



Anno XXV°(2023), n. 6-7-8 Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi Giugno-agosto 2023

NATALITÀ E IMMIGRAZIONE DUE QUESTIONI CONNESSE ?

Ogni anno la pubblicazione dei dati demografici nazionali da parte dell'ISTAT provoca interventi dei giornali che deprecano il persistente calo della natalità. Interventi troppo netti di alcuni politici o di esponenti religiosi innescano a volte polemiche anche aspre, segno che il fenomeno non è estraneo alla sensibilità dei cittadini. In proposito, è forse utile qualche approfondimento informativo.

La storia demografica dello Stato italiano è abbastanza varia e complessa ma può riassumersi in due momenti in qualche modo opposti (e contrapposti), tra il 1875 e il 1915, da un lato, e dopo il 1970, dall'altro; in mezzo, un quarantennio comprendente due grandi guerre e i relativi dopoguerra.

I. La forte natalità degli ultimi decenni dell'Ottocento, unita ad un progressivo calo della mortalità per il miglioramento delle condizioni sanitarie, portò a un incremento naturale abbastanza elevato, che non poteva essere assorbito da un Paese povero, tecnologicamente arretrato e con risorse limitate: la conseguenza fu un forte movimento migratorio verso l'estero, che vide la partenza ogni anno di centinaia di migliaia di persone. Confrontando i risultati dei censimenti, tra 1871 e 1911 si vede che la popolazione italiana aumentò infatti di circa 8.540.000 unità, ma in base ai dati annuali di natalità e mortalità l'incremento naturale nel quarantennio fu di 12.120.000 unità. La differenza, 3.580.000 abitanti, è in pratica il numero di coloro che emigrarono in modo definitivo o prolungato per anni¹. Ad emigrare furono in gran parte uomini, con livelli culturali bassissimi (visto che gli analfabeti, che nel 1861 erano il 78% della popolazione sopra i 6 anni, in cinquant'anni erano scesi sì, ma erano ancora il 46,2%); spesso sfruttati e di solito male accolti.



Arrivo di emigranti italiani in Argentina, verso il 1900
(da: Museo dell'emigrazione italiana on line)

Censimenti	Natalità	Mortalità	Incremento naturale
1871	36,6‰	30,1‰	6,5‰ (+181.830)
1911	30,4‰	21,3‰	9,1‰ (+336.850)
1921	30,5‰	17,7‰	12,8‰ (+480.260)
1931	24,8‰	14,8‰	10,0‰ (+409.460)
1936	22,4‰	13,8‰	8,6‰ (+366.717)
1951	18,3‰	10,3‰	8,0‰ (+375.995)
1993	9,72‰	9,76‰	-0,04‰ (-2.273)
2017	7,6‰	11‰	-3,4‰ (-206.000)



Sbarco di migranti in Italia, oggi
(da: www.openpolis.it)

II. Nel periodo tra la prima guerra mondiale e il secondo dopoguerra, compreso grosso modo tra i censimenti del 1911 e del 1951, i calcoli e i confronti sull'evoluzione demografica e sul movimento migratorio sono resi difficili da più motivi, tra cui i cambiamenti determinati dalle guerre (minor natalità per l'assenza degli uomini in armi, mortalità legata agli eventi bellici), la variazione del territorio nazionale (dagli iniziali 286.000 km² ai 310.000 dopo il 1919, ai 301.000 dal 1947), il movimento migratorio "interno" (verso le colonie, fino al 1940, e di rimpatrio da territori che l'Italia perse, dopo il 1947). Si sa che con la salita al potere del Fascismo le migrazioni furono ostacolate, ma poi fu la crisi economica del 1929 che di fatto le impedì.

Intanto, proseguiva la diminuzione sia della natalità sia della

mortalità, con un'evoluzione che si è osservata in maniera analoga in tutta Europa, con qualche modesta differenza tra Paesi con diversa politica (di lungo periodo) diretta all'aiuto economico per la famiglia e l'infanzia, come la Francia.

III. Nel periodo più recente si è osservata una continua discesa del tasso di natalità, mentre contemporaneamente iniziava a crescere quello di mortalità causato dal graduale invecchiamento della popolazione, finché è iniziata - dopo due-tre anni di "crescita zero" - la fase negativa della nostra demografia (si ba-

¹ I valori - in gran parte tratti da Wikipedia, che ovviamente si rifà ai dati ISTAT - sono già arrotondati all'origine, o da noi volutamente arrotondati per una più facile memorizzazione (errori inferiori allo 0,5%). Poiché in molti casi le migrazioni furono di breve durata (soprattutto verso la Francia e il Centro Europa) il numero dei migranti usciti dal territorio nazionale fu in realtà molto maggiore; purtroppo, fino al 1900, i rientri non sono quantificabili, mentre per il periodo 1900-1915 furono il 28,7% (8.769.000 emigrati, 2.520.000 rimpatriati). Non si dimentichi, comunque, che numerosi furono i casi (soprattutto verso l'Europa e il Mediterraneo) di emigrazione clandestina, analogamente a quanto avviene oggi per i migranti che cercano di entrare in territorio italiano.

AIIG LIGURIA: VITA DELL' ASSOCIAZIONE

QUANTI SIAMO ?

Ecco la situazione al 23 maggio, con una variazione complessiva del **+2,1%** rispetto al totale dell'anno scorso, con modesti spostamenti locali. A livello nazionale, la Sezione Liguria si dovrebbe porre anche quest'anno in buona posizione.

SOCI / SEZIONI LOCALI	n.	Genova - Savona	%	Imperia - Sanremo	%	La Spezia - Massa e Carrara	%
Soci effettivi	123	40	32,5	50	40,7	33	26,8
Soci juniores	10	6	60	1	10	3	40
Soci familiari	11	2	18,2	8	72,7	1	9,1
Totale Sezione Liguria	144*	48	33,3	59	41	37	25,7

* compresi 6 soci effettivi a carico della Sede centrale (biblioteche civiche di Sanremo, Imperia, Savona, La Spezia, Carrara e Massa)

IL SALUTO DEL NUOVO PRESIDENTE

Cari Consoci,

mi sono iscritto all'AIIG quando ero ancora studente a Milano e da allora è stata per me molto importante, perché mi ha offerto l'opportunità di crescere come insegnante prima e come ricercatore poi, creando occasioni di confronto con altri insegnanti, con ricercatori e professori universitari. Con il tempo il mio impegno è cresciuto, come consigliere regionale in Lombardia e come membro dell'Ufficio Sociale nazionale. Il trasferimento lavorativo all'Università di Genova, presso il Dipartimento di Scienze della Formazione, è stato l'occasione per guardare alla Liguria come un'opportunità per rafforzare il mio lavoro in ambito didattico ed educativo, ovviamente anche in collaborazione con AIIG.

Superati gli ultimi strascichi della pandemia da SARS-CoV-2, tutti noi possiamo ricominciare a lavorare sul territorio con maggiore serenità. Per questo motivo inizio questo mio mandato come presidente della Sezione Liguria dell'AIIG con entusiasmo, vivendo questo incarico come una bella opportunità per rafforzare lo scambio di competenze, idee e progetti con tutti i soci. Al tempo stesso avverto il "peso" della responsabilità legata al ruolo che avete deciso di affidarmi: sono consapevole del fatto che molti di voi mi conoscono solo superficialmente o non mi conoscono affatto, proprio per questo motivo ritengo importante dire fin da subito che mi impegnerò a fondo per ripagare la vostra fiducia e conto sul supporto di tutti per riuscire a fare un buon lavoro in quella che ormai è anche un po' la mia regione.

Siccome la geografia si fa "con i piedi nel fango", come ci ha insegnato Armand Frémont, spero che nei prossimi mesi potremo ricominciare a organizzare escursioni sul territorio, per conoscerci passando un po' di tempo insieme, rafforzando al tempo stesso la nostra conoscenza del contesto in cui viviamo o lavoriamo. Oltre a questo, spero che potremo rilanciare il ruolo culturale dell'AIIG, come ente che eroga percorsi di formazione per insegnanti e studenti, valorizzando il potenziale ruolo della

geografia nell'educazione al territorio, all'ambiente e alla cittadinanza attiva.

Concludo ribadendo che vivo la mia elezione a presidente come un punto di partenza, per un cammino che spero potremo percorrere insieme: a presto!

Giacomo Zanolin

CONSIGLIO REGIONALE

Il Consiglio regionale è convocato per giovedì 25 maggio, ore 18, in seduta telematica. Sarà la prima occasione d'incontro tra i membri del nuovo Consiglio, per discutere sulla situazione e le attività della Sezione Liguria e fare qualche anticipazione sui programmi per il prossimo anno sociale.

CONVEGNO NAZIONALE

Sul sito nazionale www.aiig.it si trova il programma e il modulo di iscrizione al Convegno nazionale, che si svolgerà a Napoli dal 12 al 14 ottobre. Ricordiamo che la quota di iscrizione (110 euro per i Soci effettivi, 50 per gli juniores) vale fino al 30 giugno (dal 1° luglio vi sarà un aumento di 20 euro).

ESCURSIONI / APPUNTAMENTI

Valli del Varo, Cians e Tinea. L'escursione, prevista per sabato 17 giugno, avrà un programma parzialmente modificato in relazione alle difficoltà di accesso ad alcune strade minori. Da Nizza si raggiungerà San Salvatore di Tinea (breve visita), poi Roubion (visita e pranzo), e superato il col de la Couillole m 1.678, a Boglio (sosta), alle gole del Cians, a Toetto (Touët-sur-Var), da dove si ridiscenderà la valle del Varo fino a Nizza, con rientro verso le 20 ad Imperia. Quota confermata in 90 euro, comprensiva del pasto (supplemento non soci 5 euro). Una descrizione dell'itinerario sarà inviata agli iscritti entro il 5 giugno.

