
NOTIZIARIO

PERSONALIA

La scomparsa del socio d'onore Pierre George

L'11 settembre 2006, all'età di 96 anni, si è spento alla periferia di Parigi Pierre George, uno studioso che ha lasciato un'impronta assai significativa sulla geografia del secolo scorso.

Il suo insegnamento era iniziato negli anni Trenta, attraverso la trafila dei licei francesi; all'università era approdato nell'immediato dopoguerra con l'incarico prima a Lilla, dal 1946 al 1948, e subito dopo a Parigi, alla Sorbona, dove nel 1953 aveva conquistato quella cattedra di Geografia umana che avrebbe poi ricoperto fino al 1977. Per un periodo analogo aveva insegnato, sempre a Parigi, anche all'Institut d'études politiques; mentre nell'ultima fase della sua carriera aveva retto la direzione dell'Istituto di demografia del primo ateneo parigino. A più riprese aveva impartito corsi, inoltre, in numerose università straniere: da Tunisi al Canada e a una mezza dozzina di sedi latino-americane. Membro del comitato di vigilanza degli intellettuali antifascisti, aveva aderito nel 1936 al partito comunista francese e aveva vissuto il clima della Resistenza e quello dell'impegno civile del dopoguerra, che trovava tra i suoi protagonisti anche un altro geografo, quel Jean Dresch che avrebbe firmato, tra l'altro, con Jean-Paul Sartre il manifesto degli intellettuali francesi contro la guerra d'Algeria. L'alto prestigio culturale di cui George godeva l'avrebbe portato nel 1980 sotto la cupola prestigiosa dell'Institut de France e gli sarebbe valso pure il conferimento della Legion d'onore.

La sua produzione scientifica abbraccia un arco di oltre settant'anni: dal 1935, quando pubblicò la tesi discussa l'anno prece-

dente sulla regione del Basso Rodano, al 2006, che lo ha visto firmare ancora, con François Verger, una nuova edizione del ben noto *Dictionnaire de la Géographie*. Si tratta di una mole di varie centinaia di volumi e di articoli che coprono molti filoni disciplinari e varie regioni del pianeta e che testimoniano di un'alacrità inesauribile e di una grande facilità di scrittura.

Una cospicua parte di questi lavori fornisce aperture e messe a punto rilevanti su nodi tematici di rilievo degli studi geografici e sui territori di contatto con alcune discipline, prime fra tutte la sociologia e la demografia. Geografo d'impronta marxista, non indulse a concessioni ideologiche nella stesura dei suoi testi: il suo taglio si avvertiva piuttosto nella scelta dei temi, nel privilegio accordato ai quadri strutturali nell'organizzazione del territorio, nell'attenzione marcata per gli spazi connotati dal sistema socialista. Questi indirizzi risaltano in modo abbastanza esplicito soprattutto nei primi lavori: dalla sfida pionieristica di una *Géographie économique et sociale de la France*, che accende i riflettori sul protagonismo dei quadri sociali nella costruzione del territorio d'Oltralpe e che sarà seguita sette anni più tardi da una *Géographie sociale du monde*, al primo volume di vasto respiro dedicato a un grande spazio nazionale, quello redatto nel 1947 sull'Unione Sovietica, per la cui stesura si cimentò con la conoscenza del russo e con un lungo difficile viaggio attraverso le distese di un paese ancora sconvolto dalle distruzioni belliche.

Se nei saggi di George il saldo primato post-vidaliano accordato agli studi regionali si sgretola in approcci che privilegiano piuttosto l'inquadramento sistematico di intere branche disciplinari o di grossi nodi problematici, e in testi che affrontano il disegno di interi spazi nazionali o sub-continentali, non mancano pure – tra il 1938 e il 1941 – alcune

incursioni nella scala cara alla tradizione: dopo la tesi, si misureranno con il canone regionale le indagini sulla foresta di Bercé, quelle sulla Bassa Linguadoca e sul Pays della Saona e del Rodano. Dei classici francesi si ritroverà, però, nel geografo della Sorbona soprattutto la cruciale lezione sulla centralità dell'azione umana nel modellamento dello spazio terrestre: *L'action humaine* è appunto il titolo di un suo volume del 1968, la cui traduzione italiana (con il titolo *L'organizzazione sociale ed economica degli spazi terrestri*) sarà scelta da Lucio Gambi per inaugurare la collana di Geografia umana edita da F. Angeli e segnerà anche uno dei più longevi testi di formazione degli studenti italiani di geografia. Del resto, proprio all'insegnamento, attraverso limpidi manuali, e alla divulgazione, soprattutto grazie ai preziosi libriccini della collezione «Que sais-je?» delle PUF, è dedicata una sezione vastissima della bibliografia di George.

In questo universo si succedono o si sovrappongono, con varie riprese, testi sulle regioni polari, sulle Alpi e su molti Stati o insiemi di Stati (Europa centrale e danubiana, Francia, Benelux, Italia, Unione Sovietica e Stati Uniti), oltre ad alcuni saggi sul nodo energetico e su quelli del mercato e dei consumi. Vedono la luce, con varie declinazioni, anche felici quanto sintetici inquadramenti della geografia urbana e di quella rurale. Lo sforzo di articolare più compiutamente le complesse sfaccettature di un filone disciplinare si legge nei diversi volumi che George dedica alla geografia della popolazione, attraverso i quali si coglie anche la sua grande consuetudine con Alfred Sauvy e con i colleghi dell'Istituto di demografia: vengono affrontati i temi del popolamento, delle migrazioni internazionali, dell'immigrazione in Francia e delle minoranze e, più in generale, l'approccio geografico allo studio della popolazione. Alcuni approfondimenti su questo versante propongono ancora, tra il 1978 e il 1981, l'originaria sensibilità dello studioso parigino per la dimensione sociale: appaiono una *Géographie des inégalités* e una ricognizione

sulle popolazioni attive (qualificata come *essai de géographie du travail*). L'esplorazione della riva scivolosa che prospetta sul fronte della sociologia, luogo deputato di un antico e nobile scontro nella storia francese delle scienze sociali, è, del resto, proprio uno degli apporti più rilevanti della riflessione di George: l'ha compiutamente esplicitata in un'opera del 1966 (*Sociologie et géographie*), ma l'aveva già toccata anni prima in un capitolo steso per il trattato di sociologia del suo amico Georges Gurvitch. Ed è proprio in questo campo che la sua lezione ha prodotto assai per tempo significativi fermenti, se si pensa alla magistrale indagine compiuta già negli anni Cinquanta dalla giovane allieva Renée Rochefort in Sicilia, incentrata appunto sulla chiave di volta del lavoro, o alla compattazione, negli anni Settanta, di un attivo nucleo di studiosi di geografia sociale nelle università dell'Ovest francese.

