

PRO

NATURA

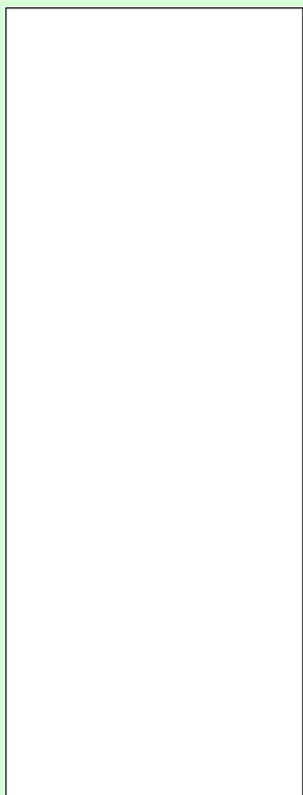
GENOVA



PERIODICO DI INFORMAZIONE AI SOCI

TRIMESTRALE ANNO XL N° 168 LUGLIO - SETTEMBRE 2021

Tariffa Associazioni Senza Fini di Lucro: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. n. 46) art. 1, comma 2, DCB Genova"



IN QUESTO NUMERO

pag. 1	CARI AMICI, RIECCOCI QUA
pag. 7	EMERGENZE AMBIENTALI
pag. 9	ASPETTANDO IL TRENO
pag. 16	QUALE PARCO NAZIONALE?
pag. 18	METEO E CLIMA: RISCALDAMENTO LOCALE
pag. 20	I MARTEDI' PRO NATURA
pag. 21	(terza di copertina) SCHEDA DELL'ALBERO: NOCE NERO, N. AMERICANO

Quote associative (in vigore dal 2007)

soci ordinari	€ 22,00
soci familiari	€ 5,00 (a)
soci giovani	€ 10,00 (b)
soci sostenitori	€ 30,00

(a) - appartenenti al nucleo familiare di un socio ordinario.

(b) - che non hanno superato il 25^{esimo} anno d'età ed abbiano compiuto i 18 anni.

Possono far parte dell'Associazione, in qualità di aderenti, i minori di anni 18 che siano familiari di un socio e versino la somma di € 5,00.

Per chi dovesse ancora versare la quota associativa del 2021,

permanendo chiusa la segreteria a causa dell'emergenza Covid, occorre compilare un normale bollettino postale intestando il versamento sul C/C 14757165 a Pro Natura Genova, via Brigata Liguria, 9 - 16121 Genova, indicando nella causale: "quota associativa 2021.", oppure effettuare un bonifico in banca o anche dal proprio PC al seguente IBAN:

IT28Q0760101400000014757165 con stessa intestazione e causale.

CARI AMICI, RIECCOCI QUA

Enrico Martini

Torniamo alle buone abitudini, interrotte lo scorso anno data l'emergenza conseguente all'attacco del SARS-CoV-2 e all'infuriare della sindrome da questo virus generata, la COVID-19: dopo la pausa estiva tocca a me riprendere i contatti con i soci sul Notiziario; è trascorso un periodo piuttosto lungo, ed io ero solito suddividere i fatti verificatisi nel frattempo in positivi e negativi per l'ambiente. Purtroppo, quest'anno, sono in grado d'indicarvi solo un evento che vi faccia gioire, in mezzo ad una congerie di aspetti pesantemente negativi: ve lo cito in fondo per addolcirvi un poco l'amaro che, penso, vi sarà rimasto in bocca, inevitabilmente, giunti quasi al termine della lettura.

Infuria la polemica tra chi nega l'esistenza del virus (equiparabile, secondo me, a chi afferma che la Terra è piatta), e chi insiste ogni giorno per una vaccinazione di massa.

Che affare questi vaccini statunitensi (per chi li produce)! Proprio in Italia è stato sintetizzato un farmaco a base di anticorpi monoclonali: è sufficiente un'iniezione intramuscolo non appena compaiano i sintomi del Covid per risolvere il problema nella quasi totalità dei casi. Con gli anticorpi monoclonali sono guariti in tre giorni Bolsonaro e i coniugi Trump.

Pfizer e Moderna hanno già annunciato che, a partire dall'autunno, una fiala del loro vaccino costerà circa 5 dollari in più: quasi 20, Pfizer, quasi 25, Moderna. Astrazeneca, pesantemente attaccato da vari organi d'informazione e oggetto di una vera e propria caccia alle streghe, costa circa 3 euro. Perfetto, Mario Draghi, salvatore della Patria: premette che vaccinarsi o no è una scelta che attiene all'inalienabile libertà del singolo e poi, lucidamente e freddamente, pone in atto quello che a me sembra un sabotaggio bello e buono di questo principio: se non ci vacciniamo, ecco piombare addosso alla nostra libertà una bella serie di limitazioni, *last but not least* ("ultima ma non per importanza") l'inaccessibilità di bar e ristoranti (magari anche solo per pranzare a mezzogiorno a prezzo fisso), a meno di non accomodarsi all'aperto (nel mio caso solo per la gioia delle zanzare tigre): mi domando, con la cattiva stagione, chi pranzerà o cenerà esposto direttamente al freddo e alle intemperie, ove non si sia vaccinato. Se rinascesse Machiavelli applaudirebbe Draghi con entusiasmo ma il mio codice morale è ben diverso da quello del Salvatore della Patria e sono lietissimo di tenermi stretto il mio.

La svolta che potrebbe appianare tante tensioni potrebbe giungere in autunno inoltrato, quando l'EMA dovrebbe dare il via libera ad un nuovo vaccino, della ditta statunitense Novavax, che contiene una novità rispetto a Pfizer e Moderna; pure questo vaccino introduce nel nostro corpo un pezzo di proteina Spike (quella che consente al virus di attaccarsi alle nostre cellule), però possiede anche un antigene proteico che le impedisce di replicarsi e di causare, su soggetti deboli, la sindrome COVID-19. Può darsi che questa differenza rispetto a Pfizer e Moderna induca i recalcitranti, perché timorosi di ammalarsi, a riconsiderare la possibilità di

vaccinarsi, e che il problema si ridimensioni.

Veniamo al clima. Il riscaldamento globale continua la sua impennata: nel nostro Paese le comunità vegetali, erbacee, arbustive e arboree di bassa, media ed alta quota, sono sotto stress ogni estate di più; della siccità hanno approfittato gli incendiari dolosi (che i giornalisti, quasi tutti, continuano a definire "piromani", come se fossero solo persone malate che godono ad appiccare il fuoco): devastate ampie plaghe del nostro Paese, specie al Sud dove l'acqua è un bene in via di estinzione (la importiamo anche dalla Tunisia con navi cisterna). Draghi e il ministro dell'Ambiente Cingolani, però, risuscitano l'idea del ponte sullo Stretto di Messina, senza neppure chiedersi dove Calabria e Sicilia troverebbero l'acqua dolce necessaria per impastare 200.000 tonnellate di cemento!

I ghiacciai stanno riducendosi drasticamente (quello di Punta Penia, quello di fronte al Rifugio Livrio, quello che un tempo lambiva il Rifugio Ai Caduti dell'Adamello, li ho visti in passato e ora fanno pietà). Per non parlare dei ghiacci polari. Nella mia vita solo una volta ho visto trombe marine (al largo di Genova) e mai una tromba d'aria; ora che le mie primavere sono 81, ne registro oltre un centinaio all'anno, con un doloroso corredo di morti, feriti, distruzioni, l'ultima a Pantelleria: due morti, nove feriti di cui quattro gravi, un evento unico, nato come tromba marina che, invece di rimanere al largo (dove si è caricata di acqua), si è poi trasferita a terra, su un'isola dal paesaggio meraviglioso e strano, in cui le dominanti rocce nerastre, frutto di antiche eruzioni, contribuiscono a surriscaldare l'ambiente sotto i raggi di un sole quasi libico: il motore di questi eventi estremi è sempre il calore, si tratti di mare o di terre emerse. E c'è ancora chi scrive articoli dando del bugiardo a chi dimostra l'esistenza di una realtà drammatica, in costante peggioramento, che i mezzi moderni mettono quotidianamente sotto i nostri occhi. Guarda caso, si tratta di giornali di area berlusconiana.