N.B. Nessuna proposta è pervenuta dalle altre Sezioni locali.

di, in un'Europa dove il fenomeno è presente quasi dappertutto, spesso con valori ben più preoccupanti che da noi).

Quanto ai movimenti migratori, senza contare le notevoli migrazioni interne (in prevalenza dal Veneto e dal Sud verso il Nord-ovest, oltre che dalle aree interne alle città) iniziate nel 1946 e durate con cifre piuttosto sostenute fino agli anni 60, hanno avuto molta importanza anche quelle tradizionali verso l'estero. Forti dal 1946 al 1965 (con un saldo negativo medio di 145.000 unità l'anno), assai modeste nel quarantennio successivo (-9.000 l'anno), queste sono poi riprese e dal 2012 il saldo annuale medio è di -58.000 unità. Tra chi emigra hanno oggi un certo peso anche i giovani laureati, attratti da buone opportunità di lavoro nei paesi europei (dove migliori sono le prospettive di carriera e gli stipendi sono in media superiori del 40%), che maggiori facilitazioni da parte delle nostre aziende potrebbero parzialmente trattenere in Italia (ma ricordiamo che per i giovani l'Europa comunitaria non è percepita come "estero").

Ma intanto, dall'inizio degli anni 80, si è verificato un fenomeno nuovo per noi, con l'arrivo massiccio in Italia di cittadini stranieri in cerca di lavoro, una migrazione iniziata già dagli anni 60 ma molto in sordina, cresciuta poi con la maggiore acculturazione dei nostri giovani e il loro rifiuto a svolgere attività di scarsa specializzazione e poco remunerative, che viceversa gli immigrati accettavano anche quando dotati di elevati titoli di studio. Queste

migrazioni - legate, prima ancora che alla ricerca di lavoro, alla necessità di sottrarsi a situazioni sociali e politiche difficili o addirittura insostenibili - hanno coperto dei "vuoti" nella nostre realtà aziendali (anche se hanno fatto gridare contro lo straniero "che ci ruba il posto di lavoro", a somiglianza di quanto avveniva cent'anni fa contro di noi nei vari paesi di emigrazione italiana) e hanno consentito alle aziende di superare in parte le carenze di manodopera; ma la loro presenza è stata ed è tuttora essenziale nell'assistenza ai nostri anziani e in agricoltura.

Negli ultimi 15-20 anni, l'inserimento di questi immigrati nel nostro tessuto economico e sociale e la frequenza delle scuole da parte dei loro figli, insieme ai nostri, ha portato a una sempre più ampia comprensione, che sicuramente tra la seconda e la terza generazione porterà a un'adesione pressoché totale alla nostra cultura (e forse, purtroppo, anche alle nostre cattive abitudini), come hanno qualche settimana fa osservato - per la Francia - gli esperti e i sociologi dell'INSEE (il loro Istituto di Statistica).

Se poi una nuova più attenta politica per la famiglia riuscisse a far rialzare gli indici di natalità, questi cittadini stranieri - che si stanno integrando col lavoro e con lo studio - sarebbero necessari per coprire il vuoto che comunque ci aspetterebbe per i prossimi decenni, in attesa che gli effetti di tale politica potessero farsi sentire, in un'Italia divenuta intanto più aperta e più matura, arricchita dall'apporto di tante persone di buona volontà. (G.G.)

Come il porto di Genova affronta il gigantismo navale

Giuseppe Garibaldi



*Il progetto della nuova diga foranea del porto di Genova, col "tombamento" delle calate nel bacino di Sampierdarena (dal sito di *Il Secolo XIX* del 30 giugno 2022)*

Il porto, secondo la classica definizione "funzionale" del geografo Umberto Toschi, «è il punto di incontro e di scambio tra traffico marittimo e terrestre», e - col crescere delle dimensioni delle navi - deve adeguare i propri spazi interni, se non vuole perdere la sua importanza a livello internazionale.

Da anni, in numerose occasioni, si è riferito¹ del continuo accrescersi delle dimensioni delle navi, fatto che provocava forse più danni che vantaggi, tanto che già oltre un ventennio fa nel settore delle navi da carico liquido si era proceduto - dopo la crisi petrolifera degli Anni 70, che aveva portato a un rapido gigantismo - a un ridimensionamento della portata lorda nell'ambito delle maggiori di esse, le cosiddette "ulcc" (*Ultra large crude carriers*, oltre le 320.000 t di portata lorda)². Purtroppo la tendenza al gigantismo è rimasta in altre categorie di navi mercantili, e in particolare in due che interessano molto il porto di Genova (ma anche numerosi altri scali nazionali a cominciare dalla "gemella" Savona), e cioè le navi da crociera e le navi portacontaineri³.

Il fenomeno per le navi da crociera non ritengo abbia una motivazione seria. Il boom delle crociere, con il diversificarsi dell'interesse dei potenziali clienti, poteva portare certamente alla creazione di alcune navi enormi, come avvenuto negli ultimi anni, perché richieste da chi ama un "soggiorno" sul mare non molto diverso da quello in una affollata località turistica dotata di una gamma completa di attrazioni, ma senza la pubblicità esasperata per questo tipo di vacanza la crociera su navi "old style" (a misura umana, se così si può dire) godrebbe di una scelta maggioritaria se non quasi unanime; senza contare le difficoltà per le grosse navi di accedere a baie e insenature (e non parlo delle scandalose "rotte" nel veneziano Canale della Giudecca, in piena città).

Riguardo alle navi portacontaineri, un recente studio dell'International Transport Forum⁴ sostiene che nel lungo periodo i vantaggi derivanti da navi sempre più grandi rischiano di essere inferiori ai rischi: i risparmi di costi per ogni unità TEU⁵ con le grandi navi *Ulc*s (*Ultra large container ships*, da 10.000 TEU in su) sono modesti (non oltre il 20%) mentre la metà dei risparmi sui costi delle nuove imbarcazioni viene dall'efficienza dei motori di nuova generazione, non tanto dalle economie di scala. A questo si aggiunge un "effetto oligopolistico" legato alla concentrazione di mercato in pochi operatori con

tutti i rischi di una riduzione della concorrenza. Ultimo elemento critico, l'eccessivo costo di adeguamento infrastrutturale di porti e canali per il passaggio delle mega-navi e per le operazioni di banchina (anche pensando al solo pescaggio, un fondale di 16 metri per le *Ulc*s, disponibile in pochissimi porti in assenza di costosi adeguamenti)⁶.

Senza voler ora approfondire questo discorso, che deve tener conto anche di numerosi cambiamenti di breve termine nelle attività marittime (e in cui si potrebbe notare che le navi "mega-max" da 24.000 TEU sembrano ora limitate solo alle rotte Estre-

¹ Si vedano, tra i tanti, i miei scritti *Gli eccessi del turismo di massa* (LG, XIV [2012], n. 1, pp. 1 e 6), *Un approfondimento sui "giganti del mare"* (LG, pure 2012, n. 6-7-8, p. 6), *I lavori di ampliamento del canale di Panamà e il gigantismo portuale* (LG, XV [2013], n. 2, p. 5), fino al più recente *Gigantismo marittimo: pregi e difetti dopo l'ingorgo di Suez* (LG, XXIII [2021], n. 9, p. 7)

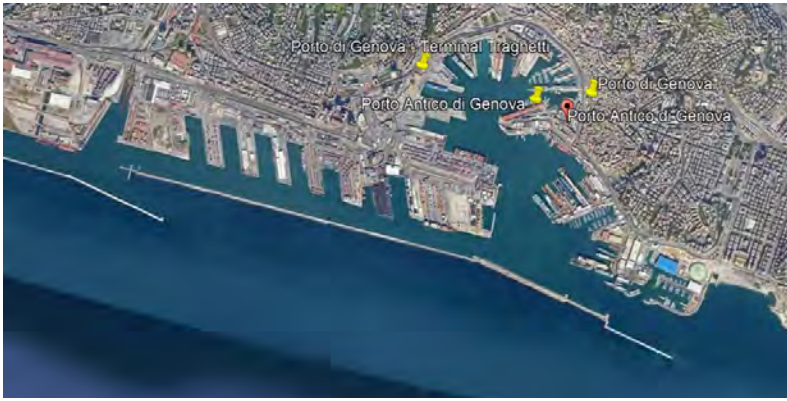
² La maggiore di queste navi, la *Seawise Giant*, aveva una portata lorda di 564.763 t, un dislocamento (=peso) a pieno carico di 647.955 t; poiché il suo pescaggio a pieno carico era di circa 24,6 metri, non poteva navigare nemmeno nel canale della Manica. Fu demolita nel 2010

³ Un problema, quello della stabilità in mare, quasi irrilevante nel caso delle navi petroliere, può assumere un'importanza notevole proprio per le navi da crociera (oggi cresciute in modo abnorme in altezza (72 m per la maggiore delle attuali "giganti" del mare) e per le porta-containeri, in cui si è arrivati - al di là del solito carico di contenitori sotto coperta - a sistemarne all'esterno più pile (fino a 16, cioè circa 40 m). In questi casi la superficie laterale esposta al vento diventa enorme, e infatti abbiamo visto, con l'incidente della *Ever Given*, che la nave ha scarrociato (=sbandato lateralmente) per un colpo di vento e ha bloccato per giorni il Canale di Suez. E in aree altrettanto ristrette come quelle portuali ricordiamo l'abbattimento involontario della *Torre Piloti* di Genova, nel 2013, da parte di una nave in manovra., che provocò 9 morti.