La dedizione straripante, per durata e continuità, nei confronti della disciplina trova riscontro nella diffusione di molti scritti di George sulle riviste di vari paesi, ma ha un particolare risalto nella quantità di articoli, resoconti di convegni, recensioni di libri e di tesi che costellano le annate delle «Annales de Géographie», che sono state per molti versi il suo osservatorio prediletto sull'evoluzione degli studi e il luogo di sedimentazione del suo pensiero. Tanti anni di prestigio culturale, tanta curiosità intellettuale non potevano rimanere senza una consistente sfera di allievi, alcuni dei quali hanno lasciato a loro volta un segno significativo negli studi disciplinari. Sotto questo profilo, si può riconoscere un valore paradigmatico a una delle opere più stimolanti apparse nel corso degli anni Sessanta: è la *Géographie active*, che alla firma del *patriarcho* non ancora sessantenne affianca quelle di tre suoi grandi allievi (Raymond Guglielmo, Bernard Kayser e Yves Lacoste), offrendo un vero manifesto sulle capacità trasformative del sapere geografico.

Pasquale Coppola

GEOGRAFIA ECONOMICA

Sviluppo turistico regionale: competitività e vulnerabilità

Il 1 dicembre 2006 si è tenuto a Roma il Convegno *Sviluppo turistico regionale. Fattori di competitività ed elementi di vulnerabilità*, organizzato dal Dipartimento di Studi Geoeconomici, Linguistici, Statistici e Storici per l'Analisi Regionale della Facoltà di Economia della «Sapienza» di Roma. Proseguendo linee di ricerca già sviluppate nel passato, il filo conduttore dei diversi contributi è stato il ruolo del turismo nelle politiche economiche nazionali e locali, con l'obiettivo di promuovere un confronto approfondito e di fornire chiavi interpretative e spunti critici per una migliore comprensione e una più efficace gestione del fenomeno turistico e delle sue relazioni territoriali.

L'intervento di Attilio Celant, preside della Facoltà di Economia e docente di Geografia Economica e Organizzazione e Pianificazione delle Attività Turistiche, ha aperto la prima sessione del Convegno, ponendo l'accento sulle ricadute economiche della spesa dei turisti, richiamando l'attenzione sulla dotazione infrastrutturale dell'Italia e sottolineando il ruolo cruciale dell'accessibilità nell'ottica di una maggiore internazionalizzazione del turismo italiano.

Maurizio Basile, amministratore delegato di Aeroporti di Roma, ha sottolineato sia gli aspetti che conferiscono competitività ed efficienza allo scalo romano «Leonardo da Vinci» sia quelli che determinano criticità e problematicità, ricorrendo a comparazioni con altri scali internazionali.

Roberto Polito, presidente della Baglioni Hotels, ha evidenziato le opportunità e le strategie per il successo di una catena alberghiera italiana in Italia e all'estero.

Bernabò Bocca, presidente di Federalberghi-Confiturismo, ha analizzato approfonditamente la situazione delle strutture ricettive nelle regioni italiane, mettendo in luce sia le risorse sia le minacce alla loro competitività, e ha posto particolare atten-

zione alla situazione legislativa e fiscale italiana.

Liberio Andreatta, amministratore delegato dell'Opera Romana Pellegrinaggi ha considerato il segmento del turismo religioso in un'ottica di destagionalizzazione, settore che ha ulteriori potenzialità di sviluppo grazie anche a un incremento del ventaglio di offerta.

Le conclusioni, affidate al coordinatore della sessione mattutina Carlo Cambi, docente di Politica del Turismo dell'Università di Macerata e giornalista, hanno posto, ancora una volta, l'enfasi sui fattori di competitività del turismo italiano e sulle sue potenzialità di crescita, elementi che vanno considerati, insieme alle criticità che tale crescita può determinare.

Di notevole interesse sono state anche le due sessioni svolte nel pomeriggio. La prima, presieduta da Lidia Scarpelli, su *Lo sviluppo turistico regionale delle aree urbane, gli ecosistemi e la complessità locale*, ha visto la partecipazione dei coordinatori locali del PRIN 2005, che coinvolge 16 università italiane e 21 dipartimenti. Gli interventi hanno permesso di evidenziare la variegata situazione di offerta e domanda turistica nelle diverse regioni italiane.

La seconda sessione, presieduta da Paola Morelli, tramite i contributi di alcuni docenti e ricercatori coinvolti nel medesimo progetto di ricerca, ha permesso di delineare ulteriormente il fenomeno turistico come elemento di sviluppo regionale.

Le conclusioni della intensa giornata di lavoro sono state affidate a Giorgio Spinelli che, nel suo intervento, ha ripreso gli aspetti significativi delle varie sessioni, sottolineando i fattori determinanti per la crescita e lo sviluppo del turismo italiano: fattori che vanno considerati in una strategia complessiva, necessaria per le esigenze eterogenee dei diversi contesti territoriali e per rispondere alle sollecitazioni emerse, sia dal mondo economico e produttivo sia da quello accademico.

Francesco Maria Olivieri

PROBLEMI AMBIENTALI**Eco-grattacieli e bioedilizia: una sfida per la sostenibilità?**

I recenti dibattiti sui cambiamenti climatici, che imperversano sui *media*, tra analisi più o meno scientifiche e scenari apocalittici, hanno comunque il merito di porre all'attenzione pubblica il tema cruciale del risparmio energetico e, più in generale, la necessità di trovare un maggiore equilibrio tra uomo e ambiente. A 14 anni dalla Conferenza internazionale di Rio de Janeiro, e a soli 4 anni dal *meeting* di Johannesburg, ancora non si sono trovate soluzioni efficaci al problema energetico né sono state individuate strategie concrete per attuare modelli di sviluppo sostenibile.

Nel frattempo il consumo di risorse cresce, così come il processo di urbanizzazione del pianeta, notevolmente accelerato dopo la seconda guerra mondiale e giunto oggi ai limiti della sostenibilità.

