

Liguria geografia



Anno XX°, numero 2

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Febbraio 2018

TRA MEDITERRANEO ED ESTREMO ORIENTE

Nuovi scenari nei trasporti delle merci. Un necessario aggiornamento

La Cina è ormai per molti aspetti la maggiore superpotenza esistente; non stupisca dunque l'interesse, manifestato qui non certo per la prima volta, per i nostri rapporti con questo grande Paese asiatico. Ma anche - è giusto aggiungere - per tutte le sue "aperture" politiche, economiche, commerciali e anche culturali verso le tante realtà del nostro pianeta. Si dice che la Terra è ormai diventata piccola, ma questo vale per chi (persona o merce) può usufruire dell'aeroplano, non per molti prodotti pesanti o ingombranti e di valore non particolarmente elevato, che devono servirsi di mezzi ordinari (treni o navi), per cui i tempi di consegna si dilatano. Le navi sono senza

dubbio più economiche, ma le rotte Asia-Mediterraneo implicano tempi a volte troppo lunghi. Ecco il ritorno dell'interesse (peraltro mai sopito) per la rotaia.

La visita in Cina del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, nel febbraio dell'anno scorso, ha portato alla firma di una ventina di accordi e di intese, che piano piano (anche se in un'epoca, in cui tutto sembra correre, si vorrebbe fare più presto) si traducono in fatti. Anche durante il viaggio del presidente del

Consiglio Paolo Gentiloni a Pechino in maggio, per il Forum internazionale sulla "Via della Seta", la Cina ha espresso il suo interesse a investire sui porti di Trieste e di Genova. Poiché la COSCO (China Ocean Shipping Company), gigante cinese delle spedizioni marittime, ha recentemente acquistato la maggioranza del capitale del porto del Pireo, l'Italia ha subito chiarito di non aver nessuna intenzione di mettere in competizione i porti dell'alto Adriatico col maggiore scalo greco, certo per i buoni rapporti con la Grecia, ma tanto meno oggi che la rete ferroviaria greca, in ammodernamento, è controllata dal nostro Gruppo FS.

Già una trentina d'anni fa una "via della seta" terrestre, tra l'Estremo Oriente e l'Europa centro-settentrionale passando per la Russia, era stata ipotizzata e provata: ne parlava Adalberto Vallega nel suo volume *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche* (Milano, Mursia, 1984)¹: era stato cioè creato un *landbridge*² lungo la ferrovia

transiberiana, per collegare i porti del Mare del Nord o del Baltico o anche del Mar Nero con quelli del Mar del Giappone, su cui i treni-blocco impiegavano da 35 a 45 giorni (tempi non brevi, ma tuttavia inferiori a quelli marittimi), ma, anche per i problemi di scartamento e di scarsa agibilità della rete russa (spesso super intasata sull'asse ad est di Čeljabinsk), la cosa aveva avuto poco successo.

Poiché la rotta solo marittima resta purtroppo lenta (è l'unico handicap delle navi), è nata nel 2013 la nuova proposta del presidente cinese Xi Jinping per integrare l'Asia e l'Europa via terra e via mare, toccando anche l'Africa, dove la Cina

ha ormai molti interessi³, la "Belt and Road Initiative" (con l'immane acronimo **Bri**, di cui sentiremo ancora parlare).

Nel discorso pronunciato a Davos nel gennaio 2017, in controtendenza rispetto al risorgente protezionismo riproposto recentemente negli USA dal presidente Donald Trump, il leader cinese Xi ha proposto un nuovo modello di globalizzazione, più inclusivo ed equilibrato, inserito anche

nello Statuto ufficiale del Bri come «impegno solenne di cui beneficeranno tutti i popoli del Pianeta», evidente- [➔ pag. 3]

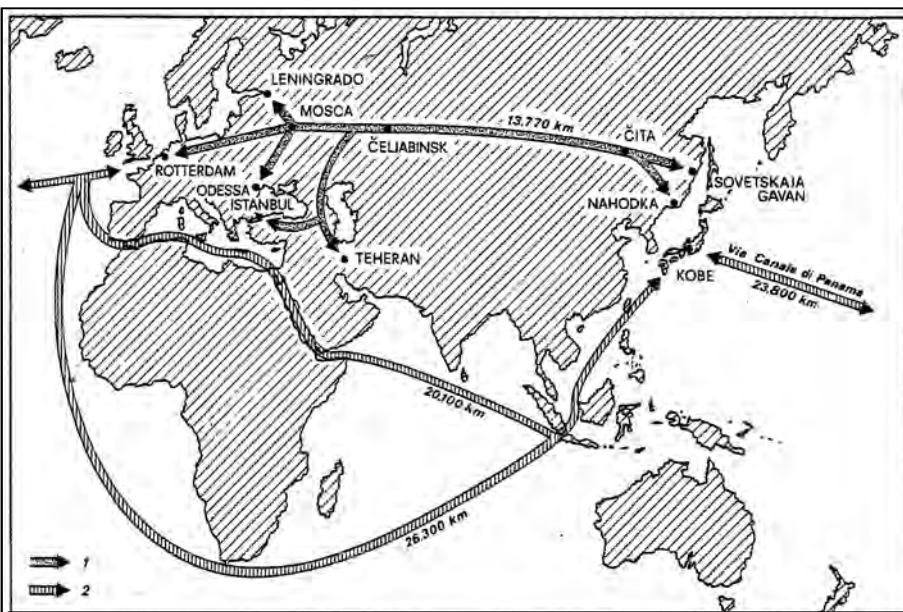


Figura 1. Il "landbridge" transiberiano. 1, landbridge - 2, rotte marittime nei riguardi delle quali è esercitata competizione (da VALLEGA, 1984)

¹ Si veda la figura 1, tratta dal volume del compianto studioso, che a suo tempo me ne aveva autorizzata la pubblicazione nei miei *Appunti di geografia dei trasporti* (ultima edizione, Imperia 1996, pp. 28 + 18 figg. f.t.).

² Il termine *landbridge* (=ponte terrestre) viene riferito al trasporto ferroviario di contenitori su lunghi itinerari mediante "treni-blocco" (cioè convogli merci che durante l'intero percorso non subiscono "rotture di carico", ossia non vengono scomposti e ricomposti in stazioni intermedie). Tali treni viaggiano con regolarità notevole e velocità assai più elevate dei normali treni merci, e il loro ritmo di trasporto è "sincronizzato" con quello della navigazione di linea facente capo ai porti siti alle estremità del landbridge. Naturalmente, i landbridges possono essere indipendenti da ogni collegamento via mare, consentendo il collegamento tra località lontanissime tra loro e site in aree interne, come poteva essere il caso di collegamenti tra la Siberia orientale e località non marittime dell'Europa occidentale, e come si sta di nuovo verificando oggi, come vedremo.

³ In proposito si veda la mia breve nota: G. GARIBALDI, *Novità ferroviarie in Etiopia, con finanziamento cinese*, «LG», XIX (2017), n. 1, p. 6.

