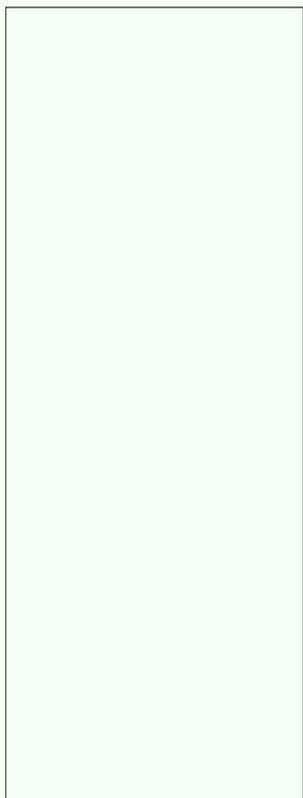


PRO NATURA GENOVA



PERIODICO DI INFORMAZIONE AI SOCI
TRIMESTRALE ANNO XLII N° 175 APRILE - GIUGNO 2023

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 UN OBBLIGO DA ESPLETARE
pag. 2 NOTIZIE DA PRO NATURA
pag. 3 DI NUOVO PRESENTI
pag. 5 ESCURSIONE DIDATTICA (SUI SENTIERI DEL GOLFO PARADISO)
pag. 6 LE PALME DEL PARCO DURAZZO PALLAVICINI (seconda parte)
pag. 11 TUNNEL, VIADOTTI E PONTE SULLO STRETTO
pag. 20 L'ALLUVIONE IN ROMAGNA E L'ALIBI DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI
pag. 23 ATTENTI ALL'ORSO
pag. 26 CONSULTA DEL VERDE
pag. 28 INVITO ALLA LETTURA
pag. 29 (terza di copertina) SCHEDA DELL'ALBERO

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.

L'associazione si regge sulle sole quote associative, è molto importante che i soci regolarizzino la propria iscrizione entro il mese di febbraio di ogni anno.

Per versare la quota associativa, recarsi presso la **segreteria** (quella presso l'anfiteatro del Museo) il martedì dalle 16:30 alle 17:30, oppure effettuare un bonifico in banca o anche dal proprio PC al seguente IBAN: **IT28Q0760101400000014757165** intestando il versamento a Pro Natura Genova e indicando nella causale: "Nome Cognome quota associativa 2023", oppure effettuare il versamento compilando un normale bollettino postale sul C/C **14757165** con stessa intestazione e causale.

 Poiché le Poste ci comunicano con molto ritardo i dati dei versamenti, saremmo grati ai Soci che, effettuato il versamento, ne dessero comunicazione telefonando a 3334152697 (Matilde) o 3334062929 (Rosella)

UN OBBLIGO DA ESPLETARE

Marco APPIANI

Gentilissimi Soci,
dobbiamo disturbarvi per chiedervi di ritornarci compilata la “Domanda di Ammissione a Socio” che trovate allegata a questo numero del Notiziario. Il passaggio dell’Associazione al RUNTS (Registro Unico Nazionale del Terzo Settore) ci impone infatti una maggiore e precisa burocrazia tra cui, appunto, disporre delle domande di ammissione a socio compilate per ogni socio e familiare.

Come farcele avere compilate?

Una volta compilata e firmata la domanda, potete scansarla o fotografarla e ritornarcela via email a info@pronaturagenova.it facendovi eventualmente aiutare (non importa da quale indirizzo email provenga la domanda).

Per chi non ha dimestichezza con questi strumenti e non ha persone che possano aiutare, la domanda può essere portata personalmente in segreteria (quella presso l’anfiteatro del Museo) il martedì dalle 16:30 alle 17:30.

Infine c’è sempre la possibilità di spedirla per posta a
PRO NATURA GENOVA
Via BRIGATA LIGURIA 9
16121 GENOVA

Grazie per l’attenzione e la collaborazione.

NOTA: non compilare se Biblioteche o Soci dimissionari

NOTIZIE DA PRO NATURA

Matilde MORESI

Lo scorso 4 aprile si è svolta l'assemblea ordinaria dell'associazione. All'assemblea hanno partecipato 26 soci di cui 12 in presenza e 14 per delega.

In apertura il Presidente uscente Claudio Vanzo ha svolto una breve relazione sull'attività portata avanti nel 2022, citando in particolare il centro Emys, le conferenze del martedì e il Notiziario, pubblicato sia in formato cartaceo sia sul sito, tutte attività che verranno portate avanti anche nel 2023. Vanzo ha poi preannunciato la propria intenzione di tenere a partire da settembre un corso di geologia e geomorfologia aperto a tutti, articolato in cinque lezioni con un'uscita finale in val Graveglia. Ha inoltre auspicato la prosecuzione della collaborazione con il Cai di Sampierdarena che ha già dato in passato frutti nell'organizzazione di interessanti conferenze. Per quanto concerne la situazione soci è stato evidenziato come la stessa sia stabile con qualche piccola defezione compensata da nuovi ingressi. Il tesoriere Scopesi ha quindi dato lettura del consuntivo 2022 e del bilancio preventivo 2023, illustrandone le diverse voci. Entrambi i documenti sono stati approvati all'unanimità.

Si è quindi proceduto all'elezione dei membri del nuovo Consiglio direttivo che, come previsto dallo statuto, durerà in carica per i prossimi tre anni.

I Consiglieri uscenti hanno presentato la propria candidatura, ad eccezione di Piero Anfossi, Augusta Pastorino e Claudio Vanzo, ai quali va il ringraziamento dell'associazione per quanto fatto fino ad oggi. Si sono inoltre candidati i soci Alessandro Migone, Rosella Ricci e Simonetta Venturini.

Il risultato delle votazioni è stato il seguente: Matilde Moresi e Giorgio Scopesi 21 voti, Marco Appiani e Dino Caserta 20, Alessandro Migone 17, Simonetta Venturini 16, Riccardo Jesu 13, Teresita Totis 10, Rosella Ricci 8.

BOLLINO 2023

Qui trovi incollato il bollino 2023 da apporre sulla tua tessera, nel caso non lo avessi già avuto con lo scorso numero del Notiziario e se sei in regola col versamento della quota annuale 2023.

In caso avessi provveduto al versamento ma non trovassi il tuo bollino ti chiediamo di comunicarlo a Matilde (3334152697) o a Rosella (3334062929).

PRO NATURA
GENOVA 2023

Il nuovo Consiglio direttivo risulta pertanto composto da **Marco Appiani, Dino Caserta, Riccardo Jesu, Alessandro Migone, Matilde Moresi, Rosella Ricci, Giorgio Scopesi, Teresita Totis e Simonetta Venturini.**

L'associazione ringrazia gli uscenti e dà il benvenuto ai nuovi eletti Migone, Ricci e Venturini, peraltro già da tempo validi collaboratori.

Il 12 aprile il nuovo Consiglio direttivo si è insediato e ha provveduto all'attribuzione delle cariche sociali previste a statuto.

Con votazione unanime il Consiglio ha eletto Presidente **Dino Caserta** che già in passato ha svolto egregiamente e con passione tale incarico. Sempre all'unanimità il Consiglio ha poi eletto Vicepresidente **Marco Appiani** che avrà anche il compito di dirigere il Notiziario e continuerà ad occuparsi del sito dell'associazione. Infine gli incarichi di tesoriere e segretaria sono stati rispettivamente attribuiti a **Giorgio Scopesi e Matilde Moresi.**

Ancora un grazie a tutti i soci che continuano a sostenerci e un augurio di buon lavoro al nuovo Direttivo.



DI NUOVO PRESENTI

Claudio VANZO

Il 4 aprile scorso, dopo 3 anni, ci siamo finalmente riuniti, in presenza, in Assemblea Ordinaria dei soci di Pro Natura Genova, per eleggere il nuovo Consiglio Direttivo dell'Associazione. Tre anni, non di latitanza, ma di riunioni a distanza dovute all'emergenza covid 19 che, oltre alle inevitabili restrizioni imposte giustamente dalle Istituzioni per salvaguardare la salute dei cittadini, hanno, ancor più di prima, fatto allontanare le persone dalla partecipazione alla vita pubblica e alla politica in senso lato, subordinando ulteriormente le decisioni alla delega. Anche altre associazioni, partiti, sindacati hanno risentito di questo "clima"; alle assemblee congressuali di base della CGIL, dove sono stato relatore di minoranza, la presenza è stata sempre molto scarsa o quasi nulla, all'assemblea ordinaria del CAI

di Sampierdarena eravamo sì in 40, ma gli iscritti sono oltre 300; il 4 aprile i soci di PNG erano appena 12, ma, dato il ridotto numero di iscritti questo equivale a oltre il 14% (mi riferisco ai presenti, a prescindere da coloro che hanno consegnato la delega). Si tenga poi in dovuto conto che, nonostante l'epocale crisi ambientale, la partecipazione ai movimenti ecologisti è assai scarsa e i giovani, giustamente, preferiscono frequentare i ragazzi della loro età, età che è invece mediamente alta nelle associazioni tradizionali. I militanti di Pro Natura sono tutti volontari e l'associazione vive con i proventi delle tessere una parte dei quali vanno alla Federazione Nazionale. Nonostante i grandi limiti imposti da cause esterne ed interne, Pro Natura c'è e sono sicuro che in futuro riuscirà ad esprimersi al meglio così come fece in passato. Voglio ricordare, con orgoglio, che grazie ad un nostro consigliere, Riccardo Jesu, è stata salvata dall'estinzione una popolazione di testuggini che sembrava estinta in Liguria dagli anni '60. Non solo è stata "riscoperta" una ventina di anni fa, ma, la mappatura del DNA ha messo in evidenza che si tratta di una nuova specie, *Emys orbicularis subsp. ingauna*. Ho citato questo importante esempio poiché ritengo che un'associazione ambientalista (così come un qualsiasi altro sodalizio o partito) sia un mezzo e non un fine; nel nostro caso il mezzo PNG ha contribuito in modo fondamentale ad ottenere un importantissimo fine, la salvaguardia di una sottospecie, la cui estinzione sarebbe stata assai più tragica dell'estinzione del "mezzo". Le conferenze dei martedì hanno ripreso con successo e la partecipazione è sempre stata alta, quasi sempre prossima al massimo di 50 persone imposta dalle normative per la sicurezza antincendio. Riprenderanno anche le escursioni naturalistiche (una è stata programmata per il 28 maggio) e chi scrive terrà un corso di geologia nei mesi di settembre ed ottobre, con cinque lezioni nell'aula della nostra sede ed almeno un'uscita sul terreno. Il Consiglio Direttivo si è rinnovato: tre "vecchi" consiglieri, tra cui chi scrive, presidente uscente, non si sono ricandidati e tre nuovi consiglieri, Alessandro Migone, Rosella Ricci e Simonetta Venturini hanno preso il loro posto. Una grande ringraziamento a Piero Anfossi e ad Augusta Pastorino che, sono convinto, continueranno a dare un importante contributo alla causa ambientalista e, ovviamente, un caloroso benvenuto ai nuovi entrati, che già si sono prodigati e ancor più daranno a PNG e per la difesa dell'ambiente e della Cultura.