Secondo i dati delle Nazioni Unite, il 49,2% della popolazione mondiale vive in sistemi urbani, ma potrebbe diventare il 60,8% nel 2030 (United Nations Population Division, *Demographic Yearbook*, 2006). Il processo di inurbamento non investe solo le economie avanzate – in Europa la popolazione urbana è già del 73,3% – ma anche e soprattutto i paesi in via di sviluppo, dove la crescita esponenziale delle città avviene senza adeguate forme di controllo. La conseguenza più tangibile della crescita dell'urbanizzazione è la proliferazione di grandi metropoli multimilionarie, fenomeno non meno preoccupante. Attraendo masse sempre maggiori di popolazione, nelle grandi metropoli si concentrano beni, servizi, capitali, lavoro, ma anche povertà, disuguaglianze, degrado sociale e ambientale. Preoccupa, in particolare, l'impatto negativo sulla qualità dell'ambiente globale, perché è in queste aree che si consumano le maggiori quantità di risorse e si producono le peggiori forme di inquinamento. Se è sempre più ampio il territorio dal quale le

città attingono materiali ed energia, altrettanto vasto è lo spazio in cui scaricano i rifiuti. La sostenibilità globale si gioca, dunque, sulla sostenibilità urbana: ecco perché è indispensabile lavorare alla costruzione di città sostenibili, riducendo il divario tra flussi di materia ed energia in ingresso e in uscita, contenendo le emissioni di inquinanti e la produzione di rifiuti. Ciò vuol dire ripensare il disegno urbano e orientare i progetti di rinnovamento verso modelli abitativi a minor consumo di risorse e impatto ambientale.

In questo quadro, appare interessante un articolo, pubblicato sul «Corriere della Sera» dello scorso 22 novembre, sulla costruzione di un eco-grattacielo nella città di New York. I grattacieli costituiscono il segno distintivo delle megalopoli mondiali, in competizione nella costruzione di edifici sempre più alti. Per alcuni i grattacieli rappresentano l'icona della modernità, vitalità e crescita della metropoli, per altri solo il risultato della banalizzazione e omologazione del paesaggio urbano, con grandi benefici per gli interessi speculativi.

Certamente i grattacieli hanno grandi necessità energetiche a partire dalla fase di costruzione, per l'impiego di materiali speciali destinati a resistere a sollecitazioni estreme, per la climatizzazione, la mobilità interna eccetera, aggravando ulteriormente i consumi elevati delle aree urbane. Se i grattacieli saranno la risposta al «sovrappopolamento urbano», destinato a crescere a livello planetario, allora è di cruciale importanza individuare soluzioni per il risparmio energetico.

In questa prospettiva sembra, quindi, interessante l'idea di poter realizzare un grattacielo eco-compatibile proprio negli Stati Uniti, responsabili del 20% della CO₂ prodotta a livello globale, principale imputata dell'innalzamento della temperatura del pianeta. In effetti, la bioarchitettura già da tempo ha proposto soluzioni intelligenti per il risparmio energetico, ma costruzioni di questo genere potrebbero avere conseguenze di maggiore portata. Nel cuore di

Manhattan, a pochi passi da Times Square, la Bank of America inaugurerà nel 2008 il suo nuovo edificio: una torre di 54 piani per 356 metri di altezza. Il grattacielo è stato il primo ad aggiudicarsi il certificato di platino dall'US Green Building Council, uno dei riconoscimenti più importanti per la bioarchitettura. I materiali utilizzati saranno prevalentemente riciclati o riciclabili, ci sarà un sistema di riciclaggio dell'acqua piovana e l'energia sarà quasi tutta generata sul posto. Una turbina eolica sarà sistemata su una delle guglie dell'edificio e un impianto di immagazzinamento di energia produrrà ghiaccio di notte, da utilizzare negli impianti di condizionamento. Sul tetto dell'edificio saranno sistemati alberi e piante, per compensare l'impatto termico della costruzione.

Gli Stati Uniti, che aumentano costantemente il loro fabbisogno energetico e si rifiutano di sottoscrivere il *Protocollo di Kyoto*, sono stati, paradossalmente, investiti dal *boom* della bioarchitettura che, nelle intenzioni dei suoi sostenitori e realizzatori, potrà cambiare il volto delle città, rendendole più vivibili e sostenibili. A dimostrazione dell'interesse per questo tema, lo Skyscraper Museum di New York ha, infatti, realizzato una mostra (gennaio-agosto, 2006) dal titolo *Green towers for New York: From Visionary to Vernacular*, sulla nuova generazione di grattacieli ecologici, realizzati o in costruzione a New York. Tale tendenza ha investito tante altre città, come Londra, Barcellona e Dubai, dove è in realizzazione un grattacielo, su un progetto in gran parte italiano, alimentato interamente a energia eolica e solare.

Sarà interessante valutare le ripercussioni di questi nuovi indirizzi dell'architettura proprio in Italia, dove è in atto un fervente dibattito sull'opportunità di realizzare grattacieli per far fronte alla crescente domanda dell'edilizia pubblica e privata. Grandi polemiche si sono, per esempio, scatenate a Roma e a Milano, dove sono state avanzate ipotesi di risistemazione urbana che prevedono la costruzione di grat-

taceli in sostituzione di vecchi edifici. Certo quello che è avvenuto nelle città asiatiche, in cui le costruzioni verticali sono cresciute all'ombra delle baraccopoli o a spese di quartieri storici, ci mette in guardia dai pericoli di alcuni progetti di cosiddetto «rinnovamento urbano». Tuttavia la possibilità di realizzare edifici a bassissimo impatto ambientale che permettono anche di contenere il consumo di suolo, fenomeno sempre più preoccupante nelle città, è un elemento da tenere in considerazione.

A prescindere dalla tipologia edilizia, il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici è diventata una priorità anche per l'Unione Europea, che ha adottato una serie di provvedimenti per ridurre il consumo energetico e promuovere la bioedilizia: misure motivate dalla preoccupazione per la crescita costante dei consumi energetici a fronte di una sempre maggiore dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento di fonti energetiche, sempre più costose. L'interesse per i consumi delle abitazioni, in particolare, è determinato dal fatto che gli edifici assorbono circa il 40% dei consumi energetici europei. La Commissione Europea ha quindi emanato una nuova direttiva (91/2002/CE) – che gli Stati membri dovevano recepire entro gennaio 2006 – per misurare il rendimento energetico degli edifici e individuare gli standard minimi da applicare alle nuove costruzioni e alle ristrutturazioni dei grandi edifici esistenti. Ciascun edificio sarà dotato di una certificazione sul rendimento energetico. L'obiettivo di questa direttiva e, più in generale, del piano d'azione della Commissione Europea per l'efficienza energetica è risparmiare il 20% di energia entro il 2020.