AIIG LIGURIA - VITA DELL'ASSOCIAZIONE

NUOVA SEGRETARIA A GENOVA

Poiché il prof. Lavagna già da tempo aveva espresso il desiderio di essere sollevato dall'incarico di segretario della Sez. Genova-Savona (che ricopriva dal dicembre 2014, vedi **LG** 1/2015, p. 2), si è cercato chi lo sostituisse sondando i soci votati nelle elezioni del 2014 (per vari motivi, non disponibili) poi allargando la ricerca. La consocia dott.ssa **Susanna Grillo** ha dato la sua disponibilità, è stata perciò cooptata nel Consiglio provinciale e ha assunto da gennaio l'incarico di Segretaria, affiancandosi alla Presidente per render sempre più efficace il rapporto con i soci della Sezione.

La nuova Segretaria potrà esser contattata all'indirizzo di posta elettronica della Sezione, aiig.ge.sv@gmail.com, oppure raggiunta telefonicamente al n. **347 9348895**.

Dalla Redazione di **LG** un cordiale augurio di buon lavoro a Susanna Grillo e un grazie caloroso all'amico Elvio Lavagna per quanto ha fatto finora (e sapendo quanto farà ancora per noi).

USCITE SUL TERRITORIO

Escursione a GENOVA - venerdì 2 febbraio

L'escursione dall'Imperiese a Genova è **confermata**, con l'orario inizialmente previsto (**LG** n. 1/2018), e cioè Aregai di Cipressa 7,30, Porto Maurizio verso le **8,00**, Oneglia verso le **8,15**. I soci precisino ad Anna Aliprandi a quale fermata intendono salire sul bus, sul quale sarà versato da ciascuno il saldo della quota.

Programma: Visita guidata (ore 11-12) alla mostra, pasto in self-service e, dalle 14,30 alle 16,30 visita al Galata-Museo del Mare. Rientro ad Imperia per le 18,40 circa.

> **Sono ancora disponibili 3 posti:** chi è interessato si metta in contatto con Anna o col Presidente.

Escursione a TORINO - sabato 17 febbraio

Per l'escursione da Genova a Torino le iscrizioni sono aperte fino al 3 febbraio (basta una mail a: aiig.ge.sv@gmail.com) e ci auguriamo vivamente che la nostra proposta possa realizzarsi, tenuto conto del fatto che la Sezione Genova-Savona - che da anni non organizzava uscite - cerca ora di rimettersi in gioco, aspettandosi che i Soci rispondano positivamente. In particolare, ricordiamo l'importanza della visita alla **Torino romana**, che sarà guidata dalla collega Cristina Marchioro (AIIG Piemonte), e informiamo che la **mostra "Odissee"** racconta il

cammino dell'umanità sul pianeta Terra nel corso di una Storia plurimillennaria. In mostra un centinaio di opere provenienti dalle raccolte di Palazzo Madama e da vari musei del territorio e nazionali; **il percorso si articola in dodici sezioni:** la preistoria, i viaggi mitologici di Ulisse ed Enea, la Diaspora ebraica, l'espansione dell'impero Romano, le cosiddette invasioni barbariche, l'espansione islamica, le crociate, i pellegrinaggi, le esplorazioni, le colonizzazioni, l'emigrazione europea verso le Americhe tra Ottocento e inizio '900, le migrazioni contemporanee. (Per informazioni sulla mostra: <http://www.palazzomadamatorino.it/it/eventi-e-mostre/mostra-odissee-diaspore-invasioni-migrazioni-viaggi-e-pellegrinaggi>).

Costo del biglietto per la mostra 10 € (8 € se il gruppo è di almeno 20 persone). Sono previste riduzioni per chi presenta biglietto ferroviario (<http://www.palazzomadamatorino.it/it/news/con-trenitalia-alla-mostra-odissee>).

Partenza Genova P.P. treno IC ore 9,24 (arr. Torino P.N. 11,10) (si ricorda che il sabato sugli Intercity c'è anche la tariffa 2 x 1); rit. da Torino P.N. treno RV ore 17,30, arrivo a Ge P.P. 19,30.

L'escursione sarà annullata se entro il 3 febbraio non si raggiungeranno i 10 iscritti.

GLI APPUNTAMENTI DI FEBBRAIO

GENOVA - SAVONA

Non sono previsti incontri in nessuna di queste sedi.

IMPERIA (CENTRO CARPE DIEM, VIA ARGINE DESTRO 311)

- **venerdì 9, ore 17,25**, il dott. **Roberto Pavan** (AIIG - Imperia-Sanremo) illustrerà *"L'escursione in val Pesio e dintorni del maggio 2017"*.

- **venerdì 23, ore 17,25**, la prof.ssa **Marcella Mussio** parlerà su *"Nuova Zelanda Nord e Sud, un Paese agli antipodi"*.

LA SPEZIA - CARRARA

Non sono previsti incontri in nessuna di queste sedi.

ATTIVITÀ IN PREPARAZIONE

Si lavora a **Carrara** per organizzare la nuova edizione dei giochi e campionati della geografia (per gli studenti), di cui abbiamo già dato notizia in **LG** 12/2017. In concomitanza si terrà anche la "Geofesta" (23-25 marzo), di cui vi sono notizie su **LG** 1/2018. Per eventuali aggiornamenti, anche relativamente ai due brevi corsi di aggiornamento previsti per venerdì 23 marzo e per la "tavola rotonda" di domenica 25, gli interessati possono collegarsi al sempre aggiornato sito www.sosgeografia.it.

A **Genova** e **Imperia** ci si sta preparando alla "notte della geografia" prevista per il 6 aprile, e dei rispettivi programmi daremo più avanti tutte le informazioni del caso (per quello di Genova c'è già un cenno su **LG** 1/2018).

E' già in programma per la tarda primavera un'escursione da Imperia nel Cuneese (resti romani di *Augusta Bagiennorum*), a cura di Roberto Pavan, e un'altra potrebbe essere organizzata per una località provenzale non ancora precisata.

Avvertiamo i nostri consoci che per non perdere le notizie delle nostre attività è bene che di ogni numero di **LG** sia letta attentamente almeno la pagina 2 (questa); soprattutto li preghiamo di rispettare sempre i rispettivi termini di iscrizione, quando esistono, per non rischiare di essere esclusi da singole iniziative o farle fallire.



Le Porte Palatine e i resti romani di Augusta Taurinorum (foto di [andre] - Flickr, CC BY-SA 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1215667>)

TRA MEDITERRANEO ED ESTREMO ORIENTE (segue da pag. 1)

mente una globalizzazione un po' sino-centrica, il che potrebbe apparire una contraddizione in termini, ma tale non è, visto che da sempre un qualche grande Paese propulsore ci deve essere in questi processi, ed è logico che possa esser la Cina a occupare questo posto se gli Usa manterranno l'attuale posizione insolazionista⁴. Le merci dovranno dunque tornare a viaggiare via mare e via terra sfruttando la nuova rete di infrastrutture che si va costruendo. Si tratta di porti, ferrovie, autostrade, gasdotti e oleodotti su un territorio che coinvolge 64 Paesi, il 70% della popolazione mondiale, il 75% delle riserve energetiche e il 55% del prodotto lordo globale. A seconda delle caratteristiche delle merci si potrà ricorrere all'uno o all'altro tipo di vettore (ferroviario o marittimo) o valersi di entrambi con opportuni sistemi di integrazione e di interconnessione. Certo, sul percorso Cina-Europa la nave più celere impiega circa 35 giorni, il treno 18, ma anche i costi sono diversi (per un contenitore da 9,6 t, rispettivamente 2.500 e 6.700 euro).