Aspettiamo le prossime alluvioni autunnali e invernali, pronti, di fronte a un devastante spettacolo di morti, feriti, distruzione di ricchezza e fango e rocce crollate imperanti, ad allargare le braccia dicendo: "Le alluvioni sono inevitabili". Il 48% degli euro che ci darà l'Europa si tradurrà in nuovo cemento (in senso lato). Avanti così: bravo Draghi, Salvatore della Patria. E ora abbiamo addirittura un ministro dell'Ambiente che straparla di future, nuove centrali atomiche, modernissime e sicurissime, da insediare in nuclei abitati per garantire alle città il fabbisogno di elettricità. Ho 24 pannelli fotovoltaici sul tetto di casa mia, e vendo il surplus di elettricità al GSE, la Società per azioni che, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, gestisce servizi energetici: un kilowatt venduto mi viene pagato la miseria di 3 centesimi di euro, ebbene, in un anno mi sono stati versati in banca oltre 800 euro. Andate un po' al Centro-Sud (che beneficia anche di oltre 300 giornate di sole all'anno), andate a vedere come latitino i pannelli fotovoltaici. E dobbiamo sentirci magnificare le future centrali atomiche. E dal ministro dell'Ambiente, per di più! Conte aveva scelto, come ministro di questo delicatissimo settore, il dottor Sergio Costa, generale del Corpo Forestale, il migliore Ministro dell'Ambiente che l'Italia abbia mai avuto; Conte aveva affossato l'ipotesi di realizzare un ponte sullo Stretto di Messina; Conte aveva rifiutato decisamente l'energia atomica. E Conte è stato silurato. Mai in Italia si era formata

una simile congrega di nemici, in particolare politici deteriori e grandi industriali, proprietari della quasi totalità delle testate giornalistiche nazionali (tutte tranne due, Fatto Quotidiano e Manifesto), più TV diverse, oltre alla RAI, politicamente lottizzata e pronta a correre in aiuto dei futuri vincitori.

Il bombardamento mediatico a favore di Draghi è stato sicuramente ultrasagerato, ne ho scritto anche in precedenza sul Notiziario, i successi di Conte costantemente minimizzati: in particolare l'aver ottenuto dall'Europa 209 miliardi di euro su un totale di 750 (il 27% ad un solo Paese, il nostro), è passato sotto silenzio o meglio, ha fornito lo spunto solo per affermare, a reti e quotidiani quasi unificati, che Conte era un uomo senza esperienza, inadatto ad amministrare una somma simile. Più Conte realizzava, più veniva linciato moralmente in quanto inadatto, inesperto, incapace. Il bombardamento pubblicitario a favore di Draghi, invece, ha prodotto milioni di cloni osannanti, l'ultimo in ordine di tempo, per me, una signora ospite nel medesimo albergo che avevamo scelto, a Lesina Marina. Mi ha detto che Conte era inadatto perché debole di carattere; le ho risposto che questa nullità aveva cacciato via dal suo primo governo Edoardo Rixi, sottosegretario in conto Lega, perché accusato di corruzione: poteva immaginare, la signora, come la cosa avesse fatto piacere a Salvini che, in quel governo era un "pezzo da 90"; Draghi, invece, si è scaldato al seno Claudio Durigon che, nell'aprile scorso, aveva affermato: "Il generale della Finanza che fa le indagini sulla scomparsa dei 49 milioni di rimborsi elettorali della Lega lo abbiamo messo lì noi, quindi possiamo stare tranquilli". E Draghi zitto. Nell'agosto sempre Durigon aveva proposto di rimuovere l'intitolazione di un parco pubblico di Latina a Falcone e Borsellino e di ripristinare la vecchia dedica ad Arnaldo Mussolini, fratello minore di Benito. E Draghi zitto. Solo le iniziative assunte, in particolare, da 5 Stelle, PD, Sinistra Italiana, oltre a raccolte di firme in petizioni contro Durigon, hanno obbligato quest'ultimo a dare le dimissioni da sottosegretario. E Draghi zitto. Draghi, il monolito di granito! Ho detto alla signora che Draghi a me ricorda tanto Giulio Andreotti: medesimo rigore morale (si nota l'ironia? O è sarcasmo?). Rispetto ad Andreotti Draghi qualche volta sorride ma i suoi lineamenti mi ricordano quelli di un'iguana che ha appena scoperto, in una piccola depressione del terreno, tanti bei frutti di fico d'India, prospettiva di un succulento pranzetto (quante iguane ho fotografato nei miei due viaggi alle Galapagos!). La signora, a questo punto, ha desistito dal contendere.

Come sarebbe stato diverso il destino della Chiesa se papa Luciani avesse avuto un pontificato di molti anni e gli fosse poi succeduto il cardinale Martini. Come sarebbe diverso il destino dell'Italia se fosse Conte, anziché Draghi, a gestire i fondi UE: da una possibile, particolare attenzione all'ambiente, al 48% di nuovo cemento, lo ribadisco. I potentati economici, editoriali e televisivi, trionfanti, si saranno detti, sicuramente soddisfatti: "i miliardi li gestiamo noi insieme a Draghi".

Lo squallore dell'informazione in Italia: i discorsi sull'ambiente, salvo eccezioni, sono ridotti a lezioncine per ragazzi delle Medie, lezioncine in grado, al massimo, di indurre un piccolo fremito di coinvolgimento emotivo. E la malafede serpeggia, magari anche solo a livello di titoli, e in diversi campi.

Un esempio. 16 gennaio di quest'anno: titolo in Internet: "Covid, in Norvegia 23

morti "associate alla vaccinazione" tra persone anziane e fragili. Nel testo si legge che i 23 sfortunati sono morti entro poche ore dalla somministrazione della prima dose di vaccino Pfizer-BioNTech. L'Agenzia norvegese del farmaco conclude l'articolo affermando che per coloro con grave fragilità, anche gli effetti collaterali relativamente lievi dei vaccini possono avere gravi conseguenze e per coloro che hanno comunque una vita residua molto breve il beneficio del vaccino può essere marginale o irrilevante". Passiamo al 21 gennaio. Titolo in Internet: "Coronavirus: Norvegia, muoiono in 29 *nonostante* il vaccino Pfizer (il corsivo è mio). Mi sembra che gli estensori dell'articolo abbiano puntato sul fatto che l'italiano medio è pigro nel leggere e spesso si accontenta di limitarsi a leggiucchiare i titoli. Si ricava l'impressione che il vaccino Pfizer si sia prodigato, disperatamente ma invano, a salvare la vita di persone più di là che di qua. L'estensore di questa seconda versione? "Team iLMeteo.it Meteorologi e Tecnici". Qualcuno, per favore, mi spieghi cosa c'entri il virus con un sito di previsioni meteo che corrisponde ad un centro meteorologico berlusconiano!

Concludo con una dimostrazione, secondo me, di superficialità, asineria, menefreghismo.

Non guardo più i telegiornali: non ho bisogno di sentire, sulla COVID 19, cose ascoltate mille volte, di sentirmi ripetere quanto sia bravo Mario Draghi e con quali risultati lusinghieri stia dirigendo il mondo, di assistere alle passerelle sempre degli stessi politici, in fase perenne di propaganda, usi a cercare consenso elettorale ripetendo concetti che, secondo me, piacciono a quegli italiani che, individualisti ed egoisti, sono privi o poveri di senso della comunità. Per tenermi un minimo aggiornato leggo il 102 di Televideo RAI, arrabbiandomi per gli sbagli d'italiano, concettuali e di battitura, che costellano i testi. Vi offro un minimo di esempi sintetici e uno solo su cui mi dilungo un pochino.

Liberamente tratti da RAI NEWS 24, 29 luglio 2021, ore 16.38, con note mie.

COVID

Nelle mappe del virus elaborate dalla Comunità Europea in base a parametri rigidi e aderenti alla realtà, Sicilia e Sardegna sono diventate rosse, Valle d'Aosta, Piemonte, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata sono diventate verdi. Nota mia: da noi, invece, nuovo miracolo del governo Draghi: tutte le regioni bianche! Draghi, il Figlio di Dio!

COVID

"In Giappone nuovo record di casi: dall'inizio della pandemia hanno superato quota 10.000. A Tokio 3856". Nota mia: sarà mica il caso di aggiungere "al giorno"?

TERREMOTO

"Scossa di magnitudo 8,2 al largo della penisola dell'Alaska"...

ZAKI

..."lo stedente egiziano"...

