo numero di **LG**, oltre che attraverso le comunicazioni WhatsApp.

LA SPEZIA - MASSA - CARRARA

In questo mese non sono previsti incontri in sede. E' però organizzata un'escursione in pullman, col seguente programma:

- **domenica 11, escursione a Genova, con partenza da Carrara alle 7,30** e visite a tre palazzi dei Rolli in Strada Nuova (pal. Bianco, Rosso e Doria-Tursi) e, nel pomeriggio, alla Mostra dedicata a Pieter Paul Rubens (a Palazzo Ducale).

Quota Soci (viaggio e visite) **euro 75,00** (pranzo libero)

Info: Presidente (tel. **340 469 9461**)

PERSONALIA

Apprendiamo con gioia che il nostro socio junior **Claudio Pi-reddu** di Savona ha recentemente superato l'esame di laurea magistrale in "Valorizzazione dei territori e turismo sostenibile" (LM80).

A Claudio la Redazione ha il piacere di esprimere le più vive congratulazioni.

230.000, colpito da tempo da inefficienze e scandali) sia merito del giovane informatico Oleksandr Kamyšin², solo dall'ottobre 2021 amministratore delegato dell'Azienda ferroviaria nazionale, che pare stia facendo "miracoli", visto che è anche riuscito a organizzare treni speciali (evidentemente ben protetti, ma l'argomento non viene chiarito per motivi di sicurezza) con cui i capi di Stato e di governo occidentali sono potuti andare e tornare più volte per parlare col capo di Stato ucraino Volodymyr Zelens'kyj (molti ricorderanno la foto che ritrae insieme Draghi, Macron e Scholz in uno di questi viaggi). Certo si piangono circa 150 vittime tra i ferrovieri (oltre a numerosi feriti), ma la ferrovia ha dimostrato (e questo non è l'unico caso del genere) di essere un vettore insostituibile anche per l'organizzazione quasi militare che le ferrovie statali hanno. L'aiuto di aziende ferroviarie europee è stato giocoforza limitato, proprio per la questione scartamento, nonostante le offerte di Deutsche Bahn e di altri vettori, ma le Ferrovie polacche (Polskie Koleje Państwowe S.A., sigla PKP), che pure hanno collaborato, non hanno ritenuto di concedere l'uso dell'unica linea a scartamento largo esistente, a carattere industriale, che dal confine ucraino 100 km a N di Lviv (=Leopoli) arriva sin quasi a Katowice (400 km che non abbiamo trovato sull'atlante, nonostante la linea funzioni dal 1979): ma è probabile che vi fossero problemi logistici al capolinea polacco, che non ci sono noti. (**G.G.**)

¹ E infatti gli Ucraini sono tradizionalmente noti come "Piccoli Russi" e "Piccola Russia" è spesso definita l'Ucraina.

² Tra gli articoli dedicati alle ferrovie ucraine alcuni contengono interviste a Kamyšin, tanto ha meravigliato la funzionalità del servizio in queste condizioni di assoluta eccezionalità.

Chi può insegnare geografia nelle scuole secondarie?

Elvio Lavagna

Per rispondere alla domanda del titolo è forse opportuna una riflessione sull'evoluzione della nostra scuola secondaria nello scorso mezzo secolo e i criteri di formazione dei docenti. Quando nel dicembre del 1962 venne approvata la legge istitutiva della scuola media unica (con l'obbligo scolastico portato a 8 anni) in una fase di forti trasformazioni socioeconomiche dell'Italia, prese avvio una altrettanto forte crescita della popolazione scolastica della scuola secondaria seguita da cambiamenti dei programmi di studio e nella formazione degli insegnanti con importanti effetti anche per l'insegnamento della geografia.

Nella scuola media la geografia era insegnata allora da docenti abilitati in materie letterarie (italiano, latino, storia e geografia). Tale abilitazione valeva anche nei licei e nell'istituto magistrale ove però era una geografia sostanzialmente descrittiva, nei licei presente solo nel biennio iniziale, e abbinata con le materie letterarie.

Negli stessi licei e nell'istituto magistrale una geografia generale con netta prevalenza di contenuti di geografia astronomica e fisica era abbinata alle scienze naturali e alla chimica per cui era richiesta un'abilitazione aperta a laureati in discipline scientifiche (con sigla G1) che dava adito ad un insegnamento di solito collocato nell'ultimo anno di corso al termine dello studio delle materie scientifiche.

Per gli istituti tecnici commerciali e nautici e alcuni istituti professionali a cui si intendeva attribuire una più accentuata formazione economica si decise però di affiancare l'abilitazione G1 con una specifica abilitazione in geografia generale ed economica (G2) per partecipare ai concorsi a cattedre in quegli istituti aventi un sufficiente numero di classi per istituire cattedre specifiche di sola geografia, materia insegnata negli ITC in tutti i 5 anni di corso e per 3 anni nei nautici. Derivò da questa norma una certa competizione tra abilitati G1 e G2 per acquisire le cattedre nonché una diversa modalità di insegnamento di una stessa disciplina. Il docente con abilitazione G1 proveniva infatti esclusivamente da corsi universitari di scienze naturali e geologia mentre quelli G2 potevano provenire anche da corsi universitari in lettere e filosofia, magistero, economia e commercio, scienze politiche ove si fossero seguiti corsi di scienze geografiche.