ESCURSIONE DIDATTICA SUI SENTIERI DEL GOLFO PARADISO

Marco APPIANI

Domenica 28 maggio 2023 Pro Natura Genova ha effettuato un'escursione didattica a beneficio di Soci e Simpatizzanti nell'entroterra di Sori, precisamente tra il monte Becco e il colle del Bado.

E' stato un momento molto importante per la vita della nostra Associazione in quanto si è trattato della prima uscita didattica dopo molti anni.

L'escursione è riuscita benissimo grazie all'organizzazione dei Consiglieri Simonetta e Alessandro, ed è risultata molto interessante grazie alla guida Enrico Costa, persona dalla profonda conoscenza ed esperienza di quel territorio e vero paladino della Natura. Speriamo di avere con lui nuove collaborazioni in futuro.

Unico neo è stata la scarsa partecipazione nonostante le email inviate e la pubblicità sulle "reti sociali"; speriamo di avere più partecipanti in futuro. Potete vedere qualche foto e filmato della gita sul nostro sito www.pronaturagenova.it sotto il menù "Escursioni Didattiche" e anche nella nostra pagina Facebook.



LE PALME DEL PARCO DURAZZO PALLAVICINI (seconda parte)

Teresita TOTIS



Jubaea spectabilis (sin. *chilensis*). Il nome ricorda il re Giuba di Numidia, vissuto nel I sec. A.C. il genere *Jubaea* è monotipico, comprendendo soltanto questa specie originaria del Cile ed introdotta in Europa nel 1843. Nelle zone di origine può vivere fino a 1500 m di altitudine, può raggiungere i 25 m di altezza e, negli esemplari vecchi, lo stipite può arrivare a 5 m di circonferenza. Le foglie sono pinnate con segmenti lineari- lanceolati, rigidi e basi guainanti; quelle interne sono erette, le esterne estroflesse. Le infiorescenze sono spadici unisessuali, cui seguono i frutti simili a piccole noci di cocco, tanto che gli indigeni le chiamano “coquitos”. Se lo stipite viene leso, trasuda un liquido

zuccherino e continua ad essudarne se il taglio è mantenuto fresco: da una pianta adulta possono fuoriuscire in tre mesi anche 400 l di sciroppo. Nei luoghi di origine esso viene bollito e se ne ottiene una melassa chiamata “miele di palma”, o viene fatto fermentare per ricavarne una bevanda alcolica. La pianta si propaga per seme. Tollera sporadici geli da adulta ma prospera bene soltanto in climi miti. Attualmente in Cile ne restano poche migliaia di esemplari ed è pertanto specie protetta. L'esemplare del parco è il più grande tra quelli presenti nel Comune di Genova.



Livistona australis. Il nome ricorda Patrick Murray barone di Livingston, che già prima del 1680 aveva un giardino così ricco di piante rare che divenne il nucleo del giardino di Edimburgo. Il nome specifico indica che la pianta è originaria dell'emisfero australe e, in particolare, proprio dell'Australia. Ha uno stipite alto 20 m, piccioli inermi e foglie grandi, palmate, coriacee, di forma quasi orbicolare, che superano 1 m di diametro; sono divise in due parti distinte con sottili segmenti verdi plicati e nervatura centrale

giallastra, dalla punta acuminata che può essere intera o divisa in due parti. Il picciolo ha grosse spine ricurve. I fiori sono riuniti in lunghi spadici eretti che diventano penduli allorché, a fecondazione avvenuta, compaiono i frutti che sono oblungi, gialli o brunastri. La propagazione avviene per

seme. Questa specie tollera temperature prossime allo zero, purché sporadiche e poco prolungate; la pianta da giovane esige la mezz'ombra. La crescita è rapida. Gli indigeni e i primi coloni ne mangiavano il midollo; le foglie sono utilizzate per confezionare cappelli, panieri, tetti per abitazioni.



Livistona chinensis. Originaria della Cina e scoperta dagli occidentali nel 1818, fu introdotta in Europa nel 1827. Lo stipite è alto 6÷8 m. I piccioli, inermi nella palma adulta, restano per qualche tempo attaccati allo stipite; le foglie hanno segmenti ripiegati e frastagliati. Le infiorescenze sono grandi e molto ramificate e frequente è la presenza contemporanea di più di una. I frutti, che assomigliano alle olive, da acerbi hanno colore verde brillante, con piccole chiazze chiare, che vira

al blu scuro a maturazione. Il seme ha la forma del nocciolo dell'oliva; esso germina in 40÷50 giorni.

Phoenix canariensis. Il nome antico, già citato da Teofrasto (372÷287 a.C.) indica il fatto che i Fenici furono i primi a far conoscere questa pianta ai Greci. Il nome specifico indica la sua origine, le Isole Canarie. Tra le palme usate come ornamento questa è la più diffusa e conosciuta, perché da giovane può essere coltivata in vaso e da adulta la si può trovare nei giardini della regione mediterranea. Pianta vigorosa, che può raggiungere anche i 20÷22 m di altezza, ha foglie pennate lunghe da 5 a 7 m, con segmenti lungamente acuminati che nella parte basale possono essere trasformati in lunghe spine geminate nel punto di inserzione. All'estremità dello stipite le spine possono essere più di 100. Il maggior numero di esemplari si trova sull'isola di Gomera. La pianta è dioica, con infiorescenze maschili portate da peduncoli e con fiori di color bianco crema; quelle femminili hanno steli riuniti in grandi pannocchie. I frutti sono lunghi 2 cm, hanno forma ovoidale- globosa e colore giallo-rossastro. La pianta, che si riproduce per seme, esige un ambiente temperato caldo. Attualmente è infestata dal punteruolo rosso, un coleottero che la fa morire.



Phoenix dactylifera. Il nome specifico è dovuto alla produzione dei datteri. Introdotta nel sud della Francia, probabilmente nel Medioevo, questa palma a stipite unico, che spesso emette polloni, possiede una corona di foglie pennate, rade. I segmenti fogliari sono meno larghi di quelli della *Phoenix canariensis*. Lo stipite può alzarsi fino a

15÷20 m ed è coperto dai resti delle vecchie foglie. Sembra che si tratti di specie endemica del Medio Oriente e/o dell'Africa settentrionale. Cresce in regioni aride e semiaride. L'infiorescenza eretta è molto ramificata; i rami femminili, che hanno fiori color crema, ricadono componendo un enorme mazzo. Le infiorescenze maschili sono più corte e compatte; un tempo le infiorescenze maschili venivano raccolte e scosse su quelle femminili per favorirne l'impollinazione. Il dattero è una bacca il cui pericarpo carnoso e zuccherino costituisce la parte edule. Questa palma vuole pieno sole e temperatura elevata. Si riproduce per seme o per polloni basali. Nelle nostre regioni non fruttifica.



Rhapis excelsa. Il nome generico deriva dal greco rhaps = bastone, quello specifico dal latino excelsus = elevato, alto. Questa specie, i cui stipiti sono paragonabili ad un ciuffo di lunghe bacchette, coltivata per l'élite dei giardini giapponesi del XVII secolo, venne introdotta in Europa nel 1774. Gli americani scoprirono questa specie nel 1850; da allora essa invase rapidamente le sale di ricevimento dei più importanti palazzi statunitensi. Originaria del sud della Cina,

forma fitti ciuffi di polloni a livello del suolo, e forma dei cespugli di 4÷5 m di altezza, che producono in continuazione nuovi getti dal rizoma. Gli stipiti sono sottili e inclinati e su tutta la lunghezza presentano fibre nerastre e le basi delle vecchie foglie. Queste sono di piccole dimensioni, palmate. La segmentazione è molto profonda e l'incisione raggiunge quasi il rachide; i singoli segmenti presentano molte nervature e talvolta sono saldati a gruppi, tanto da assumere un aspetto più largo. Le infiorescenze sono piccole e ramificate nei nostri climi; la fruttificazione e la riproduzione sono rare.