Si vedrà se questo grande progetto economico che punta a integrare l'intera Eurasia con sei corridoi di trasporto "misto" (via terra e via mare) avrà successo o no. Un problema non da poco è che esso non è stato discusso prima tra gli Stati e in particolare con l'UE, che potrebbero avere priorità diverse, ma le enormi somme che la Cina ha programmato di investire (800 miliardi di euro per i "corridoi economici", oltre ad altri 95) rendono quasi impensabile il fallimento del progetto.

Nel Mediterraneo per ora arrivano, anche attraverso un potenziato (dal 2015) canale di Suez, navi dall'estremo Oriente dirette al Pireo, scalo di recente acquisito dalla cinese COSCO (e da cui si progetta un'autostrada e una linea ferroviaria veloce verso NW dal costo forse difficile da ammortizzare), ma arriveranno anche nell'alto Adriatico (col porto di Trieste - da giugno 2017 divenuto, caso unico in Europa, porto franco internazionale sia per gli sbarchi sia per la lavorazione delle merci - scalo verso cui la Cina ha manifestato interesse, e da cui molte merci potrebbero in futuro raggiungere la Germania con la linea "di base" del Brennero, che dovrebbe esser pronta entro una decina d'anni) e a Genova (da dove procedono i lavori per il "terzo valico"). S'è detto, però, che il trasporto marittimo resterà sempre relativamente lento e perciò i corridoi terrestri saranno preferiti per le merci che "vanno di fretta".

Qui si tratterà di provvedere all'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti, sulle quali già ora si spostano molti treni merci dall'Europa occidentale alla Siberia orientale e alla Cina. La Transiberiana, in particolare, pur finalmente tutta elettrificata dal 2002, ha ancora dei tratti che funzionano a binario unico (anche se il raddoppio "ufficialmente" esiste da decenni e alcune tratte sono state quadruplicate), inoltre vanno considerati i tratti per raggiungere il territorio cinese e le linee interne alla Cina. Il problema maggiore, quello della diversità di scartamento all'interno del territorio ex sovietico (dall'Ucraina alla Federazione Russa) è stato risolto "bypassandolo", ossia trasferendo i contenitori su convogli adatti allo scartamento russo (che è di 1524 mm, cioè 89 mm in più che in Europa e in Cina), il che farà perdere tempo ma risulta l'unica soluzione possibile se non si vuole spendere somme enormi per adattare la rete russa allo scartamento ordinario di 1435 mm.

Ma non è facile scegliere l'itinerario su cui effettuare l'intero percorso tra Europa (e, in particolare, Italia) e Cina, tenuto conto del fatto che i treni sono particolarmente sensibili alle pendenze e che - anche su linee sostanzialmente piane - non mancano qua e là "rampe" impegnative (per un treno "pesante" anche un modesto 20% abbassa irrimediabilmente la velocità e impone la doppia trazione). La figura 2 dà un'indicazione di massima dell'itinerario ferroviario tra il porto di Rotterdam e la

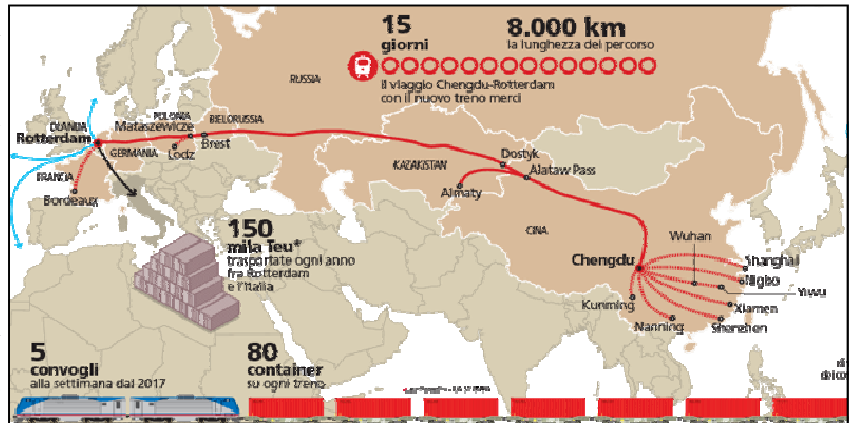


Figura 2. Schema della "rotta" dei treni merci dalla Cina a Rotterdam esistente da qualche anno (da Contropiano, 2016)

città di Chengdu, che non segue il classico percorso della Transiberiana (che era utilizzato trent'anni fa).

Un percorso analogo è quello seguito dal primo treno-blocco partito dall'Italia il 28 novembre 2017, che ha avuto come capolinea italiano il Polo logistico di Mortara (importante nodo ferroviario 20 km a sud di Novara), e che è stato studiato in modo da evitare il più possibile zone montane (coi problemi del gelo e delle pendenze) e aree politicamente instabili⁵.

Nell'itinerario si possono distinguere sostanzialmente tre tratte,



la prima da **Mortara** (nella foto, il treno imbandierato alla partenza) a Tarvisio, Vienna, Ostrava, Katowice, Varsavia, Małaszewicze (alla frontiera con la Bielorussia) e a **Brest**. Qui moderne gru trasferiscono i contenitori su carri adatti allo scartamento russo e il treno prosegue per l'Ucraina, la Russia meridionale, il Kazakistan (Astana) e, dopo Dostyk, raggiunge la Cina alla Porta di Zungaria. Dopo un nuovo cambio di convoglio ad **Alatau-Shankou** (perché in Cina si torna allo scartamento ordinario), i nostri contenitori iniziano la terza tratta, che per Ürümqi, Yume, Lanzhou, Baoji, raggiunge la capitale del Sichuan, **Chengdu**, città di oltre 14 milioni di abitanti, importante centro industriale e commerciale. Il percorso misura 10.800 km (per confronto, la Transiberiana tra Mosca e Vladivostok è lunga 9.300 km). All'andata i contenitori porteranno farmaci, mobili, vino, birra, abiti griffati, prodotti chimici e componenti auto; dalla Cina arriveranno iPad, pc, piante, prodotti per la casa, oggetti di cuoio. Questo per ora.

Giuseppe Garibaldi

Sull'argomento si veda l'interessante intervento di G. NEBBIA, *Nuova via della Seta*, in «Ambiente Società Territorio», 2017, n. 3, pp. 34-35

⁴ Si è parlato da parte di taluni di "nuovo piano Marshall" (il grande piano di aiuti USA all'Europa dopo la 2ª guerra mondiale), anche perché in esso sono coinvolti molti Paesi poveri dell'Asia e dell'Africa.

⁵ Anche se la Russia non è tra queste, l'embargo nei suoi confronti per la questione della Crimea (regione abitata da Russi, ma da loro tolta in modo maldestro all'Ucraina) provoca qualche problema: i treni da Mortara non potranno trasportare prodotti alimentari, per evitare sospetti.