E' da rimarcare però che l'abilitazione in geografia generale ed economica non apriva alcuna possibilità di insegnamento nei licei e nel vecchio istituto magistrale dove la geografia era insegnata, come già detto, con un'abilitazione in materie letterarie e era perciò abbinata con Italiano e storia e talora anche latino e greco. Insomma la geografia era una materia dai confini incerti, cangiante, insegnata da docenti con assai diversa formazione, debole nei consigli di classe.

In campo accademico intanto si manifestavano diverse tendenze del pensiero geografico: accanto a quella scientifica su basi naturalistiche di matrice tedesca (Humboldt, Ratzel, Ritter ...) una geografia possibilista sviluppatasi in Francia anche dagli storici di *Annales* e una geografia detta quantitativa largamente diffusa nel mondo anglosassone mentre acquistava crescente diffusione e interesse una geografia in seguito definita umanistica (con una propensione allo studio del territorio più emozionale che razionale).

Nella scuola nel frattempo si tentavano anche in forma sperimentale, in attesa di una generale riforma dell'istruzione di secondo grado, adeguamenti alle esigenze del mondo

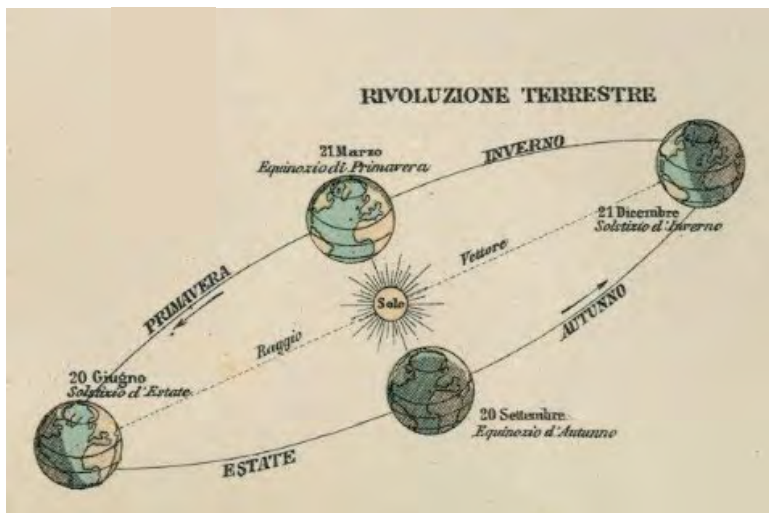
produttivo spesso con effetti negativi per la geografia. In alcune sezioni degli istituti tecnici commerciali, per esempio, la materia dovette lasciare spazio nel triennio finale all'informatica.

Un primo progetto di riforma nell'ultimo decennio del secolo scorso (il cosiddetto progetto Brocca) sembrò destinato a rivalutare la formazione geografica nel quadro di un progetto di maggiore uniformazione dei curricoli liceali e tecnici con materie e programmi larga-

mente comuni. La geografia non era compresa tra quelle comuni a tutti, ma i geografi furono chiamati a elaborare un programma proponibile per quasi tutti i bienni iniziali dei vari indirizzi secondari superiori e da affidare a docenti dotati di specifica abilitazione.

Fu anche avviata una sperimentazione che però venne presto abbandonata per la caduta del governo e la decisione di quello subentrato di effettuare una diversa riforma che avrebbe mantenuto le differenze tra corsi liceali e istituti tecnici e professionali. Per la geografia si verificò, invece di un rilancio e rafforzamento del suo insegnamento, un ulteriore taglio degli orari e nei licei invece un insegnamento con docenti con abilitazione in lettere e di formazione esclusivamente umanistica; per gli istituti tecnici e professionali la materia venne eliminata con le sole eccezioni dell'Istituto tecnico commerciale a indirizzo amministrativo (ove però rimase esclusivamente nel biennio iniziale) e in quello turistico (l'unico in cui la materia rimase in tutti gli anni del corso) e in alcuni indirizzi degli istituti professionali.

In seguito alle proteste delle società geografiche e di autorevoli giornalisti ma anche per personale convinzione espressa chiaramente al Convegno AIIG di Sanremo del 2014, la nuova ministra dell'Istruzione Carrozza si fece promotrice dell'introduzione di almeno un'ora di geografia affidata a docenti con specifica abilitazione in una classe del biennio iniziale di tutti gli istituti tecnici e professionali. →



Nel frattempo anche l'università era oggetto di importanti riforme con effetti sulla formazione degli insegnanti (lauree triennali, lauree magistrali e specialistiche, nuovi accorpamenti disciplinari eccetera). Queste innovazioni non potevano non influire sui criteri da adottare per conferire le abilitazioni all'insegnamento delle varie discipline e sui relativi concorsi. Mi pare che le novità siano state accolte con fiduciosa speranza da parte del mondo accademico; è certamente positivo che per accedere ai concorsi per l'insegnamento di una o più discipline non sia più sufficiente una certa laurea ma occorra anche una minima competenza in campo psicopedagogico, di antropologia culturale e didattica, ma ritengo di dover rimarcare il permanere di una condizione di debolezza e incertezza nella formazione geografica dei giovani che frequentano la scuola secondaria.

Parlo di debolezza perché in alcuni corsi di studi molto importanti perché preparano a compiti di elevata responsabilità la geografia è in posizione marginale; parlo di incertezza perché talora non è neppure chiaro perfino il suo oggetto di studio e quali competenze debba assicurare. Se il suo oggetto di studio è il territorio (di tutta la Terra o di parti ben distinguibili di essa con i relativi paesaggi) è evidente che esso è costituito da elementi della natura e da prodotti della storia e quindi della cultura che ne è derivata; per trattare di natura occorrono competenze delle scienze naturali; per parlare di cultura anche competenze nelle scienze umane (storia, demografia, economia, logistica, urbanistica, diritto, scienze politiche e altre ancora). La specificità della geografia è proprio quella di richiedere le une e le altre perché essa si colloca al loro incontro nel territorio. Un'importante finalità da perseguire è la previsione di futuri possibili sviluppi e la loro sostenibilità. Il docente nella sua pratica didattica si avvale di dati tratti da repertori statistici, banche dati informatiche, di carte geo-topografiche, grafici, immagini da telerilevamento eccetera.