A queste iniziative l'Italia ha risposto con il recepimento della direttiva europea e con una serie di misure inserite nella nuova legge finanziaria, che prevedono agevolazioni fiscali per l'utilizzo di fonti rinnovabili e il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici. Tuttavia, il ritardo accumulato dall'Italia in questo settore rende necessaria l'individuazione di un quadro or-

ganico di strategie e soprattutto il controllo dell'applicazione delle nuove norme. Le iniziative più interessanti in questo campo vengono dalle realtà locali e da alcune città italiane. Insieme a Danimarca, Portogallo e Francia, l'Italia partecipa al progetto pilota *SHE* (*Sustainable Housing in Europe*), per la costruzione di 800 alloggi popolari ispirati alla bioedilizia. Di queste «eco-case» ne saranno costruite: 40 a Brescia, 16 a Bologna, 70 a Treviso, 130 a Pesaro e 80 a Teramo. Gli edifici, dotati di un sistema di raccolta dell'acqua piovana per contenere il consumo dell'acqua, sono studiati per ottenere il massimo risparmio energetico, grazie all'uso di pannelli fotovoltaici, al maggiore isolamento degli edifici e a una più razionale disposizione delle finestre, che permetteranno di eliminare l'uso del riscaldamento e del condizionamento.

Progetti di questo tipo sono particolarmente importanti per le metropoli italiane, che registrano i più alti consumi di energia per uso residenziale, con il *record* negativo della città di Napoli. A Milano si stanno avviando alcuni progetti di edifici eco-compatibili e a Torino è stata organizzata la terza edizione de *La Biennale dell'Eco-efficienza* (18-21 maggio 2006). Anche a Roma, con il nuovo piano regolatore generale, sono state prese misure per diffondere l'impiego di fonti energetiche rinnovabili e per realizzare interventi volti a migliorare le prestazioni energetiche. A ciò si aggiunge l'accordo tra Comune di Roma e ACEA per alimentare le strutture comunali con energia proveniente da fonti pulite, e il progetto per la costruzione di 56 bio-alloggi.

Il cammino verso la definizione di un sistema che permetta di valutare la qualità energetico-ambientale delle città, e di altre aree del paese, appare avviato, ma lontano dall'essere concluso. Le azioni e le iniziative intraprese a vari livelli sono, infatti, numerose e significative, ma spesso frammentarie, mentre occorre un quadro unitario di riferimento.

Miriam Marta

STORIA DELLE ESPLORAZIONI

Un centenario quasi mancato

Di Pietro di Brazzà e Cergneu Savorgnan (pare che questa sia la corretta successione dei nomi), nel 2005 ricorreva il centenario della morte. Ma il grande esploratore e organizzatore coloniale – italiano di famiglia e di nascita, francese per scelta e per formazione – è parso alquanto trascurato: soprattutto se si considera l'importanza geografica della sua azione esplorativa e l'impatto che il suo «stile» ebbe nel coevo dibattito sui modi della colonizzazione e, più tardi, nella memoria degli africani.

In Francia, assai curiosamente, non si era previsto di organizzare nulla in ricordo di Pietro, tanto che nel 2005 non si sono svolte iniziative ufficiali; il poco che si è tardivamente realizzato (una mostra di documenti nella seconda metà del 2006) con riferimento alla ricorrenza è stato, così, messo insieme in emergenza: un'operazione quasi più di apparenza che di sostanza, e per di più decentrata, dato che si è tenuta a Aix-en-Provence, e non a Parigi.

In Italia le cose sono andate non molto diversamente, ma va pur tenuto conto del fatto che Pietro aveva, come si è detto, «scelto» la Francia come suo paese, e che al di là dei legami con la famiglia di origine non molto gli rimase a spartire con l'Italia; del resto, entrare in una scuola militare a 14 anni non avrebbe potuto avere altro esito. Tutto sommato, quindi, che in Italia si siano avute due iniziative sembra forse adeguato.

Della prima, un notevole convegno che si è tenuto a Udine con il concorso anche della Società Geografica, contiamo di dare notizia recensendo il volume di «atti», in cui è un bel saggio di Nadia Fusco, appunto sui rapporti tra Pietro e la Società. Della seconda, una mostra inaugurata a Roma il 10 settembre 2006 e destinata a raggiungere poi Parigi e Brazzaville, forse non varrebbe la pena parlare, se non fosse per l'ampia pubblicità che ne è stata fatta: in quanto evento «imperdibile» nel calendario delle iniziative

culturali romane e in quanto tributo italiano al ruolo storico del viaggiatore.

Pietro Savorgnan di Brazzà: una vita per l'Africa (1852-1905) era il titolo della mostra. Il contenuto era un po' di fotografie – più o meno quelle che chiunque si sia pur svagatamente occupato del personaggio ha già visto in libri e riviste dell'epoca; una ventina di oggetti «da viaggio» (amaca, tavolino da campo eccetera), coevi al viaggio di Pietro; un discreto numero di articoli commerciali «intitolati» a Pietro (quaderni scolastici, lamette da barba, sigarette e altro); molte pubblicazioni posteriori, riferite ai viaggi di Savorgnan. Completava l'esposizione una grande opera pittorica di un artista africano contemporaneo, in qualche modo connessa con il ricordo che di Brazzà si ha in Africa. All'ingresso era poi sistemata una decina di pannelli esplicativi, densi di informazioni, ma estranei e distanti rispetto ai materiali esposti (corredati solo da succinte didascalie); vi si ripercorreva la biografia e la sorte postuma del viaggiatore – con riferimenti anche alle polemiche che in Francia si accesero intorno al personaggio nell'ultima fase della sua vita e nei decenni seguenti. Il tutto, allestito con grande cura formale (e, si deve credere, discreto impiego di mezzi forniti da vari enti e imprese, tra i quali un famoso produttore francese di pelletterie) e inaugurato nel nuovo Auditorium romano, insieme con la proiezione di un film-documentario del 1939 su Savorgnan. Pochissimi i documenti originali risalenti a Pietro, praticamente nessun oggetto etnografico delle migliaia che riportò dall'Africa, pressoché nulla sulle conseguenze scientifiche, economiche e politiche della sua azione, molta «comunicazione» – quella d'epoca e quella attuale – e moltissima attenzione all'immagine di «amico degli africani». Questa la mostra, imbastita su materiali di collezioni private, di famiglia.