⁴ Il Forum internazionale dei trasporti è un'organizzazione intergovernativa nell'ambito dell'OCSE (Organizzazione per l'organizzazione e lo sviluppo economico), a cui attualmente aderiscono 63 stati, che ha funzioni di centro di studi per le questioni relative alla politica dei trasporti. Il FIT ha l'obiettivo di gestire l'agenda globale della politica dei trasporti e di contribuire allo sviluppo sostenibile, alla prosperità, all'inclusione sociale e alla protezione della vita umana e del benessere.

⁵ Il TEU (*Twenty [feet] Equivalent Unit*) è l'unità di misura dei contenitori e corrisponde a un contenitore tipo misurante 20x8x8 piedi, cioè circa 36,25 m³.

⁶ *Gigantismo? Tra gli armatori tornano di moda le portacontainer sotto i 15.000 TEU / Analisi - Shipmag*



L'attuale posizione della diga foranea (da Google Earth, situazione 2015)

mo Oriente-Europa occidentale), e scendendo a parlare dei problemi del maggiore scalo marittimo italiano di fronte al preoccupante accrescersi del gigantismo navale, si deve partire dalla consapevolezza che non ci sono al momento gli spazi per aumentare la superficie del porto. Infatti, la situazione geografica lo nega, sia a ponente sia a levante, e occorre cercare di migliorare l'esistente, perciò in primo luogo migliorarne gli accessi, che a Genova sono piuttosto difficoltosi: come è noto, la scarsissima agibilità - per la presenza delle strutture aeroportuali - del varco lato Polcevera impone in pratica di utilizzare il solo varco di levante, difeso dallo storico Molo Duca di Galliera, aggiuntosi dopo il 1876 al seicentesco Molo Nuovo. E proprio tale ristrettezza - che rallenta (e complica) le operazioni di approdo dei natanti, come pure quelle opposte di uscita dal porto, con tutto quanto riguarda la loro sicurezza - è stato motivo di lunghe discussioni, che hanno condotto infine all'approvazione del progetto attuale⁷, che - dopo la posa della tradizionale "prima pietra" il 4 maggio scorso - dovrebbe portare nel giro di tre anni o poco più, necessari per la costruzione della nuova diga, all'avvio del rinnovamento del porto, i cui lavori dovrebbero concludersi verso il 2030, quasi un secolo dopo i grandi lavori degli anni 30 del Novecento (quando nacque il bacino di Sampierdarena).



"Costa Diadema", lunga 306 m, larga 37,2, 121.700 tsl, non è certo un gigante a paragone con la prima in classifica, la Symphony of the Seas, lunga 362 m, larga 66.

La nuova diga foranea, lunga 6,2 km, costruita circa 450 metri più al largo di quella attuale (che per il tratto iniziale verrà mantenuta a difesa del porto storico), darà spazi sufficienti all'accesso (e alle evoluzioni) in sicurezza delle navi più grandi, il che consentirà un incremento dei traffici nell'area portuale, le cui merci potranno essere poi facilmente smaltite (per i prodotti in arrivo) e imbarcate (per quelli in uscita) per il concomitante completamento dei lavori sia del nodo ferroviario di Genova sia della ferrovia ad alta capacità/velocità del cosiddetto "terzo valico dei Giovi", che comporterà un effettivo quadruplicamento dei binari della direttrice Genova-Milano (e un sestuplicamento nell'area di valico, considerato il mantenimento in esercizio per i treni passeggeri in servizio locale della vecchia linea dei Giovi aperta nel 1853-54).

Se questa serie di lavori faciliterà l'accesso in porto delle enormi navi da crociera (di cui Genova è ora uno dei maggiori capolinea in Italia), lo scopo principale è certamente quello di accrescere i traffici dei contenitori, che pur aumentato in anni recenti resta tuttora modesto in confronto ai "grandi numeri" che si registrano in alcuni porti del mare del Nord (Rotterdam e Anversa tra i primi).

Nel 2022 la movimentazione di contenitori nel mondo è aumentata di meno dell'1% sul 2021 (rispetto al +6,2% del 2021 sul 2020), con un certo calo in Europa, dove Rotterdam e Anversa sono all'11° e 13° posto (con, rispettivamente, 14,46 e 13,50 milioni di TEU), ma ben lontani dai grandi scali asiatici; in Italia, se si esclude il porto di trasbordo di Gioia Tauro (con circa 3,6 milioni di TEU movimentati), gli altri porti fanno una figura modesta, con Genova a 2,5 milioni di TEU e la Spezia - in forte calo sul 2021 - a 1,3, mentre al 9° posto compare Vado Ligure con 266.000 TEU.

Per risolvere il problema degli spazi, da sempre inadeguati nel grande porto ligure, si è provato in vari momenti di un recente passato a smistare le merci verso il Piemonte, dove il retro-porto di Rivalta Scrivia sembrava prestarsi, ma sono sempre state insufficienti le infrastrutture ferroviarie idonee a movimentare rapidamente sia le merci sia i contenitori vuoti (che qualcuno ricorderà anni fa sistemati provvisoriamente nell'area di Erzelli, non ancora pronta per più importanti utilizzi).

Ultimamente, essendosi esclusa la possibilità di utilizzare per le esigenze portuali la superficie dell'attuale aeroporto



La prima grande portacontenitori entrata nel porto di Genova: larga 40 m, può trasportare circa 6.000 TEU, quasi il doppio di quelli ospitati a bordo delle navi (larghe 32 m) che finora erano ammesse. (ANSA)

"Cristoforo Colombo" trasferendone le funzioni in spazi da acquisire più a mare⁸, è stata accettata l'idea di operare un riempimento (il termine usato è il poco gradevole "tombamento") di tutte le calate del Bacino di Sampierdarena, come si vede nel cosiddetto "rendering" pubblicato nella pagina precedente, per cui si amplierà - quasi raddoppiandola - la superficie utile a livello di banchina, cosa invece non prevista per il tradizionale "Porto Vecchio", dove non si modificherà l'attuale struttura "a pettine" con pontili a forma di trapezio.

L'avvio della realizzazione del progetto della diga, reso possibile dall'ingente finanziamento del PNRR, è talmente impegnativo da essere da taluni considerato un azzardo sotto un duplice aspetto: quello tecnico, date le difficoltà per basare il molo frangiflutti su un fondale assai profondo e infido perché melmoso per cui dovrà essere consolidato con ingenti gettate di pietrame; e dal punto di vista strettamente economico, considerato che l'andamento dei traffici tra l'Oriente e l'Europa attraverso la cosiddetta "via marittima della seta" possono essere limitati dai contrasti tra Occidente e Cina oltre che dalla prevedibile migliore percorribilità di una alternativa rotta polare (lo storico passaggio a NE) in seguito al cambiamento climatico.

⁷ Per un maggiore approfondimento di tutta la problematica relativa al riordino degli spazi portuali in mare e a terra si veda l'ampio dossier conclusivo predisposto dall'Autorità di bacino del Mar Ligure occidentale: [cover-dossier-conclusivo \(portsofgenova.com\)](https://www.portsofgenova.com), uscito nel febbraio 2021.

⁸ A proposito di spazi, non vanno dimenticate le ampie superfici esistenti nel porto di Prà, un'appendice (ma autonoma nella sua funzionalità e nei collegamenti) rispetto al tradizionale scalo genovese esteso dalla foce del torrente Polcevera fin quasi alla foce del Bisagno. Pensato negli anni 70 del Novecento e realizzato successivamente, è operativo dalla metà degli anni 90; modernissimo per concezione e attrezzature, si può considerare - insieme allo scalo di Savona e a quello di Vado Ligure - uno dei quattro tasselli su cui ha giurisdizione l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale.

L'APPROVVIGIONAMENTO DELL'ACQUA SUL LITORALE PROVENZALE: ALPES MARITIMES E VAR

Jean Sarraméa

In questi mesi, in cui il fenomeno della siccità si è ripresentato in molte regioni europee affacciate al Mediterraneo ma pure nell'area padana e in altre zone interne, può essere di un certo interesse conoscere la situazione in parte della vicina area provenzale, su cui ci informa il consocio Jean Sarraméa, che scrive da Saint-Raphaël (Var).

Ognuno dei due dipartimenti ha più di un milione di abitanti permanenti (Alpi Marittime: 1.082.000; Var: 1.076.000, secondo recenti dati INSEE), ma molti di più in estate, soprattutto concentrati lungo la costa. Per le due province di Imperia e Savona il valore è di meno della metà: 476.000 in tutto.