Se l'oggetto dello studio è il modo in cui si percepisce un

luogo o una sua produzione o un paesaggio per valorizzarli o per altri fini (per esempio per scoprirne conflitti più o meno latenti) le competenze richieste sono diverse e occorre rifarsi alla psicologia, alla sociologia, alle arti visive, alla musica, alla letteratura, all'antropologia culturale e altre discipline umanistiche. Siamo di fronte a un'altra geografia, alquanto diversa dalla prima e che potremmo distinguere come geografia umanistica.

Non si può non rilevare che anche con le nuove classi di concorso le competenze richieste per l'insegnamento della geografia sono diverse per insegnare nei licei rispetto a quelle richieste per gli istituti tecnici o professionali, quasi fossero due discipline diverse. L'accesso ai concorsi per insegnare geografia insieme a materie letterarie (Italiano, storia, talora anche latino e greco) si può ottenere dopo aver acquisito nei corsi di una di una ventina di lauree magistrali o specialistiche dell'area umanistica (dalla conservazione dei beni culturali all'archeologia alle scienze dello spettacolo) il credito di un corso annuale (o due semestrali) di geografia umana. Per accedere ai concorsi di geografia specialistica degli istituti tecnici occorre o la laurea in scienze geografiche o una delle molte lauree di area umanistica con almeno due annualità di geografia (quasi mai però geografia fisica o cartografia, discipline che all'università sono collocate nell'area scientifica ove si conferiscono lauree che consentono l'accesso ai concorsi per l'insegnamento di scienze della terra ma non di geografia). Ne consegue che potrebbe verificarsi il caso di qualche docente specialistico di geografia senza competenze acquisite in campo universitario di geografia fisica o geomorfologia e neppure cartografia...

Ciò mi induce a ritenere che, stando così le cose, la geografia sia disposta a rinunciare ad essere disciplina di studio di un sistema complesso in cui forze naturali si confrontano con quelle della cultura, della politica e dell'economia. Eppure Il cambiamento climatico, di cui tanto si parla, non è solo affare delle scienze della Terra ma anche della geografia umana e di quelle politica ed economica. A chi il compito di introdurre a un così complesso problema nella scuola secondaria?

Perdita della memoria delle catastrofi e nuova economia dei rischi

Due brevi interventi su *Le Monde*, di una storica e di un esperto di rischi,* ci paiono utili per ricordare che il prevalere dell'esperienza tecnico-scientifica ha progressivamente deresponsabilizzato i gruppi di cittadini e le autorità locali nella gestione dei rischi, anche perché oggi a quelli detti "naturali" si aggiungono (e sono sempre più numerosi e pericolosi) i rischi a carattere "naturale e tecnologico" insieme.

Le catastrofi naturali (**CatNat**) sono infatti relativamente poco dannose (almeno per quanto riguarda le perdite umane), quando si verificano in ambienti poco o per niente antropizzati, dove magari tra gli scarsi abitanti sono ancora vivi i ricordi di grandi disastri fisici, come in montagna (con valanghe, colate laviche, inondazioni, tempeste) o in aree boschive (con incendi e tempeste di vento) e al di là dei tempi "a memoria d'uomo" a rammentare i danni servivano dei riferimenti sul terreno come segnali o cippi, o delle croci o delle cappelle; ma si è pur sempre in ambienti in cui le antiche popolazioni avevano sviluppato, con l'osservazione precisa e l'esperienza, dei saperi empirici. Chi viveva in tali ambienti insieme al rispetto aveva grande confidenza con l'ambiente naturale, tale da arrivare a presentire - per così dire - quanto stava per succedere, in relazione alle condizioni igrometriche e termiche. Si cercava di insediarsi nelle aree meno soggette ai rischi (delle valanghe, per esempio) o si riparavano le costruzioni dietro argini di pietre o di terra; la manutenzione del letto dei fiumi, dei boschi e delle foreste di protezione faceva parte della gestione del territorio e dei rischi: erano lavori faticosi, svolti dai membri di società agro-pastorali, spesso col sistema delle "corvées" (a cui tutti erano tenuti). Se questo ha funzionato abbastanza nei secoli scorsi, fino a tutto il Settecento (e nei casi più gravi si osava ricorrere senza tanti complimenti all'intervento dei sovrani, ottenendo la sospensione pluriennale delle tasse), le migrazioni verso le zone di fondovalle e di pianura hanno fatto

cadere in desuetudine queste regolari manutenzioni (si pensi, da noi, ai muretti a secco, oggi in gran parte a rischio di crollo) e gli odierni residenti in montagna (nutriti di cultura urbana e viventi di turismo) ignorano buona parte delle sagge regole d'un tempo, dissuasi anche dal progresso delle scienze e delle tecniche.

Per il terremoto di Lisbona (1755), evento naturale che distrusse la città, Voltaire dava la colpa al caso, mentre Rousseau riteneva responsabile l'uomo, colpevole di aver costruito in una zona sismica. Così, oggi, spesso si verificano delle gravi catastrofi naturali in zone con grandi insediamenti umani e industriali, dove quindi alla natura "matrigna" si associano i rischi insiti negli stessi impianti industriali.

