

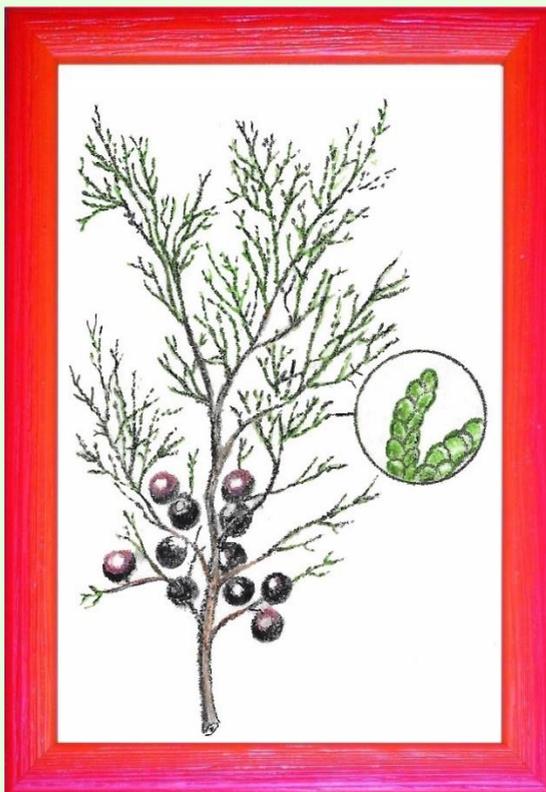
PRO NATURA GENOVA



PERIODICO DI INFORMAZIONE AI SOCI
TRIMESTRALE ANNO XLII N° 177 OTTOBRE - DICEMBRE 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"

SARA PARODI
VIA ERNESTO CAORSI 27
16031 SORIGE



IN QUESTO NUMERO

- pag. 1 UNA NUOVA VESTE PER IL NOTIZIARIO E NUOVO C/C
pag. 2 CORSO DI GEOLOGIA: UN PRIMO BILANCIO
pag. 4 CONTINUA LA VICENDA DEL PARCO DI PORTOFINO
pag. 8 FERMIAMO LA CACCIA!
pag. 10 SOPRAELEVATA, UNA PROPOSTA ALTERNATIVA
pag. 19 GHIACCIAIO IN SOFFERENZA...COSTRUIAMO UNA PISTA
DA SCI
pag. 20 INVITO ALLA LETTURA E VARIE
pag. 23 I MARTEDÌ PRO NATURA – programma gennaio-giugno 2024
pag. 28 e terza di copertina: SCHEDE 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) in occasione dei "Martedì Pro Natura" o il martedì dalle 16:30 alle 17:30 previo appuntamento (scrivere a info@pronaturagenova.it o telefonare a Matilde 3334152697), oppure effettuare un bonifico in banca o anche dal proprio PC al seguente IBAN: **IT94A0623001495000031568041** intestando il versamento a **Pro Natura Genova** e indicando nella causale: "Nome Cognome quota associativa anno". **NOTA:** il C/C è cambiato e non ci serviamo più del vecchio C/C postale.

UNA NUOVA VESTE PER IL NOTIZIARIO E NUOVO C/C

Marco APPIANI

A molti di voi non sarà sfuggito che negli ultimi anni il nostro Notiziario ha intrapreso un cammino di rinnovamento, in particolare con la comparsa delle fotografie.

Ci sono stati anche molti progressi non sempre visibili al lettore finale: l'impaginazione viene adesso fatta in Word, è stata automatizzata la generazione delle varie copie con stampa diretta dell'indirizzo in copertina senza più ricorrere alle etichette adesive (tramite interfacciando Word al database Access contenente l'anagrafica dei Soci) ed è stata automatizzata la generazione delle varie etichette postali con cui confezioniamo i pacchi di notiziari da consegnare alle Poste a seconda della località e del CAP di destinazione.

Con questo numero, **a livello sperimentale**, introduciamo il **colore nella copertina esterna**; è sperimentale in quanto avremo un certo aumento di costi (si tratta comunque di circa 50 euro in più all'anno) e vorremmo quindi tenere in debita considerazione se la cosa sarà apprezzata o meno. Potreste farci avere la vostra opinione scrivendo a info@pronaturagenova.it o anche chiamando i numeri della nostra Segreteria, gli stessi con cui prenotate i "Martedì Pro Natura".

Altra novità: ci siamo dotati di un nuovo C/C bancario in sostituzione del vecchio conto presso le Poste; con questo nuovo conto saremo esentati dal pagamento dell'imposta di bollo essendo la nostra Associazione una OdV (Organizzazione di Volontariato); inoltre disponendo dell'*home banking* potremo essere informati molto meglio sui versamenti dei Soci, cosa per la quale il C/C postale era molto carente.

Già per il versamento della quota del 2024 vi chiediamo di usare il nuovo conto, di Credit Agricòle, così identificato:

Intestazione: **PRO NATURA GENOVA**

Iban: **IT94A0623001495000031568041**

Nella causale specificate per chi è versata la quota e l'anno sociale.

CORSO DI GEOLOGIA: UN PRIMO BILANCIO

Claudio VANZO

Alcuni mesi fa proposi di tenere un corso di geologia rivolto alla cittadinanza nei locali di Pro Natura. L'ultimo corso su un argomento naturalistico era stato tenuto, una decina di anni orsono, dal compianto Prof. Gianni Salamanna ed era stato frequentato da un buon numero di persone, così come era avvenuto anche per i corsi precedenti.

Si è trattato di una scommessa tutt'altro che vinta in partenza, tant'è vero che dissi che se anche avessero partecipato cinque persone, le lezioni sarebbero ugualmente iniziate.

Il successo è stato invece più roseo delle migliori previsioni: ben 75 iscritti che, data la capienza ridotta dell'aula, abbiamo diviso in tre gruppi di 25 persone.

Il corso è stato promosso, assieme a Pro Natura Genova, dal CAI di Sampierdarena, che ha anche organizzato l'uscita didattica in ambiente. Ha collaborato il Museo Civico di Storia Naturale Giacomo Doria il cui direttore Giuliano Doria, assieme ai presidenti di Pro Natura Dino Caserta e del CAI di



Lezione teorica



Uscita sul territorio

Sampierdarena

Diego Leofante, ha aperto ufficialmente il corso.

Degli iscritti al primo corso, che si è tenuto dal 20 settembre al 21 ottobre, con 5 lezioni teoriche e una, l'ultima, in ambiente, 21 hanno seguito

regolarmente le lezioni e di essi oltre la metà sono sempre stati presenti. Dieci persone hanno perso al massimo due lezioni e i partecipanti all'uscita in Val Graveglia sono stati 15. Il bilancio è, quindi, molto positivo. A febbraio e ad aprile ripeterò il corso per le rimanenti 50 persone, secondo il seguente calendario di massima:

CORSO DI FEBBRAIO-MARZO 2024

LEZIONI TEORICHE dalle ore 17.30 alle ore 19.15 (o dalle ore 18.15 alle ore 20.00)

1. Mercoledì 14/02
2. Mercoledì 21/02
3. Mercoledì 28/02
4. Mercoledì 06/03
5. Mercoledì 13/03

Uscita in Val Graveglia, sabato 16/03; eventuale recupero sabato 23/03.

CORSO DI APRILE-MAGGIO 2024

LEZIONI TEORICHE dalle ore 17.30 alle ore 19.15 (o dalle ore 18.15 alle ore 20.00)

1. Mercoledì 03/04
2. Lunedì 08/04
3. Lunedì 15/04
4. Mercoledì 24/04
5. Lunedì 29/04

Uscita in Val Graveglia, Sabato 04/05; eventuale recupero Sabato 18/05.

È possibile che in una o entrambe le repliche, come indicato nel calendario, alcune lezioni teoriche subiscano (se vi fosse un adeguato numero di richieste) una variazione di orario come indicato nel calendario.

Poiché non è detto che tutti coloro che avrebbero voluto partecipare al primo corso rimanendone esclusi si ripresentino per i nuovi corsi programmati, chi vuole segnalare il proprio interesse per una delle due repliche del corso (specificando la fascia di orario gradita) può inviare una e-mail a info@pronaturagenova.it specificando nome, cognome, recapito telefonico e corso scelto.

CONTINUA LA VICENDA DEL PARCO DI PORTOFINO

Marco APPIANI

Nuovi capitoli si aggiungono alla questione del “Parco di Portofino”.