FINALMENTE PRA': IL CASELLO AUTOSTRADALE CAMBIA DENOMINAZIONE

Il 9 giugno 2017, per i cittadini praesi (o praini, come buona parte di loro preferisce essere chiamata) è giunta una notizia attesa da anni: il casello autostradale che si affaccia sulla Strada statale 1 ha cambiato denominazione e, dal nome di «Genova Voltri», adesso si è passati a quello di «Genova Pra'». Questo è il risultato di una storia che andava avanti da parecchi anni e che ha visto svariate associazioni praesi, da ultimo la FondAzione PRImA'Vera, lottare con le istituzioni. A partire dal 1977 - anno dell'ampliamento del casello - la battaglia si è rivolta prima verso Autostrade per l'Italia S.p.A., a cui sono state inviate lettere, tra gli altri, dal Comitato Culturale Praese, che nel 1998 ha inoltre organizzato una raccolta di mille duecento firme, poi inviate alla stessa Società e al Sindaco di Genova. Nel frattempo sono state scritte lettere al Comune, che, nel 2010, insieme al Municipio VII-Ponente, ha riconosciuto l'ubicazione del casello in Pra', rimandando la decisione alla società Autostrade e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo stesso Quirinale è poi intervenuto direttamente nella vicenda in contemporanea all'arrivo a Genova della "Costa Concordia" nel 2014, spianando, così, la strada alla conclusione della diaframma, che ha superato gli ultimi ostacoli tra 2015 e 2017, grazie anche a interventi diretti del Comune di Genova e della Regione Liguria e a una petizione popolare via e-mail. Si è quindi provveduto al necessario adeguamento della toponomastica locale.

I risultati, dunque, si sono visti. Infatti, già prima del casello, nel 2014 anche il distaccamento portuale aveva assunto la denominazione «Porto di Pra'», e non più «di Voltri». Dal punto di vista geografico, il sito del Comune di Genova - nella sezione "Geoportale-Visualizzatore Mappa" - mostra chiaramente che il casello si trova effettivamente all'interno della ex circoscrizione di Pra', ben all'interno del confine storico segnato dal rio San Giuliano,



Genova-Pra', il cartello dell'accesso autostradale
<http://genova.erasuperba.it/notizie-genova/voltri-pra-cambio-nome-casello>

conferma che in definitiva sancisce la legittimità dell'azione. La notizia, che di per sé può risultare marginale e può essere vista come un semplice aggiornamento di denominazione, appare a chi scrive, invece, di una certa importanza, pur se nell'ambito di due rioni cittadini: essa è la conferma di un cambiamento di polarità nei ruoli interni della politica genovese, con una località, quella di Pra', che d'un tratto si è vista riconosciuta un'importanza almeno formalmente maggiore rispetto alla vicina Voltri.

Gli effetti che l'evento potrà apportare sono almeno due: il primo è quello ampliare le interazioni commerciali con il resto d'Italia e l'Europa, investendo sul prodotto di punta della circoscrizione, il basilico, il cui nome, a comprova di ciò, campeggia accompagnato da un mortaio di granito su una nuova rotonda installata a seguito della ristrutturazione del tratto stradale praese antistante al Porto. Il secondo è strettamente legato agli obiettivi del primo ed è da ricercare nella associazione tra una più diffusa conoscenza, benché indiretta, di Pra' da parte degli automobilisti che ne trovano il nome sulla cartellonistica autostradale della A26 Genova Pra'-Gravellona Toce e della A10 e la contemporanea diffusione della fama del basilico e del pesto, fenomeno che si sta avvertendo sempre di più in questi ultimi anni, le quali cose potrebbero notevolmente aumentare le potenzialità economiche e, perché no, turistiche di Pra', attirando degustatori e semplici curiosi almeno dalle altre parti d'Italia. Insomma, si tratta di un cambiamento per cui probabilmente è valsa la pena lottare e che non rappresenta puro e semplice orgoglio campanilistico locale fine a sé stesso, ma può riservare risvolti economici e di potere non indifferenti e conferma, più in generale, l'importanza della toponomastica nel destino dei centri abitati.

Enrico Priarone, AIIG-Liguria (Genova)

Nota della Redazione

La notizia sopra riportata ci mostra che spesso la popolazione di un borgo si spende volentieri per cose in apparenza modeste o addirittura futili - naturalmente per chi guarda le cose dall'esterno - ma che appaiono importanti per l'immagine che il borgo stesso deve e vuole dare a sé stesso e agli estranei. E' certo che alla base vi è spesso dell'amor di campanile, che talora porta a decisioni poco sensate o addirittura grottesche, ma non vanno trascurati altri aspetti, dalla semplice visibilità (nel caso specifico: gli automobilisti che possono dire «stiamo passando nel paese del basilico») a qualche ricaduta economica (gli stessi automobilisti, se non hanno fretta e sanno dell'esistenza di qualche buon ristorante in zona, potrebbero uscire dal casello in questione pensando: «andiamo a mangiarci un bel piatto di trenette col pesto!»).

Un sessantennio fa, quando Pra' era una località peschereccia, come si dice nell'articolo di Vanna ZUCCHI, *La pesca con la "lampara" a Pra'*, «Annali di Ricerche e Studi di Geografia», 9, 1950, pp. 31-52, ai Praesi probabilmente interessavano altri aspetti del loro borgo (che a quel tempo aveva circa 10.000 abitanti, per la massima parte occupati nelle industrie) e le acciughe pescate da loro godevano di una notevole considerazione sul mercato regionale (anche per il prodotto in salamoia), mentre del basilico poco si parlava.

Allargando il discorso all'importanza della toponomastica nel destino dei centri abitati, di cui si parla nella conclusione del breve intervento di Enrico Priarone, ci sarebbe molto da osservare, e ci piacerebbe che qualche socio avesse la curiosità di approfondire l'argomento. Uscendo anche, eventualmente, dalla nostra regione, si potrebbero ricordare le molte modificazioni di toponimi ritenuti poco gradevoli

per più di un motivo, dal ligure San Bartolomeo del Cervo (che volle modificarsi in *San Bartolomeo al Mare*, con ciò chiarendo la totale autonomia da Cervo e anche la sua vicinanza al mare e quindi le potenzialità di centro balneare) a Cazzimani (in provincia di Lodi, che nel 1929 decise che era meglio modificare il nome in *Borgo San Paolo*) o a Mercatino Marecchia (in provincia di Pesaro e Urbino, che nel 1941 modificò il proprio nome in *Novafeltria*). In Italia, tra i centri abitati che hanno mutato nome per motivi di opportunità politica si può citare Mussolinia di Sardegna, nel 1944 ridenominata velocemente *Arboréa*, o Littoria, capoluogo di provincia laziale divenuto nel 1945 *Latina* (con ciò "salvando" la targa automobilistica LT).

I più vari motivi - di solito, peraltro, cambi di regime politico - hanno portato a modifiche numerose e assai varie: la stessa *San Pietroburgo* nacque nel 1703 come Sankt Piter burkh (in olandese, per la simpatia per quel paese manifestata dallo zar Pietro il Grande, che la fondò), poi "tradotta" in Sankt Peterburg (più vicina alla pronuncia russa, e scritta, in alfabeto cirillico, Санкт-Петербург), nel 1914 ribattezzata Pietrogrado (Петроград, traslitterato in alfabeto latino Petrograd), dal 1924 Leningrado (Ленинград) e di nuovo, dal 1991, col nome di Sankt Peterburg.

Ma il discorso sulla toponomastica potrebbe anche allargarsi (pur con meno interesse geografico) ai tanti cambiamenti nei nomi delle vie e piazze di tante città d'Italia e del resto del mondo. Un solo esempio, a Genova: lo spiazzo antistante la facciata di Palazzo Ducale, già Piazza Nuova di Ferreria, poi (inizio Novecento) Piazza Umberto I°, quindi (per un solo anno, nel 1944) Piazza Ettore Muti, infine, dal 1945, Piazza Giacomo Matteotti.