L'esposizione ha tagliato la strada a un altro progetto, che prevedeva di illustrare l'esperienza di Pietro, ma insieme «recuperare» anche quella del più giovane e sfortunato fratello Giacomo (1859-1888), viaggiatore in

Africa anch'egli sotto il comando di Pietro e fornito di una discreta preparazione scientifica – ed esclusivamente italiano, come il suo compagno Attilio Pecile. Di Giacomo si conserva un diario manoscritto, che Elisabetta Mori (dell'Archivio Storico Capitolino) aveva trascritto; parecchie lettere; una bella collezione etnografica (studiata da Alessandra Cardelli, del Museo «Pigorini»); altri materiali nell'archivio della Società Geografica. Tutta documentazione presente in sedi italiane – anzi, romane – e che avrebbe potuto ragionevolmente sollecitare l'attenzione e la collaborazione di istituzioni almeno locali se non nazionali. E la pubblicazione, per esempio, degli inediti di Giacomo sarebbe costata infinitamente meno dell'allestimento dello «spettacolo» dell'Auditorium, tanto che si spera di riuscire ugualmente, anche senza centenari, a condurla in porto; e una mostra etnografica (per allestirla era pronto il «Pigorini») sarebbe stata infinitamente più interessante che le due vetrinette di confezioni di acqua di colonia e simili. Il tutto, ovviamente, sarebbe stato ben contestualizzato e ben legato alla figura, senza dubbio più importante, di Pietro.

L'iniziativa invece concretizzata ha preso avvio dall'intraprendenza di una discendente dei Savorgnan (la discendenza di Pietro – Giacomo non ebbe figli – è tanto vasta quanto indiretta) ed è riuscita a incontrare l'attenzione di amministrazioni e *sponsors*. Congratulazioni. Ma ad esser franchi resta poco chiaro che cosa quella realizzazione abbia comportato in termini di crescita culturale dei visitatori, che fossero incolti o specialisti. Non si dica, al solito, che è di per sé meritorio portare qualcosa – una cosa purchessia? – a conoscenza del «grande pubblico»: perché forse il grande pubblico non ha mai saputo né mai saprà né mai avrà interesse a sapere nulla, non solo di Giacomo, ma nemmeno di Pietro. E difficilmente avrebbe scoperto un motivo d'interesse sufficiente se, per caso, avesse visitato quella mostra.

Claudio Cerretti

STORIA DELLA CARTOGRAFIA**Uomini e carte della De Agostini**

Dal 26 febbraio al 9 aprile 2006, a Novara (Palazzo Broletto), il Gruppo De Agostini ha allestito l'esposizione *Meridiani e paralleli. Viaggio nella cartografia De Agostini*: iniziativa esplicitamente didattica associata al ricordo di Adolfo Boroli, a lungo principale esponente della casa editrice, del quale ricorreva il decennale della morte.

Figlio di Marco Adolfo, che nel 1919 insieme con Cesare Rossi aveva rilevato l'Istituto dal suo fondatore Giovanni De Agostini e nel 1946 aveva assunto il controllo totale della casa editrice, Adolfo si inserì nel secondo dopoguerra nei meccanismi gestionali della De Agostini, diventandone una figura di riferimento fino alla morte. Alcune testimonianze e un profilo biografico sono contenuti in un volumetto, *Adolfo Boroli. Un editore italiano*, a cura di Silvia Broggi (Novara, Istituto Geografico De Agostini, 2006), che si segnala per la sobrietà e per l'attenzione ai molti aspetti, caratteriali e professionali, famigliari e imprenditoriali, che delinearono la personalità di Adolfo Boroli. L'editore era particolarmente appassionato proprio della produzione cartografica, alla quale aveva preso a dedicare un'attenzione crescente nel tempo, fino alla realizzazione del nuovo *Grande Atlante De Agostini* (edito nel 1982 dopo nove anni di preparazione).

Si spiega probabilmente così la scelta della De Agostini di centrare sulla cartografia l'esposizione di Palazzo Broletto, malgrado l'ampiezza di temi e di settori trattati dalla casa editrice. La piccola esposizione ha avuto il merito di ricordare, con grande chiarezza e ottimi esempi, le modalità di realizzazione di una carta geografica (e di un atlante) prima dell'avvento definitivo dell'informatica. In questo senso, non solo un percorso didatticamente utile e interessante, ma anche una buona testimonianza storica.

Lucia Decetorri

ITALIA**Infortuni e inquinamento: diseconomie della mobilità**

Un recente studio dell'Osservatorio di Epidemiologia della Regione Toscana (*Infortunistica stradale in Toscana*, pubblicato nel maggio 2005 dall'Agenzia Regionale per la Sanità-ARS), riporta, per il periodo 1991-2003, un totale di 227.541 incidenti, con 305.333 feriti e 5.827 morti. In media, per ogni anno, sulle strade della regione si sono verificati oltre 17.500 incidenti che hanno causato mediamente 23.500 feriti e circa 450 decessi.

Il numero degli incidenti cresce col crescere della mobilità, cioè con l'aumento dei veicoli circolanti, mentre la gravità tende a diminuire nel tempo. Il fatto più clamoroso e allarmante è che la massima percentuale di decessi – il 30% del totale – si registra nella categoria dei pedoni. Gli incidenti vedono la netta prevalenza dei giovanissimi: oltre il 39% del totale coinvolge soggetti in età compresa tra i 14 e i 29 anni. I maschi – in tutte le fasce d'età – sono più del doppio rispetto alle femmine. Il 34% dei sinistri rilevati risulta causato dal comportamento del conducente, in particolare dall'eccesso di velocità e dall'inosservanza dei comuni obblighi di precedenza. Oltre il 67% si è verificato nei centri urbani, negli orari di ingresso e uscita dalla scuola e dal lavoro e soprattutto all'inizio della settimana. Gli incidenti più gravi sono invece quelli che avvengono nelle ore notturne, su strade extraurbane, nei *week-end*. I mesi più pericolosi sono quelli in cui si verificano condizioni meteorologiche più severe e quelli interessati dai periodi di ferie e quindi dai grandi movimenti turistici. Il *week-end* natalizio del 2005 – tre giorni in tutto – ha fatto registrare in Italia quaranta morti; nello stesso periodo, in Iraq ce ne sono stati tredici. Siamo evidentemente disponibili a perdere più vite umane per festeggiare, in auto, la massima ricorrenza della cristianità di quante se ne brucino in guerra: questo è primitivismo.