Nota mia: non sarebbe il caso di rileggere quello che si è appena finito di scrivere? Ed ora l'esempio più corposo.

Da RAI NEWS 24, 9 settembre scorso, prima notizia della giornata: titolo: "Florida arriva tempesta tropicale Mindy; testo: ... venti che soffiano fino a 45 chilometri l'ora ... inondazioni e tornado sono possibili". Secondo me il responsabile della nota ha

ricevuto un dispaccio di agenzia, scritto in inglese, in cui si parlava di “nodi” non di “km/h” (1 nodo = 1,852 km/h).

Facciamo chiarezza: secondo la “Scala Beaufort”, che suddivide i venti in base alla velocità con cui spirano, se l'aria viaggia a 45 km/h (come scritto sul 102 di Televideo RAI), rientra nella categoria “vento fresco” (tra 41 e 47 km/h). 45 nodi corrispondono ad una velocità compresa tra 76 e 87 km/h (secondo la Scala Beaufort: “burrasca forte”, non ancora “tempesta tropicale”). Perché si abbia una tempesta tropicale (secondo Beaufort “tempesta violenta”), occorre che i venti spirino a velocità comprese tra 56 e 63 nodi cioè tra 103 e 117 km/h. Oltre 63 nodi (117 km/h) si hanno i cicloni. Un altro sistema di misurazione è il “SI”, “Sistema Internazionale”, per il quale l'unità di misura è il numero di metri al secondo.

Il compilatore della notizia può ignorare queste nozioni ma possibile che non gli sia passata per l'anticamera del cervello l'idea che un vento a 45 km/h non può causare affatto “inondazioni e tornado”? Possibile anche che il suo superiore non si sia accorto di questo svarione? Fino alle 23 e 14, quando me ne sono andato a letto, lo strafalcione ha fatto bella mostra di sé sia nel testo sintetico sia in quello esteso di Televideo RAI.

L'attuale direttore del Servizio “Televideo RAI” è il giornalista televisivo Andrea Vianello, già conduttore di vari programmi RAI tra cui “Mi manda RAI 3”, “Agorà”, “TG 2”. So che è caduto un po' in disgrazia ma ritengo che goda tuttora di un'ottima retribuzione (in fin dei conti è un direttore). Gli sembra di meritarsi lo stipendio? La stessa domanda pongo al compilatore della notizia.

E veniamo, finalmente, all'unica novità positiva: riguarda proprio la Liguria e la comunica a noi l'amico Antonio Leverone che, da anni, si batte con altri per la costituzione di un Parco Nazionale di Portofino. Inseriamo a parte, come nuovo articolo, un Comunicato stampa inviatoci da Antonio in cui fa un po' la cronistoria dei tentativi, con la conclusione, per ora, finale. A seguito della sentenza del TAR del Lazio (21 giugno di quest'anno), che ha imposto la perimetrazione provvisoria del Parco e la genesi di un Comitato di gestione, il ministro dell'Ambiente Cingolani ha ufficializzato i confini provvisori del Parco (11 Comuni + Area marina). Ora è in fase di costituzione il Comitato di gestione come previsto dalle norme, che deve pervenire a definire il perimetro e la struttura burocratica e tecnica del Parco Nazionale.

Registriamo, con gaudio, la sconfitta di tutti coloro che, contrari all'istituzione del Parco, hanno tentato di sabotarne la nascita, in primis il presidente della Giunta Regionale ligure Giovanni Toti, che ha attuato un silenzio ostruzionistico in merito al progetto di Parco comprendente 11 Comuni e l'Area marina: mancando la valutazione della Regione Liguria, la pratica non ha potuto proseguire, nonostante ripetute richieste di provvedere pervenutegli dal Comitato di coordinamento per il Parco e pure dall'allora Ministro Sergio Costa.

Veniamo al presente. La Federazione Nazionale Pro Natura, attivata da noi, ha proposto che del Comitato provvisorio faccia parte, come rappresentante delle Associazioni ecologiche, il professor Francesco Faccini.

Vi riassumo il curriculum del professore (trascurando, per esigenze di spazio del Notiziario, molte altre notizie importanti che lo riguardano).

- Laurea in Scienze Geologiche e in Geografia (entrambe con 110/110 e lode).
- Professore associato presso il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Ateneo genovese.
- Docente di Pericolosità geo-idrogeologica, di Didattica di Scienze della Terra e di Rilevamento geomorfologico e cartografia.
- Iscritto nell'elenco degli esperti in materia di paesaggio della Regione Liguria.
- Consulente tecnico e perito del Tribunale di Genova.
- Membro della Comunità del Parco Naturale Regionale di Portofino come rappresentante dell'Università degli Studi di Genova. Eccetera, eccetera.

Aggiungo che il Conservatore del Museo di Storia Naturale di Genova, dottor Giuliano Doria, che conosce bene il professor Faccini, ci ha testimoniato la sua validità anche come sincero amico dell'Ambiente.

Ebbene, ecco una comunicazione di Emilio del Mastro, Coordinatore della Segreteria della Federazione Nazionale Pro Natura: risale al 31 agosto scorso.

"Gentile Matilde Moresi,

desidero aggiornarvi in merito alla candidatura di Francesco Faccini al Comitato di gestione provvisoria del Parco nazionale di Portofino.

Quando abbiamo ricevuto la documentazione da parte vostra, abbiamo subito provveduto all'inoltro al nostro Presidente, prof. Mauro Furlani, che, come prassi consolidata, ha tentato di ottenere una designazione unitaria del candidato. Purtroppo, dopo una riunione durata oltre tre ore, Legambiente, WWF e LIPU sono stati irremovibili nel voler indicare i rispettivi candidati. La riunione si è quindi chiusa con la decisione di inviare separatamente le diverse candidature, lasciando quindi al Ministero il compito di decidere.

Vi confermo pertanto che entro il termine previsto la Federazione nazionale Pro Natura ha inviato al Ministero tutta la documentazione relativa al prof. Francesco Faccini.

Ora non ci resta che sperare in una scelta a nostro favore da parte del Ministero.

Cordiali saluti.

Emilio Delmastro, coordinatore di segreteria".

Ritengo che le altre associazioni ecologiche non abbiano potuto presentare candidati in grado di competere con i titoli e l'esperienza di Francesco e trovo disdicevole che, a mio giudizio, si siano comportate come chi cerca a tutti i costi di mettere il proprio cappello su un posto in un vagone ferroviario. Incrociamo tutti le dita e, consci della validità e dell'integrità morale della persona da noi proposta, speriamo che venga prescelta.

Quante altre notizie avrei voluto darvi! Rallegratevi della loro assenza: sono tutte così negative per l'ambiente che avrebbe potuto venirvi il fegato radioattivo. Arrivederci al prossimo numero del Notiziario.

EMERGENZE AMBIENTALI

Marco APPIANI

Purtroppo le emergenze ambientali non vanno in vacanza e anche quest'estate siamo stati coinvolti a vario titolo in alcuni interventi.

Anzitutto la battaglia contro la famigerata **cava di titanio del bric Tariné**, praticamente all'interno del parco del Beigua: in passato avevamo prodotto vari scritti atti a mettere in evidenza tutte le problematiche che sarebbero scaturite a seguito della concessione mineraria inviandoli a tutti gli attori coinvolti (vedi documentazione sul nostro sito). Il giorno 12 settembre 2021 alcuni di noi hanno partecipato al raduno di protesta organizzato da Legambiente nei pressi di Vara Inferiore, raduno preceduto da una gita in cui tutti insieme abbiamo percorso sentieri molto belli nel territorio che verrebbe minacciato dalla cava.

L'iniziativa è stata un successo ed ha visto la partecipazione di 300 persone circa; nell'incontro che ne è seguito sono stati fatti diversi interventi molto interessanti da parte dei sindaci dei comuni interessati, dal presidente del parco del Beigua, dai responsabili di Legambiente e altre associazioni; tutti hanno evidenziato come la vocazione di quei territori debba restare turistica per la valorizzazione dei pregi naturalistici e paesaggistici, un vero patrimonio da consegnare intatto alle generazioni future.

L'iniziativa ha avuto un buon riscontro sui mezzi di informazione.