Si parla allora di catastrofi **NaTech** (cioè naturali e tecnologiche), per cui spesso non siamo attrezzati. Infatti, quando si costruisce una fabbrica, ci si preoccupa della sua sicurezza indipendentemente dal luogo dove la si edifica: ma è del tutto diverso il rischio "fabbrica" se essa è impiantata in un ambiente relativamente sicuro (perché lontano da rischi naturali) o in zona a rischio allagamento o tsunami o terremoto, per di più se l'area è fittamente abitata. L'incidente nucleare di Fukushima, nel 2011, dipese da un terremoto e susseguente tsunami e non dalla struttura intrinseca della centrale.

Nonostante che il concetto di "NaTech" sia stato presentato già nel 1994 da due ricercatrici nord-americane, dopo quasi un trentennio esso non è ancora sufficientemente preso in considerazione nell'ottica di rendere più funzionali le norme di sicurezza, che non possono essere solo adeguate alle norme civili sulle costruzioni di edifici speciali, ma attente a prevenire per quanto possibile i danni delle catastrofi naturali possibili nell'area. (**G.G.**)

* Anne-Marie Granet Abisset (docente di storia contemporanea all'Università di Grenoble-Alpes) e Franck Guarnieri (direttore di ricerca sui rischi minerari, Università di Parigi), su *Le Monde* del 25-26 settembre 2022, p. 32

Aggiornamenti sulla rete ferroviaria tunisina

Come tutti i paesi che nell'Ottocento volevano mostrare la loro modernità, la stessa Tunisia beilicale volle costruire ferrovie, naturalmente con l'intervento di capitali stranieri. Nacque per prima la Tunisi-La Goletta-La Marsa, inaugurata nel 1872, tuttora esistente e completamente trasformata pochi anni fa, come si accennava recentemente in un articolo dedicato alla capitale della Tunisia¹. Pochi anni dopo, nacque la "rete settentrionale", a scartamento ordinario (1.435 mm), a cura di una società francese evidentemente interessata a collegare la Tunisia con la rete già funzionante (o in costruzione) nella vicina Algeria, dal 1830 sotto sovranità francese: nel 1880 veniva aperto il tronco di 192 km da Tunisi a Béja, Jendouba e Ghardimaou, che consentiva l'allaccio alla rete algerina risalendo la valle del Méjerda² (e intanto, dal 1881, la Tunisia diventava protettorato francese). Fu poi costruito un tronco da Tunisi a Mateur e a Tabarka (dove il treno arrivò nel 1922). Da Mateur una linea proseguiva per Biserta (dove giunse nel 1894) mentre un'altra (finita nel 1912) si dirigeva a Béja, costituendo un valido collegamento diretto tra Biserta (che fu fino al 1963 una base militare francese) e la linea verso Ghardimaou e l'Algeria.

Una seconda rete, questa a scartamento metrico, fu creata a partire dal 1899 in seguito allo sfruttamento di alcune aree minerarie nel centro-sud, iniziando dalla tratta Metlaoui-Gafsa-Sfax (poi prolungata da un lato a Tozeur e dall'altro, solo nel 1983, a Gabes, proseguendo poi con una lunga linea interna, da Metlaoui a Kassérine (da cui un tronco deviava a NE verso Kairouan e Susa) e a Kalaa Khasba³, località dalla quale un'altra linea trasversale passante in vicinanza del Kef (a cui arrivava un raccordo di circa 30 km) e transitando per El Fahs raggiungeva Tunisi⁴. Da Sfax una linea

non proprio costiera ma abbastanza vicina alla costa mediterranea arrivava a Susa (Sousse) e da lì a Tunisi. Anche in questa più articolata rete alcune linee sono state poco utilizzate negli scorsi decenni, mentre altre, come il collegamento Tunisi-Sfax, relativamente potenziate.