Tab. 1 – Dimensioni, consumi ed emissioni di CO₂ di alcuni autoveicoli

Modello	Dimensioni	Cilindrata c ³	Consumo urb. l x 100km	CO ₂ g/km
SUV				
Hummer	6474x217x180	5.967	24,5	432
Cayenne	479x193x170	4.511	22,8	380
Touareg W12	475x193x173	5.99	822,7	382
Mercedes G sw L	466x176x193	5.43	921,9	400
BMW X	5467x187x172	4.79	918,7	324
Pajero diesel	483x190x188	3.200	13,3	275
Citroën C3 D (*)	385x167x152	1.398	5,3	115
Berline e monovolume				
BMW serie 75	18x190x149	5.972	20,5	330
BMW serie 5 T	–	4.799	17,0	276
Mercedes R	516x192x166	4.996	18,6	317
Mercedes E	482x182x145	5.43	919,1	310
Voyager	510x200x175	3.301	17,3	319
Chrysler 300	500x188x148	5.65	418,3	291
Audi A8	505x189x146	5.998	21,4	353
<i>town car ideale (**)</i>	<i>343x163x147</i>	<i>1.000</i>	<i>5,5</i>	<i>105</i>

Fonte: «Quattroruote», febbraio 2006

(*) Viene indicata, per confronto, una monovolume idonea per una famiglia media

(**) Vettura ideale, i cui valori risultano da una media dei valori di 28 modelli consimili disponibili

La media italiana annuale è di circa 7.000 decessi, 15.000 invalidità permanenti, 150.000 ricoveri, 1.500.000 accessi al pronto soccorso, 600 milioni di euro di spesa sanitaria. In Europa l'OCSE stima un'incidenza dei costi diretti e indiretti per morti premature e impegno assistenziale per invalidità, fino al 4% del PIL dei paesi membri.

Gli autori dello studio fanno notare che l'osservazione e la ricerca epidemiologica hanno tardato a focalizzare il problema degli incidenti stradali, dedicandosi prevalentemente alle indagini sulle malattie cronicodegenerative – tumori, affezioni cardiovascolari, diabete, ipertensione – e orientandovi i programmi di prevenzione. L'esortazione a un'alimentazione corretta, alla prevenzione degli abusi, all'astensione dal fumo, al controllo del peso corporeo e alla pratica di un'adeguata attività fisica hanno assunto così rilievo nell'informazione quotidiana e nella pubblica opinione. Non altrettanto si è fatto invece per analizzare e

diffondere i dati relativi agli incidenti stradali e alle loro cause e conseguenze. Assai scarsi risultano, in proposito, la consapevolezza, la sensibilità collettiva, l'impegno e gli investimenti nell'opera di prevenzione. Eppure, gli incidenti stradali risultano – a differenza di altre cause di infermità e di morte – quasi del tutto prevenibili.

Fra i molti esempi possibili di comportamenti insensati è l'andare in ufficio, in città, guidando mezzi giganteschi con motori da 3.000 a 6.000 (!) c³ con emissioni di CO₂ fino a 450g/km: non è tecnologia e modernità, ma ignoranza e primitivismo. Il danno collettivo, in termini – per esempio – di inquinamento provocato, è elevatissimo: il valore medio di emissioni di CO₂ (g/km) di un grosso veicolo in un percorso urbano standard casa-lavoro e viceversa (10 km, 5 + 5) è di 4.000 g al giorno, 20 kg/settimana, 80 kg/mese, 880 kg/anno!

Se l'indagine epidemiologica dimostra che il numero degli incidenti cresce col cre-

scere della mobilità e con la concentrazione degli spostamenti, e che la gravità dipende dalla velocità e dalla condotta di guida, è chiaro che è su questi fenomeni che si deve drasticamente intervenire. L'ora di punta, quella in cui si concentra il massimo volume di spostamenti nell'arco della giornata, è anche l'ora dell'anomia, dell'annullamento di tutte le regole. La massima percentuale di incidenti avviene nei centri urbani e nelle ore di punta, a causa di comportamenti scorretti dei conducenti; agli incroci, in primo luogo, per omissione delle più ovvie norme di precedenza. Poi per eccesso di velocità e per disprezzo dei semafori e dei passaggi pedonali. Come dimostrato da altri recenti studi, la condotta di guida omissiva, trasgressiva e aggressiva tende ad aumentare, nei centri urbani ad alta congestione, con un rateo estremamente elevato. Gli ambienti caratterizzati da quotidiano caotico traffico – saturi di comportamenti irregolari e provocatori – costituiscono il terreno di coltura degli incidenti, ma anche la sede di pericolosissimi apprendimenti. Come già dimostrato, sin dagli anni 1970, da Bandura e Walters (*Aggression. A Social Learning Analysis*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1973), i comportamenti sociali aggressivo-trasgressivi vengono appresi prevalentemente per imitazione e la loro concentrazione diventa fonte di vero e proprio condizionamento per chi sia abitualmente esposto a tali stimoli. In altre parole, più si patisce la scorrettezza altrui, più si tende a diventare scorretti. È assai probabile, inoltre, che la globale *deregulation* introiettata nel traffico urbano divenga un *habitus* così persistente da indurre i conducenti a manovre spericolate, illecite e impossibili anche nella guida su strada extraurbana.

Lo scenario che si deve disegnare per la mobilità futura è quello di una circolazione ordinata e prudente sulle strade extraurbane, limitata nella velocità per motivi di sicurezza, ma anche per ridurre i consumi e le relative emissioni. Nelle città occorre una drastica generale diminuzione del transito

di veicoli privati con motore a combustione interna e, comunque, un traffico chiaramente differenziato tra periferie, viali di scorrimento e centri storici; questi ultimi devono essere percorsi in modo pressoché esclusivo da veicoli pubblici, da biciclette e da mezzi adibiti alle consegne da e per gli esercizi commerciali – evitando inaccettabili concentrazioni nelle ore di punta. Occorre ricordare che la presenza di parcheggi – a qualsivoglia prezzo – nei centri cittadini agisce da richiamo del traffico veicolare, inducendo la continua ricerca di posteggi; ricerca sempre illusoria data la ovvia esiguità dei posti disponibili. Se sulle strade extraurbane il massimo pericolo viene dalla velocità, nelle vie del centro questo viene dall'impazienza e dall'accelerazione; nella morsa del traffico si tende a esaltare la capacità del veicolo di scattare – al semaforo, all'incrocio – per anticipare gli altri, per evitare una fermata, per dare sfogo alla frustrazione accumulata. I propulsori meno inquinanti – a gas o elettrici – sono meno capaci di accelerazioni brucianti. Il veicolo a minimo volume di emissioni è quindi anche quello capace di indurre una guida meno aggressiva e, di conseguenza, meno indisciplinata e pericolosa.