Per quanto riguarda la vertenza della **diga Perfigli**, la famigerata diga che si vorrebbe costruire alla foce dell'Entella per scongiurare esondazioni (che si potrebbero invece evitare dragando la foce), la Sovrintendenza ha decretato la sospensione dei lavori per valutare se salvaguardare il "Seggiun", un'opera napoleonica costruita per mitigare il rischio idrogeologico e che verrebbe distrutta dai lavori stessi. La sospensione dura fino a settembre, quindi il pericolo è tutt'altro che scongiurato anche se si è trattato di un buon segno. La nostra associazione è tra quelle che appoggiano la battaglia contro la costruzione di questa diga, che stravolgerebbe l'ambiente della foce dell'Entella (e renderebbe edificabili alcuni terreni che oggi non lo sono).

La Regione Liguria, tramite un emendamento alle disposizioni di adeguamento dell'ordinamento regionale presentato dal consigliere della Lega Alessio Piana e firmato da tutti i colleghi del gruppo, ha reso possibile l'effettuazione di **gare di fuoristrada o motocross** nell'alveo dei torrenti in secca. Una norma "che dà un nuovo impulso alla ripresa e allo sviluppo economico e turistico del territorio, già penalizzato dalle restrizioni imposte per l'emergenza coronavirus" sostiene Piana. Non aggiungiamo ulteriori commenti.



Partecipanti alla manifestazione contro la cava di titanio



Alcuni soci di Pro Natura con le magliette dell'evento



Il logo dell'evento

ASPETTANDO IL TRENO

Piero Anfossi

Premessa.

Se non siete interessati ad una tematica che sembra avere poca attinenza con la natura e l'ambiente, non esitate a passare oltre. Prometto che non la prenderò a male, anzi sarò lieto di aver evitato il mal di testa o qualche senso di nausea a coloro che, data la corposità dello scritto, sono poco propensi a trangugiare pagine. Ho cercato comunque di agevolare il lettore più intrepido suddividendo la narrazione in paragrafi, per dargli modo di concedersi una pausa quando ne senta il bisogno.

Iniziamo or dunque, parafrasando quanto si legge sulla porta dell'Inferno di Dante: "Lasciate ogni speranza, o voi che entrate ..." in stazione ad aspettare il treno, aggiungo con licenza poetica. Il completamento del raddoppio ferroviario nel Ponente ligure è una questione che liquidare semplicemente come annosa non rende l'idea della sua complessità. Prima di affrontare l'argomento occorre fare qualche passo indietro a ritroso nel tempo a ripercorrere, se pure per sommi capi, le vicende storiche dei trasporti di quel territorio.

Un po' di storia.

I collegamenti tra il capoluogo ligure e le riviere per secoli si sono effettuati essenzialmente via mare. Non si trattava soltanto di traffici commerciali (già dal '600 i limoni di Sanremo giungevano con i velieri al porto di Amsterdam), in quanto anche per gli spostamenti delle persone tra località costiere lontane era più conveniente imbarcarsi su qualche bastimento, piuttosto che avventurarsi lungo una strada che definire tale era pura fantasia. Lo stesso Dante prese a paragone quell'itinerario pieno di insidie per descrivere l'erta salita alla montagna del Purgatorio: "Tra Lerice e Turbia la più diserta, la più rotta ruina è una scala, verso di quella agevole e aperta." Di fatto tale situazione non dispiaceva alla Superba che, grazie alla sua potente flotta navale, poteva esercitare il controllo sui traffici via mare. Di fatto riscuotere gabelle derivanti dai commerci è sempre stata un'attività irrinunciabile per i potenti di ogni epoca.

Con l'arrivo del treno le modalità di trasporto in Liguria cambiano in modo radicale. Se da una parte si verifica il crollo del piccolo cabotaggio marittimo, per contro i collegamenti ferroviari favoriscono lo sviluppo turistico delle riviere. In particolare nel Ponente ligure, la realizzazione della Genova-Ventimiglia favorisce un turismo d'élite proveniente dal nord Europa che farà la fortuna di molte località rivierasche.

Un solo binario.

Se con l'avvento della ferrovia si ricavano benefici pure sul fronte commerciale, ben presto ci si rende conto della necessità del doppio binario, per ovviare ai rallentamenti dovuti ai tempi di attesa nei punti d'incrocio. Quando un treno viaggia in ritardo, il convoglio proveniente dalla parte opposta è costretto a rimanere fermo

in stazione, in attesa del suo arrivo, con possibili ripercussioni sull'intera circolazione dei treni. L'avanzamento dei lavori di raddoppio dal capoluogo ligure verso le riviere avviene più speditamente sul levante, nonostante una situazione orografica maggiormente complicata per il numero di gallerie presenti tra Genova e La Spezia. A ponente il raddoppio raggiunge Varazze nel 1968, dove tutto si ferma senza apparente motivazione. In realtà da questa località in poi viene seguita una variante di tracciato, ma le opere su quella direttrice procedono a singhiozzo, nonostante la nuova stazione di Savona Mongrifiè sia stata inaugurata nel 1962 dal presidente della Repubblica Antonio Segni. Per vedere arrivare il treno in quella stazione dalle linee avveniristiche, opera dell'architetto Nervi, si dovrà aspettare fino al 1977. A compensare questa lunga attesa, la contestuale apertura del tratto successivo sempre a monte sino a Finale ligure dove, destino beffardo, la variante giunge al suo punto "finale", dopodiché i treni devono proseguire sul vecchio tracciato a binario singolo.

Interventi recenti.

Facendo un balzo in avanti di parecchi anni, oggi ritroviamo il doppio binario tra Andora e Ventimiglia, in gran parte su una nuova direttrice a monte del vecchio tracciato. Questa tratta viene progettata e realizzata in tempi e modi diversi. In realtà alcuni lavori di raddoppio in sede erano già iniziati sul finire degli anni Trenta tra Ospedaletti, Ventimiglia e il confine francese, ricalcando il tracciato originario allo stesso modo in cui è stato concepito il raddoppio sul Levante ligure. Sono dovuti trascorrere parecchi anni prima di vedere quel tratto di appena 20 chilometri collegato ad un'altra porzione di doppio binario, questa volta però seguendo modalità progettuali radicalmente diverse. La nuova infrastruttura realizzata tra San Lorenzo e Ospedaletti, inaugurata nel 2001, abbandona la fascia costiera per seguire un tracciato quasi tutto in galleria. Le fermate di San Lorenzo al mare, Santo Stefano-Riva ligure e Ospedaletti risultano definitivamente soppresse, come pure le stazioni di Imperia-Oneglia e Imperia-Porto Maurizio. Queste due sono sostituite dall'unica fermata "Imperia" in località Chiusavecchia, su viadotto a cavallo del torrente Impero. Per fare capire meglio la situazione a chi non è pratico del ponente, sarebbe un po' come se venissero soppresse le stazioni di Genova-Brignole e Genova-Principe, sostituite da un'unica fermata su viadotto denominata semplicemente "Genova", più o meno all'altezza dello stadio di Marassi.

Con l'ultimo tratto di 19 chilometri tra Andora e San Lorenzo, inaugurato nel 2016, altre stazioni storiche risultano sostituite da nuove fermate, lontane dal centro abitato e scomode da raggiungere se non si dispone di mezzi propri. Il collegamento con autobus di linea si è rivelato inadeguato, con non pochi disagi per studenti e lavoratori che un tempo prendevano il treno comodamente in città.

Il doppio imbuto.

Con questi ultimi interventi il doppio binario copre ben 122 chilometri dei 147 esistenti tra Genova e Ventimiglia. Si tratta sicuramente di un buon risultato e non vi sarebbe ragione di lamentarsi, se si pensa ai viaggi avventurosi di qualche anno addietro. Effettivamente le cose in termini di tempistica e cadenzamento delle corse

paiono essere migliorate parecchio rispetto al passato, anche se i problemi non sembrano essere del tutto risolti. Il fatto che a circa metà del percorso sussistano ancora due tratti a binario unico, vanifica gli sforzi messi in atto dalle ferrovie per migliorare un servizio volto a privilegiare il treno a scapito dell'automobile. Le attese agli incroci e la precedenza dei treni a lunga percorrenza su quelli locali per superare questa sorta di doppio imbuto, non di rado sono causa di rallentamenti e ritardi.