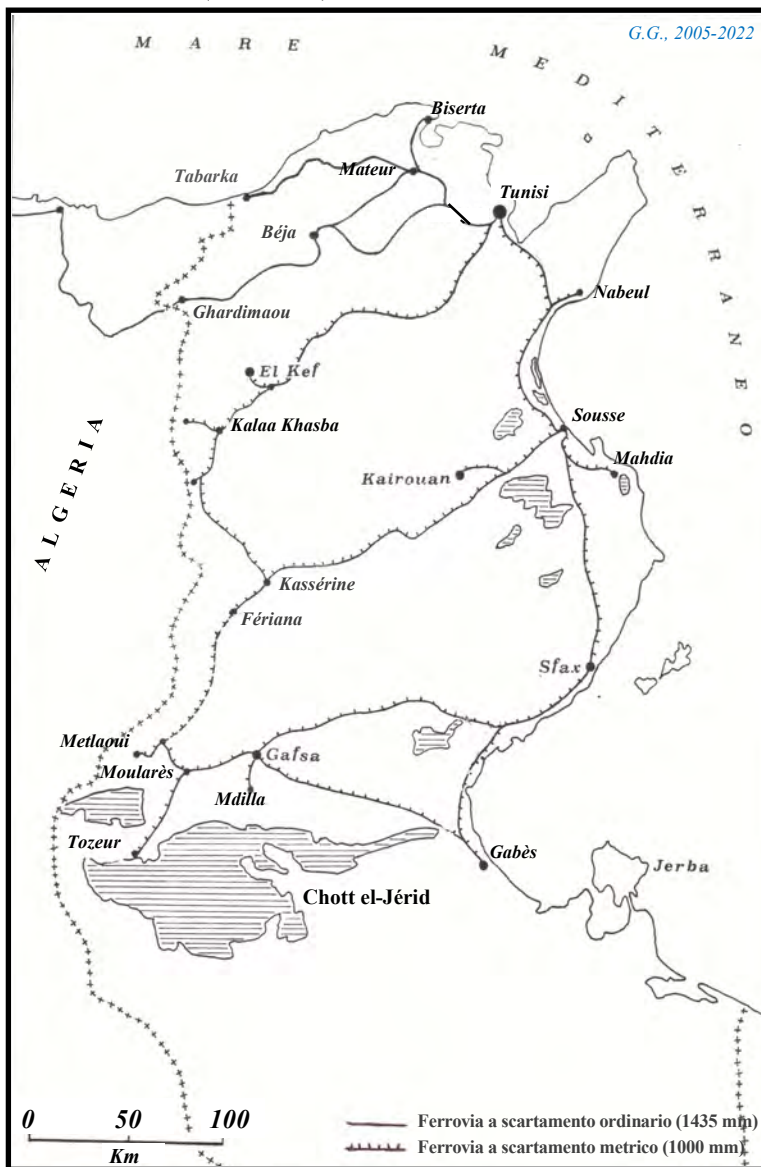
Il grande sviluppo dell'automobilismo e il miglioramento della rete stradale facevano pensare che la rete ferroviaria del Paese dovesse essere pian piano abbandonata, ma così non è stato. Gli anni 1965-85 videro la nascita di un'unica società ferroviaria statale (*Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens, SNCFT*) e fu rimessa in funzione la tratta da Kassérine a Kalaa Khasba (da dove in passato, e ancora negli anni 80, si esportavano ingenti quantità di alfa).

Intanto (1984-87) nella zona turistica da Susa a Mahdia è entrato in funzione un nuovo collegamento detto "Metro del Sahel", prima tra Sousse-Sud e Monastir poi fino a Mahdia, completamente elettrificato in corrente alternata a 25 kV, 50 Hz. E' una tratta di 38 km, l'unica elettrificata nel Paese insieme ad una linea suburbana di Tunisi (la Tunisi-Borj Cédria, di 27 km, completata nel 2012).

La rete conta in tutto 2.173 km (di cui circa 200 attualmente non in esercizio) e, salvo una tratta a Tunisi di soli 8 km equipaggiata in modo da esser percorsa da convogli con entrambi gli scartamenti, può essere divisa in due parti, una a scartamento ridotto lunga 1.688 km (cioè il 77,9% della rete), una a scartamento ordinario secondo lo standard europeo lunga 471 km (che costituisce il restante 22,1%).

Nel 2008 si erano iniziati i lavori di costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario tra Gabes e il confine con la Libia (a Ras Ajdir), lunga circa 150 km, che doveva costituire il tratto iniziale di una linea fino all'Egitto, ma l'opera è stata interrotta con la morte del leader libico Muammar Gheddafi⁵.

La rete, come si può comprendere, appariva molto diversificata



Un "espresso" sulla linea Tunisi-Sfax (foto SNCFT)

¹ G. GARIBALDI, *Città del Mediterraneo: Tunisi*, LG, XXIV, n. 6-8, p. 7

² Poiché Ghardimaou è nella valle della Méjerda, si trattò solo di raggiungere Souk-Ahras, nell'alta valle del fiume (che ha le sue sorgenti in Algeria). Questa stazione è sulla linea tra la città costiera di Bona (oggi Annaba) e Tebessa, l'antica città romana di Theveste. Il collegamento con la rete algerina avvenne nel 1884.

³ Gli stretti rapporti economici tra Algeria francese e Tunisia (protettorato francese fino al 1956) sono ulteriormente dimostrati dal fatto che da qui si progettò un tronco che superasse la frontiera e, per Ghilane, scendesse a Tebessa, cosa che si realizzò nel 1930.

⁴ La tratta da Kassérine a Kalaa Kasba e a Tunisi, lunga circa 200 km, è stata di recente affidata per l'assistenza tecnica, in occasione dei lavori di ammodernamento, al Gruppo FS.

⁵ E' evidente che la realizzazione di tale progetto avrebbe probabilmente portato alla trasformazione a scartamento ordinario della linea da Gabes a Sfax e di qui a Tunisi, opera che presenterebbe poche difficoltà date le caratteristiche morfologiche del territorio attraversato.



Treni costituiti da moderne elettromotrici in servizio sulla rete suburbana di Tunisi (sopra) e sul "Metro del Sahel" (Foto SNCFT)



non solo per i due scartamenti ma anche per lo stato delle singole linee, la cui manutenzione - come si è accennato - spesso era molto carente. La SNCFT ha però intrapreso dal 2012 notevoli lavori di ammodernamento, sia con la sostituzione di rotaie e traversine sia con la sistemazione di nuovi sistemi di segnalamento (come sulla linea internazionale da Tunisi a Ghardimaou (che prosegue per l'Algeria), ma anche con rettifiche di tracciato



L'esterno della stazione ferroviaria di Tunisi, che prospetta sulla place de Barcelone (Foto [su Wikimedia](#))

e ricostruzione di ponti. Se ne è avvantaggiata per i passeggeri la velocità commerciale, per le merci la capacità di trasporto, essendo aumentata la possibilità di carico sulle linee più vecchie, mentre le poche costruite di recente (come la Gafsa-Gabes) erano già state equipaggiate in modo da poter essere percorse da treni molto pesanti, come quelli che trasportano materiale mine-

riario (prevalentemente fosfati).