Per ricordare i termini della vicenda, la legge finanziaria del 2017 ha istituito il “Parco Nazionale di Portofino”, lasciando agli enti territoriali il compito di definire i nuovi confini del parco e la struttura di gestione.

La situazione, dopo numerosi rinvii e rimbalzi di responsabilità fra Comuni e Regione, è rimasta però ferma fino al giugno 2021 quando il Tar del Lazio si è pronunciato su un ricorso depositato dall’associazione “Amici del Monte di Portofino”.

Nella sentenza, il tribunale amministrativo stabiliva l’obbligo per il Ministero dell’Ambiente di fissare i confini provvisori del nuovo parco entro 30 giorni. In ossequio a questo provvedimento il ministero fissava dei confini provvisori per la nuova area protetta che comprendevano **11 comuni e 5.363 ettari** contro i 1.056 attuali.

Una decisione che aveva scatenato la dura reazione della Regione Liguria. Per risolvere la situazione il ministro Cingolani, nell’agosto 2021, si era recato in Prefettura a Genova per partecipare ad un vertice con tutti i soggetti coinvolti nella nuova area protetta. Le parti si erano lasciate con l’impegno di trovare una soluzione concordata sui nuovi confini.

Nessuna nuova proposta è però giunta sul tavolo del ministro Cingolani, che ha così deciso di istituire un comitato di gestione transitorio col compito di definire i nuovi confini del parco, un provvedimento che arriva pochi giorni dopo il ricorso presentato al Tar da Regione Liguria proprio contro il Ministero.

Il nuovo organismo è presieduto dal geologo Francesco Faccini, già membro del Cda del parco di Portofino, ed è composto dai rappresentanti dei comuni di Recco, Avegno, Camogli, Portofino, Santa Margherita Ligure, Rapallo, Zoagli, Chiavari, Coreglia Ligure, Cicagna e Tribogna. In pratica gli enti che ricadono nella perimetrazione del futuro parco nazionale disegnata dal ministero; nel comitato siedono anche il presidente Giovanni Toti e i rappresentanti tecnici del ministero, in particolare: Giorgio Fanciulli, ex presidente dell’Area Marina Protetta di Portofino per il ministero della Transizione Ecologica e Sabrina Diamanti per il ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali.

Da allora si sono svolte diverse manifestazioni in difesa del parco a 11 comuni, ipotesi sostenuta da molte associazioni in difesa dell’ambiente compresa la nostra; da notare che tale nuova perimetrazione provvisoria

del Parco è il frutto di studi scientifici effettuati da ISPRA, l'istituto statale deputato a fornire i pareri tecnici in materia ambientale.

Ci si è dovuti però sempre scontrare la Regione e con logiche politiche miopi e localistiche, che lo vorrebbero ristretto al territorio di tre comuni per una superficie totale di circa 1.400 ettari, ossia a una dimensione ridicola per un luogo paesaggisticamente e simbolicamente così importante.

Si tenga anche presente che a seguito dei cambiamenti climatici in atto l'Europa ha riconosciuto con la recente approvazione della nuova strategia per il 2030 che l'umanità ha necessità di più natura: per questo prevede, tra le altre cose, nella propria "Strategia per il 2030" non solo il ripristino degli habitat e degli ambienti urbani degradati e la creazione di parchi urbani all'interno delle città, ma altresì l'aumento delle aree protette ad almeno il 30% di ogni nazione con un investimento economico enorme per raggiungere tali obiettivi di decine di miliardi di Euro.

Il Parco migliora la qualità della vita dei residenti, non il contrario. Nel parco infatti è possibile raccogliere i funghi, pescare, fare legna, ricostruire i muretti a secco, mantenere e ristrutturare le proprie abitazioni, costruire nuovi manufatti edilizi, se relativi allo svolgimento della attività agricola.

A regime il parco sarebbe suddiviso in quattro aree contraddistinte da diversi gradi di tutela, dalle aree più selvagge a quelle abitate. Sarà possibile accedere anche da parte dei privati residenti a finanziamenti erogati direttamente da Parco Nazionale, sia per quanto riguarda le attività di miglioramento ambientale ed urbano sia per le attività economiche ed artigianali compatibili con le finalità del Parco; infatti dal 2019 i parchi nazionali sono diventati ZEA (Zone Economiche Ambientali) nelle quali sono previste forme di sostegno alle imprese locali: i parchi nazionali sono diventati veri laboratori di sperimentazione per promuovere l'economia circolare, l'uso delle energie rinnovabili e favorire la coesione sociale e la cura del territorio.

Un Parco crea nuove imprese e posti di lavoro qualificati e ben retribuiti, non solo all'interno; essi sono soprattutto legati allo sviluppo dell'economia circolare, incentivando lo sviluppo delle attività produttive agro-silvo-pastorali e agrituristiche e le attività connesse.

Fare parte di un Parco Nazionale crea sistema tra gli Enti locali che vi fanno parte: una coesione territoriale e sociale ed una identità di obiettivi che rende le amministrazioni, che fanno parte del Parco, più efficienti a gestire progetti di sviluppo di interesse comune per le proprie popolazioni residenti.

L'entrata di territori, oggi ai margini, quali ad esempio i nuclei frazionali all'interno del Parco, porterà alla scoperta e alla valorizzazione di tali zone

attraverso la rete sentieristica, con ulteriori possibilità di sviluppo economico di tali zone.

Ma ecco che a inizio ottobre il Ministero dell'Ambiente, accogliendo integralmente la proposta avanzata dalla Regione Liguria, ha emanato un Decreto che sancisce la nuova perimetrazione provvisoria del Parco Nazionale di Portofino sulla base dei confini originari (Portofino, Santa Margherita, Camogli insieme all'area marina protetta), tornando di fatto alla attuale area protetta esigua (e ridicola per un Parco Nazionale).

A questo punto si inserisce l'iniziativa del "Coordinamento per il Parco Nazionale di Portofino" di scrivere una lettera Appello al Presidente della Repubblica, lettera di cui vi diamo conto di seguito:

*Coordinamento per il
Parco Nazionale di Portofino
Osservatorio Ambientale*



*Al Presidente della Repubblica
protocollo.centrale@pec.quirinale.it*

A seguito della manifestazione svoltasi il 23 settembre 2023 tra Rapallo e Santa Margherita Ligure per ottenere l'istituzione del Parco Nazionale di Portofino allargato al territorio di sette Comuni come proposto dall'ANCI, il Coordinamento per il Parco Nazionale di Portofino e le Associazioni partecipanti - Italia Nostra, Legambiente, WWF, LIPU ed altre Associazioni e Comitati di cittadini - hanno convenuto di formulare il seguente Appello a Lei, Signor Presidente.

APPELLO al Presidente della Repubblica

Con la riforma dell'art. 9 della Costituzione, approvata quasi all'unanimità dal Parlamento, "la Repubblica ... tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi anche nell'interesse delle future generazioni".

"La Repubblica" viene, pertanto, resa garante dell'equità intergenerazionale in materia ambientale.

"La Repubblica" è lo Stato, le Regioni, i Comuni, le associazioni, i cittadini, ma, in primo luogo è Lei, il suo Presidente.

Caro Presidente, la Costituzione Le intesta, ora, questa funzione di tutela e garanzia.

La perimetrazione definitiva del Parco Nazionale di Portofino, istituito con la legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo l'inerzia protrattasi per quasi sei anni da parte di Regione Liguria e dei Comuni interessati, dopo contenziosi amministrativi, dopo che la perimetrazione provvisoria, adottata dal precedente Ministro dell'Ambiente, Roberto Cingolani, in adesione al parere di ISPRA, aveva interessato il territorio di 11 comuni, viene ora decisa (rectius: proposta a Lei, Signor Presidente) dal nuovo Ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, d'intesa con Regione Liguria, limitandola al territorio di tre comuni, in spregio ai principi di tutela ambientale e di equità intergenerazionale, che anche Regione Liguria, gli Enti locali e, soprattutto, il Ministero dell'Ambiente (variamente denominato nel tempo) sono chiamati ad applicare.

Viene individuato come area protetta il territorio più piccolo possibile, corrispondente a quello dell'attuale Parco Regionale, reso ancora meno esteso dalla recente abolizione, ad opera di Regione Liguria, delle "aree contigue." Viene estesa la "zona 3", che consente un'"elevata antropizzazione".