La legge prevede espressamente che una quota dei proventi delle pene pecuniarie comminate per le infrazioni al codice della strada sia investita per produrre maggior sicurezza. Tutte le amministrazioni destinatarie di tali fondi sono quindi tenute a svolgere un'azione in proposito. In questo senso, possono essere considerate alcune precise indicazioni: *a)* integrazione del protocollo ISTAT attualmente impiegato per la rilevazione degli incidenti, al fine di ampliare la conoscenza delle cause; *b)* costituzione, a livello di comune, di provincia o di ASL di un «osservatorio dell'infortunistica stradale» ove far confluire i dati relativi agli incidenti e operare analisi periodiche delle frequenze, delle localizzazioni e delle cause, al fine di predisporre interventi di prevenzione capaci di agire sulle strutture viarie, sulle norme relative e sui comporta-

ti dei conducenti; c) chiusura al traffico di vaste aree urbane secondo il criterio delle cosiddette «stanze» (Buchanan), consentendo il traffico dei veicoli esclusivamente secondo «corridoi» di attraversamento e viali di circonvallazione; attivazione di una politica dei parcheggi orientata alla loro eliminazione dai centri urbani e alla differenziazione delle tariffe di sosta in modo da rendere il parcheggio tanto più economico – o addirittura gratuito – quanto più lontano dalle aree a massima densità; d) coinvolgimento delle categorie economiche interessate – commercianti, esercenti – al fine di concordare provvedimenti atti a incentivare lo *shopping* e la fruizione dei ritrovi e della ristorazione nei centri cittadini senza il ricorso ai mezzi privati; e) incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici per le categorie – studenti e lavoratori – i cui orari di ingresso e uscita danno luogo al fenomeno della concentrazione dei flussi di traffico; f) incentivazione per l'acquisto e l'impiego di propulsori a basso impatto ambientale come quelli elettrici o a metano; disincentivazione dell'uso dei mezzi privati nelle aree a massima densità abitativa attraverso l'introduzione di *tickets* e di restrizioni per i veicoli caratterizzati da alte emissioni ed elevato ingombro (per esempio oltre i 250 g/km di CO₂ e oltre i 4,5 m); g) restrizione alla vendita di alcolici in orari «sensibili» come, per esempio, tra le 23 e le 10 del mattino (in analogia a quanto già avviene, per autolimitazione, sulle autostrade); h) creazione di servizi navetta da e per le località sede di aggregazione ricreativa in locali frequentati, soprattutto nel fine settimana, in collaborazione con i gestori dei medesimi; i) promozione di campagne per la prevenzione degli incidenti e la dissuasione dall'utilizzo incongruo dei veicoli a motore; coinvolgimento delle università per lo studio dei fenomeni sociali, dei comportamenti, dei fattori percettivi, fisici e psichici connessi con gli infortuni, della dinamica degli incidenti e dell'ottimizzazione della segnaletica stradale.

Il Museo Nazionale della Montagna «Duca degli Abruzzi»

In occasione dell'annuale Giornata Internazionale della Montagna, voluta dalle Nazioni Unite e celebrata a livello nazionale dalla Presidenza della Repubblica Italiana, è stato inaugurato l'11 dicembre 2005, presso il Monte dei Cappuccini a Torino, il Museo Nazionale della Montagna «Duca degli Abruzzi». Il Museo, nato nel 1874 per volere del CAI, è stato completamente rinnovato grazie al contributo della Città e della Provincia di Torino, della Regione Piemonte, della Compagnia di San Paolo, della Fondazione CRT, dell'IMONT e del CAI.

Nelle sue strutture e nella filosofia espositiva esso si configura come un collegamento culturale tra le montagne di tutto il mondo. Seguendo questo obiettivo, nell'allestimento si è proceduto a integrare i modelli espositivi tradizionali con esposizioni temporanee in un percorso logico «verticale» che parte dal piano seminterrato, ove sono disponibili locali per le mostre temporanee regolarmente programmate dal Museo e aree per i video, fino alla «Vedetta Alpina», una torretta panoramica dalla quale si possono ammirare circa 400 km di arco alpino.

Un ampio settore della struttura è dedicato agli archivi: il centro documentazione conserva una straordinaria fototeca e una serie di erbari e documenti legati all'origine dell'alpinismo; la cineteca storica e la videoteca raccolgono documenti cinematografici e produzioni televisive attinenti alla montagna; il CISDAE, Centro Italiano Studio Documentazione Alpinismo Extraeuropeo, fornisce informazioni relative all'organizzazione delle spedizioni alpinistiche.

Al piano terra sono illustrati gli aspetti naturalistico-ambientali della montagna, le sue tradizioni, la vita, l'arte e le tecnologie che ne hanno determinato le trasformazioni. Il settore al primo piano riguarda la pratica alpinistica nelle sue varie manifestazioni storiche, esplorative e sportive.

MEDITERRANEO**La fiera dei parchi del Mediterraneo**

«Il confine che unisce», un orizzonte tra mare e terra, segnato dalle coste dei 23 paesi che si affacciano sul *mare nostrum*, non una frontiera lontana e irraggiungibile, ma un profilo chiuso ad anello, come un saldo abbraccio. Su questo tema è stata organizzata la quarta edizione di *Mediterre*, la fiera dei parchi del Mediterraneo promossa da Regione Puglia e Federparchi e svoltasi a Bari dal 27 settembre al 1 ottobre 2006.

Autorità nazionali e locali, enti di gestione di parchi e riserve naturali, istituzioni scientifiche e di ricerca, imprese e associazioni si sono incontrati per confrontarsi e stabilire collaborazioni utili alla conservazione delle caratteristiche naturali e culturali tipiche dell'area mediterranea. Un ricco programma di appuntamenti, al quale ha preso parte un cospicuo numero di relatori, con il decisivo concorso degli assessorati regionali della Puglia (Mediterraneo, Risorse Agroalimentari, Turismo, Beni Culturali e Sviluppo Economico) e di altre istituzioni locali, quali il Comune, la Provincia di Bari e l'associazione Unioncamere della Puglia, che hanno contribuito ad accrescere il contenuto dei dibattiti e il palinsesto degli eventi.

A partire dalla cerimonia di apertura del 27 settembre, presieduta dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Alfonso Pecoraro Scanio, si sono tenuti incontri e dibattiti (sette sessioni principali e altri sedici incontri, tra seminari, *workshops* e conferenze stampa) su temi come turismo sostenibile, politiche agricole per lo sviluppo locale, reti ecologiche, gestione integrata del territorio, cooperazione nel bacino del Mediterraneo.