Un lungo treno merci per trasporto di materiale minerario lungo una linea a scartamento metrico a ovest di Gafsa. (Foto SNCFT)

A proposito di velocità, parlando delle linee a scartamento metrico, occorre ricordare che esistono dei limiti tecnici rispetto a quelle ordinarie (anche se gli exploits delle ferrovie sudafricane - anch'esse a scartamento ridotto, esattamente di 1.067 mm - sembrano dirci il contrario). In ogni caso, i più veloci espressi lungo la linea Tunisi-Sfax tengono una media commerciale vicina ai 65 km/h, coprendo la distanza di 237 km in 3^h 41^m; un poco più lenti i treni lungo la Tunisi-Ghardimaou, a scartamento normale, in cui il convoglio più celere, un'automotrice, copre i 194 km del percorso in 3^h 15^m (a circa 60 km/h).

Per il trasporto delle persone, al treno fanno spesso concorrenza i taxi collettivi, i cosiddetti "louages", pulmini da otto posti + l'autista, che fanno servizio tra due località predeterminate e partono quando tutti i posti sono occupati (o se ne è pagato il prezzo, che è fissato dallo Stato⁶). In genere hanno maggiore importanza per viaggi non troppo lunghi (una-due ore), ma ve ne sono anche su maggiori tragitti: spesso sostituiscono vantaggiosamente gli autobus pubblici (in ambito periurbano si è calcolato che coprano anche il 50% delle esigenze di mobilità).



Stazionamento (irregolare) di "louages" a Tunisi, place de Barcelone (presso la stazione ferroviaria) (Foto S. Bouzid Ben Tahar, 2016)

Si accennava sopra allo sviluppo dell'automobilismo: quello privato è ancora lontano da quello europeo (in Italia 650 autovetture per 1000 abitanti, in Tunisia 100), perciò il miglioramento dei servizi pubblici, dal treno agli autobus di linea ai "louages", appare come una politica saggia, valida anche a contenere gli eccessi della circolazione privata nei centri urbani, grande fonte d'inquinamento e fattore di divario sociale.

Giuseppe Garibaldi

⁶ Il termine 'louage' in francese equivale a 'noleggio', ma qui la situazione è diversa, come spiegato, trattandosi di taxi collettivi. Sull'importanza del servizio, relativamente alle periferie di Tunisi, si può leggere l'interessante articolo, pubblicato recentemente, di Souhir BOUZID BEN TAHAR, *L'essor des taxis collectifs dans le Grand Tunis, une réponse aux besoins de mobilité des périurbains. Etude de cas d'El Mornaguia*, «Riurba», 2020, n. 9 (<http://www.riurba.review/Revue/lessor-des-taxis-collectifs-95/#:~:text=http%3A/www.riurba.review/Revue/lessor%2Ddes%2Dtaxi%2Dcollectifs%2D95/>)

Velieri liguri in mari lontani e pericolosi

Noterella tra storia e geografia

Già nel medio evo il mar Nero con la Crimea e l'Ucraina è stato zona di grande interesse per i Liguri. Quando con il trattato di Ninfeo del 1261 i Genovesi riuscirono a sostituirsi ai Veneziani nei rapporti privilegiati con l'Impero d'Oriente fu ottenuta l'installazione di basi genovesi in vari centri tra cui Pera (ove aveva la sua sede il podestà genovese) e poi Smirne, le isole di Chio e Lesbo, Tessalonica nonché l'esenzione dalle tasse per il passaggio del Bosforo. Altre basi genovesi si formarono così sulle rive del mar Nero anche in territori tartari come la Crimea, che presenta aspetti morfologici e climatici che ricordano la Liguria. Nella capitale Caffa c'era il Palazzo consolare, vari uffici, la zecca con emissione di monete che riportavano sul recto il castello genovese e sul rovescio il simbolo di comando tartaro. Erano avviati commerci di pelli, allume, pellicce, caviale, spezie, anche grano nei periodi di carestia e schiavi (è accertata anche a Savona la presenza di schiave russe).

Anche dopo la caduta di Costantinopoli (con la stessa colonia genovese di Pera) sotto il dominio turco i Genovesi rimasero ancora presenti e attivi sulle coste del mar Nero. E in tempi più vicini a noi, nel '700 e nell'800 ebbero un ruolo importantissimo nel commercio con la Turchia e l'Impero Russo dove l'Ucraina aveva terreni e clima assai favorevole alle colture dei cereali (grano e mais soprattutto).

Uno studio condotto nell'ambito della Società Savonese di Storia Patria sulla costruzione di velieri nel Savonese e sulle vicende di tali navi

(rotte percorse, naufragi, tempeste superate eccetera) ha permesso di trovare notevole documentazione dell'intenso commercio nei primi decenni dell'800 con i porti di Odessa, Mariupol e Taganrog.

Tra i protagonisti di questi viaggi ci fu anche il giovane Garibaldi, prima del suo trasferimento in Sud America.

Particolarmente importante fu l'importazione di grano nell'Europa occidentale

ove i progressi della medicina favorivano lo sviluppo demografico e la crescita delle città mentre le campagne perdevano forza lavoro per la nascente industrializzazione. Si consideri anche che in vari momenti la produzione agricola era stata limitata da infestazioni di parassiti (come la peronospora delle patate in Irlanda o la fillossera che aveva colpito i vigneti di vari paesi tra cui l'Italia) e da un andamento climatico avverso.