Emigrazione di oggi e di ieri: molte analogie, molte differenze

I problemi legati all'immigrazione clandestina, secondo il Viminale oltre 180 mila soggetti nel solo 2016, sono sotto gli occhi di tutti. Italia e Grecia, sommerse da arrivi di umanità dolente, sono di fatto lasciate sole dai partner europei a gestire l'emergenza quotidiana; l'elogio espresso il 13 settembre 2017 dal presidente della Commissione Europea Juncker per quanto esse fanno in materia di immigrazione da Paesi extraeuropei, suona come rimprovero per gli altri partner che fanno poco o che rifiutano l'accoglienza, principalmente Ungheria e Polonia.

In materia di emigrazione, con una superficialità si dice: non dimentichiamoci che anche noi Italiani siamo stati un popolo di migranti. Verissimo, ma non si tiene conto che è passato più di un secolo e mezzo dalle nostre migrazioni in massa e nel frattempo sono cambiate le situazioni geo-politiche, che erano totalmente diverse le situazioni interne e quelle dei Paesi riceventi, che i migranti non arrivavano all'improvviso e che la stragrande maggioranza dei nostri migranti non viaggiava in clandestinità. Si calcola che in un secolo circa 27 milioni siano stati gli Italiani migranti verso paesi extraeuropei, Americhe principalmente. Preannunciati e arrivati a destinazione, venivano sottoposti al controllo dei documenti, visita medica e quarantena e, se ritenuti non idonei per stato di salute o capacità intellettive, erano rispediti indietro.

Quelli che mancano oggi sono i canali legali d'ingresso in Europa da Paesi allo sbando che lasciano spazio alla criminalità organizzata. Si è creato un caos epocale con centri di accoglienza stracolmi e mal sopportati sia dagli sventurati *boat peoples*, sia dai residenti nei quali aumenta la percezione di insicurezza; si suscitano populismi e reazioni xenofobe. Il presidente Mattarella, sfidando l'ira di molti, ha messo in guardia dagli "slanci eccessivi delle avanguardie generose che non permettono di affrontare compiutamente sfide come quelle dell'immigrazione clandestina" (Malta, 13 settembre 2017).

Nella seconda metà del 1800 e nei primi decenni del 1900 il Nuovo Mondo offriva lavoro agli stranieri e molti italiani affrontarono il viaggio della speranza imbarcandosi su navi che, benché di linea e di compagnie di navigazione internazionali, talvolta erano delle vere e proprie vecchie carrette del mare adibite al solo trasporto di migranti prima di essere messe in disarmo. Non erano gommoni, ma navi stracariche imbellettate per fare bella figura. Si dice: "stucco e pittura...fai bella figura", ma la ruggine lavora di nascosto sottocoperta. C'erano anche navi con prime classi di lusso e contemporaneamente, nel loro ventre, alloggiamenti di fortuna per poveracci invogliati a imbarcarsi da pubblicità ingannevoli sui comfort forniti durante il viaggio o addirittura spinti da

agenti di viaggio usurai che anticipavano il denaro per il biglietto.

Ovviamente non c'erano solo navi vecchie, perché il business dell'emigrazione contribuì alla modernizzazione delle flotte, alla crescita delle aziende navalmeccaniche (sparirono i velieri oceanici in legno e molti dei cantieri che li costruivano) e favorì lo sviluppo delle assicurazioni marittime e delle casse mutue dei naviganti.

In Italia il più antico e grande porto di emigrazione è stato quello di Genova, poi superato da Marsiglia, Le Havre, Brema, Amburgo e Liverpool. I migranti dell'Italia meridionale partivano per il nord America soprattutto da Napoli.

La preferenza dei Liguri per l'America centrale o meridionale si può spiegare un po' per via delle lingue spagnola o portoghese parlate in quei Paesi, più simili all'italiano dell'inglese poco conosciuto, e molto per le conoscenze della nostra marineria che legava tradizionalmente la Liguria all'Argentina, all'Uruguay, al Brasile, al Perù, al Cile con fitti scambi commerciali.

Le rotte per il Sud America erano quasi monopolio della flotta genovese (es. la Navigazione Generale Italiana, N.G.I., nata dalla fusione dei gruppi armatoriali Florio e Rubattino, inizialmente forte di 81 piroscafi, si era coordinata con la "Società di Navigazione Italia", la "La Veloce", il "Lloyd Italiano", la "Ligure-Brasiliana", la "Fratelli Lavarello", la "Navigazione Italo-Brasiliana" ed altre minori per cui le partenze erano quasi quotidiane). La N.G.I., vero colosso mondiale, aveva linee in partenza da Genova anche per Bombay, Calcutta, Singapore e Batavia (Djakarta).

Anche flotte di compagnie estere facevano scalo nei maggiori porti italiani, dove avevano agenzie (es. Prince Line, Cunard, Wite Star Line, Hamburg America Line ecc.) e raccoglievano passeggeri.

Come ai giorni d'oggi non sono mancate sciagure e migliaia di migranti sono morti annegati o di malattia o di stenti su navi italiane o straniere. Una veloce ricerca ha permesso di compilare un piccolo e incompleto elenco di eventi che hanno coinvolto

migliaia di migranti italiani.

Anno 1880. Il piroscafo "Ortigia" della compagnia Florio sperona un mercantile al largo della costa argentina; muoiono 149 persone, quasi tutti migranti.

Anno 1885. Il vapore Abissinia della N.G.I. affonda lungo le coste del Marocco con 1.200 migranti diretti in sud America. E' sconosciuta la sorte dei naufraghi.



Anno 1888. Nel piroscalo "Carlo Raggio" salpato da Genova, su 1851 passeggeri di terza classe, ne muoiono 34 per fame. In quell'anno disgraziato vi furono decine di morti per fame e asfissia anche nella nave "Cachar". Nel citato piroscalo "C. Raggio" nel 1894 ne moriranno altri 206 per colera.

Anno 1891. Il piroscalo inglese "Utopia" dell'Anchor Line si scontra con una corazzata a Gibilterra. Nell'affondamento muoiono 576 persone, in prevalenza migranti abruzzesi, calabresi e campani.

Anno 1894. Il bastimento "Matteo Bruzzo" della N.G.I. salpato da Genova per Montevideo viene allontanato a cannonate da Rio de Janeiro perché a bordo era scoppiata un'epidemia di colera. Alcune fonti affermano che inizialmente le vittime furono 96 e che vennero sepolte in mare; erano tutti migranti della terza classe. Respinta da tutti i porti, la "Matteo Bruzzo" rientrò in Italia dopo tre mesi di terrificante navigazione e un numero imprecisato di morti.

Anno 1898. La francese "Bourgogne" in rotta da Le Havre verso il Canada si scontra con la nave da crociera "Cromatysshire" e affonda al largo della Nuova Scozia; annegano 549 persone, quasi tutte migranti italiani.

Anno 1906. Il piroscalo "Sirio" della N.G.I. partito da Genova diretto a Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires finì incomprensibilmente fuori rotta sugli scogli spagnoli tra Cabo de Palos e le isole Hormigas. Naufragò ed esplosero le caldaie. E' sconosciuto il numero esatto delle vittime che ufficialmente vengono dichiarate in 292, ma probabilmente sono il doppio. Si sospetta che ci fossero molti clandestini spagnoli imbarcati in porti non dichiarati o durante abbordaggi programmati in mare. Pare che la pratica fosse comune a molte navi. C'erano posti per 80 passeggeri in prima classe; 40 in seconda e 1200 cuccette in terza, nei corridoi delle stive. Nel naufragio morirono anche il vescovo di San Paolo del Brasile ed una famosa cantante lirica.