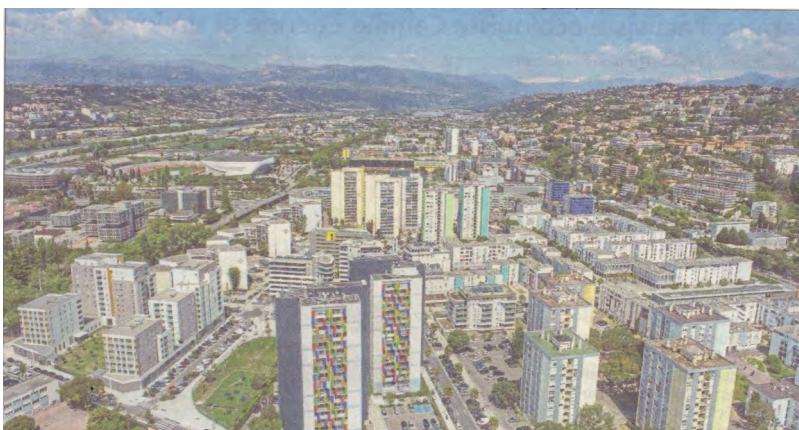
Ricordiamo l'essenziale sull'origine delle difficoltà di approvvigionamento:

- la concentrazione del massimo dei consumi (agricoli, domestici, turistici) durante i mesi in cui l'apporto è più modesto (da giugno a settembre) e l'evaporazione forte;
- l'aumento dei residenti stabili (più di un milione ciascuno), con una forte crescita estiva (villeggiatura, turisti in transito, mano d'opera necessaria per le attività turistiche);
- una popolazione dal livello di vita complessivamente elevato, che esige conforti moderni, senza dimenticare la proliferazione di piscine private e di campi da golf;
- se i comuni turistici hanno in genere fatto gli investimenti e gli ammodernamenti necessari (e hanno dei tassi di perdite d'acqua modesti, anche meno del 15%), molti altri nel vicino entroterra hanno delle reti di distribuzione obsolete con anche il 50% di perdite!

Per contro, i due dipartimenti non hanno industrie forti consumatrici e neppure lo è l'agricoltura, dato che gli antichi spazi a orticoltura e frutticoltura sono ormai largamente urbanizzati, come la foto qui sotto esemplifica.

Vediamo come è raccolta l'acqua necessaria e quali sono i tipi di approvvigionamento.

Da un punto di vista puramente idrologico, le risorse utilizzate sono: le precipitazioni e la fusione delle nevi invernali sui



In una foto di Sébastien Botella, il quartiere dei Mulini a Nizza, urbanizzato negli anni 45-75 (il periodo del miracolo economico francese, chiamato "i Trenta Gloriosi [anni]"), nel contesto di una crisi nazionale degli alloggi legata all'esplosione delle nascite, all'esodo rurale, all'arrivo di lavoratori immigrati e al rimpatrio dei Francesi d'Algeria nel 1962, quartiere ora raggiunto dalla linea 2 del tram e oggetto dal 2019 di importanti lavori di rinnovamento urbano. La zona, all'estremo ponente del Comune, occupa terreni con notevole disponibilità d'acqua (di falda), su cui prosperava un'importante orticoltura per il mercato locale. Zone come questa, già un cinquantennio fa erano viste "in pericolo" dai geografi dell'Università di Aix-en-Provence, che analizzavano i paesaggi agricoli della Provenza costiera davanti all'offensiva del cemento e delle infrastrutture stradali (si veda l'introduzione "Un monde rurale en péril" al volume Campagnes méditerranéennes, permanences et mutations, Aix-Marsiglia, 1977).

Il crollo dell'agricoltura nell'area costiera del Nizzardo è evidenziato dal contrasto tra i dati riportati nel lavoro di Raoul Blanchard sulla Contea di Nizza, risalente al 1960, e quelli che si ricavano dai due ultimi censimenti agricoli. [N.d.R.]



*Il lago artificiale di Sainte-Croix, all'uscita delle gole del Verdon, dove si ha la presenza della risorgiva valchiusana di Fontaine l'Évêque.
(foto JYB Devot, fr.vikipédia)*



*Il lago di Serre-Ponçon, nato dallo sbarramento del fiume Durance poco dopo la confluenza dell'Ubaye.
(foto Jean-Baptiste Fontana, 2015, su internet)*

rilievi delle Alpi del Sud, fiumi e corsi d'acqua minori avendo in maggioranza un regime pluvio-nivale (la fusione di nevai e ghiacciai in agosto non concerne che limitate superfici e apporti dal Massiccio degli Écrins nel Delfinato); le risorgenze carsiche alla base dei massicci calcarei, il cui flusso mantiene fortunatamente la portata di molti corsi d'acqua nel periodo secco (molti comuni del Varo sedimentario assicurano una parte del loro fabbisogno a partire da sorgenti, captazioni, serbatoi sotterranei in terreno carsico); le perforazioni nei terreni alluvionali lungo i corsi d'acqua principali e nelle piane sedimentarie costiere per raggiungere le falde freatiche o artesiane (può esserci pompaggio dal corso d'acqua se esso mantiene una portata sufficiente).

Le riserve "artificiali" importanti sono i laghi di sbarramento, di piccola dimensione nel Massiccio cristallino impermeabile dei Mauri e in quello del Tanneuron (nell'entroterra di Cannes), di grande capacità sul Verdon (lago di Sainte Croix), che alimenta una parte del Dipartimento del Varo (tra cui l'agglomerazione di Tolone, che raggruppa la metà della sua popolazione) e sulla Durance (Serre-Ponçon), che permette la produzione di energia idroelettrica, consente l'irrigazione e alimenta tutto l'Est delle Bocche del Rodano con Marsiglia (e protegge dalle piene pericolose a valle).

Diamo qui qualche esempio:

- Nizza assicura i suoi bisogni dalla fine dell'Ottocento grazie al canale del Vesubia (fiume alimentato da fusione di nevi e precipitazioni sul Mercantour meridionale);

- Cannes e Le Cannet deriva mediante un canale l'ac-

qua del fiume Siagne nei dintorni di Grasse (portata perenne grazie a dei serbatoi carsici);

- Fréjus – St Raphaël (agglomerazione di 120.000 abitanti stabili con Puget-sur-Argens e Roquebrune-sur-Argens) ha fatto evolvere i suoi approvvigionamenti dal fiume Siagnole (carsico), dal pompaggio dell'Argens, da perforazioni della falda costiera (col rischio di risalita dell'acqua salata), dal lago artificiale di Saint Cassien (Massiccio del Tanneron), che serve pure l'agglomerazione di Cannes, e più recentemente da un'estensione della rete che distribuisce le acque del Verdon.

Esistono tuttavia preoccupazioni con siccità forti e prolungate (2022-23), che impongono restrizioni anche fuori dai periodi di afflusso turistico. I comuni moltiplicano i "castelli d'acqua" o serbatoi locali per mettere in sicurezza la distribuzione dell'acqua, che si consuma da tutti senza risparmio.

Diversi sono i dibattiti relativi agli investimenti necessari per l'avvenire, e tra essi:

- rendere il sistema di distribuzione più performante;
- incoraggiare la "sobrietà" a livello di imprese, agricoltori, privati;
- sviluppare una rete d'acqua usata, depurata e riciclata, in particolare per gli utilizzi urbani e per i campi da golf;
- non si parla quasi del ricorso futuro al dissalamento di acqua di mare (diventato importante in Spagna e in Israele), senza dubbio a causa del costo e del consumo di energia.

Come geografo suggerirei di interessarsi anche alle enormi "exsurgences" (risorgenze o risorgenti carsiche) di acqua dolce molto pura che esistono non lontane dalla costa sotto il livello marino, al largo della Calanche tra Tolone e Marsiglia (acqua proveniente dal massiccio calcareo della Sainte-Baume), al largo tra Monaco e Mentone (acqua dell' «arco» calcareo di Nizza)¹.

¹ Nel 1928 il geologo Gaetano Rovereto scoprì al largo dei giardini botanici della Mortola (Ventimiglia) - tra Capo Mortola e i Balzi Rossi - una risorgente carsica di buona portata, che da allora fu chiamata "Polla Rovereto". Una descrizione di essa si trova nel sito internet della Compagnia di Ventemigliusi, dove è pure riportato uno schizzo della situazione geologica locale. [N.d.R.]

I dati di alcune stazioni pluviometriche

	Inverno	Primav.	Estate	Autunno	Media annua	Media 2021	Media 2022
Dignes-les-Bains	180	255	150	262	847	782	568
Guillaumes	228	332	260	364	1.184	746	466
Puget-Théniers	220	326	257	357	1.160	606	466
Tende	224	270	262	349	1.105	666	466
Marseille	165	141	45	251	602	595	352
Menton	236	191	77	285	789	466
Nice	215	157	59	269	701	606	465
Toulon	139	116	32	173	460	569	347

I dati pluviometrici medi di alcune località del Sud-est francese e quelli relativi ai due ultimi anni, tratti da pubblicazioni ufficiali ma che per il 2022 non paiono certi, mostrano quanto sia forte lo scostamento rispetto alle medie pluridecennali soprattutto per le località di montagna, dove le precipitazioni sono in parte nevose. Sono entrati in crisi sia il rinnovo delle falde acquifere profonde sia le portate utili delle acque superficiali incanalate nei corsi d'acqua.



Il canal de la Vésubie, in comune di Roquette-sur-Var. Costruito tra 1879 e 1885, fu prolungato nel 1894 fino a Mentone (foto Eric Coffinet, 2007, fr-wikipédia)

In qualche scheda la situazione nelle nostre 5 province (a cura della Redazione)

Approvvigionamenti d'acqua in provincia d'Imperia

Secondo dati del 2019 (fonte: ASL n. 1 - Imperiese) si contavano 171 acquedotti, di cui 119, quasi tutti piccoli o piccolissimi, sono alimentati da sorgenti; 32 acquedotti sono alimentati sia da pozzi sia da sorgenti o solo da pozzi; 2 acquedotti si valgono di acqua di superficie; infine, 28 acquedotti commercializzano acqua prodotta da altri.

L'acqua di superficie proviene fundamentalmente dal fiume Roia, il cui bacino imbrifero di 662 km² si trova per circa nove decimi in territorio francese. Il Roia invia la sua acqua ad un territorio costiero compreso tra Mentone ed Andora, quindi interessa tutti i maggiori comuni della provincia. Consta di due condutture parallele (in parte sul fondo marino antistante la costa) tra Ventimiglia e Andora e serve circa il 60% della popolazione della provincia, con una produzione di circa 25 milioni di m³ di acqua potabile. Per la sua gestione unitaria è stata creata la società per azioni **Rivieracqua**, con sede ad Imperia.