Nel 1815 l'eruzione catastrofica del vulcano Tambora in Indonesia aveva causato immissione nell'atmosfera di polveri e gas tali da provocare anche in alcune regioni d'Europa un minore soleggiamento con la mancanza di una vera estate.

Non solo sono da ricordare le carestie in Irlanda e altrove ma la resa delle colture era piuttosto bassa anche a causa dell'eccessivo sfruttamento dei terreni concimati solo con poco stallatico. Le importazioni erano perciò necessarie e notevoli ma la guerra di Crimea fece temere gli armatori anche genovesi interessati al traffico una sua grave caduta. Questa tuttavia non avvenne per l'opportunità di provvedere al trasporto di truppe e rifornimenti militari. Nel regno di Sardegna dopo la guerra di

Crimea e la seconda guerra di indipendenza anche la costruzione della nuova ferrovia da Torino a Genova sarebbe servita a rendere più agevole il trasporto del grano. Due brigantini a palo da 600 t costruiti nei cantieri di Savona e col nome Marianopoli (italianizzazione di Mariupol) faranno parte di una cospicua flotta per rifornire di grano insieme ad altri stati europei il regno di Sardegna e poi d'Italia, ivi compreso il pastificio della famiglia Agnesi ad Oneglia che si era dotato anche di un proprio veliero.

Il traffico gestito da armatori liguri camogliesi, genovesi e savonesi fu tale che a Genova nel 1891 venne fondata la Camera arbitrale del commercio dei cereali e dei semi (soprattutto di girasole).

Con l'Ucraina le relazioni si estenderanno in seguito a materie prime diverse e al carbone e verranno realizzati i gemellaggi di Genova con Odessa e di Savona con Mariupol.

Tornando alle vicende della navigazione a vela tra '800 e '900 e alla necessità di assicurare all'Europa densamente abitata e industrializzata adeguati rifornimenti alimentari è anche di notevole interesse il traffico con velieri costruiti in Liguria su una rotta lunga e pericolosa, quella verso i porti peruviani e cileni per andare a caricare guano.

Alexander von Humboldt nel suo viaggio intorno al mondo aveva notato le caratteristiche della corrente fredda di provenienza antartica che ora porta il suo nome con la grande quantità di pesci, soprattutto acciughe, al seguito della corrente, e di uccelli

che se ne cibavano sulle coste che ne erano lambite. Il guano delle loro deiezioni sulle coste a clima estremamente arido non era stato dilavato e nei secoli se ne erano accumulati potenti strati. Avendo notato anche che gli indigeni lo usavano come concime nelle loro colture ne aveva portato una certa quantità in Europa per verificarne le virtù. Il chimico Liebig nel 1840 ne aveva confermato i pregi come fertilizzante dato il contenuto in azoto fosforo e potassio e se ne affermò così l'impiego nel-



Brigantino a palo

le campagne europee. A metà Ottocento in Inghilterra si importavano oltre 200 000 t di guano dal Perù.

Le operazioni di cava e poi di carico del guano richiedevano un lavoro pesante e rischioso sia per i lavoratori a terra (indigeni o Cinesi, fatti arrivare con i velieri di ritorno) insidiati anche dalle esalazioni dei nitrati, sia per gli equipaggi dei velieri. Inoltre, prima di procedere al carico che richiedeva molti giorni di attesa, occorreva munirsi di un permesso al Callao per i giacimenti delle isole Chinchas in Perù o a Iquique per i giacimenti cileni.

La vendita del guano era praticata anche in Liguria e Piemonte (per le risaie di Cavour) e continuò fino alla realizzazione di stabilimenti per la produzione di concimi chimici. Nella nostra Liguria sorse negli anni '30 del '900 il grande stabilimento della Montecatini di Cairo Montenotte al terminale interno delle funivie del carbone, in parte proveniente dall'Ucraina.

Più ampi dettagli su queste vicende si possono trovare negli articoli di Piero Pastorino "I velieri del grano" e "I velieri del guano" consultabili sul sito della Società Savonese di Storia Patria.

Elvio Lavagna



LIGURIA GEOGRAFIA

Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia

Anno XXIV^o, n. 12, Dicembre 2022
(chiuso il 21 novembre 2022, spedito 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 periodici

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

E-mail: gaivota.gg@alice.it

Sito Internet: www.aiig.altervista.org

Web master Bruno Barberis

Codice fiscale 91029590089

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(in carica dal 23 settembre 2022)

Giuseppe Garibaldi, presidente
Anna Lia Franzoni, vice-presidente
Enrico Priarone, segretario

Renata Allegri, Lorenzo Brocada,
Elvio Lavagna,
Lorenzo Mondino, Diego Ponte

E-mail Presidenza regionale

aiig.liguria@gmail.com

Segretario regionale: tel. 331 5496575

E-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

IMPERIA - SANREMO

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

Presidente Giuseppe Garibaldi

tel. 0183 98389 e-mail:

gigiprof97@gmail.com

Segretaria Floriana Palmieri

tel. 329 6023336

e-mail: floriana.palmieri@yahoo.it

Sede riunioni: Centro "Carpe diem" del

Comune, Via Argine destro 311, Imperia

GENOVA-SAVONA

Dipartimento Dafist dell'Università,

Via Balbi 2 - 16126 Genova

Presidente Enrico Priarone

tel. 331 5496575 e-mail:

aiig.ge.sv@gmail.com

Segretario Elvio Lavagna

e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sede riunioni anche a Savona presso Società

savonese di Storia patria, via Pia, 14/4

LA SPEZIA - MASSA 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 M. 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),

Juniore (studenti) € 15, Familiari € 15

(supplemento di 5 € per chi richiede il

notiziano cartaceo in Italia, 5 € + la normale

tariffa postale internazionale, per l'estero)

Abbonam. a Lig-Geo (per soci esterni): € 15

(puro rimborso spese stampa e invio postale)

Somme da versare sul c. c. postale n.