Vediamo dunque cosa manca per completare il raddoppio su una direttrice ferroviaria che possa definirsi al passo coi tempi. Tra Finale e Andora sono ancora in uso 34 chilometri di vecchio tracciato di cui 9 a doppio binario, realizzato in sede originaria nel lontano 1938 tra Loano ed Albenga. In definitiva se togliamo dal conteggio anche questa breve tratta preesistente di raddoppio, rimangono solo 25 chilometri a binario unico, una quota minima a fronte degli attuali 122 a doppio binario. La soluzione meno laboriosa e dispendiosa sarebbe quella del raddoppio in sede, a parte una deviazione dal vecchio tracciato per evitare il centro abitato di Pietra ligure, dove troppi edifici si trovano a ridosso del singolo binario esistente. Per superare l'ostacolo sarebbe necessario effettuare una deviazione in parte in galleria tra Finale e Loano, mentre le successive fermate di Borghetto, Ceriale ed Albenga rimarrebbero al loro posto. Sul restante tratto da Albenga ad Andora, aggiungendo un secondo binario tra Alassio e Laigueglia, anche qui in galleria dove necessario, si prosegue verso ponente lungo la direttrice del vecchio tracciato. Quanto sopra non è il frutto della fervida fantasia del sottoscritto, bensì di progetti che da decenni giacciono nei cassetti delle ferrovie e delle amministrazioni locali. Coloro che a tale proposito parlano di problemi tecnici insormontabili, probabilmente non la pensano molto diversamente da quanti non vedono di buon occhio i binari in città. Il povero lettore, frastornato dal mio argomentare su questioni forse un po' troppo tecniche, si starà chiedendo dove sia il problema. Lo rivelerò nel paragrafo successivo, tanto per dargli il tempo di prendersi un attimo di pausa, sempre che se la senta di proseguire in questo viaggio virtuale sulla ferrovia del Ponente ligure.

Chi la vuole cruda e chi la vuole cotta.

Anche se ultimamente il tema del raddoppio ferroviario non sembra avere grande risalto sui mezzi di informazione, i progetti in tal senso si sono addirittura sprecati sia per numero sia per fantasia. Tra raddoppi in sede e varianti di tracciato, oggi sembrano prevalere queste ultime, in nome di quei tanti slogan che ci siamo sentiti ripetere per anni dai candidati ad ogni appuntamento elettorale. "Via i binari dalla nostra città!" come pure "Liberiamoci da quella cintura di ferro che taglia in due l'abitato!" e ancora "Eliminiamo l'orrenda barriera che ci separa dal mare!" La soluzione per mettere tutti d'accordo sembra quella di allontanare i binari il più possibile dal centro abitato. Questione dunque risolta? Sembra proprio di no, se si sta ancora discutendo dove debba passare l'ultimo tratto di raddoppio a cui si è accennato in precedenza.

La variante a monte tra Finale e Andora, che pareva avere qualche difficoltà a prevalere dati gli alti costi, con la prospettiva di poter fruire dei finanziamenti

necessari, sembra ritornata di attualità. Secondo quanto si può desumere dalle poche informazioni sul progetto, tale variante costeggerebbe la piana di Albenga nella sua parte più a monte, lungo una direttrice sottesa tra Finale ed Alassio. Le nuove fermate si troverebbero spostate di alcuni chilometri all'interno rispetto alla fascia costiera. Questo avverrebbe in barba a quelle persone, tra studenti e pendolari, che quotidianamente devono recarsi a Savona e a Genova, i due centri a maggiore concentrazione scolastica e lavorativa. Di sicuro a gioire sarebbero i fautori di quegli slogan che non vedono di buon occhio i binari vicino a casa propria. Fatto sta che non sembra esserci un grande entusiasmo da parte dei viaggiatori abituali, a fronte di un tracciato che vede i treni transitare così lontano dalla costa. A vedere come si presenta sulla carta, la nuova tratta passerebbe più o meno all'altezza del Centro Emys, con cui Pro Natura Genova collabora insieme ad altre associazioni ed enti per la salvaguardia della testuggine palustre. Il timore è che i lavori vadano ad insistere proprio sul sito di ripopolamento di Leca d'Albenga. Che i nostri treni in quanto a velocità se la giochino con le tartarughe non è una novità, ma andarci a finire proprio in mezzo sarebbe il colmo: è auspicabile che si tengano il più lontano possibile.

In estrema sintesi la variante a monte (vedi schema in fondo al testo) prevede un tracciato di 32 chilometri di cui 25 in galleria e quasi due su viadotto, con una stazione denominata Albenga (ma in realtà si troverebbe a Bastia), preceduta a levante da due fermate, Pietra e Borghetto, e seguita a ponente da Alassio, quest'ultima in galleria. Le vecchie fermate di Borgo Verezzi, Loano, Ceriale e Laigueglia rimarrebbero definitivamente soppresse. Mi auguro di essere smentito dai fatti, ma immagino che se pure il progetto venisse approvato a breve per cogliere il momento favorevole in termini di finanziamenti (come minimo serve un miliardo e mezzo di euro), difficilmente si possa giungere a conclusione dei lavori in tempi non biblici. Basti pensare ai lavori infiniti (nel senso di mai terminati) per il raddoppio del traforo stradale del Colle di Tenda, a cui ho accennato in un precedente articolo sul Notiziario. Se mai vi sarà il taglio del nastro per l'inaugurazione dell'ultima tratta (immagino le autorità presenti in pompa magna), a quell'epoca il sottoscritto o sarà troppo anziano per salire sul treno, oppure già partito per il suo ultimo viaggio di sola andata. Ad oggi, inizio settembre 2021, non sembrano esservi novità in proposito, ma una cosa è certa: di raddoppio ferroviario ne sentiremo ancora parlare, specialmente in vista delle prossime amministrative di ottobre.

Fuori i treni, dentro le bici.

In seguito alla dismissione della tratta costiera a binario unico tra San Lorenzo al mare e Ospedaletti, viene presentato un progetto per la destinazione del sedime ferroviario a pista ciclo pedonale. La scelta è accolta favorevolmente da tutte le amministrazioni attraversate dall'ex tracciato, in quanto si prospettano ricadute positive sotto il profilo turistico. La disponibilità di una pista ciclabile che attraversa tutte le località costiere su una distanza di 24 chilometri, sembra mettere tutti d'accordo secondo una comunità di intenti che non ha precedenti. Un fatto a dir poco eccezionale, se si pensa che i comuni rivieraschi in perenne competizione tra

loro, di solito preferiscono fare ognuno per conto proprio, prigionieri di tanto inutili quanto capricciose gelosie campanilistiche. La problematica che lasciava più perplessi era quella dello spostamento delle stazioni rispetto alle fermate storiche. Ad Arma di Taggia, ad esempio, la stazione viene trasferita a quasi due chilometri a monte, al centro della piana del torrente Argentina. A Sanremo invece la fermata finisce dalla parte opposta rispetto alla posizione originaria, completamente in sotterranea, con due binari dotati di marciapiede raggiungibili tramite un tunnel pedonale di 400 metri. A questo si aggiungano le vecchie stazioni di San Lorenzo, Santo Stefano-Riva ligure e Ospedaletti definitivamente soppresse. Qualcuno si chiederà mai se l'aumento del traffico veicolare sull'Aurelia in parte non sia dovuto alla soppressione delle fermate? Un fatto è certo: il decentramento delle nuove stazioni ha avuto ripercussioni negative sugli spostamenti dei pendolari. Per questo motivo non si capisce il motivo per cui non siano state prese in considerazione altre destinazioni d'uso del tracciato dismesso, oltre a quella del percorso ciclo pedonale.

A tale proposito chiesi chiarimenti ad alcuni esponenti di associazioni locali, che avevano sposato con entusiasmo la soluzione della "ciclabile" sull'ex tracciato. Mi resi conto fin da subito che stavo toccando un tasto proibito, una sorta di argomento tabù per cui era meglio non insistere. Tra l'altro era già stato bocciato il "filobus di cristallo", un progetto che vedeva i veicoli elettrici viaggiare sull'ex sedime ferroviario, a collegamento delle località rimaste senza stazione. Convinto, come molte altre persone, che la soppressione della vecchia linea avrebbe procurato non pochi disagi a residenti e vacanzieri, avevo pensato ad una modalità di trasporto a maggiore capienza e versatilità rispetto al filobus, sul tipo del tram-treno già in uso in Germania ed in altri paesi europei. Degli aspetti tecnico-progettuali di tale sistema ferrotranviario si era occupato all'inizio degli anni Novanta il comitato interassociativo per una mobilità sostenibile a Genova, di cui facevo parte in rappresentanza di Pro Natura.