I problemi di approvvigionamento sono di due tipi. Se si tratta di piccoli acquedotti, possono essere legati sia a diminuzione della portata delle sorgenti o dei pozzi (o a difficoltà nella captazione) sia alla vetustà delle condutture. Per l'acquedotto del Roia, il rischio è quello di una diminuzione (come ultimamente) nella piovosità sul bacino del Roia, con successivo impoverimento della falda, ma al momento il problema non si pone. (G.G.)

Approvvigionamenti d'acqua in provincia di Savona

Il territorio è compreso per il 47,6% nel versante padano e diviso tra 23 comuni, dove vive una parte modesta della popolazione provinciale (15,3%), e dove sono pochi i comuni di un certo peso demografico, salvo Cairo Montenotte (che ha acquedotto con Altare e Cengio, a gestione IRETI fino a quest'anno, poi alla società pubblica CIRA). La CIRA già gestisce i servizi in altri 18 comuni, ma senza interconnessioni, dato che vi prevalgono piccoli acquedotti locali, spesso a servizio di singole frazioni e nuclei minori. Pontinvrea e Massimino fanno da sé.

Sul versante "ligure", escludendo Andora servita dall'acquedotto del Roia (con nuovi lavori nel 2023 e collegamento anche al depuratore di Imperia, oltreché - dopo recente ordinanza del Sindaco - produzione d'acqua mediante un dissalatore da circa 2.500 m³), da Laigueglia a Varazze si incontrano i maggiori addensamenti stabili di popolazione, ma anche la presenza di numerosi ospiti stagionali, per cui i maggiori acquedotti sono qui, con il principale sistema integrato intorno a Savona (per le reti tra Varazze e Noli, tra loro interconnesse), gestito dalla soc. IRETI S.p.A. (già Acquedotto di Savona S.p.A.), del Gruppo IREN. Qualche criticità si verifica nei mesi estivi, ma l'approvvigionamento nel complesso è ritenuto buono (risorse acquifere provenienti da tre acquiferi differenti) e soddisfacente la disponibilità di serbatoi di accumulo. (E.L.)

Approvvigionamenti d'acqua in provincia di Genova (Città metropolitana di Genova)

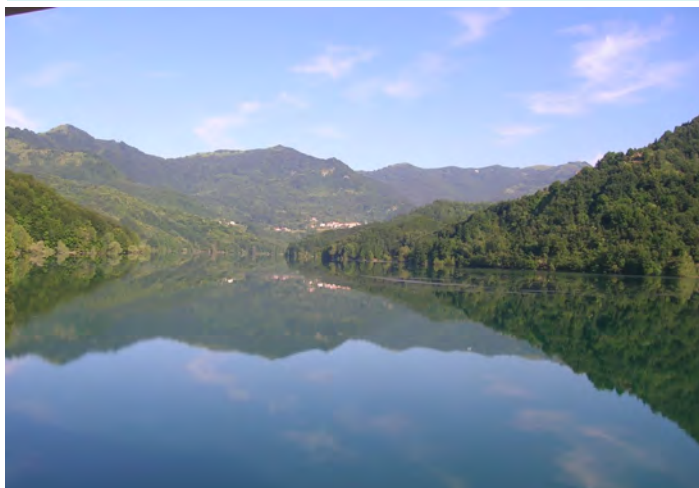
L'approvvigionamento d'acqua per la città di Genova ha una storia lunga, che qui non si può neppure accennare, dall'Acquedotto storico (nato nell'XI° secolo e ingrandito in più occasioni, in particolare nel Seicento) alle varie aziende sorte nel tardo Ottocento, su cui è esauriente il lavoro di G. TEMPORELLI - N. CASSINELLI, *Gli acquedotti di Genova*, (Genova, Fondazione AMGA), Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 211. Nel tempo sono stati creati diversi laghi artificiali, come i tre del Gorzente, il Val Noci (in rapido interramento), il Busalietta, il Brugneto, la cui acqua è considerata riserva strategica, da usare per ultima, ma si estrae acqua dai torrenti Scrivia (max. 22 mln di m³), Bisagno (max. 14 mln di m³) e Leira-Cerusa (max. 10 mln di m³) e da molti pozzi che sfruttano la falda freatica, che in passato hanno spesso faticato a fornire il fabbisogno, ora peraltro diminuito per il calo della popolazione e per le minori esigenze dell'industria, assai ridotta rispetto a 50-70 anni fa. Nei comuni minori vengono sfruttate anche sorgenti locali, soprattutto nell'oltregiogo (ricordiamo che si tratta del 40,85% del territorio provinciale, circa 630 km²), mentre in parecchi comuni costieri è importante l'uso dell'acqua della falda freatica.

Tra le province liguri, quella di Genova è tra le più piovose, ma l'utilizzazione dell'acqua piovana richiederebbe l'esistenza di un elevato numero di vasche di accumulo o laghetti collinari, opere non più finanziate da decenni - se non sporadicamente - a livello nazionale.

Qui si dà conto della situazione odierna della gestione dei servizi, modificatasi in tempi recenti per numerosi accorpamenti anche a carattere interregionale tra Piemonte, Liguria ed Emilia-Romagna, con pochi dati riassuntivi per un'area di complessivi 1.834 km². Il servizio nell'intero territorio è gestito quasi interamente dal gruppo **iReti**, ed è poi suddiviso in alcune società che operano nei servizi di distribuzione, e sono: AM.TER. S.p.A. (per i 7 comuni occidentali della provincia, con sede a Cogoleto e una rete di 316 km) – E.G.U.A. S.r.l. (per il solo comune di Cogorno) – IREN ACQUA S.p.A. (che gestisce il servizio idrico integrato in 39 Comuni dell'ATO [=Ambito territoriale] di Genova, erogando 90-95 milioni di m³ d'acqua a circa 700.000 abitanti, con 2.611 km di rete) – Iren Acqua Tigullio S.p.A. (per la distribuzione dell'acqua potabile a 11 comuni dell'area del Tigullio, con una rete di 464 km) – Società dell'Acqua Potabile S.r.l. (per 5 comuni nell'area di Sestri Levante).

Tutti i dati in: <https://ato.cittametropolitana.genova.it/sites/default/files/Piano%20d'Ambito%20definitivo%20-%202018.09.09.pdf>

Il problema generale è quello della scarsa utilizzazione dell'acqua piovana, di cui - a livello nazionale - pare si arrivi ad utilizzare solo l'11,3%, e quello delle perdite, il cui valore medio pare sia del 42%, e che non è noto a livello regionale (sono dati "sensibili" che si preferisce evitare di comunicare). Per la Liguria si sa che le richieste di assegnazioni di fondi in sede PNRR per risistemare gli acquedotti e ridurre le perdite non sono state finanziate, almeno finora. (Alcune interessanti osservazioni su *Il Sole 24 Ore* del 9.4.2023, pp. 2 e 3)



Il lago del Brugneto visto dalla diga. Creato nel 1959, ha una capacità di 25 milioni di m³. Nello sfondo il gruppo dell'Antola.
(Foto G. Garibaldi)



Il lago Bruno (già delle Lavezze), nel sistema del Gorzente (12,5 milioni di m³), creato nel 1883 dall'Acquedotto De Ferrari-Galliera.
(Foto D. Ferrando)

L'acqua nella provincia della Spezia

Il territorio è compreso pressoché interamente nel versante ligure (98,7%) e diviso tra 32 comuni, tutti compresi nell'ATO della Spezia, creato nel 2002. La gestione dell'acqua fu affidata dal 1995 all'A-CAM (Azienda Consorzio Acqua Metano), assorbita nel 2018 da IREN S.p.A.

Il servizio idrico integrato è costituito dall'insieme dei servizi pubblici di captazione, adduzione e distribuzione di acqua ad usi civili, di fognatura e depurazione delle acque reflue. I dati a fine 2015 ci dicono: • 26 Comuni gestiti; • 616 km² di superficie; • 208.075 abitanti [ora 214.879]; • 1.900 km di rete idrica; • 845 km di rete fognaria; • 33 milioni di m³/anno in ingresso alla distribuzione; • 12 milioni di m³/anno di acque reflue trattate; • 358 opere di presa (da fonti sotterranee e superficiali), di cui: • 106 pozzi da 36 aree di emungimento; • 242 sorgenti; • 10 perforazioni; • 111 centrali pompaggio acquedotto; • 362 serbatoi (301 serbatoi d'accumulo +61 vasche rompitratta); • 2 potabilizzatori. Per la depurazione: • 126 stazioni sollevamento liquami; • 130 impianti di trattamento primario; • 30 impianti di trattamento secondario; • 1 impianto con trattamento anche terziario; • 17 condotte sottomarine. Clienti: 130.641. (**G.G.**)

Tutti i dati in: https://www.acamacque.it/sites/default/files/moduliPDF/180803_Carta_Servizi_Acam_Acque.pdf

L'acqua nella provincia di Massa e Carrara

In una provincia che conta solo 17 comuni (di cui 14 in Lunigiana e 3 sul litorale apuano), i centri abitati tra grandi e piccoli sono però molto numerosi (si pensi che le parrocchie sono tuttora 244) e gli acquedotti sono perciò numerosi, non interconnessi tra loro, quasi tutti serviti da singole sorgenti e a volte con un numero limitatissimo di utenze.