Anno 1927. Il glorioso ma consunto piroscalo del Lloyd Italiano "Principessa Mafalda" varato nel 1908 a Riva Trigoso, un tempo vanto della marineria italiana, partito da Genova con scali previsti a Barcellona, Dakar, Rio de Janeiro e Buenos Ayres, si inabissa a 80 miglia dal Brasile con lo scafo squarciato dallo sfilamento dell'asse dell'elica. Giace a una profondità di 2200 metri tra Salvador de Bahia e Rio de Janeiro. Muoiono 657 passeggeri sui 1.290 ufficialmente imbarcati, quasi tutti migranti liguri, piemontesi, veneti e siriani. In patria l'immensità della tragedia venne sminuita per opportunità politica: eravamo a pochi giorni dal quinto anniversario della Marcia su Roma!

A causa delle guerre mondiali, ci furono affondamenti di navi passeggeri silurate da sottomarini, come il secondo Lusitania, transatlantico inglese affondato nel 1915 (il primo era naufragato nel 1901) e l'Ancona della "Società di Navigazione a vapore Italia" diretto a New York affondato nel Tirreno nel 1915: su tutte navigavano anche migranti italiani, come sul famoso Titanic della Wite



▲ Migranti in attesa di sbarcare

Migranti in attesa a Ellis Island-New York ▼



singolare il caso dell'inglese Arandora Star silurato nel 1940: trasportava almeno 446 emigranti italiani residenti in Inghilterra, arrestati come stranieri nemici e destinati a un campo di prigionia in Canada.

C'è notizia anche di eventi tragici con molti morti per naufragio o malattia che hanno coinvolto il "Parà" e il "Frisia" nel 1889, il "Remo" nel 1893, il "Vincenzo Florio" e il primo "Andrea Doria" naufragati nel 1894, il "Città di Torino" nel 1905.

Le cronache del tempo concordemente affermano: che moltissime navi adibite a questi trasporti di "tonnellata umana", era definito così il peso complessivo dei passeggeri, erano vecchie a fine carriera [età media 23 anni di navigazione], con poca manutenzione e sovraccariche, che le condizioni igieniche delle zone destinate ai migranti erano spaventose, che venivano imbarcati moltissimi clandestini, che sotto coperta mancava l'aria per il sovraffollamento e spesso finiva o si deteriorava il cibo, che i morti per stenti o malattia erano gettati in mare, che il maggior numero di morti li "fornivano" le terze classi.

Una riflessione: sembra di leggere la cronaca odierna, ma gli scafisti di una volta, chi erano...?

Roberto Pavan, AIIG-Liguria (Imperia)

A proposito della “nostra razza bianca”

In questo mese di gennaio, in un'intervista radiofonica, un candidato alle elezioni regionali lombarde, parlando del problema degli immigrati, ha detto testualmente: *Dobbiamo decidere se la nostra etnia, se la nostra razza bianca, se la nostra società deve continuare a esistere o se deve essere cancellata*. La frase ha suscitato non poche reazioni, in generale di protesta o di esecrazione, mentre c'è stato chi l'ha ritenuta solo infelice. Ma forse, restando fuori da ogni polemica, dovrebbe esser semplicemente definita erronea e possibile causa di inutili tensioni sociali, usata dunque molto a sproposito.

Ma, per cominciare, che cos'è la razza, parola che oggi si tende a non usare più? In biologia, con riferimento alla specie umana, una razza “è una popolazione che presenta particolari caratteri fenotipici comuni (colorito della pelle, tipo dei capelli, forma del viso, del naso, degli occhi ecc.), indipendentemente da nazionalità, lingua, costumi”¹. In un'opera più che datata (la cui ultima edizione uscì esattamente cinquanta anni fa in una sontuosa edizione, il cui acquisto mi costò mezza mensilità di stipendio²) era dedicato amplissimo spazio ad un'analisi dei diversi gruppi umani esistenti sulla Terra, dagli aspetti più propriamente fisici (compresi i caratteri sierologici e i gruppi sanguigni) a quelli culturali in senso lato, ma non ricordo che ci fosse qualche affermazione neppure larvata riguardo l'ipotetica superiorità intellettuale di singoli gruppi rispetto ad altri. Ci fu probabilmente la possibilità che alcune espressioni del linguaggio scientifico (riguardanti, ad esempio, la “primitività” di certi aspetti morfologici di alcuni gruppi umani) potessero esser lette da persone poco istruite in modo scorretto, mentre si riferivano ovviamente solo agli aspetti fisici, e nulla più. Certo, se si pensa all'utilizzo del termine “razza” nel linguaggio dei nazionalsocialisti tedeschi e dei fascisti italiani, che portò ad una politica di dichiarata superiorità della cosiddetta (e inesistente) “razza ariana” e di converso di persecuzione della “razza ebraica”, con conseguenze gravissime nei territori soggetti ai Tedeschi e ai loro alleati e complici durante la seconda guerra mondiale, oggi non si può usare la parola “razza” senza un minimo di sgomento. E' per questo che da metà Novecento, l'associazione del concetto di razza con le ideologie sorte dal lavoro degli antropologi del XIX° secolo e della prima parte del XX° ha portato a una problematicità (o meglio difficoltà) nell'uso del termine “razza”, che – seppur sempre utilizzato in contesti generali o in quelli specifici dell'antropologia fisica – viene oggi normalmente sostituito da altre parole meno “forti”, come ‘popolazione’, ‘popolo’, ‘etnia’ o ‘comunità’ a seconda del caso.

E' forse bene precisare che la recente scarsa utilizzazione della parola “razza” non è stata una scelta di adesione al linguaggio *politically correct* oggi di moda, che vuole evitare di offendere qualunque minoranza³, ma mi pare sia stata dettata da un vago senso di vergogna storica, quasi si volesse cancellare una parola che ha potuto fare tanto male. Personalmente, quando a scuola facevo una lezione di antropologia fisica certamente parlavo di “razze”, ma non penso proprio che gli alunni potessero percepire dei giudizi di “qualità” (diciamo così) tra i diversi gruppi, era solo un modo per far loro conoscere caratteristiche morfologiche e fisionomiche di gruppi di persone che a quel tempo era difficile osservare de visu (per certi gruppi, ancora adesso a dire il vero).

Se nel mondo anglosassone il termine “razza” è tuttora di uso comune e ha avuto spesso carattere discriminatorio, nel mondo latino la cosa era molto meno frequente (ma era presente nella legislazione italiana relativa alle colonie, per esempio). E' vero, peraltro, che nei testi italiani si è spesso fatto uso della parola in modo del tutto improprio (quando si sarebbe potuto dire “stirpe” o “popolo”), ma solo dopo il 1938 (giusto 80 anni fa), questo significato spesso adesione (almeno indiretta, se non proprio complicità) ad un preciso razzismo⁴. Nelle popolari pubblicazioni del Touring Club, spesso scritte in un linguaggio un po' retorico, non si parlava particolarmente di razza, e la questione razziale fu trattata in una pubblicazione sull'Etiopia del 1938 con termini estremamente concisi, alla voce “contegno con gl'indigeni”: «Sono noti i provvedimenti presi dal Governo Fascista per la difesa della razza e per evitare la formazione di un deprecabile meticcio»⁵.