Tra l'altro mantenere lungo la fascia costiera un asse di trasporto svincolato dal traffico dell'Aurelia, con l'aggiunta di ulteriori fermate avrebbe favorito non poco l'utilizzo del mezzo pubblico rispetto a quello privato. Per farla breve, doveti lasciare perdere qualsiasi altra ipotesi di riutilizzo del tracciato dismesso, pena essere additato come nemico dei ciclisti, cosa non veritiera visto che, tra l'altro, non di rado oggi percorro in bici anche quei 24 chilometri di pista ciclo pedonale ricavati sull'ex sedime ferroviario tra San Lorenzo e Ospedaletti. Alle volte però sarebbe bene non guardare il mondo con il paraocchi e prendere in considerazione più soluzioni, invece di voler imporre a tutti i costi le proprie convinzioni facendo finta che i problemi non sussistano. Oggi anche WWF è critico sulla destinazione a via ciclopeditonale dell'ultima tratta dismessa nel 2016, quella di 19 chilometri compresa tra Andora e San Lorenzo, puntando invece sul riutilizzo di quel sedime ferroviario a favore del tram. Questo mi conforta, se non altro a conferma che l'ipotesi tram-treno prospettata vent'anni or sono per la tratta dismessa San Lorenzo-Ospedaletti, non era così campata per aria come mi si voleva fare credere. Non penso che ci si possa fare troppe illusioni in merito, visto come stanno andando le cose, con le aziende di trasporto locale che hanno difficoltà a far

quadrare il bilancio. Secondo i pubblici amministratori l'unico obiettivo per il rilancio del territorio costiero sembra essere quello del completamento della cosiddetta Ciclovia tirrenica, un percorso che consentirebbe di andare in bici da Roma a Ventimiglia senza soluzione di continuità. Con queste prospettive sarà meglio iniziare ad allenarci a pedalare sodo.

Le eterne promesse.

In questo excursus nelle vicende ferroviarie ponentine ho tralasciato eventi ed episodi vissuti in prima persona durante i miei frequenti viaggi in treno su questa linea, un tempo tanto bella per panoramicità quanto inadeguata per lentezza del tragitto, per non dire problematica con le non rare interruzioni dovute alla vetustà dei manufatti. A tale proposito cito soltanto un paio di episodi lontani tra loro nel tempo, ma rimasti impressi nella memoria di tanti viaggiatori come il sottoscritto, per i pesanti disagi che si dovettero affrontare: nel 1977 il crollo della galleria Costatelli a Varigotti e nel 2014 la frana tra Andora e Cervo. Una linea, quella del Ponente, che ho percorso per quasi una intera vita, in pratica dall'età di 16 anni quando venni mandato in collegio a Nervi per gli ultimi tre anni di Liceo Classico. Erano i tempi della contestazione studentesca e anche nella mia Sanremo tra il '68 e il '70 era più il tempo passato fuori dal Ginnasio, tra scioperi e manifestazioni, di quello trascorso sui banchi di scuola.

Avrei potuto raccontare di episodi incredibili e situazioni paradossali in quella che non è esagerato definire un'odissea del viaggiatore, tanto da poter riempire un intero libro, ma non è questo l'intento del mio scritto già abbastanza corposo. Una cosa è certa: tali interventi infrastrutturali vengono definiti di primaria importanza soprattutto in campagna elettorale. Per un qualsivoglia candidato alle elezioni tirare fuori dal cilindro tra le tante promesse il raddoppio ferroviario, fa sempre una certa presa sull'elettore esasperato da una situazione viabilistica a dir poco caotica. Questa almeno sembra essere la carta da giocare buona per tutte le stagioni, come quella delle rotatorie stradali "per eliminare il traffico" (sic!), o dei porticcioli dove ricavare posteggi per yacht che mollano gli ormeggi, se va bene, un paio di volte all'anno, tanto per far girare un po' i motori e le scatole agli invidiosi. Ancora meglio, per puntare più in alto, tirare fuori dal cilindro magico il ponte sullo Stretto, l'alta velocità, il terzo valico. Se poi mancheranno le risorse per la realizzazione di quelle opere definite con malcelata sufficienza di interesse locale, poco male. Il raddoppio ferroviario del Ponente può attendere, il posto in Consiglio comunale, in Regione o al Parlamento no.

Conclusioni.

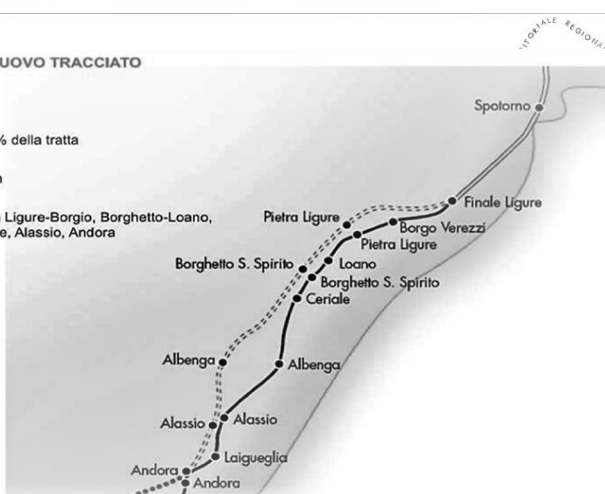
In Italia il concetto di servizio pubblico è venuto meno da tempo, con la pratica corrente di affidare a società ed enti quanto dovrebbe essere considerato "bene di pubblica utilità" e, come tale, gestito direttamente dallo Stato o dalle istituzioni che governano il territorio. L'ente pubblico ha operato senza infamia e senza lode, ad iniziare dall'approvvigionamento idrico, passando per la distribuzione dell'energia elettrica, senza contare i trasporti su ferro e su gomma, tutti elementi essenziali per la società civile. La politica che vede delegare le funzioni pubbliche ad altri soggetti

può far risparmiare denaro allo Stato centrale, ma poi finisce che a pagare è sempre Pantalone, ossia il cittadino. Quando la gestione di Autostrade è stata affidata a soggetti privati, l'utente non solo non ha avuto benefici ma si è ritrovato con pedaggi da salasso e con quale risultato? La risposta è tanto scontata quanto desolante, basti vedere come in Liguria sono ridotte le tratte autostradali, nessuna esclusa, in termini di manutenzione. Qualcuno ci restituirà mai quanto prelevato dalle nostre tasche con i pedaggi, vista la mancata manutenzione dell'infrastruttura? Per non dire di tutte quelle persone rimaste vittime del crollo del Ponte Morandi, che nessuno potrà mai restituire all'affetto dei propri cari.

Per stemperare lo sconforto, a proposito di treni lasciatemi accennare a quello sketch televisivo che ricordo ancora con simpatia, in cui Corrado Guzzanti impersonava un Romano Prodi che se ne stava fermo in mezzo al marciapiede di una stazione, ribadendo: "lo da qui non mi muovo". Anche se il bravo attore-imitatore giocava sulla reiterata fermezza politica del Ministro, i pendolari liguri potrebbero benissimo fare propria quella frase, per sottolineare la loro contrarietà a vedersi privati della stazione in nome di collegamenti veloci che tali non saranno mai. Tra l'altro la variante di tracciato non è stata concepita per l'alta velocità, bensì per venire incontro ai desiderata di quei sindaci e amministratori locali che vedono i binari in città come il fumo negli occhi, anche se quello emesso da sbuffanti vapore non si vede più da tempo. Il prossimo anno ricorrerà il 150° della ferrovia del Ponente ligure: autorità a parte, non so quanti tra i viaggiatori abituali avranno voglia di festeggiare.

CARATTERISTICHE DEL NUOVO TRACCIATO

Lunghezza totale	31.720	
Lunghezza gallerie	25.200	79% della tratta
Galleria più lunga	Alassio 9725 m	
Stazioni e fermate	Finale L. Pietra Ligure-Borgio, Borghetto-Loano, Albenga-Ceriale, Alassio, Andora	



Schema della variante a monte (linea tratteggiata) tra Finale e Andora. La linea continua del vecchio tracciato non riproduce fedelmente la realtà, in quanto questo si trova molto più vicino alla costa e tra Ceriale ed Albenga è addirittura affacciato sul mare (da Piano territoriale regionale).