Difficile avere dati disaggregati, dato che l'ATO Toscana Nord riguarda 6 aree, di cui solo 2 si riferiscono alla provincia di Massa e Carrara. Va aggiunto che l'azienda che si occupa del servizio idrico, la **Gaia S.p.A.** con sede a Pietrasanta (LU), serve in realtà solo 16 comuni della provincia apuana, dato che quello di Zeri (unico in tutta la Toscana) ha finora rifiutato di aderire alla Società pubblica di gestione e cura in proprio l'acquedotto (gli Zeraschi sono dei "duri"!).

Su un pro-memoria di GAIA del 2013 (aggiornato all'aprile 2014) sono elencate le criticità del sistema (in particolare pare che le perdite degli acquedotti siano del 42%), per cui è programmata per il periodo 2018-2030 una serie di interventi, per ovviare ai problemi causati dalla vetustà delle condutture dell'acqua potabile, per facilitare l'interconnessione tra acquedotti, per rinnovare gli apparecchi di misurazione dei consumi, e per consentire il collegamento agli impianti di depurazione degli agglomerati di almeno 2.000 residenti (cioè in pratica pochissimi).

Il problema dunque non è quello della disponibilità d'acqua (tra l'altro, il Magra è il 10° fiume italiano per portata), ma della sua distribuzione. (**G.G.**, con la collaborazione di **Giovanni Cucurnia**)

Toponimi legati alla geografia fisica

Qualche mese fa ci siamo occupati di toponimi legati alla parola “città” (o al greco “polis”) o ad altri termini comuni come castello, borgo, torre, che - di solito uniti a un determinante specifico - identificano tanti piccoli e grandi centri abitati in Italia e fuori. Vediamo ora una serie di toponimi tratti dagli aspetti più consueti della geografia fisica, come le forme del terreno e le acque.

Per cominciare, una modesta collina o un semplice rialzo del terreno, a volte anche artificiale, ha dato luogo al toponimo generico “motta” (come *Motta Visconti*, nel Milanese, in cui il determinante deriva dalla famiglia che ebbe in feudo il borgo); una roccia, da cui “pietra” (la ligure collinare *Pietrabruna*, ma anche la rivierasca *Pietra*, dal 1863 *Pietra Ligure*, sorta ai piedi



Il castello di Pietra Ligure (in dialetto A Pria)

di un rilievo roccioso su cui fu costruito nel XII° secolo il castello dei marchesi del Carretto); nel nostro Mezzogiorno una roccia o un piccolo rilievo, detto “pesco”, da cui sono nati toponimi come *Pescocostanzo*; un rilievo più evidente, cioè un “monte”, da cui prendono origine numerosi toponimi, come



I resti di Roccasparviera, a m 1.110 nei pressi del colle di San Michele, sullo spartiacque tra la val Vesubia e la valle del Paglione di Contes, centro abbandonato secoli fa. (Foto Denis e Michèle Maurin)

Monte Sant'Angelo e ...*Mondovì* (questo da un medievale Monte Reale, detto anche “Monte di Vico” perché fondato nel 1198 dagli abitanti di Vico, oggi Vicoforte; e da *Mons de Vico*, poi ‘Mons de Vi’, deriva l’attuale nome, in dialetto *Mundui*). Da ultimo, “rocca” può indicare una rupe o una roccia ma anche un luogo fortificato costruito in posizione elevata: così *Roccaforte Ligure*, centro della val Borbera dal 1859 in provincia di Ales-

sandria, *Roccasparviera* (centro del Cuneese che ricorda nel nome una “Roccasparviera” nizzarda oggi denominata Duranus dopo la distruzione nel corso del XVIII° secolo del vecchio borgo) o *Roccvignale* su un piccolo affluente del Bormida, per andar poi nelle numerose “rocchette” (2 comuni liguri, *Rocchetta di Vara* e *Rocchetta Nervina*, uno quasi - *Rocchetta Ligure*, in val Borbera - e due località minori (nei comuni di Cairo Montenotte e di Cengio).



La Foce dei Tre Confini, a est del M. Göttero, con i cippi degli antichi stati confinanti (www.appenninista.it)

Da non dimenticare il toponimo generico “colle”, che significa da un lato ‘collina, altura’ ma anche ‘valico’ (dal latino ‘collum’, in dialetto ligure “col[l]a”, corrispondente a un neutro plurale), da cui - di solito con l’aggiunta di determinanti (a volte tautologici, cioè che ripetono il concetto base) - si identificano molti nostri valichi alpini (ad esempio, *colle* - correttamente *colla* - di *Tenda*) o appenninici (*colle del Giovo*), ma molti valichi sono indicati come “giogo” (il *Giogo di Toirano* sulla strada tra Borghetto Santo Spirito a Calizzano), o “passo” (il *passo di Centocroci* tra Varese Ligure e Borgo Val di Taro) o



La Bocchetta, valico tra la val Polcevera e la val Lemme, dove passa il confine regionale (Foto di Sextum, 2008, su Wikipedia)

“foce” (termine più frequente sul confine ligure-toscano: la *Foce dei Tre Confini* è un valico subito ad est della cima del M. Göttero, in un’area dove confinano Liguria, Emilia e Toscana); come si vede, molte sono le forme per indicare i passi montani¹.

Anche gli elementi legati all’acqua, come le sponde di un fiume o le rive di un lago o del mare, sono spesso intervenuti a comporre dei toponimi “generici”, che hanno poi avuto bisogno di un determinante per distinguersi l’uno dall’altro. Si pensi alle tante località denominate *Riva*² (o *rive* al plurale, o *ripa* o *rivarolo*, tutte o quasi legate alla posizione sulla costa marina (la

nostra *Riva Ligure*, in dialetto ancora percepita come nome comune, perciò *a Riva*, la Riva) o sulla sponda di un lago (e qui ci soccorre la bella località trentina di *Riva del Garda*), o lungo le sponde di un corso d'acqua (tra i tanti, *Rivalta Bormida*, nome di un sito posto su una sponda alta di un fiume, o *Rivarolo Canavese*, sul torrente Orco).



L'abitato di Isola, che si sviluppa nei pressi della confluenza del rio di Ciastiglione nel fiume Tinea (da una cartolina Giletta)

Curioso un toponimo abbastanza frequente, quello di "isola", non una vera isola fluviale, ma legato alla posizione di una località tra due corsi d'acqua che stanno per fondersi l'uno nell'altro (confluenza), ma pure di un abitato bagnato da più parti, anche da un unico corso d'acqua dall'andamento sinuoso. Nella val Tinea, a nord di Nizza, si conserva tuttora in italiano (caso forse unico, se non nella toponomastica della Corsica, dove peraltro il centro più conosciuto di questo gruppo, *L'Isola Rossa*, è ormai ufficialmente *L'Île-Rousse*) il toponimo *Isola* (oggi noto soprattutto per la sua appendice sciistica "Isola 2000"), che proprio perché già distinto per la forma straniera non ha avuto bisogno dell'ovvio determinante (che avrebbe potuto essere un ipotetico "L'Î[s]le-sur-Tinée").³ In Liguria, a parte le 4 piccole isole marittime (Gallinara, di Bergeggi, Palmaria e del Tino), il toponimo "Isola" (magari con qualche variante) è presente in molte località interne, con piccoli abitati nei comuni della Spezia, di Luni, di Rovegno, Ronco Scrivia (*Isolabuona*, quasi eguale al comune ponentino di *Isolabona* in val Nervia), Murialdo (*Isola Grande*), Dolcedo (*Isolalunga*), per concludere con il comune di *Isola del Cantone* nell'alta valle Scrivia.

* * *

Nello studio della geografia degli insediamenti si usava un tempo classificare i centri abitati in base alla loro posizione geo-



Isolagrande di Murialdo, SV, in un'immagine zenitale da Google Earth

grafica e topografica (quest'ultima più importante per la localizzazione di piccoli centri): per esempio, città di estuario oppure di delta, città di pianura o di pendio, città marittime, città di stretto, città di frontiera. Alcune città e centri minori sono denominati in base alla loro posizione, ma spesso non ce ne accorgiamo perché non conosciamo il significato letterale delle parole che lo compongono o non ci pensiamo (è il caso di *El Paso*, al confine tra USA e Messico, che letteralmente significa 'passo' o 'passaggio', e di *Detroit*, negli USA colonizzati a inizio Settecento dai Francesi, che chiamarono così (*détroit* =stretto) la località sull'angusto passaggio tra il lago di Santa Clara - collegato a N col lago Huron - e il lago Erie). La cosa, che si può notare nella toponomastica dei paesi colonizzati da Inglesi, Francesi e Spagnoli (di cui conosciamo più o meno la lingua), appare difficile per paesi le cui lingue sono meno conosciute. L'isola che noi chiamiamo "Nuova Zemlia" (in russo *Novàja Zemlja*) non è altro che una "Terranova", il turco *Kizil Irmak* (maggior fiume del versante pontico) non è altro che il "Grande fiume rosso". I monti del Karakoram (questa la grafia più aderente alla pronuncia) sono delle "ghiaie nere", e così via. Nei paesi aridi sono molto numerose le località medio-piccole che portano il nome di una sorgente o di un pozzo: così, in Tunisia, la cittadina di Aïn Draham (=sorgente d'argento) nei boscosi rilievi a sud di Tabarka (e anche la siciliana Favara altro non significa, in arabo, che 'sorgente d'acqua').