20875167 o mediante bonifico bancario

(IBAN: IT 39 T 07601 01400 000020875167)

intestati a: AIIG - Sezione Liguria

oppure valendosi della Carta del docente

Ogni autore è responsabile di quanto

affermato nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

H. AIT HADDOU, C. BERNIÉ-BOISSARD, M. MÉQUIGNON (a cura di), *La ville "durable". Interrogations méditerranéennes*, «Méditerranée», 132, 2021, testi tutti reperibili on line al sito <https://journals.openedition.org>

Dopo una breve introduzione dei curatori, il fascicolo contiene articoli di otto diversi autori, sia a carattere generale sia dedicati a singole aree e loro particolarità. Appaiono, a giudizio di chi scrive, di maggiore interesse un lavoro di David Fanfani "Città mediterranea e bio-regione urbana" (su un nuovo "patto città-campagna" per la riconquista dei valori di prossimità e lo sviluppo locale), uno di Catherine Bernié-Boissard e di Thomas Perrin "L'Occitania: una regione, due metropoli" (su tagli e cuciture territoriali all'interno di uno spazio regionale [riguarda in particolare le città di Tolosa e Montpellier]) e uno di Amina Louiza Lacheheb e Malika Kacemi-Meghrouf "Alloggi collettivi e clima mediterraneo in epoca moderna" (sul caso di Orano, Algeria, attraverso la teoria del noto architetto e urbanista Louis Miquel, 1913-1987).

L'introduzione si pone la domanda se la pandemia da Covid-19 e la conseguente crisi sanitaria porterà a un cambiamento radicale dei nostri modi di "produrre" la città, attraverso uno sguardo retrospettivo alle grandi crisi sanitarie dell'Ottocento, origine di nuovi modelli architettonici e urbani. In un mondo in cui tra poco l'80% degli abitanti saranno "urbani", di quali città essi saranno i cittadini? Di metropoli più o meno gigantesche produttrici di ineguaglianze ambientali e sociali, di territori peri-urbani mangiucchiati a spese dei terreni agricoli o di spazi urbani rifugio o abbandonati dall'urbano? (G.G.)

Calendario Atlante De Agostini 2023, Novara, I.G.D.A., 2022, pp. 1200 + 44 tavv. di carte e 8 pp. di bandiere, € 24,00

Ritorna, come ogni anno e perfettamente aggiornato, questo classico testo di statistiche geografiche, utilissimo per i docenti ma anche per gli studenti più interessati all'approfondimento e al confronto tra dati geografici e statistici. L'aggiornamento è anche nel prezzo (+20,6% rispetto all'anno scorso, quando l'aumento del costo della carta in risme è stato solo dell'8,8% e quello generale è intorno all'11%), il che forse è un po' esagerato.

P. PIANA, Ch. WATKINS, R. BALZARETTI, *Photography, topographical art and carto-*

graphy: the productive landscape of the Italian Riviera (Fotografia, vedutismo e cartografia: il paesaggio produttivo della Riviera Ligure), «Annali di ricerche e studi di geografia», LXXIV (2018), pp. 39-54

Si tratta di una semplice segnalazione, non avendo ancora ricevuto il fascicolo della rivista.

P. PIANA, La Valle dei Mulini dell'Acquaviva nel Parco di Portofino. Evoluzione e prospettive di sviluppo di un paesaggio produttivo della Liguria di Levante, «Annali di ricerche e studi di geografia», LXXV-LXXVI (2019-2020)

La zona descritta nell'articolo ebbe dal Medioevo notevole importanza per la presenza di acque perenni che consentivano di alimentare molti mulini (nell'Ottocento, secondo il Casalis, una cinquantina), poi ridotti a poche unità (e oggi solo uno è in funzione, per motivi turistici). E' una delle aree più interessanti del Parco di Portofino e si trova nel versante orientale del promontorio.

S. RIOLFO MARENGO con S. MALCO BADANO e R. BADANO, Castelvecchio di Rocca Barbena - Vita e storia di un borgo millenario nell'alta Val Nava, Albenga, Bacchetta, 2022, pp. 480, euro 25.

Il corposo volume è frutto di un'accurata ricerca a cura di Silvio Riolfo Marengo, originario di Castelvecchio ove ha trascorso gli anni della fanciullezza e a cui è stato sempre legato traendone ispirazione per le sue prime poesie: un paese del cuore e dell'anima, ma anche un'esemplare costruzione di una comunità tenace e solidale, capace di grandi sacrifici, fortemente legata alla propria terra. Castelvecchio, giudicato uno dei borghi più belli d'Italia, e il suo territorio sono presentati anche attraverso gli scritti e le opere di amici artisti, giornalisti, storici, naturalisti, geologi ma anche i ricordi di suoi abitanti, notabili e contadini, custodi esperti di secolari tradizioni di vita e di lavoro.

I cultori di geografia vi troveranno molti dati significativi di geografia fisica, umana, economica ma anche sentimenti ed emozioni ricercati dai nuovi geografi umanisti. Un'ultima considerazione: l'opera è pregevole per la ricchezza del contenuto ma anche per l'eleganza grafica e l'impegno editoriale. (E.L.)



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