QUALE PARCO NAZIONALE?

La redazione

Riportiamo la lettera aperta scritta il 13 settembre 2021 da Antonio Leverone del Coordinamento per il Parco nazionale di Portofino.

**Coordinamento per il
Parco Nazionale di Portofino**
Osservatorio Ambientale



"Auspicio che il Parco Nazionale di Portofino non superi i 1.800 ettari compresa l'Area Marina protetta, anche in considerazione che in Liguria esistono molti parchi e aree protette in un territorio limitato" (l'attuale parco regionale è circa 1.100 ettari e l'aerea marina, già nazionale dal 1.999 - 300 ettari circa).

Così l'Assessore regionale ai Parchi naturali si è espresso recentemente dall'Ufficio stampa regionale. Dallo stesso ufficio stampa, molto presente, dopo circa 4 anni di silenzio sulla questione Parco Nazionale di Portofino, il presidente di ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) della Liguria e Sindaco della Città Metropolitana di Genova, ci informa che "il Parco Nazionale serve a proteggere un'area che giudichiamo importante, ma deve servire anche a fare in modo che la gente ne possa usufruire. Non può essere un'area lasciata a se stessa, altrimenti la sua utilità di volano per il territorio verrebbe meno."

Si legge ancora che in un recente incontro online degli stessi soggetti, con il Ministro Cingolani, allo stesso è stato chiesto di valutare deroghe in particolare sul sorvolo degli elicotteri sia per opere pubbliche che per ristrutturazioni private, e il controllo degli ungulati. Per meglio comprendere il livello di confronto che si sta svolgendo sull'importante progetto del nuovo Parco Nazionale di Portofino è necessario partire dall'inizio del 2018 in cui una legge dello Stato istituisce il Parco Nazionale. Una volontà politica di maggioranza che ha indicato un percorso definito e vincolato nelle procedure e tempi per raggiungere l'obiettivo. Il 2018 trascorre senza alcuna iniziativa di confronto da parte del Ministero, della Regione e dei Comuni interessati da uno ampio e approfondito studio promosso dal Ministero stesso e fatto loro pervenire.

Trascorrono così il 2019 e il 2020 nello stesso immobilismo, con il solo impegno del nostro Coordinamento (istituito nel Gennaio 2019) che ha incominciato a coinvolgere Associazioni ambientaliste, gruppi di cittadini singoli/le, università e istituzioni. L'attività del Coordinamento era ed è ancora rivolta all'informazione e alla promozione del grande progetto del Parco Nazionale.

Lo studio I.S.P.R.A. (Istituto Superiore Per la Ricerca Ambientale) sviluppato nella fascia costiera di levante dei due golfi Paradiso e Tigullio da Genova a Sestri levante (14 comuni) includendo anche 6 comuni della Val Fontanabuona indicava

anche una prima ipotesi di area di 15.000 ettari includenti le aree verdi con l'esclusione delle aree urbane.

Un progetto aperto alle complesse questioni della tutela del territorio, della messa in sicurezza, della riduzione del consumo dello stesso, della valorizzazione di tutte le attività qualificanti legate alle tradizioni, alle prerogative ambientali e sociali, alle risorse turistiche e culturali da potenziare alla ricerca di forme nuove di attività lavorative per le giovani generazioni per espandere la ricerca dell'area marina protetta alle risorse del mare aperto del Parco internazionale dei cetacei e in sinergia con le aree protette prossime, il tutto da proporre come valore europeo.

Dopo 4 anni tutto sta naufragando con il contributo di un Assessore regionale che "auspica un parco che non superi i 1.800 ettari, prevedendo quindi 400 ettari di aumento rispetto alla situazione attuale.

Il Presidente di ANCI teme che il parco nazionale possa limitare la fruizione del territorio e che l'area interessata possa restare "lasciata a sé stessa". Basterebbe leggere la legge istitutiva dei parchi nazionali per capirne le finalità e la gestione.

In ultimo i numerosi incontri che la Regione dice di promuovere con ANCI e gli 11 comuni (Chiavari, Zoagli, Rapallo Santa Margherita, Portofino, Camogli, Recco, Avegno, Coreglia Ligure, Tribogna, 5.000 ettari) attualmente interessati dalla proposta provvisoria di Parco Nazionale del Ministro Cingolani, hanno prodotto la richiesta di due "deroghe": il sorvolo degli elicotteri e il problema della gestione degli ungulati mai seriamente affrontato dai comuni, Città metropolitana e Regione. Una eccezionale opportunità, per il nostro levante, che sta lentamente naufragando.

Ricordo che solo la sentenza del TAR (Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio) dello scorso giugno, promosso dall'Associazione Amici del Parco di Portofino, facente parte del Coordinamento e da VAS (Verdi Ambiente Società), ha costretto il Ministero a applicare con urgenza i tempi previsti dalla legge. I Sindaci e l'Assessore regionale continuano a sostenere che "il parco non può essere imposto dall'alto" e che non c'è tempo per valutare confini e norme di salvaguardia in così breve tempo (dopo 4 anni). 4 anni di attesa, 3 anni di lavoro del nostro Coordinamento, richieste di confronti con Regione, Città metropolitana e alcuni sindaci, senza alcun riscontro. Risulta anche che nessuna delle associazioni ambientaliste riconosciute dallo stato siano state coinvolte, se non il W.W.F. con una proposta che, anche se condivisibile, è risultata fuori tempo senza alcun risultato concreto. Sicuramente nei recenti incontri tra Regione, Città Metropolitana, ANCI e gli 11 comuni interessati nessuna associazione ambientalista attiva nel territorio è stata sentita.

A proposito è da ricordare l'atteggiamento del Presidente regionale Toti e del Ministro Cingolani che recentemente si sono espressi contro il mondo del volontariato ambientalista. Il Ministro: "Il mondo è pieno di ambientalisti radical chic ed è pieno di ambientalisti oltranzisti, ideologici, loro sono peggio della catastrofe climatica verso la quale andiamo sparati, se non facciamo qualcosa di sensato".

Restiamo, quindi in attesa del "fare sensato".

Il Coordinatore - Il Presidente



METEO E CLIMA: RISCALDAMENTO LOCALE

Piero ANFOSSI

Il titolo dell'argomento in rubrica non è una svista bensì appositamente voluto, a sottolineare come la questione del riscaldamento globale ci riguardi molto più da vicino di quanto si possa immaginare. Di solito si ha l'impressione che le notizie e i dibattiti sull'argomento riguardino soltanto luoghi lontani di altri continenti. In realtà i segnali del cambiamento in atto li possiamo percepire anche qui da noi, al nord come al centro-sud. Se ad esempio la riduzione dei ghiacciai alpini è un segno tangibile del mutare del clima, lo sono altrettanto i periodi di siccità. Una conseguenza di tutto questo è l'approvvigionamento idrico che sta diventando un problema non di poco conto, con zone nel meridione costrette ad affrontare condizioni sempre più simili a quelle dell'area sub sahariana.

Si potrebbe obiettare che la situazione non è omogenea su tutto il territorio, con situazioni anche molto diverse sotto il profilo meteoclimatico, ma a ben guardare i segnali ci sono tutti per preoccuparsi di quanto sta avvenendo sotto i nostri occhi. Già lo scorso anno durante il soggiorno estivo in Alto Adige, a quote intorno ai 2000 metri avevo riscontrato picchi di calore superiori a quelli presenti in riviera nello stesso periodo. Se è pur vero che il mare con il suo regime di brezze mitiga gli effetti della calura, non è così scontato aspettarsi temperature ad alta quota tanto elevate da superare abbondantemente i 30° a 2000 metri. La spiegazione va ricercata nella risalita di aria calda dal fondovalle e dalla pianura fino a 10.000 metri di altezza. L'alta pressione localizzata a quote elevate, determina una situazione di blocco atmosferico che impedisce alle correnti più fresche, in genere di provenienza atlantica, di insinuarsi in esso e riportare la temperatura a valori nella norma. Quando sull'arco alpino lo zero termico si sposta troppo in alto, il persistere di tali condizioni mette a rischio gli stessi equilibri naturali di quelle aree. A riprova degli effetti nefasti sull'ambiente montano i nevai perenni, un tempo presenti nei canaloni sotto le vette per tutto il periodo estivo, oggi si fanno sempre più rari o ridotti ad ectoplasmi.