Molte città fuori d'Europa sono state ribattezzate da chi le ha esplorate con una denominazione nuova rispetto a quella indigena, poi ritornata quella ufficiale, e ovviamente i nuovi centri urbani, creati in ambienti prima spopolati, hanno a volte preso il nome dalla posizione sia geografica sia topografica in cui essi si trovano. Per il primo caso, basta ricordare tutti i toponimi di località ex coloniali ritornati - dopo l'indipendenza - all'antico toponimo o a quello di una località indigena ad esse vicina. Léopoldville, nella Repubblica democratica del Congo, fu fondata da Henry Stanley nel 1881 vicino al villaggio di Kinshasa, che nel 1966 ha dato il nome alla capitale congolese. Per il secondo caso, invece, si possono considerare tante località degli USA, da *Oceanside* (=riva oceanica), tra Los Angeles e San Diego, a *Oakland* (=querceto, come la nostra *Rovereto*) ad est di San Francisco.

Il fenomeno più frequente è quello della geminazione dei toponimi europei in aree in cui gli Europei si trasferirono per colonizzarle: si trattasse di città o di regioni. E qui, veramente, l'elenco è lunghissimo, a partire da Nuova Amsterdam (fondata da Olandesi) poi diventata *New York*, o - per citare una regione - il *Nuovo Galles del Sud* a ricordare in Australia la regione britannica del Galles.

Ma gli emigrati - soprattutto se si trattava di un gruppo proveniente da un'unica area - hanno anche risparmiato sul nome, omettendo il "nuovo" o "nuova", quando hanno fondato delle nuove località abitate. Quanti sono i centri, grandi e piccoli, che portano il nome di comuni europei? Solo per Genova pare che ci siano 17 doppioni sparsi nel mondo, a cui sono da aggiungere 24 Genoa. E qui viene da ricordare l'Anonimo genovese, che nel primo Trecento scriveva che "tanti sun li Zenoexi | e per lo mondo si destexi, | che und'eli van o stan | un'autra Zenoa ghe fan", almeno duplicandone il nome. (G.G.)

¹ Ma forse è il caso di indicarne altre, tipiche di singole aree, come il termine "bassa" presente nelle Alpi Marittime (*Bassa di Valmasca* a ponente del monte Bego, appunto tra la Valmasca e la val Meraviglie), "bocca" (come la *Bocca Serriola* nell'Appennino centrale, ma anche la ligure "Bocchetta" sulla strada tra Genova-Pontedecimo e Voltaggio, di solito chiamata "Passo della Bocchetta"), i sardi "arcu", "genna" (= 'porta', analogo al siciliano "portella", diminutivo), "sedda" (=sella), a volte anche rafforzati (*Arcu Genna de Bogai*, nel Gennargentu).

² Si noti che in origine il nome era semplicemente *Riva*: i determinanti sono stati creati (moltissimi nel 1863, quando si era avviata l'unificazione, anche postale, d'Italia) solo per distinguere tra loro località omofone. In dialetto, peraltro, i determinanti non sono quasi mai usati.

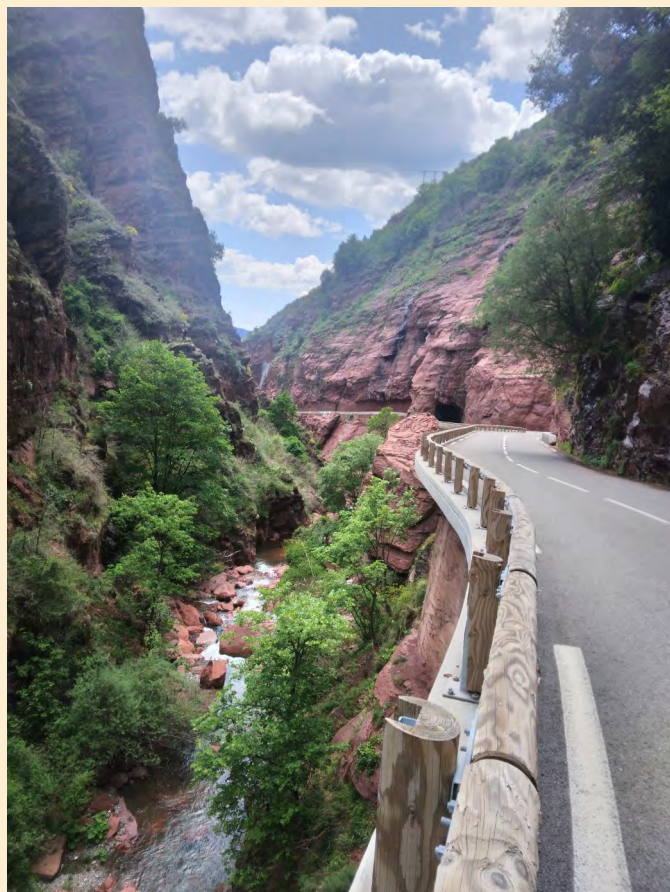
³ Sono numerosi i toponimi francesi costruiti in tale modo, come, ad esempio, *L'Isle-sur-la-Sorgue* nel dipartimento della Vaucluse (la forma "isle" è antiquata, ma si conserva per tradizione; oggi la caduta della 's' è rivelata dall'accento circonflesso sulla i: da 'isle' a 'île'). In Germania si trova in una situazione analoga, alla confluenza della Mosella nel Reno, la città di *Coblentz* (Koblenz, dal latino "ad confluentes").

ESCURSIONE NEL NIZZARDO

Pubblichiamo due immagini relative all'escursione prevista per il 17 giugno, di cui si parla a pag. 2. Sono del 16 maggio scorso, nel corso della visita preliminare del percorso.



Il piccolo villaggio di Roubion m 1.200, in val Vionene (percorsa da un affluente di destra del fiume Tinea)



Le gole superiori del Cians, scavate nelle peliti rosse.

ALLUVIONE IN EMILIA-ROMAGNA

I meteorologi hanno dato delle risposte molto precise sul perché si sia formato un "ciclone" (massa d'aria di bassa pressione) che dal Mediterraneo si è spostato verso nord seguendo il corridoio adriatico e poi sia rimasto stabile sopra la parte orientale della regione emiliano-romagnola, e per "effetto stau" di fronte al rilievo appenninico (verso cui lo spingeva il forte vento di nord-est) ha scaricato la sua umidità sotto forma di intense piogge¹. Si è anche detto che due settimane prima vi era stato un fenomeno analogo e che il terreno era già intriso d'acqua tanto da non poterne ricevere più.

Qualcuno, magari più attento alle condizioni del territorio, ha ricordato che i terreni della regione sono particolarmente fragili e in questi ultimi decenni una parte significativa di essi è stata "impermeabilizzata" da interventi umani, come si diceva in un recente articolo di questo periodico².

Qualcun altro ha ritenuto di ricordare opportunamente che, nell'irrazionale volontà di sfruttare al massimo i suoli, ci si è "dimenticati" di lasciare libero spazio ai corsi d'acqua, oggi troppo imbrigliati negli argini, e privi di casse (naturali o artificiali) di espansione in cui "straripare" senza creare altri guai.

Si ha l'impressione che i problemi idrogeologici italiani siano non di rado affrontati con poca intelligenza e che le opere fatte in questi anni, di solito dopo eventi catastrofici e quasi mai a titolo preventivo, non siano state ben valutate nei loro effetti. Dispiace per i gravissimi danni (di cui sarà l'intera comunità nazionale a farsi in qualche modo carico) e per i morti e i tanti sfollati e danneggiati, anche se è consolante vedere quanto si siano prodigati i tanti volontari, per lo più giovanissimi.



Immagini di un video ripreso da un drone (e pubblicate su internet) mostrano gli effetti dello straripamento (ora si usa dire "esonazione") del fiume Lamone a Faenza. L'acqua ha rotto gli argini di terra, ma, dietro, quella fila di palazzi che ci faceva? Dall'immagine si ha l'impressione che qui il corso d'acqua sia pensile e in tal caso sarebbe stato opportuno avere un po' più di prudenza.



¹ <https://www.bolognatoday.it/meteo/alluvione-emilia-romagna-cause-meteo-prossimi-giorni.html>
<https://www.wired.it/article/emilia-romagna-alluvione-cause-pioggie-maggio-criasi-clima-siccita/>

² G. GARIBALDI, *Il fenomeno dell'impermeabilizzazione dei suoli*, LG, xxv (2023), n. 5, pp. 3-4. L'Emilia-Romagna è al quarto posto (dopo Lombardia, Veneto e Campania) tra le regioni nelle quali il suolo "consumato" sia percentualmente maggiore.

Un piccolo parco sul mare a Riva Ligure ?



Il litorale di Riva Ligure. A, foce della Fiumara di Taggia (=torr. Argentina) - B percorso della pista ciclo-pedonale (sedime ex ferrovia) - C, percorso della Via Aurelia - D, attuale ferrovia - E, depuratore consortile - F, zona archeologica

Poco a est della foce del torrente Argentina (qui chiamato Fiumara di Taggia), in comune di Riva Ligure, un tratto di costa lungo oltre 1000 metri, che verso l'interno raggiunge la pista ciclo-pedonale del Ponente (creata sul sedime della vecchia linea ferroviaria), sta per essere trasformato in un parco.