Sabal mexicana. Questa palma, comunemente chiamata palma da sombrero, è originaria del Messico, da cui deriva l'attributo specifico. Fu introdotta nei giardini botanici d'Europa alla metà del XIX secolo. Questa palma ha uno stipite unico e robusto, alto 15 m, con un diametro di 35 cm, di colore grigio, sormontato da corone di foglie (da 15 a 25). Il suo habitat si estende su tutto il Golfo del Messico, dal Texas alla penisola dello Yucatan. Le foglie, di colore variabile da verde pallido a verde brillante a verde azzurrino, con coste-palmate e filiere, sono grandi e hanno un picciolo robusto lungo 2 m. Le foglie si

dividono in numerosi segmenti, da 80 a 115, a partire dalla terza parte della sua lamina. Esse sono materia prima di un'importante industria di

intrecciatura. Le infiorescenze, accolte tra le foglie, escono ramificandosi tre volte da brattee pedunculatoe squamose e glabre; queste ultime sono lunghe quanto le foglie e appaiono da gennaio a marzo. Questa palma fiorisce da giovane; non occorre infatti che lo stipite sia sviluppato per la prima fioritura. I frutti, di 2 cm di diametro, sono sferici e neri, con molta polpa. I semi, marrone scuro, oblungi, misurano 10 mm x 6,5 mm. In condizioni ambientali ideali di caldo-umido, essi germinano in meno di due mesi.



Sabal palmetto. Palma endemica delle Bahamas, di Cuba orientale e del Sud est degli U.S.A., alligna generalmente nelle dune costiere, lungo i corsi d'acqua e talvolta nelle zone soggette ad inondazioni. È abbastanza resistente alla salsedine e ai terreni salmastri. Ha stipite cilindrico, molto dritto, con diametro di 35 cm e un'altezza di 15÷20 m nei paesi di origine; in Europa non supera i 10 m. È perfettamente riconoscibile per la regolarità e simmetria delle basi dei

piccioli che lo ricoprono e che si fendono in due. Le foglie, che sono suborbicolari con costa palmata, hanno colore verde azzurro e sono divise in 60 ÷ 90 segmenti rigidi filamentososi ai bordi e saldati sino ad 1/3 della loro lunghezza. Le estremità sono ricadenti e bifide. Le foglie un tempo venivano usate come copertura di ripari e capanne, oggi vengono intrecciate per farne palme la domenica precedente la Pasqua. Le infiorescenze, essendo ramificate tre volte, formano ampie pannocchie lunghe quanto le foglie. I frutti, sferici o piriformi, hanno una sottile e fragile pelle color nero brillante; i semi germinano in circa 5 mesi. La *Sabal palmetto* è simbolo della Carolina Del Sud e nel 1988 fu emesso un francobollo con illustrata tale palma, per il bicentenario della costituzione di questo stato.



Trachycarpus fortunei. Il nome del genere deriva dal greco trachis = ruvido, scabro e karpos = frutto. Il nome specifico ricorda Robert Fortune (1812-1880), botanico che contribuì alla popolarità di questa pianta in Europa. Il suo nome comune è palma della Cina, poiché originaria dell'estremo oriente asiatico, da cui venne introdotta in Europa nel 1830; si è adattata bene ai nostri climi poiché resiste anche al freddo. Lo stipite, solitario, può raggiungere i 12÷16 m di altezza; è guarnito di uno spesso strato di fibre quasi filtrate di

colore grigio marrone scuro. Le foglie flabelliformi, persistenti e ricoperte da un tomento grigiastro, hanno batuffoli in giovane età, sono di colore verde glauco sulla pagina superiore e sono ricoperte di squame biancastre sulla pagina inferiore; il picciolo, dall'orlo aguzzo e finemente dentellato, termina con una ligula. I segmenti, da 30 a 50, si dividono presto anche nel primo quarto della foglia; le loro estremità sono bifide. Le infiorescenze maschili e femminili differiscono per il colore giallo oro dei fiori maschili e giallo verdastro di quelli femminili. I frutti sono drupe globoidi, reniformi, azzurre o bluastre. La pianta si riproduce per seme.

***Trachycarpus fortunei* var. *Wagnerianus*.** Il nome di questa bellissima varietà di palma deriva dal nome del botanico Wagner (1813- 1887) che la introdusse sul mercato importandone i semi dal Giappone, dove anche oggi viene coltivata in quanto sembra che non esista allo stato naturale. Lo stipite cilindrico e colonnare è ricoperto da fibre relativamente lunghe e non presenta restringimenti alla base. Le foglie palmate sono corte, rigide e di un verde scuro nella pagina superiore e i margini dei segmenti sono orlati di bianco. È pianta molto valida per la coltivazione in vaso e resiste bene al freddo, fino a -18 °C per parecchi giorni.



***Washingtonia filifera*.** Il genere ricorda Washington e il nome della specie deriva dal latino filum = filo e fero = porto, infatti i margini fogliari sono caratterizzati dalla presenza di numerosi filamenti. Originaria della California meridionale e delle regioni occidentali dell'Arizona, venne introdotta in Europa nel 1871; un'esemplare di questo genere fiorì per la prima volta nel nostro continente nel 1891, nel giardino dell'albergo Westend di San Remo. Lo stipite può raggiungere 15 ÷ 18 m di altezza e misurare fino ad 1 m di diametro; è di colore grigio e dal portamento colonnare e si restringe leggermente alla sommità sotto le foglie; presenta screpolature verticali pronunciate e cicatrici circolari leggermente pronunciate lasciate dal distacco delle foglie. Queste sono grandi, palmate e formano una corona aperta. Il picciolo sulla parte inferiore presenta molte spine isolate che possono scomparire quando la pianta è adulta; la sua base si scinde in due parallelamente al progressivo sviluppo dello stipite. La lunghezza totale del picciolo e del lembo può superare i 3, 5 m; il lembo è diviso, fin dalla parte mediana, in numerosi segmenti, fino a più di 80, che portano lunghi filamenti biondi. Tali segmenti, quasi piatti, sono divisi in due parti filamentose fino alle estremità e sono di colore grigio verde. Spesso, le foglie rimangono attaccate allo stipite che ricoprono con strati successivi. L'infiorescenza si innalza quasi verticalmente, poi si incurva e forma un arco più grande delle foglie. È composta da numerosi ramoscelli con fiori color bianco rosato. I frutti sono

ovoidali, neri e lucidi a maturità; ciascuno contiene un solo seme di 8÷9 mm per 5÷ 6 mm. La palma si propaga per seme, si coltiva facilmente e resiste a temperature di -8 °÷ -10 °C.

Washingtonia robusta. Il termine specifico si riferisce al vigore e alla robustezza vegetativa, anche se è meno resistente al freddo di *Washingtonia filifera*. Introdotta in Europa nel 1881, questa palma, dallo stipite sottile e slanciato, sormontato da un fascio di foglie leggermente più piccole di quelle di *Washingtonia filifera*, proviene dalla bassa California e da Sonora in Messico, dove alligna nei canyon e lungo i piccoli torrenti molto soleggiati e vicini al mare. Lo stipite è di colore brunastro e grigio, ha spaccature verticali e segni anulari molto ravvicinati e supera i 22 m di altezza. Le foglie, la cui lunghezza totale non raggiunge i 3 m, sono di colore verde lucido, hanno lunghi fili da giovani, che scompaiono con l'età; esse sono suddivise in 60 ÷ 70 segmenti leggermente flaccidi. Le punte sono bifide e ricadenti, le basi del picciolo sono ricoperte sul dorso da una peluria molle e stopposa. Il picciolo, rosso-bruno, su tutta la lunghezza ha spine robuste, ineguali, che possono essere diritte, uncinata e girate in senso inverso. L'infiorescenza, molto più lunga delle foglie, porta 5 o 6 ramoscelli lassi e penduli. I frutti sono ovoidali, neri e lucidi, lunghi 10 ÷ 12 mm e larghi 8 mm. L'ibridazione tra le due specie di *Washingtonia* descritte è molto probabile.

Bibliografia

Le palme ornamentali, Editions Champfleury, Marly- Le Roi France 1999 -
Centro studi e ricerche per le palme, Sanremo traduzione 2000

TUNNEL, VIADOTTI E PONTE SULLO STRETTO

Piero ANFOSSI

Il crollo del Ponte Morandi (14 agosto 2018) è ancora vivo nella memoria non solo di tanti Genovesi, in quanto si è trattato di una tragedia che ha scosso l'intera nazione. A quasi cinque anni dal disastro, le 43 vittime non hanno ancora ottenuto giustizia. Come al solito la ricerca di un colpevole quale capro espiatorio, se mai ci sarà, sembra essere l'unico modo per placare gli animi straziati dei parenti delle vittime e la coscienza di coloro che hanno il compito non facile di indagare. Quel viadotto negli anni l'ho percorso solo occasionalmente, avendo sempre privilegiato per i miei

spostamenti su Genova l'utilizzo del treno. Provenendo da ponente ricordo quel senso di insicurezza e smarrimento a percorrere l'ultima galleria scura e in curva, prima del Polcevera, dove i mezzi pesanti si accodavano a rilento per sbucare a rivedere la luce su quel ponte con le "campate all'americana". Giunto sul Ponte Morandi, ad aumentare il disagio era la presenza dei Tir incolonnati in due lunghe file, ad occupare entrambe le corsie di marcia a seconda che dovessero imboccare lo svincolo ad anello verso la Serravalle, oppure proseguire in direzione del porto. Gli stessi collegamenti lato Sampierdarena erano (e sono rimasti tali con il nuovo ponte) un nodo di non facile percorrenza, per un'arteria di grande traffico come questa.