Quest'anno, sempre in Alto Adige, tra fine luglio e inizio agosto insieme ai picchi di calore si sono avute manifestazioni temporalesche di tale intensità da portare il livello dei corsi d'acqua quasi al limite dello straripamento dagli argini (vedi la piena

dell'Adige in agosto). Al contempo altri violenti temporali, conseguenza del calore accumulato in atmosfera, si sono scatenati sulle aree pedemontane e in Pianura padana, provocando danni a colture e abitazioni. Nel centro-sud, per contro, caldo torrido e siccità hanno avuto la meglio, con sommo gaudio per gli incendiari dolosi. Tali fenomeni apparentemente molto diversi tra loro, sono il sintomo del malessere di un Pianeta che potremmo paragonare ad un ammalato cronico, tormentato da febbre e raffreddore.

Vorrei citare altri esempi, forse un po' banali ma non per questo meno significativi, che inducono a qualche riflessione in tema di cambiamento climatico. Anche in quei piccoli angoli straordinari di Liguria rappresentati dai giardini botanici, si stanno riscontrando situazioni che, se da un lato stupiscono, dall'altro costituiscono un segnale d'allarme preoccupante. Nell'estremo Ponente il fatto che sui banani piantati a scopo ornamentale, da qualche anno i frutti giungano a maturazione in piena aria, non è più un evento eccezionale. Per tentare di portarli a completo sviluppo sulla pianta, in genere era necessario ripararli dal freddo racchiudendone il casco in appositi sacchi di tessuto sintetico traspirante. Oggi vedere le banane giungere a piena maturazione senza alcuna protezione, non stupisce più nessuno. Lo stesso dicasi per le palme da datteri presenti da tempo immemorabile a Bordighera, di cui alcune cultivar dai frutti più grandi e carnosì giungono a maturazione, tanto da ricordare nell'aspetto e nel gusto i rinomati datteri tunisini. Questo vale anche per le cactacee come *Opuntia ficus-indica*, i cui frutti maturi si stagliano a guisa di corona sul margine dei cladodi, neanche ci trovassimo in Calabria o in Sicilia. Per contro altre piante tipiche come gli olivi e gli agrumi, soffrono viepiù dell'assenza di pioggia e delle perduranti condizioni di aridità del terreno, con ripercussioni negative su quantità e qualità del raccolto. Mi rendo conto che gli esempi di cui sopra possano fare sorridere, al confronto di quanto accaduto ai primi di settembre a New York e nel suo circondario in termini di eventi catastrofici, conseguenza del cambiamento climatico in atto. Non vorrei però che per convincerci che le cose non stanno andando per il verso giusto, dovessimo aspettare che avvenga qualcosa di simile anche da noi. Tra l'altro in Liguria da qualche anno a questa parte la comparsa di fenomeni meteorologici di particolare violenza si sta facendo sempre più frequente



Banane mature in giardino a Bordighera



Raccolto

I MARTEDÌ PRO NATURA
in collaborazione con il
MUSEO CIVICO DI STORIA NATURALE "G. DORIA"

Ottobre-Dicembre 2021

MARTEDÌ 12 OTTOBRE, ore 21:

"NAMIBIA WILDERNESS"

Conversazione da remoto su piattaforma digitale.

Relatrici: **ELENA FERRO** e **LUIGIA OTTONELLO**

Viaggi alla ricerca di sé, raggiungere in verticale la nostra anima. Il mondo cambia. Il mondo per vari motivi, guerre ed eventi naturali, è sempre più piccolo ma ci sono ancora spazi in cui andare verso l'ignoto abbandonando ogni certezza e comfort. Le variegate terre africane della Namibia consentono di vivere genuine ed intense esperienze Wilderness grazie anche all'aiuto delle loro formidabili popolazioni.

MARTEDÌ 9 NOVEMBRE, ore 21:

"DALLA ROCCIA NUDA ALLA LECCETA"

Conversazione da remoto su piattaforma digitale.

Relatore: **ENRICO MARTINI**

Con questa proiezione vedremo lo sviluppo progressivo della vegetazione nell'immediato entroterra nel nostro Paese, scopriremo come dalla roccia nuda si passi alla presenza di frugalissime piante pioniere erbacee, quindi alla gariga, alla macchia mediterranea, al bosco di leccio. Una fascia travagliata da problemi ecologici, dagli incendi alla diffusione di infestanti e alle alluvioni, purtroppo sempre più frequenti. Una fascia, però, che ospita anche fiori bellissimi, tra cui meravigliose, piccole orchidee, ricche di sofisticati adattamenti all'ambiente.

MARTEDÌ 14 DICEMBRE, ore 21:

"GIGLIO E GIANNUTRI, due piccole perle di una stupenda collana"

Conversazione da remoto su piattaforma digitale.

Relatore: **CLAUDIO VANZO**

Giglio e Giannutri, le due piccole isole dell'Arcipelago Toscano situate di fronte al promontorio dell'Argentario, costituiscono un patrimonio pregevole sotto il profilo paesaggistico-naturale. Le forme e i colori della natura sono messi in risalto dalle acque cristalline del mare che le circonda, come a volerle proteggere e ad accrescerne il fascino. Una costa frastagliata, interrotta ogni tanto da calette, insenature che nascondono piccoli borghi e antiche torri di pietra che sembrano voler fermare il tempo in questo meraviglioso angolo di Mediterraneo.

NOCE NERO, N. AMERICANO

Juglans nigra L.

Classe: DICOTYLEDONOPSIDA;

Ordine: JUGLANDALES;

Famiglia: JUGLANDACEAE.

(disegno

MORFOLOGIA. Il noce nero è un albero alto fino a 45 metri. Il tronco, diritto e massiccio, con corteccia bruna scura (caratteristica che la distingue dal noce comune), sorregge una chioma globosa. Le foglie, caduche, a inserzione alterna, sono composte, imparipennate (talvolta paripennate, mancando la fogliolina apicale), lunghe da 30 a 60 cm, costituite da 15-23 foglioline ovali, lanceolate, a margine seghettato. I fiori, che compaiono tra maggio e giugno, sono raccolti in infiorescenze unisessuali, quelle maschili costituite da amenti penduli di 5-10 cm, ascellari, portati sui ramuli dell'anno precedente, quelle femminili inserite all'ascella delle foglie terminali dei nuovi ramuli, con 2-5 fiori verdi di 1 cm di diametro ciascuno, caratterizzato da stimma bifido, giallastro. I frutti sono drupe solitarie o raccolte a coppie, di 4-5 cm di diametro, rugose, con epicarpo che supera lo spessore di un centimetro.

HABITAT. Il noce americano è una pianta rustica, che predilige il clima continentale, legata a terreni fertili, profondi, ben drenati.

DISTRIBUZIONE. Questa specie è originaria dell'America nordorientale, dove fa parte dei boschi misti di latifoglie. È stata introdotta in Europa nella prima metà del XVII secolo ed è stata diffusa nelle regioni centrali ed orientali del nostro continente come pianta ornamentale.

USI. Il noce nero ha due usi principali: come pianta ornamentale, soprattutto per le alberature stradali e nei parchi (ha crescita veloce e resiste bene alle malattie e all'inquinamento) e per lavori di ebanisteria, in quanto il suo legno molto scuro, quasi nero, è pregiato al pari di quello del noce comune.

PRO NATURA GENOVA

DIRETTORE RESPONSABILE: Davide Pambianchi

DIRETTORE: Enrico Martini

REDAZIONE: Marco Appiani, Dino Caserta

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:
Piero Anfossi, Marco Appiani,
Enrico Martini

DIREZIONE E REDAZIONE: Via Brigata Liguria 9
16121 GENOVA
☎ 3478372827.

REGISTRAZ. TRIBUNALE DI GENOVA n. 29 del 30/04/1973.
Cicl. in prop. Via Brigata Liguria 9, Genova.

Chiusura in Redazione: 20 settembre 2021

Tiratura di questo numero: 150 copie.

IN COPERTINA: NOCE NERO, N.AMERICANO *Juglans nigra*

La scheda dell'albero è stata curata da Claudio Vanzo, il disegno in copertina è di Marco Appiani.



Pro Natura Genova

Via Brigata Liguria 9 - 16121 GENOVA

sito: www.pronaturagenova.it

e-mail: info@pronaturagenova.it

Conto corrente postale N. 14757165