Ha sempre suscitato in me positiva impressione la dichiarazione di Albert Einstein ai funzionari dell'Ufficio Immigrazione USA che lo interrogavano sulla sua razza, a cui egli rispose «umana», mentre da noi la cosa si è dovuta fare solo - che io sappia - nel periodo successivo all'emanazione delle leggi sulla “difesa della razza” nel 1938 e fino all'abrogazione di tali norme dopo cinque anni e mezzo⁷.



Oggi, in Italia, pur prevalendo di gran lunga - tra gli abitanti - l'etnia o razza europoide, c'è anche un piccolo numero di persone di razza negroide e (ancor più piccolo) mongoloide, ma non pare ci sia da preoccuparsi di un diverso colore della pelle (già vario, in verità, anche tra chi vive qui da più generazioni), ma importi invece qualcosa di più, cioè la comune consapevolezza che a unirci è la cultura europea (che non ignora le origini classiche e l'apporto cristiano), ancora non ben assimilata da alcuni adulti e anziani immigrati, ma che i ragazzi e i giovani che vanno a scuola vivono ogni giorno, con ciò favorendo lo sviluppo di una comunità più ricca, in cui ai caratteri di fondo delle nostre tradizioni possono affiancarsi contributi di diversa provenienza.

E' questa ricchezza, io credo, percepita già oggi, ma ancor più in un prossimo futuro, che ci farà essere ancor più aperti e amichevoli (non semplicemente tolleranti) verso chi viene a stare in Italia, come noi desideriamo trovar comprensione se andiamo all'estero (e pensiamo ai giovani studenti di “Erasmus”, ma non solo). Questo dovrebbero capire i nostri politici, troppe volte fomentatori di paure e di odio pur di raccattare quattro voti, ma incapaci di una visione più ampia e aperta delle cose (avendo la quale non sarebbe caduta poche settimane fa l'opzione della concessione della cittadinanza per *jus culturae*). (G.G.)

¹ A. DURO (a cura di), *Vocabolario della lingua italiana*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, vol. III**, s.v.

² R. BIASUTTI (a cura di), *Le razze e i popoli della Terra*, Torino, UTET, 1967, 4 voll., pp. XL + 3.243

³ Anche per le dimensioni del volume del cranio, nello stesso testo, riferendosi alla grande intelligenza di Anatole France che aveva una capacità cranica molto bassa, si concludeva prudentemente che «il volume del cervello è soltanto uno dei fattori, e probabilmente non il più importante, dello sviluppo intellettuale» (ibid., 1° vol., p. 288).

⁴ Tanto che non si può neanche più dire “sordo”, ma si è coniato il termine “non udente” e poi il ridicolo “diversamente udente”.

⁵ *Il manifesto della razza* (in “La difesa della razza”, direttore T. Interlandi, anno I°, num. 1, 5 agosto 1938, p. 2) parla espressamente della politica razziale del fascismo come di una politica razzista (dopo aver precisato all'art. 6 che «esiste ormai una pura “razza italiana”» all'articolo 7 si afferma che «è tempo che gli Italiani si proclamino francamente razzisti. Tutta l'opera che finora ha fatto il Regime in Italia è in fondo del razzismo», e *de hoc satis*).

⁶ CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA, *Guida dell'Africa orientale italiana*, Milano, 1938, pp. 640 (ved. a p. 20)

⁷ R.d.l. 5 sett. 1938, n. 1390, *Provvedimenti per la difesa della razza nella scuola fascista*; r.d.l. 20 gennaio 1944, n. 24, *Disposizioni per la reintegrazione nei diritti civili e politici dei cittadini italiani e stranieri già dichiarati di razza ebraica o considerati di “razza ebraica”*. Come si vede, ci vollero quasi 6 mesi dopo la caduta di Mussolini (25 luglio 1943) perché quelle norme indegne, che non erano evidentemente dispiaciute al re, venissero annullate (una notazione familiare: a riprova della cosa, nell'atto di morte di mio nonno, nonostante questa fosse avvenuta nel dicembre 1943, l'impiegato di stato civile annotava ancora che il defunto era di “razza ariana”...).



**LIGURIA
GEOGRAFIA**

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

Anno XX°, n. 2, Febbraio 2018
(chiuso il 22 gennaio 2018, 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 regionale AIIG
Via M. Fossati 41 - 18017 Cipressa (IM)

E-mail: gigiprof97@gmail.com
Sito Internet: www.aiig.altervista.org
Codice fiscale 91029590089

* * *

Consiglio della Sezione Liguria
(per il quadriennio 2015 - 2018)

Giuseppe Rocca, presidente
Giuseppe Garibaldi, vice-presidente e tesoriere
Consiglieri: **Renata Allegri** (Sc. Media),
Riccardo Canesi (Sc. Super.), **Alessandro Bonzano**,
Anna Lia Franzoni, **Antonella Primi**

Presidente regionale - tel. (0039) 0143 2292

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

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA - SAVONA

Dipartimento DISFOR dell'Università
Corso Andrea Podestà 2 - 16128 Genova

Presidente **Antonella Primi**
tel. 010 20953603 e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Segretaria **Susanna Grillo**
tel. 347 9348895 e-mail: aiig.ge.sv@gmail.com

Sede riunioni a Savona, presso Società
Savonese di Storia Patria, Via Pia 14/4

IMPERIA - SANREMO

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

Presidente **Giuseppe Garibaldi**
tel. 0183 98389 e-mail: gigiprof97@gmail.com

Segretario **Bruno Barberis**
E-mail: brunobarberis@tin.it

Sede riunioni ad Imperia: Centro "Carpe
diem" del Comune - Via Argine destro 311
(100 m a N della nuova Stazione FS Imperia)

LA SPEZIA - MASSA E CARRARA

Liceo scientifico G. Marconi,
Via Campo d'Appio 90 - 54033 Carrara (MS)

Presidente **Anna Lia Franzoni**
tel. 0585 55612 e-mail: franzalia@alice.it

Segretaria **Maria Cristina Cattolico**
tel. 0585 281816 e-mail: cpaurora@virgilio.it

Sedi riunioni: a Carrara, Liceo Marconi
alla Spezia, Istituto Professionale Einaudi

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG
Soci effettivi € 35 - Juniores (studenti) € 15 -
Familiari € 15 (Per chi richiede il
notiziario cartaceo supplemento di 5 €)

Per invii all'estero supplemento di 15 €
Abbonamento a LigGeo (per soci esterni): 15 €

da consegnare ai segretari provinciali o versare sul
c. c. p. n. 20875167, o con bonifico bancario (cod.
Iban IT39T0760101400000020875167),
entrambi intestati a: AIIG - Sezione Liguria

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

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

(Rubrica a cura di G. Garibaldi)

S. ODASSO, Ricordi storici su Ormea, Associazione storico culturale Ceva nella storia, Saluzzo (CN), Fusta Editore, 2015, pp. 365

L'autore (1875-1934), nativo di Casotto di Pamparato, fu per circa 7 anni parroco di Ormea all'inizio del Novecento e pubblicò questi ricordi su un settimanale tra il 1912 e il 1914. Materiale disperso, dunque, che è stato qui pubblicato dopo un lungo lavoro di ricerca e trascrizione e di risistemazione da parte di volenterosi soci dell'Associaz. Ceva nella storia. Contiene notizie interessanti su questa località dell'alta val Tanaro.