La tratta lato mare della A 10 da Savona a Genova, in origine a carreggiata unica a doppio senso di marcia, con tre corsie di cui quella centrale a sorpasso alternato, è tutta quanta un susseguirsi di curve e sali scendi, per la conformazione tormentata di una costa a tratti strapiombante sul litorale. Alcuni viadotti in curva sono molto pericolosi se affrontati a velocità sostenuta. Ancora oggi, nonostante l'utilizzo di tutte e tre le corsie in direzione Genova, quella tratta risulta la più martoriata da incidenti in cui sono coinvolti i mezzi pesanti. Quando è stata realizzata la nuova carreggiata a monte con senso di marcia da Genova a Savona, ben più rettilinea della precedente, mi chiedo perché non si sia provveduto a riprogettare l'intera arteria, affrancandosi il più possibile dall'infrastruttura originaria. Oggi quel vecchio asse viario lato mare, che non merita di essere classificato come autostrada, dovrebbe venire declassato ad Aurelia bis con velocità massima di 70 chilometri orari. A maggiore tutela dei conducenti di autoveicoli, la corsia più a destra venga delimitata con doppia linea continua e riservata ai mezzi pesanti, con limite di velocità a 50 kmh. Sono troppo drastico? Vorrei fare presente che a percorrere quel tratto c'è da raccomandarsi l'anima, visto l'aumento consistente del traffico pesante su quella direttrice. In quella tratta tortuosa e pericolosa (sempre quella in direzione Genova), i camionisti ne approfittano per sorpassarsi a vicenda, debordando in curva anche sulla terza corsia più a sinistra. Tra l'altro, in caso di incidente, è preclusa qualsiasi via di soccorso, non essendoci neppure la corsia di emergenza. Cosa si aspetta a mettere in sicurezza quella sorta di reperto archeologico viario, forse che si verifichi un altro disastro simile a quello del Ponte Morandi? Limitarsi a risanare la volta delle gallerie e rinforzare il guardrail sui viadotti non basta a cambiare lo stato dell'arte. Una soluzione risolutiva sarebbe quella di realizzare un'altra carreggiata parallela a quella a monte, dotata di corsia di emergenza, in questo modo risulterebbe più rettilinea, scorrevole e sicura. Immagino già i tanti contrari a questa ipotesi, sostenere che un'operazione del genere non è possibile, in quanto i costi sarebbero proibitivi. Allora viene da chiedersi come sia concepibile vedere realizzare un'opera faraonica ed impattante sul paesaggio quale il Ponte sullo Stretto, mentre

mettere in sicurezza una breve tratta autostradale di una trentina di chilometri o poco più non si possa fare. Non sarà che “ce stanno a pià pe’ er c...?” mi chiedo sommessamente, rifacendomi alla frase colorita di sora Lella in un noto film con Carlo Verdone. Si ha l’impressione che per fare grande la Nazione si debba puntare sul grande progetto, il Ponte sullo Stretto appunto, mentre tutto il resto è solo contorno, alla stregua del piatto di portata di un grande chef, per ottenere l’ambita stella sulla guida Michelin. Poi se tutto il resto è solo contorno, poco determinante dal punto di vista del prestigio, chi se ne importa. Per quanto riguarda invece i tanti interventi minori sul territorio mai realizzati, ci sarebbe da vergognarsi come Italiani. Altro che fregiarsi di avere il calcio più bello del mondo (esclusi per due volte di seguito dai campionati mondiali), di essere stati quelli che si sono fatti vaccinare di più durante il Covid (il paese europeo però con più decessi, un primato di cui non vantarsi), di essere quelli che dopo il crollo del Morandi, hanno ricostruito il nuovo ponte a tempo di record (ma non si dice del pressapochismo nella manutenzione del vecchio ponte). Se ci va bene così allora contenti tutti.

Non lamentiamoci dunque delle difficoltà del vivere quotidiano. Non guardiamoci attorno spaesati quando abbiamo a che fare con trasporti pubblici da terzo mondo. Non rammarichiamoci più di tanto se per completare il raddoppio ferroviario sulla Genova-Ventimiglia, mancano solo una trentina di chilometri (come quelli dell’autostrada di cui sopra) ma il progetto è fermo da anni. Ricordo bene quando venne inaugurato in pompa magna il *Frecciarossa*, il treno veloce tra Milano e Roma, alla presenza dell’allora capo del governo, immortalato al posto di manovra con il berretto da macchinista. Ricordava tanto un cinegiornale del Ventennio, dove l’allora capo del governo si faceva ritrarre con piglio deciso e tenace, alla guida di un trattore durante la bonifica dell’Agro Pontino. A chi toccherà inaugurare il Ponte sullo Stretto, contribuendo a dare lustro al genio italico per i secoli a venire? Ma poi vedremo mai realizzato quel progetto, oppure sarà solo un modo per concentrare tutta l’attenzione su una singola opera, tralasciando altri interventi che da anni risultano incompiuti, con un dispendio di denaro pubblico che grida vendetta?

Solo nella nostra piccola regione il raddoppio del traforo del Colle di Tenda, tanto per fare un esempio, va ad ingrossare il numero delle opere incompiute. Potrei citare parimenti quello del tunnel Armo-Cantarana che metterebbe in comunicazione la Valle Arroscia (Imperia) con la Val Tanaro (Piemonte), in modo da evitare il lungo e tortuoso tragitto del Colle di Nava. Il vecchio tunnel del Tenda merita una riflessione a parte, in quanto si tratta di un’opera che per la sua vetustà e obsolescenza male si addice ai volumi di traffico dei giorni nostri. Il traforo lungo 3.182 metri (all’epoca il più lungo del mondo), inaugurato nel 1882 ad una quota di 1300 metri, doveva costituire un asse strategico di collegamento tra il Piemonte ed il Nizzardo. Concepito per un traffico veicolare ancora costituito da carri e carrozze,

quel tunnel mal si conciliava con l'avvento della motorizzazione. Ricordo bene quando negli anni Sessanta lo percorrevo di frequente in auto con i miei genitori per raggiungere le valli del cuneese, punto di partenza per le nostre escursioni alpine nelle Marittime. Quando in quella galleria si incrociava un mezzo pesante occorreva quasi fermarsi, accostandosi sulla destra a sfiorare la parete della galleria. Tra l'altro molti di quegli autosnodati trasportavano tronchi d'albero e sulle curve della Statale 20, in Val Roia, transitavano con difficoltà. Frequenti erano gli incidenti, con gli automezzi incastrati sotto le rocce incurvate a spiovere sulla carreggiata nelle Gole di Saorge. Con l'aumentare del traffico e delle dimensioni degli automezzi pesanti, nel tunnel venne istituito il senso unico alternato, prima solo per i veicoli superiori ad un certo tonnellaggio, quindi anche per le automobili, con lunghi tempi di attesa agli ingressi della galleria. Questi si andavano a sommare ai tempi di attesa alla dogana sul colle, lato Limone Piemonte, come pure a quelli lato Ventimiglia alla frontiera di Fanghetto, dove i doganieri italiani sembravano fare a gara con quelli della dogana di Chiasso, tra Como e la Svizzera, in quanto a puntigliosità e solerzia. Francamente non si è mai capito bene il motivo, dato che il 90% dei transiti avveniva "da Italia a Italia", come si soleva dire all'epoca, con passaggio per alcuni chilometri in territorio francese. Si tenga conto che prima del trattato di Schengen a quelle dogane (ben quattro: due italiane, Fanghetto ed entrata Tunnel lato Limone, e due francesi, Piena bassa e Tenda paese) bisognava armarsi di santa pazienza per non farsi venire una crisi di nervi, fermi in attesa documenti alla mano, tra lunghe file di auto e camion. Comunque sia ci sta bene, a noi Italiani, si pensava allora, così impariamo a fare i prepotenti con i vicini di casa. La nostra spavalderia fascista durante l'occupazione di Mentone, i Francesi ce l'hanno fatta pagare con gli interessi, riappropriandosi di quei territori alpini che, secondo loro, erano stati sottratti dai Savoia per poter andare a caccia di camosci nelle riserve al di là dello spartiacque. "Le rattachement" ossia la riannessione, come i cugini d'oltralpe continuano a chiamare la cessione alla Francia dei territori dell'alta Val Roia e del Moncenisio con il trattato del 1947, non ha risolto la situazione della Statale 20 anzi, se possibile, l'ha ulteriormente complicata. Basti considerare le lungaggini burocratiche quanto a competenze tra i due Stati, in caso di manutenzione straordinaria dell'asse viario in quella zona di confine, ferrovia inclusa. La questione risulta ancora più evidente ai giorni nostri, con il traforo del Colle di Tenda chiuso al transito dopo quasi tre anni dal disastro della tempesta Alex, avvenuto tra il 2 ed il 3 ottobre 2020. L'evento meteo aveva causato danni ingenti all'infrastruttura viaria, in particolare nell'area di accesso al tunnel lato mare. Quel tratto, già reso difficoltoso dalla presenza di un semaforo (con tempi di attesa tra i 20 e i 40 minuti, quando andava bene) a servizio del cantiere per i lavori di raddoppio del tunnel stesso, dovrebbe essere riaperto entro la fine di quest'anno.

Rimane comunque la presenza ingombrante del cantiere per il nuovo traforo, a raddoppio di quello preesistente. Un'infrastruttura complessa e costosa che probabilmente rimarrà l'unica percorribile, dato che la galleria storica dovrà essere chiusa per i necessari lavori di messa in sicurezza. Ammesso che vi sia la volontà da parte dei due Stati competenti, Italia e Francia, ad utilizzare ancora il vecchio tunnel per fruire di un traforo a due canne separate di andata e ritorno, chissà quando avverrà la riapertura, vista l'esperienza con il nuovo tunnel quanto a tempi biblici. Tra gare d'appalto e problemi tecnici in corso d'opera, sospensione dei lavori per contenziosi legali e tempesta Alex, i lavori non si sono ancora conclusi dopo 10 anni dal loro inizio (2013).