Tutto questo avviene per ragioni esclusivamente politiche, senza tener conto della voce dei

cittadini, della volontà dei comuni potenzialmente interessati (che chiedono di entrare) e, soprattutto, degli studi istruttori e dei pareri di ISPRA, che vengono del tutto disattesi. Ed avviene in spregio, anche, all'Accordo di Durban del 2003 e, soprattutto, alla "Strategia Europea per la Biodiversità", che prevede la creazione, entro il 2030, di una rete coerente e ben gestita di zone protette comprendenti almeno il 30% della superficie terrestre e marina dell'UE, di cui almeno un terzo sottoposte a tutela rigorosa (mancano solo 7 anni al 2030 e ne abbiamo impiegato ben sei per non arrivare neppure a perimetrare in via definitiva un solo parco nazionale!).

Da questa situazione nasce l'appello a Lei, nostro Presidente, l'appello di associazioni ambientaliste e cittadini, affinché Lei - nell'esercizio dell'attribuzione che la legge (art. 8 della legge 394/1991) specificamente Le riserva, di adozione del provvedimento definitivo (D.P.R.) di delimitazione del Parco Nazionale di Portofino - respinga la proposta del Ministro dell'Ambiente, chiedendogli di riformularla, adeguandosi al parere di ISPRA e soprattutto alla Costituzione, alla normativa europea, agli accordi internazionali ed alla volontà espressa dai territori.

Certi della Sua attenzione per un tema che riguarda il futuro dei cittadini di questo Paese (e del Mondo), la ringraziamo anticipatamente per quanto farà.

Genova, 8 ottobre 2023

*Il Coordinatore
Antonio Leverone*

*Il Presidente del Coordinamento
Ermete Bogetti*

Infine il 6 novembre 2023 viene emanato un nuovo decreto che stabilisce la composizione del Comitato di gestione provvisoria del Parco nazionale di Portofino. Essa sarà la seguente:

- a) due membri in rappresentanza del Ministero dell'ambiente della sicurezza energetica, di cui uno con funzioni di presidente
- b) uno su designazione del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste
- c) uno su designazione della Regione Liguria
- d) uno su designazione del Comune di Portofino
- e) uno su designazione del Comune di Camogli
- f) uno su designazione del Comune di Santa Margherita Ligure
- g) uno su designazione dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA)
- h) uno su designazione delle Associazioni di protezione ambientale individuate ai sensi dell'art. 13 della legge 8 lugl 1986, n. 349

FERMIAMO LA CACCIA!

La Redazione

Volentieri riproponiamo il testo ricevuto da Piero Belletti di PRO NATURA TORINO.

Provvedimenti sfacciatamente a favore del mondo venatorio.

*A luglio il Ministero dell'Ambiente ha approvato un Decreto contenente le norme per il contenimento della fauna selvatica: con la scusa di limitare le popolazioni di cinghiale si è, di fatto, concessa un'autorizzazione a sparare sempre e ovunque, anche nei parchi urbani e nelle aree protette. E non solo ai cinghiali, ma anche ad altre specie Organi di informazione
Loro sedi*

Torino, 29 ottobre 2023

FERMIAMO LA CACCIA!

Si è svolta sabato 28 ottobre a Torino la manifestazione "Fermiamo la caccia!" dove alcune migliaia di persone hanno sfilato per le vie della città per chiedere alle competenti autorità misure legislative più rigorose in materia di caccia. Il Corteo era organizzato dal Tavolo Animali & Ambiente

che raggruppa le più importanti Associazioni ambientaliste e animaliste del Piemonte.

Negli ultimi mesi si è assistito, a livello sia nazionale che regionale, ad uno stillicidio di

per le quali sia possibile anche solo ipotizzare danni alle attività umane.

Si parla con sempre maggior insistenza della possibilità di abbattere lupi e orsi, basandosi sulla loro presunta pericolosità, ma dimenticando che stiamo parlando, almeno nel caso dell'orso, di specie a palese rischio di estinzione.

Più recentemente, il Governo, nell'ambito di una legge di natura finanziaria, ha elargito altre vergognose concessioni al mondo venatorio, quali ad esempio la possibilità di continuare ad usare munizioni di piombo (estremamente inquinanti e quindi potenzialmente dannose anche per l'uomo) nella maggior parte delle zone umide del Paese. Norma, questa, che è in palese contrasto con un Regolamento comunitario e che molto probabilmente ci costerà una ennesima procedura di infrazione, con salatissime sanzioni che saranno però pagate dalla collettività nel suo complesso.

Le Regioni potranno poi ampliare i calendari venatori, estendendoli a specie e periodi in cui invece la caccia dovrebbe essere vietata. E poi ancora da segnalare il ridimensionamento del parere dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA: la massima autorità scientifica nazionale sulla fauna selvatica) e il depotenziamento della possibilità per le Associazioni ambientaliste di ricorrere ai TAR in caso di palese violazione delle norme presenti nei calendari venatori stilati dalle Regioni.

Una situazione che non può più continuare. I cacciatori rappresentano una sparuta minoranza della popolazione e la loro attività è sempre più invisibile alla cittadinanza. E' quindi ora di smetterla con la sudditanza che il mondo politico dimostra nei confronti delle Associazioni venatorie e di tutto il settore economico che ruota intorno alla caccia.

Per il Tavolo Animali & Ambiente:

Piero Belletti - PRO NATURA Torino

SOPRAELEVATA, UNA PROPOSTA ALTERNATIVA

Piero ANFOSSI

Se la costruzione della nuova diga foranea di Genova ha suscitato non pochi interrogativi sulla necessità o meno di un'opera di tale portata, l'avvio dei lavori per la realizzazione del tunnel stradale sotto il bacino portuale sembra volerne aggiungere altri. In realtà questo progetto non rientra nel piano di ampliamento dello specchio acqueo, bensì va ad interessare, se pure indirettamente, il riassetto del fronte mare cittadino. Le finalità del tunnel sono note: si tratta di dotare la città di un nuovo tracciato viario di circa 3,5 chilometri tra San Benigno e la Foce, onde velocizzare il traffico veicolare e liberare l'area del Porto Antico dalla presenza della sopraelevata Aldo Moro.

La questione del tunnel sub-portuale non è una novità, nel senso che di tale progetto si parla da alcuni anni, senza essere mai venuti a capo di quelle problematiche essenzialmente di carattere economico che tale opera comporta. Oggi con la reperibilità dei fondi necessari, quello che sembrava solo un sogno pare concretarsi ma il più in fretta possibile per



Il tracciato della sopraelevata sembra voler fare da cornice al porto.

non perdere quei finanziamenti, tra pubblico e privato, che diversamente non si sarebbero reperiti. In effetti le figure coinvolte nell'impresa sono diverse, tra Comune, Regione Liguria, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per la parte burocratico-amministrativa, e

Gruppo Renzo Piano accanto ad Autostrade per l'Italia, per quanto riguarda progettazione e messa in opera.

Tutto questo ci riporta indietro con la memoria a quando, in vista delle celebrazioni colombiane del 1992, si diede l'avvio alla riqualificazione del Porto Antico: in quel frangente l'intervento cambiò radicalmente il cosiddetto fronte mare. Tra l'altro la caduta della vecchia recinzione invalicabile, vera e propria barriera di confine tra la città e l'area adibita a

porto franco, aveva di fatto consentito alla popolazione di riappropriarsi di quell'accesso al mare che, paradossalmente, risultava precluso ai cittadini stessi. Coloro che hanno superato gli "anta" ricorderanno come quell'area portuale estesa tra il Mercato del pesce a levante e la Lanterna a ponente passando per piazza Caricamento, fosse considerata off-limits ad eccezione di coloro che svolgevano le più svariate mansioni in porto. I varchi come quello di Caricamento erano ad uso esclusivo dei lavoratori e degli autocarri per la movimentazione merci, mentre l'accesso alla Stazione Marittima, dotato di Dogana passeggeri, era al servizio dei traghetti e delle navi da crociera. All'epoca era difficile farsi un'idea dall'esterno di quanto avveniva oltre quella cortina di ferro (nel vero senso della parola, viste le dimensioni della lunga cancellata) dal cui lato mare correva parallelamente ad essa un binario ferroviario. Negli ultimi anni quel binario che si diramava in più sezioni al servizio di banchine e pontili, era sempre meno utilizzato, in quanto si faceva viepiù ricorso a pianali porta container su gomma con le relative motrici. Quanto si poteva scorgere al di là della recinzione era la sagoma degli imponenti manufatti in calcestruzzo (tra silos e magazzini), che fungevano da deposito per lo stoccaggio temporaneo delle merci.