Una notizia non da poco, che merita di essere riportata sul nostro periodico. Già nell'analisi sulle spiagge del Ponente pubblicata dalla Regione nel 2010 si diceva¹ che «i soli tratti aperti che offrono ancora buone possibilità di recupero, senza modificare profondamente la costa, sono il settore compreso tra la foce del torrente Argentina e la foce del rio Caravello [che sfocia a ponente del centro storico di Riva] ed il tratto di litorale situato a ponente [recte: a levante] del porto degli Aregai», e, più avanti, «Per quanto riguarda il primo, esso offre la possibilità di realizzare una spiaggia aperta, ma alimentata artificialmente», non potendosi più fare assegnamento su un contributo apprezzabile di alimentazione naturale da ponente. Se la parte iniziale del litorale (la bella spiaggetta che si vede qui sotto e

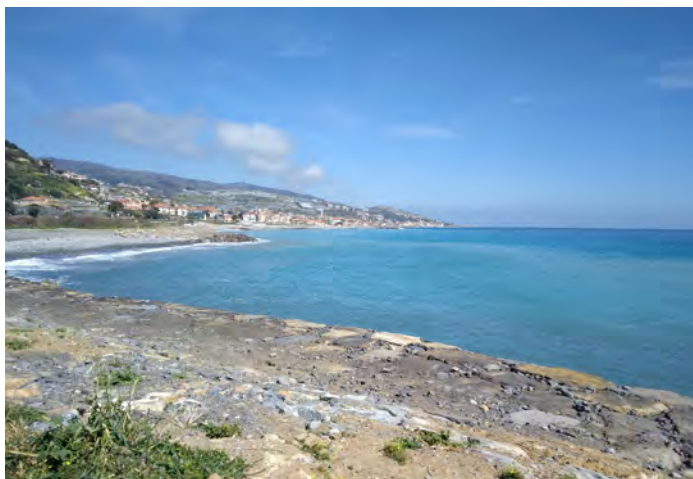


forse qualche decina di metri di quella subito successiva, verso levante) pare non possa essere utilizzata per balneazione per motivi igienici, data la breve distanza dal depuratore consortile², restano centinaia di metri di spiaggia e ampie scogliere artificiali, molto ben rifinite, su cui soffermarsi a prendere il sole.

Il terreno di proprietà del Demanio dello Stato e dato in concessione al comune di Riva Ligure è esteso su circa 60.000 m², ma l'area che prima o poi potrebbe essere utilizzata per am-

pliarlo (ora di proprietà privata e in parte poco utilizzata o in abbandono) è ampia almeno il doppio.

Il terreno demaniale era già stato parzialmente piantumato anni fa e l'operazione potrebbe ora riprendere e completarsi, sistemandovi piante adatte al clima e all'ambiente prossimo al



mare, con piante mediterranee alofile di tipo arbustivo più vicino al mare e subito all'interno specie arboree sempreverdi, escludendo il pino (troppo facilmente a rischio di incendio) e preferendo corbezzoli e carrubi.

Si creerebbe in tal modo un vero e proprio parco sul mare, aperto ai turisti e ai cittadini, collegato all'attigua pista ciclo-pedonale, con una serie di piccole installazioni a servizio di un campeggio, unica struttura prevista su un terreno che poteva finire oggetto di speculazione edilizia. Una passerella aerea sopra la Via Aurelia (già prevista) potrà collegare al parco la piccola area archeologica di Capo Don o *Costa Balenae*, in cui 13 anni di scavi da parte del Pontificio Istituto di Archeologia Cristiana hanno messo in luce un insediamento che ora potrà essere adeguatamente valorizzato. (G.G.)

¹ G. FIERRO - G. BERRIOLO - M. FERRARI, *Le spiagge della Liguria occidentale. Analisi evolutiva*, Regione Liguria / Università di Genova (Dipartimento DIPTERIS), GENOVA, 2010, pp. 174 (cfr. alle pp. 41-42 del testo, importante ma contenente alcuni errori grossolani).

² Il depuratore è gestito dalla SE.COM. S.p.A. Per i metodi usati si veda: <https://secomspa.it/download/relazione-tecnica-depuratore/>



LIGURIA GEOGRAFIA

Periodico della Sezione ligure
dell'Associazione Italiana
Insegnanti di Geografia

Anno XXV°, n. 6-7-8,
Giugno-Agosto 2023

(chiuso il 22 maggio 2023, 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
(dall'aprile 2023)

Giacomo Zanolin, presidente
Giuseppe Garibaldi, vice-presidente
Enrico Priarone, segretario
Renata Allegri, tesoriere
Franco Banaudi
Lorenzo Brocada,
Giovanni Cucurnia
Anna Lia Franzoni

Sede Sez. Liguria:
Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa
E-mail Sez. Liguria aiig.liguria@gmail.com

Segretario regionale: tel. 331 549 6575
E-mail: aiig.liguria@gmail.com

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 41 - 18017 Cipressa (IM)
Presidente Giuseppe Garibaldi
tel. 0183 98389 e-mail: gigiprof97@gmail.com
Segretaria Floriana Palmieri
tel. 329 602 3336
e-mail: floriana.palmieri@yahoo.it

Sede riunioni: Centro "Carpe diem" del
Comune, Via Argine destro 311, Imperia
(100 m a N della stazione FS)

GENOVA - SAVONA

Dipartimento Dafist dell'Università,
Via Balbi 2 - 16126 Genova
Presidente Lorenzo Brocada
tel. e-mail: aiig.ge.sv@unige.it
Segretario Enrico Priarone
e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sede riunioni anche a Savona presso Società
savonese di Storia patria, via Pia, 14/4

LA SPEZIA - MASSA E CARRARA

Liceo scientifico G. Marconi,
Via Campo d'Appio 90 - 54033 Carrara (MS)
Presidente Anna Lia Franzoni
tel. 0585 55612 e-mail: franzalia@alice.it
Segretaria 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),
Junior (studenti) € 15, Familiari € 15
(supplemento di 5 € per chi richiede il notiziario
cartaceo in Italia, 5 € + la normale tariffa postale
internazionale, per l'estero)

Somme da consegnare ai segretari locali o versare
sul c. c. postale n. 20875167 o mediante bonifico
bancario (IBAN IT 39 T 07601 01400 000020875167)
intestati a: AIIG - Sezione Liguria
o ancora con la Carta del docente

Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

G. LO PINTO, *Alla scoperta dell'Appennino Ligure. Dal Colle di Cadibona al Passo di Cento Croci*, Genova, ERGA Editore, 2023, pp. 196, euro 23,00

Segnaliamo il testo perché non è la solita guida, ma una descrizione fotografica che l'autore ha costruito in 55 anni di passeggiate sui nostri monti, sempre con l'occhio sull'obiettivo.

L. MARTINA (a cura di), *Bormida gotica. Dalla Liguria al Piemonte, un nuovo percorso alla scoperta di tesori dimenticati*, Genova, SAGEP, 2023, pp. 126, euro 20,00

A volte, libri come questo orientano per una "caccia al tesoro" diversa dalla solita ricerca di specialità alimentari e di vini (come spesso avviene in questi territori liguri-piemontesi), che senza escludere l'interesse gastronomico ve ne aggiungono altri, che portano a scoperte almeno altrettanto interessanti.

M. ORTOLANI - S. MACCAGNAN - O. VERNIER (a cura di), *Assistance, protection et contrôle social dans les Etats de Savoie et dans les Etats voisins* (P.R.I.D.A.E.S., Programma di ricerca sulle istituzioni e il diritto degli antichi Stati di Savoia), Nizza, Serre Editeur, 2023, pp. 480, euro 30,00

L'Editore nizzardo continua a pubblicare importanti aggiornamenti per la ricostruzione della storia (intesa *lato sensu*) degli antichi Stati di Savoia (e in particolare della Contea di Nizza), qui con 35

contributi su un campo finora poco esplorato, che fu oggetto di un "colloquio" internazionale tenutosi nel 2019 a Nizza.

G. ORTU, *Dal Beigua all'Aveto. Alta Via dei Monti Liguri*, Genova, ERGA, 2022, pp. 160, euro 10,00

Questa guida può interessare chi frequenta la zona perché si presenta da sé come un "libro interattivo, con foto, video e fotogallery e con notizie sui percorsi sempre aggiornate". Certo, rispetto alle vecchie guide della F.I.E. con i simboli degli itinerari, di passi ne sono stati fatti molti, ma i nostri monti in questi settant'anni non hanno perso il loro fascino, anzi ...

S. TOMBACCINI, *Femmes Niçoises. Une histoire au féminin de l'Ancien Régime à la Belle Époque*, Nizza, Acadèmia Nissarda, 2021, pp. 461, euro 30,00

Simonetta Tombaccini Villefranque, per anni ricercatrice negli Archives départementales des Alpes Maritimes a Nizza, grande conoscitrice di storia ed avvenimenti antichi e recenti di quest'area di confine, ha dedicato il suo libro più recente alla storia nizzarda vista sotto l'angolatura femminile, un testo quindi originale per l'impostazione, che è giusto sia stato scritto proprio in riferimento a una città con una forte percentuale di popolazione femminile (in Italia, popolazione femminile sul totale: 51,18%, in Francia 51,62%, 53,2 nel solo comune di Nizza, dove il 27,2% delle famiglie è costituito da una sola donna), e tra le donne si ricorda la famosa figura leggendaria di Caterina Segurana. (G.G.)

Buona estate a tutti i nostri soci e lettori !

Questo è l'ultimo numero dell'anno sociale 2022-2023. Centelinatelo, perché ... vi deve durare tre mesi.
A fine agosto uscirà il n. 9, che conterrà notizie sulle prime attività del nuovo anno sociale e l'immane richiesta di versare la quota (con uno dei tanti metodi previsti).

FOTO STORICHE



Genova, l'imbocco da ponente della circonvallazione a mare, qui denominata "Corso Principe Oddone" (dal 1944, per volontà del Governo della Repubblica Sociale, desiderosa di cancellare anche nella toponomastica la memoria dei Savoia, intitolata al patriota Maurizio Quadrio). Il Principe, deforme ma di grande intelligenza, visse a Genova tra il 1861 e il 1866 (quando morì non ancora ventenne), lasciando alla città per testamento un rilevante patrimonio di interesse artistico.