Tra le opere obsolete della nostra regione che necessitano di un adeguamento strutturale, ne figura una che si è sempre distinta per la sua ... inutilità. Tempo addietro in un articolo sul Notiziario avevo menzionato il Ponte di Loreto in alta Valle Argentina, di cui ricordavo la realizzazione quando ancora portavo le braghetto corte. L'imponente struttura in cemento armato a campata unica lunga 119 metri, il cui punto più alto ne conta ben 112, venne inaugurata nel lontano 1959. All'epoca l'opera era stata definita avveniristica, per il carattere innovativo del progetto che cambiava il modo di concepire i ponti, utilizzando campate orizzontali oscillanti e poggianti su plinti verticali o inclinati. In pratica una tecnica progettuale simile a quella adottata per il Ponte Morandi, la cui costruzione è di qualche anno posteriore a quello di Loreto. Un gioiello di alta ingegneria venne definito quell'ardito ponte in cemento armato a singola campata, a sbalzo sull'abisso tra le rocche di Loreto, minuscola frazione di Triora. Non ho un ricordo preciso dell'inaugurazione, dato che avevo solo cinque anni, ma di sicuro qualche personaggio politico in pompa magna, a favore di giornalisti e fotografi avrà tagliato il nastro tricolore, magari asserendo di avere portato modernità e progresso in quel luogo dimenticato dal Padreterno. Ironia della sorte, quel ponte che da Triora consentiva di raggiungere il piccolo borgo di Cetta tramite una comoda strada asfaltata, ebbe come risultato di agevolare la migrazione dei residenti verso la fascia costiera. Traslocare i propri averi su un automezzo era ben più comodo che farlo a dorso di mulo su un vecchio tratturo, attraverso il piccolo ponte in pietra di Mauta, lasciando i pochi anziani a custodia delle loro umili dimore. Ad oltre sessant'anni dalla sua inaugurazione, il ponte presenta segni evidenti di ammaloramento. Recentemente è stato presentato il progetto da oltre un milione di euro, per interventi di risanamento della infrastruttura. Ancora una volta viene da chiedersi in cosa consista l'utilità di quell'opera, tra denaro speso per realizzarla e quello che si continuerà a spendere per risanarla. Mi rendo conto che, a fronte delle somme a disposizione con il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), si debba dare seguito a progetti i più

disparati e distribuiti su tutto il territorio nazionale. Rimane il dubbio sulla reale necessità di alcune opere ad iniziare da quelle definite “grandi”, in quanto sono proprio queste ultime ad assorbire le maggiori quote di finanziamento a scapito di molte altre con minore visibilità.

Tanto per rimanere in tema di ponti, quello già citato sullo Stretto di Messina è ritornato alla ribalta con il nuovo Governo in carica, se pure il progetto non sembri riscuotere un così grande entusiasmo negli Italiani, popolazione siciliana a parte. Il timore non è soltanto quello di riuscire a realizzare un’opera di tale complessità progettuale. La preoccupazione maggiore risiede nei rischi che quel cantiere comporta, tra tempi lunghi di lavorazione ed enorme dispendio di risorse economiche, senza contare le problematiche costruttive in un’area dalle caratteristiche geomorfologiche che mal si conciliano con un’infrastruttura di questo genere. A tale proposito si veda l’interessante approfondimento di Enrico Martini, pubblicato il 19 aprile 2023 sul Sito di Pro Natura Genova.

Tra le grandi opere ve n’è una che riguarda la nostra regione e Genova in particolare: il Terzo Valico. Il progetto già in corso d’opera avanzata, è volto alla realizzazione di un terzo asse ferroviario tra Genova e l’Oltre giogo a nord dello spartiacque. La nuova linea prevede un utilizzo promiscuo, traffico merci e passeggeri insieme, quest’ultimo riservato ai treni veloci. La coesistenza dei due tipi di servizio ha sempre creato problemi di non facile soluzione alla rete ferroviaria nazionale. La modalità merci risulta comunque la più importante e necessaria per la presenza dei bacini portuali, tra cui Genova Pra’, quello che registra i maggiori volumi di traffico, ad oggi ancora in gran parte su gomma.

A tale proposito vorrei aggiungere alcune considerazioni di ordine pratico, in riferimento alla situazione attuale del trasporto merci su gomma. La rete autostradale ligure negli ultimi anni si è viepiù trasformata in una grande “camionale”, dove sono i mezzi pesanti a farla da padroni. Questo è anche dovuto alla concentrazione dei traffici commerciali su due importanti direttrici europee, quella tra nord e sud e l’altra tra est ed ovest. La costruzione ed il successivo potenziamento del terminal-container di Genova Pra’, ha avuto la sua parte di responsabilità, quale area di interscambio tra mare e terra. Tutto ciò è andato ad incidere soprattutto sulla direttrice Mar Mediterraneo - nord Europa, con carichi di traffico importanti sulle autostrade di valico A6, A7 ed A26. Anche le autostrade delle due riviere, A10 e A12, hanno visto aumentare notevolmente i flussi di mezzi pesanti, dove fino a qualche anno addietro erano solo i vacanzieri a creare qualche problema di viabilità, tra code e rallentamenti nel fine settimana. In quest’ultimo caso è immaginabile che abbiano influito anche gli scambi commerciali tra Penisola Iberica e Paesi dell’Est, come si evince dalle targhe dei Tir, con la libera circolazione delle merci dopo la “caduta del muro”. Fatto sta che oggi il transito sulla A10, già reso difficoltoso dalle file di autoarticolati che la percorrono quotidianamente nei due sensi di

marcia, è divenuta ancora più problematico per la presenza dei numerosi cantieri autostradali. Curiosamente la manutenzione e messa in sicurezza di questa tratta in seguito al disastro del Ponte Morandi, pare assumere contorni da ricostruzione post-bellica. Personalmente ho difficoltà a capire con quale criterio si sia deciso di dare avvio in contemporanea a tutti questi cantieri, quando negli anni passati se ne aprivano pochi alla volta e convenientemente distanziati. Si tenga conto che la tratta in questione, a sole due corsie per senso di marcia (a parte le tre della Savona-Genova a cui ho accennato in precedenza), ha un andamento per nulla rettilineo in un susseguirsi di ponti e gallerie, tra l'altro del tutto priva della corsia di emergenza.

Quanto sopra a sottolineare il costume italico di intervenire puntualmente a disastro avvenuto (vedi Ponte Morandi), allo stesso modo di quanto accade dopo un'alluvione o un terremoto. La parola prevenzione pare doversi ascrivere solo al settore sanitario, se pure anche in questo campo ci sarebbe da porsi parecchie domande, con la recente pandemia che ha scoperchiato il pentolone dell'inefficienza e del pressapochismo. Per non dire del cambiamento repentino dei colori da un giorno all'altro, tra zone gialle o rosse durante il Covid, come se si trattasse di allerte meteo da gialle a rosse o viceversa in caso di maltempo. Ricordo l'istituzione della zona rossa per la sola metà della provincia di Imperia, in pratica quella da Sanremo a Ventimiglia a ridosso della Francia, mentre oltre frontiera si continuava a circolare liberamente da un comune all'altro. Nelle RSA ponentine si denunciava l'aumento quotidiano dei decessi, in quelle oltre confine invece la situazione non risultava così drammatica. Come mai? Forse da noi le strutture per anziani non sono così all'avanguardia sotto il profilo sanitario, rispetto a quelle francesi? Ciò malgrado proprio durante la pandemia ogni occasione era buona da parte di medici e politici quotidianamente in video, per ribadire il primato della sanità pubblica italiana. Potenza della televisione.

Per ritornare al tema in questione, in altri campi se pure non meno importanti, prevenzione fa rima con manutenzione, specialmente quando si tratta di infrastrutture edilizie (vedi scuole e ospedali), viarie (autostrade) e ferroviarie.

Se è vero che il trasporto merci su strada ha avuto un incremento tale da creare seri problemi a viabilità e sicurezza, le cause non sono tutte da ricondursi all'apertura dei traffici commerciali sulle sopraddette direttrici. Ricordo bene quando ancora negli anni Ottanta il transito di treni merci nelle ore notturne sulla rete ferroviaria ligure era intenso. Di notte il servizio passeggeri era sospeso, come prescritto da orario FS; in tal modo i binari potevano accogliere il passaggio di lunghi convogli anche di venti o trenta vagoni per il trasporto merci, tra derrate alimentari, materie prime e lavori industriali. Oggi quei treni che fine hanno fatto? Perché le merci sono state

dirottate tutte su strada, salvo qualche eccezione a servizio dello scalo marittimo di Genova Pra' o del laminatoio (rotoli di acciaio) di Sestri Ponente? Mi si conceda ancora qualche domanda: cosa ne pensano quegli ambientalisti pronti a manifestare contro la costruzione di nuovi tunnel e trafori, ponti e viadotti ferroviari, in merito alle emissioni in atmosfera di tutti quei mezzi pesanti in giro per le nostre autostrade? Forse non si sono accorti che il trasporto merci lungo le due direttrici ferroviarie liguri costiere è pari a zero, mentre sulle corrispettive autostrade siamo giunti quasi al collasso?

Mi rimane comunque difficile dovere accettare certe situazioni facendo finta di nulla, per poi vedere plaudire alla condanna di opere che, se volte a ridurre il traffico merci su gomma, troverebbero comunque una qualche valida giustificazione. Quanto detto, scritto e dibattuto da esperti e addetti ai lavori in rapporto alla non idoneità di un fantomatico "traffico merci veloce" da parte delle suddette opere ferroviarie, mi sembra del tutto fuori dalla realtà. Qui non si tratta di velocizzare il trasporto merci su ferro, cosa che di fatto non avrebbe né senso né grande utilità pratica, quanto di toglierlo il più possibile dalle strade. Ma a questo aspetto non si fa quasi mai cenno. Un vero peccato: evidentemente sono modi diversi di approccio quanto a tutela dell'ambiente e, al contempo, della nostra salute. Allora teniamoci pure le emissioni da gasolio, dato che quello per autotrazione è il peggiore quanto a livello di raffinazione, altro che euro 5, euro 6 e altre imposizioni finalizzate all'acquisto di auto nuove per foraggiare l'industria automobilistica. Che quei paladini delle emissioni zero in atmosfera si rendano conto di cosa bruciano i motori dei Tir, il cui serbatoio è pieno di un tipo gasolio pesante ed oleoso, più denso ma meno costoso di quello destinato alle auto con motore diesel. Una volta, quando passava un veicolo che emetteva fumo nero dal tubo di scappamento, si soleva dire che va a nafta. Oggi, quando si è bloccati in coda nelle gallerie della A 10 per qualche intoppo dovuto ai cantieri, altro che nafta dato che i camionisti non spengono mai il motore, anche dovessero stare fermi per un'ora.