Volendo avere una visione più ampia della vecchia area portuale, occorreva inforcare la sopraelevata, in modo da godersi il panorama dall'alto. Non si finiva mai di scorgere aspetti inusuali, a volte sorprendenti, come navi le più diverse per forma e dimensione ma anche per funzione. Alcuni battelli da lavoro movimentavano pontoni dotati di potenti gru per il dragaggio del fondale, mentre altri trainavano cassoni galleggianti adibiti a bacino di carenaggio. Se da una parte la sopraelevata andava a costituire una sorta di ulteriore baluardo lungo la recinzione preesistente, la possibilità di percorrerla dall'alto offriva una percezione del tutto nuova e inusuale di quell'area a cavallo tra centro storico e vecchio porto, più piacevole e per certi versi incantevole. L'abbattimento della pesante recinzione durante i lavori di riqualificazione del Porto Antico e delle aree pedonali circostanti, invece di spalancare l'orizzonte sul bacino genovese, hanno messo ancora più in evidenza la presenza di quella strada lunga e serpeggiante, insistente su piloni di acciaio. Ho sempre avuto la sensazione che la scelta di inserire una serie di palme di alto fusto sulle nuove aree pedonali a contorno della sopraelevata, dovesse servire a mitigare l'impatto visivo di quell'arteria sospesa a mezz'aria.

Al di là delle opinioni sull'opportunità o meno di realizzare un tunnel sotto il bacino portuale, occorre considerare quella che viene prevista come ultima fase a completamento dell'opera, ossia l'abbattimento della sopraelevata. La questione sembra già dividere l'opinione pubblica e il

dibattito coinvolgere anche associazioni e comitati di cittadini. Ognuno naturalmente ragiona dal suo punto di vista ed è difficile trovare una soluzione che metta d'accordo tutti quanti, ma alcune considerazioni si possono fare a mente serena. Se torniamo indietro nel tempo, troviamo vecchie immagini che riproducono Caricamento ingombra di carri per il trasporto delle più varie mercanzie, da cui deriva il nome della piazza stessa. Solo l'arrivo del tram ai primi del Novecento apportava un'aria di modernità e progresso a quei luoghi da sempre legati alle attività portuali, come del resto lo era il centro storico che proprio lì si affaccia con i suoi caruggi.

Con l'avvento della motorizzazione la situazione incomincia a farsi viepiù difficoltosa, specialmente per quanto riguarda la coesistenza tra la movimentazione delle merci su strada e il traffico veicolare. Dopo soli due anni di lavori, nel 1965 si inaugura la nuova strada a scorrimento veloce, la sopraelevata appunto, a contornare il vecchio bacino portuale. Per quasi sessant'anni quest'opera ha costituito una arteria vitale tra il levante ed il ponente cittadino. All'epoca la sua costruzione non fu per nulla semplice, essendosi dovute effettuare numerose demolizioni che interessarono trecentomila metri cubi di manufatti di vario genere, oltre a quasi ottantamila metri cubi tra scavi e sbancamenti. Nonostante le difficoltà, i tempi rapidissimi di realizzazione dell'opera sembravano rispondere ai bisogni di rinnovamento di una città in rapida crescita sia per numero di abitanti sia per aumento dei veicoli in circolazione. Negli anni immediatamente successivi si è inaugurato il Ponte Morandi, realizzato in cemento armato diversamente dalla sopraelevata in cui si era scelto l'utilizzo del solo acciaio. Si consideri che per molti anni Genova ha ospitato una grande acciaieria, ancora oggi in attività per la produzione di laminati a freddo. Si può constatare come la scelta dell'acciaio sia stata vincente rispetto al calcestruzzo, quest'ultimo più esposto a fenomeni di corrosione ed usura del tempo per il diverso grado di elasticità e resistenza alla corrosione dei suoi componenti, il ferro ed il calcestruzzo. In pratica l'impalcato della sopraelevata potrebbe risultare funzionale ancora per parecchi anni, al limite sostituendo di volta in volta solo quelle sezioni che presentino segni di ammaloramento.

Non entro nel merito delle ragioni che hanno decretato lo smantellamento di tale opera a lavori ultimati del tunnel, ma a tale proposito vorrei fare alcune considerazioni. La prima è a carattere identitario, nel senso che la sopraelevata, volenti o nolenti, è entrata a fare parte della fisionomia stessa della città, quale cerniera ad unire invece che dividere centro storico e porto antico. Questa struttura è la testimonianza di un periodo storico ben preciso, in cui modernità e leggerezza costruttiva si insinuavano

nell'edificato preesistente, come a volere rimarcare l'antica linea di costa. Se la Lanterna è il simbolo di Genova e del suo porto, la sopraelevata si può considerare il segno dell'operosità di una città che ha da sempre cercato di fare fronte alle difficoltà, dovute in gran parte alla sua stessa orografia tanto tormentata quanto affascinante.

A quanto sopra si aggiunga la contrarietà di quanti paventano un peggioramento dei flussi viabilistici, andandosi a concentrare sulla direttrice del tunnel con il rischio di aumento dei veicoli nelle zone prospicienti i due ingressi, Foce e San Benigno. Sempre secondo queste opinioni sarebbe opportuno conservare la sopraelevata e mantenerla operativa, in modo da evitare un sovraccarico veicolare nelle due direzioni. Come è noto la presenza di un'arteria finalizzata a velocizzare gli spostamenti, non di rado sortisce un effetto contrario alle aspettative, ossia quello di una maggiore attrattività e conseguentemente di aumento del numero di veicoli circolanti su quella tratta. A questo si aggiunga l'eventualità di un blocco del traffico nel nuovo tunnel a causa di un incidente o per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria. In tal caso l'aver mantenuto operativa la sopraelevata, se pure con limitazioni per categoria e numero di veicoli circolanti, costituirebbe una alternativa in situazioni di emergenza.

Per il sottoscritto che ha sempre privilegiato il trasporto pubblico per i suoi spostamenti in città e, quando possibile, anche in ambito extra urbano, esiste un'altra opzione, ma di tipo trasportistico. Scartata l'ipotesi di essere ancora utilizzata per il traffico veicolare, la sopraelevata potrebbe venire ridimensionata nell'ampiezza della carreggiata, per essere destinata ad un impianto di trasporto pubblico veloce. Numerosi sono gli esempi di città nel mondo dove sono state adottate soluzioni di questo genere, se pure qualcosa di simile sia già stato realizzato in passato in Italia e addirittura a Genova. Nel 1914 in occasione dell'Esposizione internazionale di marina e igiene, proprio a Genova venne costruita una monorotaia per il collegamento rapido tra l'attuale piazza della Vittoria e molo Giano nel bacino portuale di levante. Successivamente fu convertita dal trasporto persone a quello del carbone, a servizio degli stabilimenti in val Bisagno, rimanendo in attività durante la Prima guerra mondiale per poi essere smantellata. A mio avviso si trattò di un'occasione mancata, che avrebbe visto Genova porsi tra le città nel mondo all'avanguardia in tema di trasporto pubblico. Nel 1961 un'altra monorotaia fece la sua comparsa sulla scena italiana, pure quella realizzata in funzione di un evento espositivo: si trattava di "Italia '61", a Torino, in occasione del centenario dell'Unità d'Italia. Ricordo ancora il breve ma entusiasmante viaggio con mio padre (avevo solo sette anni, ma certi ricordi rimangono indelebili nella

memoria) su quel veicolo avveniristico dalla forma aerodinamica che sfrecciava a mezza altezza a collegare i padiglioni dell'esposizione. Il convoglio che su quel breve tracciato di soli 1800 metri viaggiava a non più di 50 chilometri orari, in realtà avrebbe potuto raggiungere i 90 all'ora su tratte più lunghe. Anche in quel caso si trattò di un prototipo, il cui utilizzo non ebbe seguito né a Torino né in altre città italiane. Solo pochi anni dopo, in occasione delle Olimpiadi del 1964, fu Tokyo a dotarsi di una monorotaia, tra l'altro realizzata in collaborazione con la tedesca Alweg, la stessa ditta che aveva costruito quella di Torino. La differenza con Torino però non è da poco: quella monorotaia se pure con le dovute innovazioni tecnologiche, è ancora oggi in servizio a Tokyo dove nel 2007 ha festeggiato il miliardo e mezzo di utenti.