PAUSANIA, Guida della Grecia, libro X (Delfi e la Focide), "Fondazione Lorenzo Valla", Milano, Mondadori, 2017, pp. c+546, euro 35,00

Ci sono voluti 35 anni, ma è finalmente arrivata al termine, con la stampa dell'ultimo volume nel 2017 (il primo era uscito nel 1982), la pubblicazione di questa antica "guida turistica", di cui avevamo segnalato l'uscita dei precedenti volumi nel num. 2/2011 di LG. Si tratta di un lavoro erudito del II° secolo, conosciuto come Ἑλλάδος Περιήγησις, che è l'unica opera di Pausania, geografo greco vissuto tra il 110 e il 180, del quale si sa poco. Come già scrivevo, il testo è scritto in un bel greco con intonazioni simili al modo di esprimersi di Erodoto, e ricco di informazioni che vanno dal geografico allo storico, all'artistico, in modo analogo ad una guida turistica odierna di buon livello. Ottima la moderna traduzione a fronte e il ricco apparato di note, a cura di Umberto Bultrighini e Mario Torelli. (G.G.)

A. RUGGIERO, La population du Comté de Nice de 1693 à 1939, Nizza, Serre Editeur, 2002, pp. 444, € 34,00

Ho saputo dell'esistenza di questo interessante volume solo quando ho cercato dati sulla popolazione storica delle località del Nizzardo, e desidero segnalare ai lettori, anche perché su che su Internet il volume è presente per i tre quarti delle sue pagine, e può essere parzialmente consultato. E' un testo ricavato da una tesi di laurea (thèse d'Etat) dal titolo "Recherches sur la population de Nice et de son ancien comté du XVIII^{ème} siècle à la veille de la seconde guerre mondiale d'après les sources statistiques", che fu discussa nel 1995. L'autore mostra di saper ben maneggiare un materiale vario e diverso per valore e attendibilità, che risale a un secolo prima dell'età illuministica e che arriva fino a tempi recenti, quando ormai i metodi per conoscere la popolazione di una regione si erano pressoché uniformati in tutta Europa. Nella parte introduttiva Ruggiero ricorda le 5 parti in cui si può dividere questo lungo periodo, il più antico dominio dei Savoia (diventato regno di Sardegna solo dal 1720), l'intervallo dell'occupazione francese (1792-1814), il periodo della restaurazione sarda (1814-1860), il periodo successivo al "rattachement" e i decenni del Novecento. Prima di passare alla parte analitica, ben documentata e argomentata, viene ancora ricordato che

gli scopi del lavoro sono stati tre, quello di offrire dei dati sulla popolazione (che, nonostante la contraddizione tra di essi, è risultato essere di stesura più agevole), quello di capire i grandi meccanismi demografici (senza peraltro costituire una vera analisi demografica della popolazione nizzarda) e quello di utilizzare i numerosi elementi sulle attività delle persone per provare a ricostruire almeno in parte l'economia del territorio, un lavoro insomma per capire a fondo le strutture economiche e sociali dell'area. (G.G.)

P. WADHAMS, Addio ai ghiacci, Torino, Boringhieri, 2017, pp. 274, euro 24.

Le sempre più frequenti "bombe d'acqua", l'estate caldissima lunghissima e umidissima, la neve sovrabbondante caduta già ai primi di novembre su alcune zone alpine anche a quote modeste, suonano come un campanello d'allarme.

Perché succede tutto ciò? La risposta ad un interrogativo locale, ma di valenza globale, ce la fornisce la lettura del nuovissimo libro - scritto nel 2016 e pubblicato in Italia nell'ottobre 2017 - di Peter Wadhams, glaciologo inglese, docente all'Università di Cambridge e membro della Royal Geographical Society. Avviene tutto per l'innalzamento della temperatura che fa sciogliere i ghiacci perenni che perenni non lo sono più. Circa lo scioglimento delle calotte glaciali, da lui osservato scientificamente già dal 1971 e monitorato in situ per quasi un cinquantennio, l'A. calcola che il ghiaccio artico abbia già perso il 50% dello spessore [attenzione: non la superficie n.d.r.] dalle sue prime missioni artiche. Per la prima volta viene spiegato anche come avviene il complicato scioglimento "a spirale" che fa acquisire velocità sempre crescenti alla fusione. Il mitico Passaggio a Nord-Ovest ora è una trafficata rotta commerciale e pare che il Polo Nord sarà privo di ghiaccio verso la metà del secolo.

Tra i principali imputati di questa anomalia, l'arcinoto "effetto serra", sono l'esagerato consumo di combustibili fossili che bruciando emettono anidride carbonica, come gli incendi boschivi e delle mega discariche, gli allevamenti intensivi di erbivori che producono metano, e il protossido d'azoto che proviene in gran parte dai fertilizzanti artificiali.

L'innalzamento della temperatura causa fenomeni atmosferici estremi, come gli ormai frequenti uragani e trombe d'aria, il ritiro dei ghiacci e la diminuzione dell'albedo con conseguente diminuzione del calore riflesso verso lo spazio. Il calore incamerato dal pianeta fa sciogliere anche il permafrost che ingloba ingenti quantità di idrati di metano (contenuto anche negli oceani) e di torbe che marciscono emettendo altro metano. In modo diverso si è comportato il ghiaccio antartico, che fino a pochi anni fa aumentava; però anche la Penisola Antartica si sta riscaldando velocemente e nel 2002 si è verificato il distacco della piattaforma di ghiaccio Larsen B (3.250 km² x 200 m di spessore) creando molti icebergs. Si è innescata una spirale perversa, aggravata anche dal negazionismo scettico di qualche super potente politico. (Roberto Pavan)

**Statistica dei Soci a metà gennaio:
non pochi mancano ancora all'appello**

Lo scorso anno, alla fine di gennaio, inviavamo a Roma il 1° elenco dei soci, che risultarono in tutto 165 (133 effettivi, 21 juniores, 11 familiari). Ora, quasi un anno dopo, 10 giorni prima di inviare il 1° elenco del 2017-2018, la situazione appare assai peggiorata, dato che i soci in regola risultano diminuiti di circa il 18%, una cosa quasi mai verificatasi, e che non basta spiegare semplicemente con la crisi dell'associazionismo o con gli impegni - sempre più burocratici - dell'attività scolastica, di cui molti colleghi lamentano il peso. Al 20 gennaio 2018 i soci effettivi sono 119, quelli juniores 10, i familiari 11,

in tutto 140 (+8 gratuiti offerti dalla Sede centrale ad altrettante biblioteche). La situazione è grave dappertutto: nella sezione interprovinciale Genova-Savona (comprendente le due province più popolate della Liguria) gli iscritti sono appena 33; i soci della sezione Imperia-Sanremo sono 81; alla Spezia - Massa e Carrara sono 26.

Se almeno chi non ha pagato lo facesse ora, presentando pure un socio nuovo, darebbe una bella risposta al nostro pessimismo, che solo tra qualche mese vi diremo se era fondato o meno. Le iscrizioni restano comunque aperte....