A proposito di autoveicoli mi si conceda una breve digressione. Oggi con la recente normativa europea in tema di conversione all'elettrico, dobbiamo iniziare a pensarla diversamente in vista del cambio dell'auto, divenendo il motore a combustione termica ben presto obsoleto, se non addirittura proibito. Ben venga dunque la nuova era dell'auto elettrica: a parole tutto bene, nei fatti un po' meno. Il motore elettrico, per sua stessa concezione, è molto più semplice dal punto di vista sia tecnico-costruttivo sia della manutenzione rispetto a quello termico, di conseguenza dovrebbe costare meno, invece è vero il contrario. Un'auto elettrica, a parità di categoria, costa di più rispetto alla sua omologa a benzina. D'accordo, ma le auto elettriche sono una novità ed occorre del tempo alle industrie per entrare in produzione e poterne contenere i costi. Tutte storie: il motore

elettrico è stato inventato ben prima di quello termico, con i primi tram elettrici che circolavano in tutto il mondo già sul finire dell'Ottocento, quando tutti gli altri veicoli erano ancora a trazione animale. Sono convinto che se non ci fosse stata quella invenzione complicata ed arzigogolata del "motore a scoppio", ad oggi tutte le difficoltà per circolare con veicoli elettrici sarebbero già state risolte da parecchio tempo. Altro che petrolio, Nikola Tesla aveva ragione da vendere a volere insistere con le sue ricerche sulla trasmissione a distanza senza fili della corrente elettrica. In realtà non ha goduto del sostegno necessario da parte dei governi dell'epoca e di una società che vedeva e continua a vedere solo il profitto immediato, anche a scapito del benessere dei cittadini.

Se vogliamo dirla tutta, oggi il vero problema non è costituito dal motore di trazione, bensì dalle batterie che sono costose ed hanno poca autonomia di ricarica. In pratica dove siano i punti in cui poter prelevare energia durante il viaggio, ad oggi ancora non si sa. Non sembra che le stazioni di servizio si diano molto da fare per attrezzarsi a tale scopo: forse alle compagnie petrolifere non conviene più di tanto fornire anche questo tipo di servizio. Ad esempio, non sarebbe concepibile partire da Genova per raggiungere Roma o Napoli, per poi ritrovarsi bloccati a metà percorso con le batterie a terra, senza sapere dove ricaricarle.

Questi aspetti in apparenza banali sono stati presi nella dovuta considerazione dagli organismi responsabili, oppure andiamo avanti a colpi di slogan in tema di salvaguardia dell'ambiente, soltanto per sentirci con la coscienza a posto? Francamente più che di transizione ecologica, sarebbe meglio parlare di stato confusionale, salvo poi dovere correre ai ripari all'ultimo momento, come al solito. Recentemente in Italia si è ipotizzato l'utilizzo di carburanti biologici in alternativa all'elettrico, tanto per sottolineare il clima di confusione che regna sovrano.

Per concludere, ritornando al tema centrale di questo articolo, l'auspicio è quello che una volta per tutte si adottino soluzioni concrete per ridurre il più possibile il traffico pesante sulle nostre autostrade. Riportare su ferro almeno le merci a lunga percorrenza, come è stato per oltre un secolo dall'avvento del treno, non sembra del tutto irrealizzabile, basta introdurre normative *ad hoc* che rendano più conveniente l'utilizzo della ferrovia rispetto all'autostrada. Sarebbe opportuna l'istituzione di appositi organi di controllo, volti ad impedire che si generi una competizione tra autostrade e ferrovie, a chi riesce a trarne il maggiore vantaggio economico. In definitiva avere meno Tir in circolazione sarebbe comunque un buon risultato in tema di tutela ambientale e sicurezza stradale, anche a costo di un'opera impattante sul territorio dal punto di vista geomorfologico-ambientale come il tracciato del Terzo Valico.

L'ALLUVIONE IN ROMAGNA E L'ALIBI DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Claudio VANZO

L'ipocrisia degli uomini non ha confini. Coloro, e mi riferisco ai potentati economici, che fino ad alcuni anni fa sostenevano che i cambiamenti climatici sono un'invenzione degli ambientalisti o, al massimo, ne attribuivano le cause a motivi astronomici, indipendenti dalle attività umane, di fronte ai dati che la scienza ufficiale ha fornito non solo a malincuore ne hanno accettato l'esistenza e la loro fonte, ma addirittura oggi li citano quale alibi per giustificare i disastri che hanno colpito l'Emilia-Romagna, con devastazione di coltivazioni e manufatti e soprattutto perdita di vite umane.

Ovviamente non sono certo io a negare che una parte di ciò che è accaduto sia l'effetto del cambiamento del clima, di fronte alle intense e concentrate precipitazioni (in Romagna è caduta in 36 ore l'acqua che normalmente si vede in tre mesi) che hanno portato milioni di metri cubi di acqua in tempi brevissimi ad inondare grandi superfici della bassa pianura romagnola, ma le cause di frane, straripamenti, esondazioni ed inondazioni sono molto più complesse e i responsabili sono quegli stessi potentati economici e quel sistema di malagestione del territorio le cui radici si perdono nel tempo.

Ho parlato, poco innanzi, di bassa pianura, ma cosa si intende con questo termine? La Pianura Padana (più correttamente la Pianura Padano-Veneto-Romagnola) si è formata per le alluvioni dei corsi d'acqua, il Po e i suoi affluenti che nei millenni hanno portato, in un preesistente bacino marino, miliardi di tonnellate di detriti, fino alla scomparsa del mare che era un prolungamento verso ovest e nord del Mare Adriatico. Quando i fiumi scendono verso valle dalle Alpi e dagli Appennini, trasportano, dapprima, detriti grossolani, da enormi massi a ghiaie che, data la loro massa, vengono abbandonati dai corsi d'acqua nella parte alta della pianura, ossia in prossimità delle valli alpine ed appenniniche; in seguito il trasporto avviene solo a carico di materiali più fini, sabbie e fanghi che vengono depositati in quella che viene definita bassa pianura e che costituisce la porzione più vicina a quello che oggi è il Po. La parte alta della pianura, data la composizione grossolana dei suoli, è permeabile all'acqua che scorre in profondità, mentre la bassa pianura, costituita da suoli impermeabili, non permette all'acqua di penetrare in profondità con la formazione, in vicinanza al mare, ma non solo, di aree paludose. A contatto dell'alta e della bassa Padana, l'acqua, che tendeva a filtrare nel sottosuolo, incontrando terreni impermeabili, è costretta a risalire, con la formazione di polle note come risorgive. Prima che l'uomo, a partire dalla

colonizzazione romana della Pianura Padana, con un breve intervallo durante il cosiddetto periodo delle invasioni barbariche del IV-V secolo d.C., e poi di nuovo, sempre nell'Alto Medioevo, in seguito alla riorganizzazione del territorio, effettuasse le bonifiche e i disboscamenti intorno alle abbazie benedettine, la Pianura Padana era pressoché interamente coperta di boschi di latifoglie, farnie, in particolare nella bassa pianura, specie di querce che allignano in terreni con falda acquifera superficiale e da vaste aree caratterizzate da paludi e da altre zone umide. Oggi il paesaggio che vediamo non è neppure lontanamente simile a quello esistente ancora fino al 1000. Il disboscamento è andato avanti a ritmi da far impallidire, in proporzione, quello delle foreste pluviali, e le zone umide sono state via via bonificate, costruendo argini rialzati ai corsi d'acqua, per impedire che essi inondassero terreni che si trovano anche sotto la superficie del mare. L'aumento della popolazione, via via sempre maggiore, grazie alle aumentate disponibilità di cibo, ha indotto, in una spirale sempre più ampia, l'ulteriore trasformazione del suolo. I corsi d'acqua, limitandomi a considerare quelli che scendono dall'Appennino, sono stati costretti in alvei sempre più angusti, fino a somigliare a canali artificiali, con un duplice effetto legato anche al disboscamento: frane in montagna ed in collina, che tra l'altro portano negli alvei ingenti quantità di materiali solidi, ed esondazioni a valle con inondazione delle piane che difficilmente riescono a drenare l'acqua, data la natura impermeabile dei loro terreni. Ovviamente l'impermeabilizzazione è stata ulteriormente aumentata con la costruzione di borghi, città, capannoni industriali, stalle, strade. In un recente passato, quando si parlava di alluvioni della Pianura Padana si pensava sempre ad un unico "colpevole": il Po. L'alluvione delle settimane scorse è stata invece causata dalle esondazioni di corsi d'acqua minori, per lo più a regime torrentizio. La Pianura Padana è una risorsa economica formidabile, l'alta pianura è stata soprattutto pesantemente modificata per la costruzione delle grandi città, come Milano, Bergamo, Bologna e dei grandi insediamenti industriali; nella bassa si è invece sviluppata un'agricoltura per lo più intensiva, con coltivazione di cereali (mais, frumento, riso) o barbabietola da zucchero; massiccio è stato anche l'uso del suolo per la frutticoltura, l'orticoltura e, soprattutto nelle zone collinari (e qui torniamo soprattutto all'alta pianura), la viticoltura.