Tanto per non risparmiare al lettore qualche nota polemica, l'Italia non di rado riesce ad essere all'avanguardia in campo tecnologico. Accade troppo spesso però che progetti innovativi realizzati in via sperimentale, siano rapidamente abbandonati senza avere trovato un'applicazione pratica e duratura nel tempo. Mi si permetta una digressione per fare un esempio in tal senso riguardante Sanremo, cittadina ligure che, insieme a Genova e La Spezia, è dotata di una rete filoviaria. Nel 2012 l'azienda Riviera Trasporti vince un bando europeo volto ad incentivare l'utilizzo dell'idrogeno nei sistemi di trasporto pubblico. Con il cofinanziamento messo a disposizione pari a circa 7 milioni di euro (il 50% dalla UE), l'Azienda rivierasca acquista 5 nuovi autobus con motore a idrogeno che tiene fermi in deposito in attesa della costruzione di un centro di produzione del propellente, l'idrogeno, che però non si è mai fatto, per poi ripiegare su una semplice stazione di rifornimento. L'idrogeno proveniente dal centro di produzione, trasportato su autobotti era fornito all'impianto di distribuzione dalla multinazionale francese Air Liquide.

Evidentemente i filobus circolanti da una settantina di anni sulla rete rivierasca non erano più ritenuti al passo coi tempi, malgrado l'assenza di emissioni inquinanti ed acustiche. Tutto ciò nonostante Genova avesse reintrodotta i filobus dopo parecchi anni dalla loro dismissione e La Spezia continui a rinnovare la propria rete, adeguandola alle esigenze della città. Dopo vari anni di attesa, finalmente nel 2018 tre di quei cinque costosissimi veicoli (1,2 milioni di euro l'uno) entrano in servizio "in via sperimentale" sulla tratta Sanremo-Taggia, fino ad allora servita dai filobus. Dopo l'inaugurazione alla presenza delle numerose autorità accorse per l'evento, tutto sembra funzionare a dovere, anche se molti utenti si chiedono quale sia il reale vantaggio a sostituire dei mezzi ecologici come i filobus, con altri ben più costosi, gli autobus a idrogeno. Il resto del servizio sia sulla tratta urbana sia su quella tra Sanremo e Ventimiglia

continua ad essere espletato dai filobus, alcuni dei quali anche di recente acquisizione. Nel 2020 con l'inizio del famigerato periodo Covid tutto sembra fermarsi, con il servizio pubblico sospeso o ridotto ai minimi termini ed i filobus lasciati a dormire in deposito insieme a quei pochi veicoli a idrogeno. In pratica si vede in circolazione solo qualche autobus inquinante e rumoroso, in quella che stranamente venne classificata come zona rossa, quando in tutto il resto della Liguria la situazione era considerata meno grave. La questione della frontiera e dei cittadini francesi che portavano in giro il virus anche da noi non sembrava convincente, dato che il valico avrebbe dovuto essere super controllato, come lo è oggi con la questione dei migranti. Tra l'altro era vietato spostarsi da un comune all'altro tra Ventimiglia e Sanremo entroterra compreso, in pratica mezza provincia di Imperia, con non pochi disagi per i residenti. Con la fine del periodo Covid quei nuovi mezzi a idrogeno non sono più usciti dal deposito RT, abbandonati in un angolo del piazzale forse in attesa di demolizione, come pure tutti i filobus, anche loro mai più rientrati in servizio. Attualmente sono in circolazione solo autobus (alcuni piuttosto vecchi e malandati) su tutte quante le tratte, anche quelle dotate del bifilare filoviario.

Chiudo questa parentesi rivierasca con una considerazione: vogliamo essere innovativi e all'avanguardia, sempre pronti a sperimentare tutto ciò che il progresso in campo tecnologico ci mette a disposizione. Tutto questo sarebbe positivo, se non fosse che ci si limita alla sperimentazione senza dargli un seguito, per poi rischiare di dover abbandonare tutto quanto e ritornare al punto di partenza o anche più indietro. Il vero problema risiede in questo modo di procedere, che comporta dei costi non indifferenti non solo in termini economici ma soprattutto sociali, quando i cittadini si ritrovano penalizzati per quanto riguarda il servizio di cui dovrebbero fruire. Questa sembra essere una pratica consolidata in un Paese che, pur volendo primeggiare in vari campi, si ritrova con una serie di opere incompiute che forse non ha eguali all'estero (in questo probabilmente riusciamo a primeggiare). Solo nel comparto viabilistico e trasportistico l'elenco delle incompiute sarebbe lungo, tra strade e autostrade, tangenziali e complanari, per non dire della rete ferroviaria con il ben noto esempio della tratta ancora a binario unico tra Finale e Andora. In altri ambiti che rientrano nei servizi nazionali sembra fare scuola quello sanitario, dove troppi complessi ospedalieri, se pure realizzati ex novo ed inaugurati in pompa magna, poi non riescono a dotarsi delle attrezzature necessarie per funzionare a dovere o, addirittura, non sono mai entrati in attività, lasciati al degrado più assoluto.

Ritornando alla questione della sopraelevata di Genova e al suo possibile riutilizzo in ambito trasportistico, è bene chiarire subito che l'ipotesi di una



Il tram su gomma in servizio a Padova, in sede propria a sinistra e promiscua a destra (Padova 2008 - Foto P. Anfossi).

monorotaia sul modello di Tokyo oggi non avrebbe senso, in quanto non potrebbe integrarsi con il resto della rete cittadina in modo tale da interagire al meglio con essa. Immagino invece un sistema di trasporto veloce su strada, come quello rappresentato dal tram su gomma. In pratica si tratta di utilizzare convogli articolati in più sezioni, simili per aspetto e dimensioni a quelli già in uso a Padova e sulla Venezia-Mestre. I tram di questo tipo hanno la caratteristica di poter circolare sia su strada sia in sede propria, anche sopraelevata, in modo da integrarsi con il resto della rete cittadina con il minimo impatto. La linea prevede la presenza di una sola rotaia centrale per senso di marcia, che fornisce la guida vincolata al convoglio anche se questo viaggia su gomma. La capacità di carico di questi mezzi dipende dalla loro composizione a due, tre o più casse (termine tecnico equivalente a sezioni), magari utilizzandole in relazione al variare della domanda di trasporto nelle differenti fasce orarie della giornata.

Possiamo immaginare il tracciato della sopraelevata genovese percorso da questi tram su una doppia linea di andata e ritorno, sfruttando però solo le due corsie centrali presenti sull'impalcato. Quelle affacciate sul lato mare e su quello a monte possono essere rimosse per alleggerire la struttura e diminuire l'impatto visivo. Diversamente, le due corsie esterne potrebbero rimanere in situ ed essere destinate a percorso ciclopedonale, in funzione di belvedere su centro storico e porto antico. Anche questa non sarebbe una novità, dato che nell'Ottocento esisteva un'ampia passeggiata pedonale sopraelevata, realizzata in marmo di Carrara e lunga 410 metri, che da Palazzo San Giorgio giungeva fino alla Darsena. La linea tranviaria non rimarrebbe confinata alla sola sopraelevata, in quanto potrebbe proseguire a ponente fino a Sampierdarena, venendo a

colmare quel vuoto lasciato dalla tratta mancante e mai realizzata della metropolitana. Per l'interscambio dei passeggeri con quest'ultima si possono installare ascensori a servizio delle stazioni-metrò di San Giorgio (piazza Caricamento) e Darsena. A servizio della linea si stabiliscono altre fermate in corrispondenza di piazza Principe-Stazione Marittima e Dinegro, come pure al Terminal traghetti-Matitone, per poi proseguire a raso (su strada) in via di Francia fino a raggiungere Sampierdarena, utilizzando l'ampio viale decorrente sul versante a mare. Dalla parte opposta della linea si raggiungerebbe il Polo fieristico in via di rinnovamento, per poi svoltare in piazzale Kennedy e risalire alla volta della stazione Brignole, percorrendo anche qui a raso l'ampio spartitraffico che separa le due carreggiate di viale Brigata Bisagno, un po' come fanno i tram sui molti viali milanesi.