Ben poco dell'antico assetto della Pianura Padana si è salvato dalla pesante modificazione: sono rimasti alcuni lembi di bosco planiziale, intorno al Ticino e nel Ferrarese come il bosco della Mesola e di bosco ripario come quello di Porporana, sempre nel Ferrarese, che ricopre appena una superficie di 2,5 ha. In Emilia-Romagna, la superficie boscata complessiva è il 25% dell'intero territorio, ma ciò che è più significativo è il dato relativo alle aree di pianura: appena il 3%. Inoltre, occorre sottolineare che i boschi delle aree montane e collinari sono in gran parte lontani, per composizione floristica e per struttura, da quelli che dovremmo

trovare naturalmente ed essi comprendono anche boschi cedui e/o composti da vere e proprie monoculture come i castagneti; si tratta quindi di boschi con una scarsa resilienza di fronte ad eventi atmosferici di importante entità. Anche le zone umide sono quasi del tutto scomparse, ad eccezione delle Valli di Comacchio, di Bertuzzi e poche altre, poiché importanti per la pesca, soprattutto delle anguille, e non certo per tutela meramente ambientale. Ma cosa è stato fatto per la difesa del suolo? Una legge regionale ovviamente esiste, L'Emilia-Romagna ha approvato una legge sulla tutela e l'uso del suolo, la numero 24 del 2017, che è anche fondata sul principio del consumo di suolo a saldo zero entro il 2050 e addirittura fissa un limite di consumo di suolo, dal gennaio 2018 a quella data pari al 3% del territorio già urbanizzato, ma l'efficacia è assai scarsa e inoltre vengono concesse parecchie deroghe in nome del primato dell'economia. Come sottolinea l'urbanista Gabriele Bollini di Legambiente, "a cinque anni dalla legge sono ben pochi i Comuni che si sono dotati del nuovo piano urbanistico generale (Pug), perché i propri uffici sono stati impegnati ad approvare piani urbanistici attuativi (Pua), a fare varianti ai vecchi piani vigenti e a fare i convenzioni necessarie per poter continuare a costruire, tanto che in Emilia-Romagna si è arrivati nel 2021 a sfondare la soglia dei 200000 ha, dietro soltanto a Lombardia e Veneto. La legge non prevedeva deroghe, ma a partire dall'emergenza Covid-19 tutto è cambiato" ... e l'emergenza, da necessità per rilanciare l'economia, è diventata un pretesto per aumentare il profitto. Un impatto pesante è costituito dai poli della logistica (giganteschi capannoni che occupano enormi superfici e che necessitano di vie di collegamento, grandi piazzali per ospitare automezzi pesanti ed altre infrastrutture. L' Ispra (l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, l'ente pubblico, istituito con la legge n. 133/2008, e sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) certifica un primato assoluto per la Regione Emilia-Romagna: tali poli, nel periodo tra il 2006 e il 2021, hanno occupato quasi 400 ettari, senza contare le infrastrutture. Sul totale del consumo di suolo, i magazzini delle merci pesano il doppio rispetto alla media nazionale. Si può ben capire, quindi, che un territorio pianeggiante con un substrato per sua natura impermeabile, in parte sotto il livello del mare, stravolto per un millennio da interventi sempre più pesanti, con corsi d'acqua costretti a fluire in alvei sempre più stretti, coperture artificiali di suolo sempre più vaste, visti anche i cambiamenti del clima con alternanza di periodi siccitosi, che rendono il terreno ancor meno permeabile all'acqua e periodi brevi ma con precipitazioni sempre più intense, sia destinato ad eventi catastrofici inevitabili se non si cambia decisamente rotta, sottomettendo il principio del profitto a quello della difesa del territorio, delle persone e degli animali che ci vivono. La Regione Emilia-Romagna è la più inquinata d'Europa, la terza regione in Italia per consumo di suolo, voluto da una storica amministrazione di sinistra, dal

PCI al PD che ha fatto suo un coacervo di interessi materiali, con la complicità di “ecologisti” di comodo che dipingono di verde una gestione disastrosa. Un grumo di interessi che si sposa anche con le mire della cosiddetta “opposizione di destra”, che sostiene tutti i grandi progetti; il quadro è lo stesso di quello delle regioni amministrare dalle destre e del Paese, con ruoli ribaltati. Mi sia concessa un’ acida considerazione: quando leggo di dare un contributo finanziario per ricostruire ciò che l’Emilia-Romagna (ma il discorso non cambierebbe se si trattasse di qualsiasi altra regione) ha perduto, mi indigno per due motivi: il primo è che quando si parla di ricostruire si intende proseguire nella medesima linea che ha portato al disastro, il secondo è che le risorse ci sono, basti pensare all’immorale invio di armi a Zelensky, non certo per spirito di solidarietà (tra l’altro immeritata), ma per alimentare il sudicio interesse dei mercanti di armi, o al progetto di costruire il ponte sullo stretto di Messina, quando priorità ben più grandi dovrebbero essere all’ordine del giorno. A fronte delle ipocrite affermazioni di amministratori e politici di tutti gli orientamenti politici rappresentati in Parlamento, nei comuni e nelle regioni, le proteste non sono mancate, grazie a quella parte di popolazione non inerme, che ha organizzato manifestazioni grandi e piccole: ogni lunedì il consiglio comunale di Bologna è “assediato” dalla protesta rumorosa contro il Passante di Bologna (progetto che prevede il potenziamento del nodo autostradale e tangenziale) e altri progetti, che interessano la regione dall’Adriatico all’Appennino. Ma i media hanno fatto finta di non accorgersene, impegnati come sono a propagandare soltanto le idee dominanti del modello di sviluppo imposto dal capitalismo.

ATTENTI ALL’ORSO

Piero ANFOSSI

Il recente attacco in Trentino da parte di un’orsa nei confronti del giovane runner Andrea Papi provocandone la morte, più che rattristare l’opinione pubblica sembra averla divisa tra favorevoli e contrari all’abbattimento del plantigrado. Se pure sia comprensibile l’indignazione e il desiderio di rivalsa nei confronti di una società che lascia tutto al caso, senza prendere precauzioni adeguate a tutela di persone e animali, desiderare la morte dell’aggressore sa tanto di vendetta che non serve ad alleviare il dolore dei familiari.

Piuttosto sarebbe il caso di rivedere la politica di reintroduzione delle

specie selvatiche, volta al ricupero di ambienti naturali che hanno perso la loro connotazione di territorio incontaminato da tempo immemorabile, perlomeno da quando l'uomo è divenuto stanziale in quei luoghi. Molti boschi sono il frutto di impianti artificiali, composti da alberi messi a dimora dall'uomo a suo esclusivo uso e consumo. I delicati equilibri naturali di un tempo non possono essere ricostituiti con interventi artefatti, che non trovano le condizioni per potersi realizzare compiutamente. L'orso, il lupo, il cinghiale ed altri selvatici, per poter vivere in equilibrio con l'ambiente come accadeva in tempi ormai lontani, non dovrebbero subire restrizioni né di territorio né di comportamento. Già la presenza umana è un grande limite, le cui regole in tema di ripopolamento fanno assomigliare il territorio molto più ad un giardino zoologico, piuttosto che ad un ambiente naturale incontaminato. Allontanare tutti gli abitanti dall'arco alpino a favore degli orsi è comunque possibile: basterebbe adottare metodi alla Ceausescu, quando in Romania interi villaggi furono svuotati dei loro abitanti, per trasferirli in grandi condomini alla periferia di quelle città industriali dove serviva nuova forza lavoro. In quel caso la fauna selvatica si sarà riappropriata di intere regioni, a scapito però della libertà dei cittadini in nome del popolo sovrano. Nella storia dell'uomo l'ipocrisia sembra avere sempre la meglio, perlomeno da quando esiste la società civile.

Non mi sembra di esagerare, affermando che se leoni e tigri debbano ritrovare i loro spazi vitali, pensare che queste specie selvatiche possano avvicinarsi ai villaggi non sia così conveniente per gli abitanti. Un'esperienza non proprio edificante è stata fatta con i cinghiali la cui proliferazione incontrollata, peste suina a parte, sta creando non pochi problemi. Questi ungulati in cerca di cibo invadono i terreni agricoli a cui recano danni spesso irreparabili, basti pensare alle colture orticole ed ai vigneti le cui piante vengono divelte alla ricerca di radici e tuberi. Tra l'altro attratti dai cassonetti dei rifiuti domestici, questi indomiti cercatori di cibo si sono spinti negli abitati. Anche in questo caso sentire parlare di riduzione degli esemplari tramite soppressione degli stessi, sa tanto di atteggiamento sbrigativo e incivile. Quando si decide di attuare il ripopolamento di una qualsivoglia specie selvatica, si attua una programmazione che parte da uno studio accurato e da un progetto ben definito in tutti i suoi aspetti. Tutto questo comporta anche una previsione in prospettiva, che tenga conto della prolificità e dell'invasività della specie stessa concentrata in una determinata area. Giungere a pianificare la riduzione degli esemplari introdotti tramite uccisione, con la scusa che si è superato il numero limite previsto, significa ricorrere a metodi repressivi. La figura del "selecensitore" (come da regolamento regionale per la selezione degli ungulati) non ha mai riscosso la mia simpatia, in quanto dal

punto di vista etico mi sembra ben peggiore, rispetto a quella del cacciatore. Un conto è andare a caccia di ungulati per finalità culinarie anche se discutibili, un altro è constatare che il branco sia divenuto invadente, per cui parecchi individui dovranno essere sacrificati sull'altare dell'ipocrisia.

Anche l'orso, reintrodotta nei luoghi di origine dopo una lunga assenza, dovrebbe essere monitorato negli spostamenti a sua tutela e incolumità, prima ancora di quella degli abitanti. Una specie protetta, come tale esige protezione senza tanti giri di parole. Se poi non si è in grado di mantenere la situazione sotto controllo, si può anche lasciare perdere, nel senso che l'orso fortunatamente non è ancora del tutto scomparso dal territorio italiano: in Abruzzo, ad esempio, pare che le cose siano gestite in maniera ottimale, senza troppe complicazioni. Quando un'amministrazione locale invece di ammettere la sua difficoltà a gestire un progetto, preferisce la via più breve ossia quella di sopprimere l'animale, ci sarebbe da chiedersi se abbiamo il diritto di ritenerci così superiori, noi umani, rispetto ai selvatici verso i quali affermiamo di nutrire tanta attenzione e preoccupazione. Non commento il binomio orso-turismo evocato da alcuni amministratori ed operatori del settore, altrimenti mi tocca sparare a zero su certe scelte che definire bizzarre è un eufemismo.

A proposito di fauna selvatica ritenuta "pericolosa", ricordo quando alcuni anni or sono in Valle Argentina girava una diceria, secondo la quale per reintrodurre la *Vipera aspis* in quel territorio, ne venivano buttati giù dall'elicottero dei cesti ricolmi. Ovviamente si trattava di una storiella, messa in giro per giustificare il proliferare di quei rettili nei boschi di castagno, dove i fungaioli sono soliti aggirarsi nella buona stagione. In realtà l'aumento delle vipere era dovuto all'abbandono dei luoghi da parte dei residenti, dove un tempo si recavano con il bestiame al pascolo e per la fienagione, contribuendo a mantenere pulito il sottobosco e le aree prative limitrofe.

Oggi tutto appare in abbandono, con il bosco restituito agli animali selvatici, salvo poi pretendere di poterne fruire a proprio piacimento, come se si trattasse di una passeggiata in un qualsiasi parco cittadino. Tanto per ribadire come la natura meriti rispetto sempre e comunque, ma anche la dovuta attenzione e prudenza, mi è stato insegnato fin da bambino ad andare nei boschi dotato delle opportune protezioni. Sono raccomandabili in ogni stagione degli scarponcini a collo alto, con calzettoni spessi a ricoprire i pantaloni fino a mezza gamba, tutto questo a prova di morso di vipera. Oltre al siero antivipera, si consiglia di recare sempre con sé un bastone leggero, per rimuovere il fogliame secco a terra prima di allungare la mano a cogliere un fungo, una fragolina di bosco o dei mirtilli. Per il resto

occorre guardarsi bene attorno, non tanto per la presenza dei cinghiali o di altri selvatici che solitamente si tengono a distanza, bensì per quei cacciatori che solo a percepire un movimento tra i cespugli, prima sparano e poi si accertano della presenza della preda. Gli incidenti di questo tipo sono tra i più frequenti, dove non di rado è il cane a rimetterci la ghirba, ma in qualche caso anche il compagno di battuta di caccia o l'escursionista in cerca di un po' di quiete. Altro che orso feroce, *Homo sapiens* subsp. *venator* è molto più pericoloso.

Vorrei concludere questa breve riflessione con un ricordo d'infanzia, forse un po' banale e poco conforme alla realtà odierna, ma a mio avviso utile ad alleggerire questo clima di caccia all'orso cattivo. Negli anni Sessanta tra i programmi Tv dedicati ai bimbi che andavano per la maggiore, figuravano i cartoni animati. Quello dell'Orso Yoghi ispirato al grizzly di Yellowstone riscuoteva un discreto gradimento, in quanto il personaggio un po' goffo nell'aspetto dimostrava una certa astuzia nell'appropriarsi della merenda dei visitatori nel parco. In quelle avventure a misura di bimbo, l'orso non era visto come un animale pericoloso da cui tenersi alla larga. Semmai risultava antipatico il guardia parco in divisa, che faceva di tutto per catturare il ladruncolo e metterlo in gabbia. Questo solo per sottolineare come spesso sia l'uomo, con il suo atteggiamento dominante, a rivestire il ruolo del cattivo e non l'animale selvatico che segue il suo istinto per sopravvivere.

CONSULTA DEL VERDE

Rosella RICCI

Durante la seduta del 10 marzo 2023 la Consulta del Verde, del Comune di Genova ha approvato il finanziamento, con i fondi del PNRR, di un progetto per la riqualificazione e valorizzazione di Villa Brignole Sale Duchessa di Galliera a Voltri, dell'orto botanico Durazzo Pallavicini a Pegli e di Villa Imperiale a San Fruttuoso. Per quanto riguarda Villa della Duchessa, il progetto è finalizzato a migliorare gli standard di gestione ed accoglienza.

Gli interventi previsti sui muri di contenimento, recinzioni, vialetti contribuiranno a rendere più fruibile in sicurezza tutto l'intero parco.

Gli interventi di sostituzione delle piante senescenti faciliteranno il processo di rinnovamento vegetazionale ed il ripristino delle aree oggi in

stato di abbandono, l'ampliamento dell'oliveto, agrumeto e sottobosco mediterraneo ne miglioreranno la fruizione.

Obiettivo non secondario è il potenziamento delle manifestazioni culturali con il miglioramento delle funzionalità degli edifici annessi alla villa (Coffee House Castello, Teatro settecentesco, giardino all'italiana)

Il posizionamento della nuova cartellonistica di natura botanica ed il potenziamento di quello esistente miglioreranno l'offerta culturale per le scolaresche ed i turisti.

Nel parco di Villa Pallavicini si vuole reintrodurre una collezione botanica di rilievo, come è stata nel passato. L'orto botanico potrà diventare un polo di eccellenza per le attività di studio ed interscambio fra tecnici, giardinieri, studenti, amatori e visitatori per l'approfondimento di tematiche connesse alla riproduzione botanica e scambio di semi di specie rare.

Per quanto riguarda Villa Imperiale, si prevedono interventi di sostituzione delle piante senescenti e il restauro del ninfeo e della fontana con l'obiettivo di valorizzare la componente scenografica del parco cinquecentesco per l'inserimento in tour di visite guidate.

Il termine dei lavori è previsto per la fine del 2026.

Naturalmente aspettiamo "fiduciosi".



INVITO ALLA LETTURA

Rosella RICCI



Guida alla conoscenza delle piante del Parco di Villa Imperiale Cattaneo in Genova Terralba

A cura di Teresa Totis

Tipografia Europa- Recco - 2021

L'autrice si propone di far conoscere le piante presenti nel parco di villa Imperiale e di suscitare nel lettore ammirazione e rispetto nei loro confronti. La lettura delle descrizioni delle varie piante, con i disegni ad esse relativi, realizzati dall'autrice stessa, permette di riconoscere e distinguere le diverse specie. Per una migliore comprensione, schede descrittive sono precedute da utili nozioni di botanica.

Una mappa del Parco permette di localizzare le diverse specie erbacee e arbustive.



Arbusti e altre piante del promontorio di Portofino

Autori - Remo Bernardello e Alberto Girani

Pubblicato da Ultima Spiaggia – 2022

In questo volume vengono descritte oltre un centinaio di specie arbustive presenti nel Parco, con grande ricchezza di immagini e illustrazioni. Anche se abitatrici di un piccolo territorio, esse rappresentano un ambito geografico e climatico ben più esteso, del quale il promontorio è esempio e sintesi .

TAMERICE COMUNE, TAMARICE, MIRICE

Tamarix gallica L.

Classe: MAGNOLIOPSIDA;
Ordine: CARYOPHYLLALES;
Famiglia: TAMARICACEAE. (disegno in copertina)

MORFOLOGIA. La tamerice comune è un alberello alto 5 m (raramente raggiunge i 10 m), più spesso con portamento arbustivo. Il tronco sinuoso è assai breve e porta rami che si piegano verso l'alto, la corteccia è di colore grigio bruno e i giovani rami sono rossicci. La chioma, piuttosto irregolare e densa, è costituita da un fogliame deciduo, con foglie lunghe appena 1 ÷ 3 mm, ad inserzione alterna. Le infiorescenze sono racemi densi di forma cilindrica di 3 ÷ 5 cm, i fiori hanno corolla a 5 petali di 1,5- 2 mm, di colore variabile da rosa a bianco, caduchi; appaiono tra maggio e giugno. I frutti sono piccole capsule piramidali. Sulle piante in riva al mare si può osservare la "sudorazione" sotto forma di gocce di liquido chiaro e salato, le quali durante il giorno ed in assenza di vento (che ne favorirebbe l'evaporazione) cadono al suolo.

HABITAT. Specie eliofila, vegeta dal livello del mare fino agli 800 metri di altitudine; come altre del genere *Tamarix*, si adatta bene ai suoli sciolti e sabbiosi subsalsi, ai greti di torrente e ai bordi degli stagni e resiste ai venti di mare.

DISTRIBUZIONE. L'areale della tamarice si estende in tutta la regione mediterranea occidentale, con porzioni disgiunte nelle aree subsahariane, nel golfo di Biscaglia, in Normandia e nel sud dell'Inghilterra. In Italia è diffusa lungo le zone litorali di tutte le regioni mediterranee. Molto rara nelle aree interne, si trova nel settore nord-orientale dei Colli Euganei, tra Abano Terme e l'Abbazia di Praglia, nel comune di Teolo.

USI. Pianta ornamentale, la tamerice comune è stata ampiamente utilizzata per abbellire i lungomari; si presta anche per opere di consolidamento dei terreni incoerenti che talora essa predispone per l'insediamento di specie più esigenti. Il legno per le sue ridotte dimensioni e la notevole fragilità non è pregiato. Dalla corteccia si possono estrarre tannini. Un tempo veniva impiegata come foraggio in quanto particolarmente apprezzata dal bestiame per il suo sapore sapido.

PRO NATURA GENOVA

DIRETTORE RESPONSABILE: Davide Pambianchi

DIRETTORE: Marco Appiani

REDAZIONE: Marco Appiani, Dino Caserta

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Piero Anfossi, Marco Appiani,
Matilde Moresi, Rosella Ricci,
Teresita Totis, Claudio Vanzo

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: 05 giugno 2023

Tiratura di questo numero: 100 copie.

IN COPERTINA: TAMERICE COMUNE *Tamarix gallica* L.

La scheda e il disegno dell'albero sono stati curati da Claudio Vanzo



Pro Natura Genova

Via Brigata Liguria 9 - 16121 GENOVA

sito: www.pronaturagenova.it

e-mail: info@pronaturagenova.it

IBAN: IT28Q0760101400000014757165

Conto corrente postale N. 14757165