Tra i vantaggi di tale sistema rispetto al tram convenzionale risalta la maggiore facilità e rapidità di esecuzione delle opere di armamento a rotaia unica rispetto al classico binario tranviario, con costi decisamente minori. I veicoli possono interagire con la viabilità ordinaria grazie alla facoltà di poter viaggiare per alcuni tratti anche in assenza di linea aerea, tramite batterie che si ricaricano sulla tratta dotata di filo di contatto così come avviene a Padova. Si consideri che questi tram su pneumatici sono decisamente meno rumorosi di quelli convenzionali dotati di ruote metalliche, pur mantenendo inalterata la maggiore capacità di carico rispetto ad autobus e filobus. Il loro dimensionamento è paragonabile a quello dei convogli della metropolitana leggera di Genova, il cui ingombro è simile a quello di un moderno tram a più casse. Per contro vi sono svantaggi in termini di costi per l'acquisto dei veicoli, in quanto quelli in circolazione in Italia, Francia e pochi altri Paesi UE, sono prodotti da una nota *corporation* europea che ne detiene il monopolio con l'esclusività del brevetto, parti di ricambio comprese. Di fatto la concorrenza, perlomeno in Europa, è inesistente e i costi ne risentono.

Al di là di ogni valutazione sulla scelta di tali veicoli rispetto al tram convenzionale, occorre considerare che il sistema di trasporto in superficie risulta comunque più conveniente rispetto a quello in sotterranea. Quando si decise di realizzare una linea del Metrò passante sotto il centro cittadino, questa fu progettata cercando il più possibile di utilizzare strutture viarie preesistenti, come la galleria Certosa ex tranviaria tra Dinegro e Rivarolo ed il vecchio tunnel ferroviario tra il bacino portuale e la stazione Brignole. Nonostante ciò, i tempi di completamento dell'opera furono lunghi e complessi, basti pensare alla lunga interruzione delle opere di scavo della tratta parallela al porto antico in conseguenza della rottura della "talpa". L'ipotesi di costruire una diramazione sempre in sotterranea che da

Dinegro raggiunga Sampierdarena, oggi comporterebbe tempi lunghi e costi elevati, per poi fornire un servizio non molto dissimile da quello di una linea tranviaria.

Mi sono dilungato su una ipotesi plausibile e non più azzardata di altre, basti pensare al progetto Skymetro in Val Bisagno ovvero del prolungamento della metropolitana da Brignole a Molassana, con i convogli circolanti su impalcato a sbalzo lungo gli argini di un torrente dove il rischio alluvione è sempre in agguato. Comunque la si pensi, la soluzione maggiormente realistica ai problemi del traffico veicolare è quella di dotare la città di un sistema di trasporto pubblico il più capillare ed efficiente possibile. Parimenti è necessario realizzare parcheggi di interscambio disposti a corona del centro cittadino, in modo da ridurre il numero di veicoli circolanti in ambito urbano. Quando anni or sono si diede l'avvio ai lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato sotto il parco dell'Acquasola, Pro Natura Genova di concerto con altre associazioni e comitati di cittadini, si oppose con decisione al progetto partecipando alle manifestazioni di protesta nell'area dove si stava allestendo il cantiere. L'inizio dei lavori venne bloccato in tempo, anche se recentemente si è rispolverata l'intenzione di mettere nuovamente mano a quell'opera. La presenza di quel parcheggio nella City genovese, sede di banche ed uffici, avrebbe come risultato di vedere aumentare la presenza di veicoli in pieno centro. A volte opere apparentemente risolutive in tema di traffico, possono condurre ad effetti contrari e dannosi. Non vorremmo dover temere che il nuovo tunnel sub-portuale ci regali sorprese di questo genere, ossia favorire la viabilità e allo stesso tempo l'aumento del numero di veicoli afferenti in città.

GHIACCIAIO IN SOFFERENZA...COSTRUIAMO UNA PISTA DA SCI

Alessandro MIGONE

Sembra purtroppo già cosa fatta. Nel comprensorio sciistico di Zermatt – Cervinia, versante svizzero, ghiacciaio del Teodulo, le ruspe sono già al lavoro per terminare nel più breve tempo possibile il tracciamento della pista da sci, la prima transfrontaliera d'Europa, per le gare della Coppa del Mondo di sci.

Le associazioni WWF, Pro Natura e Mountain Wilderness Svizzera, vogliono far luce sui lavori in corso sul ghiacciaio. “Ogni giorno conta per salvare il terreno ancora preservato del ghiacciaio” osservano le associazioni ambientaliste che si sono rivolte ad avvocati per il clima, presentando un'urgente richiesta di sospensione dei lavori.

Se il progetto dovesse rivelarsi illegale, si richiederà il risanamento del terreno. La commissione assicura che se sorgeranno degli illeciti si prenderanno i provvedimenti del caso.

Nonostante le numerose richieste da più parti, gli organizzatori si rifiutano



di fornire il preciso percorso del tracciato. Pare che alcuni settori ancora in costruzione si estenderebbero ben oltre l'area riservata alle piste.

“La distruzione di un ghiacciaio già in sofferenza per la costruzione di una pista da sci è a dir poco intollerabile” affermano le organizzazioni per la tutela dell'ambiente. Purtroppo, stando alle previsioni sulla vita del ghiacciaio, se ne è calcolato lo scioglimento del 50% entro il 2080.

Come Pro Natura Genova continueremo a monitorare la situazione.

INVITO ALLA LETTURA E VARIE

Rosella RICCI



Piante di strada – Erbario di Genova tra muri, creuze e marciapiedi

Autori: Mario e Mariasole Calbi

Tuss edizioni - 2021

Un prontuario tascabile, che ci permette di riconoscere le cosiddette “erbacce”, che possiamo incontrare nelle nostre passeggiate cittadine. Creature delicate, ma tenaci, in grado di attecchire in luoghi improbabili e ostili e di resistere ai gas di scarico delle auto e al calpestio dei passanti. Le tavole sono disegnate dall'autore con grande maestria. Vi sono raccolte più di cento pianticelle, ogni immagine è accompagnata dalla descrizione e da alcune informazioni e curiosità, che rendono piacevole la lettura.



Cronache dal Paradiso

Autrice: Serena Dandini

Einaudi editore- 2022

La nota conduttrice televisiva e scrittrice ci accompagna alla scoperta di fantastici giardini. Partendo dai ricordi personali, ci racconta le storie di personaggi più o meno famosi, che hanno dedicato la loro vita alla ricerca di un luogo perfetto, di un sogno, tutti accomunati dalla passione per i giardini e affascinati dalle specie vegetali. Come, ad esempio, Jeanne Baret, che nel settecento, travestita da uomo, compie per prima il giro del mondo, al seguito del botanico

Commerson. Claude Monet affascinato dalle ninfee del suo giardino a Giverny. La giallista Agatha Christie, che studia il lato oscuro, delle piante. La naturalista Margaret Ursula Mee, per tutta la vita alla ricerca del misterioso fiore di luna, che sboccia di notte, solo una volta l'anno. Potremo conoscere la storia di Vladimir Nabokov, Carlo Linneo, Frederic Eden, Renato Bianco... E molti altri ancora.

IL PROGETTO SILVACUORE

L'associazione Nazionale Pro Natura aderisce al Progetto SilvaCuore, ideato dall'Università della Basilicata e finalizzato al monitoraggio dello stato di salute delle foreste italiane.

La particolarità di questo Progetto è la possibilità, per ogni privato cittadino, di contribuire, tramite una App, alla segnalazione di eventuali siti boschivi sofferenti o in deperimento.

Ognuno di noi può inviare le sue osservazioni, che saranno usate per creare una banca dati a livello nazionale, che consentirà di monitorare il fenomeno nel tempo e di pianificare gli interventi necessari.

Dopo avere scaricato l'App dal sito www.silvacuore.org, basta compilare un forum, scattare qualche foto e inviare il tutto. Un'operazione molto semplice e gratuita, ma che può fare la differenza, per chi ha a cuore la salute delle nostre foreste.

INCONTRO CON IL GEOTRITONE



Ingresso alla Galleria Ruinà

Durante una visita guidata alla galleria Ruinà (Rovinata), facente parte dell'acquedotto storico di Genova, ci siamo imbattuti in una colonia di geotritoni.

Il nome ufficiale di questi anfibii urodela è Speleomantes. Vivono in Italia e nelle Alpi Marittime francesi, nel nostro Paese sono presenti sette specie, di cui cinque solo in Sardegna.

Raggiungono al massimo 15 centimetri, hanno la testa grossa, con occhi globosi e sporgenti, la bocca larga con la lingua, che si estroflette come quella dei camaleonti.

Si nutrono di piccoli invertebrati. Lenti nei movimenti, hanno zampe semi palmate, capaci di arrampicarsi sulle rocce, con 4 dita in quelle anteriori e 5 in quelle posteriori.

Hanno un dorso maculato, che va dal grigio al bruno rossiccio. Questi graziosi e buffi animaletti, non hanno i polmoni, infatti respirano



Geotritone

direttamente con la pelle, che deve mantenersi umida. Per questo motivo vivono in prevalenza nelle grotte ed escono di notte o dopo le piogge. A differenza di altri anfibi, non hanno bisogno dell'acqua nella fase riproduttiva, le uova vengono deposte in anfratti tra le rocce. Gli Speleomantes sono creature fragili e particolarmente indifese, non bisogna toccarne la pelle, perchè si rischierebbe di asportare la mucosa, vitale per la respirazione. Come tutti gli anfibi anche il Geotritone è in declino ed è considerata una specie vulnerabile, a causa della distruzione dell'ambiente in cui vive, l'inquinamento delle falde, la captazione delle acque. Tra i Geotritoni fotografati, uno aveva la coda biforcuta. La galleria della Ruinà viene aperta in particolari occasioni, come le Giornate europee del Patrimonio.

Per saperne di più occorre contattare le associazioni di volontari che si occupano dell'Acquedotto storico, tra cui il Circolo Sertoli www.crcsertoli.net

I MARTEDÌ PRO NATURA
in collaborazione con il
MUSEO CIVICO DI STORIA NATURALE "G. DORIA"
programma gennaio-giugno 2024



MARTEDÌ 16 GENNAIO, ore 17:
"GENOVA E IL CORALLO"



Presentazione del volume e conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatori: PIER GUIDO QUARTERO e ENZO DAGNINO

Il libro consente al lettore di ripercorrere la lunga storia che unisce la popolazione ligure al corallo.. Si parte da una analisi generale sulle sue caratteristiche sotto il profilo biologico, passando attraverso il valore simbolico e mitologico ad esso attribuito nei secoli antichi.

I capitoli centrali sono dedicati all'arte della pesca e della lavorazione del corallo, dalla sua nascita, nel basso Medioevo, alla massima espansione nel corso dell'età moderna. Il volume si chiude, infine, con un interessante sguardo al presente e al futuro del corallo e alla necessità di salvaguardare questo prezioso dono della natura, anche attraverso recentissimi studi sulla cura delle sue malattie, sviluppati dall'IIT (Istituto Italiano di Tecnologia), operante nella nostra città.



UN "MARTEDI' FUORI SEDE": MARTEDI' 30 GENNAIO

ore 21 Claudio Vanzo replicherà la bellissima presentazione "**Gallura, il sughero, il granito, gli stazzi**" presso la sede del CAI di Sampierdarena, via B. Agnese 1 cancello. Per i dettagli della presentazione fate riferimento al nostro programma nel Notiziario n. 176. La presentazione sarà organizzata da CAI Sampierdarena e Pro Natura Genova.



MARTEDÌ 13 FEBBRAIO, ore 17:
**“LA MIGRAZIONE PRE-RIPRODUTTIVA DELLA GRU IN
LIGURIA”**



Conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatori: **LUCA BAGHINO e ALESSANDRO GHIGGI**

Da ormai dieci anni, tra febbraio e marzo, i cieli della Liguria sono teatro di uno dei fenomeni naturali più attesi dagli appassionati birdwatchers e ornitologi: la migrazione prenuziale della gru (*Grus grus*). Effimera ed emozionante nel suo manifestarsi, irrompe nell'umana quotidianità col tripudio vocante di numerosi stormi in volo. Un'esperienza sensoriale che risveglia, nelle persone più sensibili, emozioni ancestrali.

Questi grandi uccelli trampolieri, di ritorno dai loro quartieri di svernamento situati per lo più tra Francia meridionale e Spagna, raggiungono i territori di nidificazione dell'Europa centrale e nord orientale seguendo una rotta che si snoda lungo le coste settentrionali del mediterraneo occidentale attraversando il Golfo del Leone e il Golfo di Genova.

Insieme agli ornitologi Luca Baghino e Alessandro Ghiggi cercheremo di comprendere il fenomeno (e le condizioni meteo che ne regolano il flusso) a partire dall'esperienza maturata e gli studi condotti sul campo sino ad oggi.



MARTEDÌ 12 MARZO, ore 17:
“MERA PEAK, UN BALCONE SULLE CIME DEL MONDO”
**Non importa quanti metri si salgono ma quante emozioni riesci a
portare a valle**



Conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatore: **LUIGI OTTONELLO**

Salita al più alto trekking peak nepalese, 6461 metri, con vista su Cho Oyu (8.201m), Everest (8.848m), Lhotse (8.561m), Makalu (8.463m) e Kanchenjunga (8.586m), con partenza da Lukla (2.800m), la porta dell'Everest, ormai meta di turismo di massa spinto.

Andando in direzione ostinata e contraria saliamo l'aspro e insidioso, per neve e ghiaccio, Zatrwa La Pass (4.620m) per raggiungere la stretta Hinku Valley, ancora integra e selvaggia.

Siamo nel Barun national Park.

Attraverso variopinte distese in fiore di rododendri, alpeggi di yak, laghi e torrenti impetuosi giungiamo ai ghiacci perenni dove stabiliamo il campo per l'attacco della via alla vetta.

Le montagne ci sovrastano cariche di tardiva, umida neve primaverile spazzata da forti quanto inattesi venti, effetti del riscaldamento globale giunto anche ad alta quota.



MARTEDÌ 9 APRILE, ore 17:
“SUD AFRICA”



Conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatrice: **MARIA CHIARA BONANNO**

Sudafrica, settembre 2022. La nostra relatrice ci accompagnerà in due viaggi diversi regalandoci grandi emozioni! Eccoci dalle distese del Kruger park, dallo Swaziland e dalla Terra degli Zulu fino alla garden route, con le colonie di pinguini, il transito delle balene, i vigneti e la giovane e dinamica Cape Town.

Un paese di immensi spazi, tanti animali diversi e con testimonianze di coesistenza difficile tra popoli. il tutto accompagnato da un'ottima colonna sonora.



MARTEDÌ 14 MAGGIO, ore 17:

“LA METEOROLOGIA E LA CLIMATOLOGIA: DUE SCIENZE A CONFRONTO”



Conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatrice: **TANIA DEL GIUDICE**

In un periodo in cui le tematiche inerenti al cambiamento climatico sono all'ordine del giorno, i termini meteorologia e climatologia per il modo in cui vengono adoperati non di rado indifferentemente, potrebbero sembrare intercambiabili o addirittura sinonimi.

Attraversiamo insieme l'atmosfera e scopriamo insieme le differenze e le analogie tra la meteorologia e la climatologia.



**MARTEDÌ 11 GIUGNO, ore 17:
“BAJA CALIFORNIA
INCONTRO SPECIALE CON LE BALENE”**



Conversazione con proiezione di immagini su grande schermo.

Relatori: **GIULIANA** e **SILVERIO CENCIO**

Nell'Oceano Pacifico si protende un lungo dito desertico di oltre 1200 chilometri, la seconda penisola del mondo per lunghezza. Forse neppure Cortez, quando la scoprì nel 1533, aveva mai visto un posto come la Baja California: sabbia, montagne e mare color cobalto. I cardones, cactus giganti che possono raggiungere i 12 metri di altezza e un'età di 200 anni, si stagliano lungo i fianchi della Sierra, che custodisce antiche missioni gesuitiche. Le dune sabbiose conducono ad acque turchesi, mentre i leoni marini guizzano veloci presso le scogliere. Ma è la profondità dell'Oceano che rivela la meraviglia più grande: ogni anno, da gennaio ad aprile, in queste tiepide acque accorrono migliaia di balene grigie e di megattere che giungono dall'Artico per riprodursi in un vero e proprio santuario della natura..

L'ingresso all'anfiteatro del Museo “G. Doria” è gratuito ma a numero limitato ed è quindi necessario prenotarsi scrivendo a info@pronaturagenova.it specificando nell'oggetto “Martedì Pro Natura” e la data dell'evento e indicando nell'email nome, cognome, numero di cellulare, numero di partecipanti, oppure telefonando ai seguenti numeri: 333 415 2697 (Matilde Moresi) e 333 406 2929 (Rosella Ricci).

GINEPRO FENICIO, CEDRO LICIO *Juniperus phoenicea* L.

Classe: PINOPISSIDA;

Ordine: PINALES;

Famiglia: CUPRESSACEAE. (disegno in copertina)

MORFOLOGIA. Specie molto longeva, ma ad accrescimento assai lento, il ginepro fenicio, è un arbusto o un piccolo albero sempreverde, che, raramente, può raggiungere gli 8-10 m di altezza; in varie parti della Sardegna, vegetano esemplari maestosi considerati dei veri e propri monumenti vegetali. La chioma, verde-scuro, da globosa a ombrelliforme negli esemplari più vecchi, è sorretta da un fusto che può raggiungere un metro di diametro; la corteccia, grigio brunastra, si desquama facilmente in nastri arrotolati, mettendo in evidenza uno strato sottostante rossastro. I rami sono molto fitti e le foglie hanno due forme: quelle delle piante giovani sono aghiformi, lunghe fino a 10 mm, disposte in verticilli, appiattite e pungenti, mentre negli esemplari più anziani sono squamiformi, più corte, con apice ottuso e densamente embricate. La pianta è essenzialmente dioica, ma esistono anche esemplari monoici. Gli strobili compaiono tra febbraio e aprile; quelli maschili sono piccoli coni ovoidali giallastri posti all'apice dei rametti mentre quelle femminili sono verdastri, portati da brevi rametti. Lo pseudofrutto è un galbulo sferico (chiamato comunemente, ma erroneamente, bacca) contenente fino ad otto semi, che matura in due anni. Il suo colore varia dal verde-giallastro al rosso scuro a maturazione in piena estate.

HABITAT. Questa pianta, fortemente eliofila e xerofila, indifferente al substrato, alligna tra le specie della gariga e della macchia mediterranea delle colline aride, delle rupi e delle dune delle zone costiere, dal livello del mare fino a circa 800 metri di altitudine. Sulle Alpi Apuane arriva fino a 1400 metri e a 2400 metri nella catena dell'Atlante in Marocco. Forma boschi estesi in Cirenaica e Marocco e piccoli boschi a ginepro fenicio, misti a ginepro ossicedro, sono presenti in Gallura.

DISTRIBUZIONE. È una specie euri-mediterranea, diffusa anche nelle Isole Canarie. In Italia è presente nelle coste delle regioni comprese tra Liguria e Campania, nelle isole e in Puglia; è considerata a rischio di estinzione nella fascia ionica della Calabria e della Basilicata ed è presente in un' importante stazione della Val Gesso in Piemonte. Sono presenti due sottospecie di *Juniperus phoenicea* L., *J. phoenicea* subsp *phoenicea* e *J. phoenicea* subsp *turbinata*, che, sulla base di recenti studi, andrebbe elevata al rango di specie a sé stante (*Juniperus turbinata*).

USI. Specie molto longeva anche se a lentissimo accrescimento, il ginepro fenicio, quando il tronco raggiunge dimensioni abbastanza grosse, può trovare impiego in falegnameria fine e, talvolta, nella fabbricazione di matite. La sua resina nota come "resina di Sandracca", che si estrae da altre cupressacee, è simile alla gommalacca, ma molto più chiara, e viene utilizzata come vernice finale per mobili laccati e strumenti musicali in legno. La sua rarità in molte regioni dovrebbe proibirne il taglio e gli esemplari monumentali dovrebbero essere tutelati per il loro interesse naturalistico e paesaggistico, che costituisce anche una risorsa economica dal punto di vista turistico.

ORIGINE DEL NOME. Il nome generico *Juniperus* deriva dal latino *iūnīpĕrus*, *i* (= ginepro, usato sia per la pianta che per il frutto). L'origine della parola latina è ancora incerta. Per alcuni deriverebbe da un termine celtico *gen* (= cespuglio) e da

uno latino *aspēr*, (*ě*)*ra*, (*ě*)*rum* (= aspro) in riferimento al gusto dei galbuli di questa pianta. Va rilevato, comunque, che appare improbabile una derivazione celtica per il nome di una pianta conosciuta da sempre dalle popolazioni che abitavano la penisola italiana. Per altri autori originerebbe dai termini latini *iūnix*, *tcis* (= giovenca) o *iūniōr* (= più giovane) e *pārio*, *is*, *pēpēri*, *partum*, *ěre* (= partorire, produrre). Infatti lo *Juniperus sabina* (simile a *J. phoenicia*) è emmenagoga (cioè facilita le mestruazioni) e veniva data alle vacche per facilitare il parto. Oppure era così chiamata perché produce sempre germogli giovani.

Il nome specifico *phoenicea* deriva dall'aggettivo latino *phoenicēus*, *a*, *um* (= di color rosso porpora) a sua volta derivato dal greco φοινίκιος, *foinícios* (= rosso porpora). È incerto poi se il termine greco derivasse dal nome che essi davano al popolo fenicio o se il nome del popolo invece derivasse dal nome del colore. Il termine si riferisce al colore dei frutti di questa pianta.

GLOSSARIETTO.

Verticillo	Insieme di tre o più elementi di una pianta (foglie, rami o altri organi) inseriti sullo stesso asse e sullo stesso piano, che spuntano da dallo stesso nodo.
Ottuso	Termine riferito all'apice e/o alla base di un organo lamellare (foglia, petalo, sepalò, brattea, ecc.), quando termina formando un angolo ottuso, col significato di arrotondato.
Embricato o embriciato	Si dice di foglie, petali, squame, quando si ricoprono l'un l'atra come le scaglie di un pesce o come gli embrici (tegole) di un tetto.
Pianta monoica	Pianta che presenta i due sessi sugli stessi individui, che possono portare fiori di sessi differenti o fiori ermafroditi.
Pianta dioica	Pianta che presenta i due sessi su individui distinti, gli uni maschili, gli altri femminili.
Strobilo	Lo stròbilo, volgarmente chiamato cono o pigna, è una struttura vegetale delle Gimnosperme formata dalle foglie fertili, brattee, sulle quali alloggiano le sacche polliniche (strobili maschili) o gli ovuli (strobili femminili).
Galbulo	Falso frutto, bacciforme e carnoso, dei ginepri e di altre cupressacee. Così come le pigne dei pini o degli abeti, corrisponde al frutto delle Angiosperme.
Eliofilia	Caratteristica delle piante (dette eliofile) che prosperano bene alla luce diretta del sole.
Xerofilia	Caratteristica di un organismo vegetale o animale che vive preferibilmente in ambienti aridi.
Gariga	Vegetazione mediterranea, che prelude alla macchia, o che deriva dalla sua degradazione, costituita da piante arbustive basse, che formano cespuglieti discontinui su suolo roccioso, detritico o sabbioso.
Macchia mediterranea	Formazione vegetale arbustiva costituita tipicamente da specie sclerofille, cioè con foglie persistenti poco ampie, coriacee e lucide, di altezza media variabile dai 50 cm ai 4 metri; spesso si tratta di formazione derivante dal bosco mediterraneo sempreverde (es. lecceta) o che prelude alla sua formazione.
Euri-mediterraneo (areale)	<i>Areale</i> centrato sulle zone vicine alle coste mediterranee, da Gibilterra al Mar Nero, ma che può prolungarsi verso nord e verso est. Il prefisso "euri" indica organismi che hanno ampi limiti di tolleranza per determinati fattori ambientali.

PRO NATURA GENOVA

DIRETTORE RESPONSABILE: Davide Pambianchi

DIRETTORE: Marco Appiani

REDAZIONE: Marco Appiani, Dino Caserta

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Piero Anfossi, Marco Appiani,
Alessandro Migone, Rosella Ricci,
Claudio Vanzo

DIREZIONE E REDAZIONE: Via Brigata Liguria 9
16121 GENOVA
 346 231 9736.

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

Chiusura in Redazione: 04 dicembre 2023

Tiratura di questo numero: 100 copie.

IN COPERTINA: GINEPRO FENICIO, CEDRO LICIO

Juniperus phoenicea 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: IT94A0623001495000031568041

Intestato: PRO NATURA GENOVA