Significativa, in particolare, l'occasione fornita dal convegno *La gestione delle aree protette: modelli, sinergie e forme di cooperazione* per riflettere sulle opportunità di sviluppo territoriale offerte da una lungimirante ed efficace pianificazione e gestione

dei parchi naturali. Partendo dalla necessità di promuovere iniziative di collaborazione tra le diverse aree protette e di creare un vero e proprio sistema, al fine di favorire lo scambio di esperienze e di strategie innovative nella gestione del territorio (Pace), il convegno ha rappresentato un momento di confronto e di riflessione sui casi della Liguria (Parco Regionale di Portofino) e del Veneto (rete dei parchi naturali regionali), che hanno investito molto nelle aree naturali protette, anche al fine di rendere competitivo il territorio facendo leva sui valori ambientali e sulle identità locali.

Il Parco di Portofino costituisce una sorta di sintesi della costa ligure, risultato di una originale forma di co-evoluzione tra natura e attività umana, che ha dato luogo a una sorprendente varietà di sistemi biologici e di ambienti, ma anche alla confluenza di tre culture: quella marinara, quella dell'ulivo, e quella del castagno. Una fittissima rete di sentieri attraversa ambienti selvaggi, insediamenti rurali e borghi marinari ricchi d'arte e storia, offrendo paesaggi che sono ormai entrati nell'immaginario del Mediterraneo. Come ha sostenuto Girani, direttore dell'ente Parco di Portofino, i punti di forza sono gli elevati valori paesaggistici, ambientali e architettonici che caratterizzano l'area, il grande valore turistico della fascia costiera e la strategica vicinanza a tre importanti località centrali quali Genova, Torino e Milano. Tra i punti di debolezza vanno menzionati la scarsa attrazione turistica e la scarsa interazione con il sistema economico e amministrativo locale. Tra le recenti iniziative assunte per promuovere le opportunità offerte dal parco – che potrebbe diventare un interessante polo di sviluppo economico, interagendo con gli altri soggetti territoriali, migliorando la propria visibilità e «facendo sistema» con gli altri parchi regionali e nazionali – si può ricordare il gemellaggio con il *Central Park* di New York, la risistemazione delle strade e dei sentieri, la creazione di percorsi ecologici per diverse utenze, l'incremento dei servizi di qualità, la creazione di una biblio-

teca ecologica e, infine, l'avvio di una più intensa collaborazione con le amministrazioni comunali presenti nel territorio dell'area protetta.

Il secondo intervento del convegno ha interessato il sistema delle aree naturali protette della Regione Veneto. Le parole chiave sono state «cultura» e «natura»: binomio imprescindibile qualora si voglia rendere possibile la crescita di produzioni di eccellenza e a forte contenuto innovativo (Faganello). In questa prospettiva, tra gli obiettivi fondamentali della politica regionale del Veneto figurano la tutela e la riqualificazione del paesaggio culturale, inteso come sintesi di valori antropici, storici e ambientali. L'istituzione di parchi e aree protette rientra in un più vasto progetto di tutela e salvaguardia della biodiversità e di riqualificazione del territorio. Le aree protette diventano strumento di collegamento e valorizzazione delle realtà locali che cercano nella qualità del territorio la risorsa chiave del loro sviluppo. Nei parchi veneti (della Lessinia, del Sile, dei Colli Euganei, del Delta del Po, delle Dolomiti Bellunesi, delle Dolomiti d'Ampezzo) si attuano concrete strategie di valorizzazione dell'ambiente naturale, di conservazione della diversità biologica e di sviluppo eco-compatibile. I parchi diventano, quindi, grandi laboratori di ricerca, itinerari da percorrere, opportunità per iniziative didattico-educative, che permettono di vivere esperienze a stretto contatto con la natura, la cultura e le tradizioni delle popolazioni locali (Nicoletti).

Le conseguenze drammatiche dell'attuale gestione delle risorse ambientali, i cambiamenti climatici, l'estinzione di specie selvatiche causate dallo stravolgimento degli habitat naturali impongono una revisione di metodo e di scala nelle politiche di tutela, ma anche un radicale cambio di prospettiva nei fondamenti stessi dell'ecologia, «da ecologia di scienza ad ecologia di coscienza» (Pace).

Antonio Lombardo

VARIE

Montagna e geografia: una riscoperta in atto

Una certa riscoperta della montagna italiana sta, fortunatamente, facendo riempire, con bel nitore scevro di orpelli retorici, la memoria di figure e di scienziati che ne sono stati i primi «scopritori».

Intendendo per riscoperta il recupero culturale dello spazio montano, quale sede di quadri ambientali e territoriali che risultano essenziali per la comprensione della geografia dell'Italia, oggi come ieri e certamente anche in futuro, occorre fare pieno riferimento a visioni integrali di conoscenza e a chi tale conoscenza ha prodotto.

Tra questi vi sono certamente, e in un ruolo di primo piano, Giovanni Marinelli e suo figlio Olinto Marinelli. A questi Maestri della geografia italiana, a cavaliere tra Otto- e Novecento, sono state dedicate, a firma di Giovanni Di Vecchia, alcune pagine della bella e succosa rivista «Montagna», voluta dal Gruppo Italiano Scrittori di Montagna e che da poco tempo arricchisce la non vasta pubblicistica in tema di cultura alpina. Membri autorevoli di quella schiatta di geografi, che va sotto la definizione di *Scuola Friulana*, Giovanni e Olinto hanno alimentato la loro indagine geografica a partire dalla conoscenza della montagna, così come hanno prodotto conoscenza della montagna alimentata dalla prospettiva d'indagine propria della geografia.

Alpinisti attrezzati, organizzatori capaci, fondatori e reggitori della Scuola Alpina Friulana, i Marinelli hanno contribuito in maniera impareggiabile a far comprendere il valore del connubio tra scienza e sport: un passaggio indispensabile per promuovere la moderna conoscenza di ambienti che, proprio in quegli anni, si aprivano alla trasformazione e cominciavano a subirne, soprattutto, i contraccolpi negativi.

Ricercatori di straordinaria capacità, hanno anche seguito in profondità l'evoluzione della scienza geografica in Italia, favorendone il rinnovamento, la stabilizza-

zione e la crescita di prestigio nella comunità scientifica nazionale. Attingendo alla lezione che veniva dalla geografia tedesca, filtrata attraverso la specificità delle conoscenze geografiche proprie dell'Italia e grazie al forte legame di colleganza e di operatività fra le prestigiose scuole di Padova, di Firenze e di Roma, dove lavorava oramai Giuseppe Dalla Vedova, Giovanni e Olinto Marinelli sono da considerarsi (assieme a

Dalla Vedova stesso) i capostipiti della grande stagione scientifica e culturale vissuta dalla geografia italiana nella prima metà del XX secolo.

[In base a: Giovanni Di Vecchia, *Scienza ed alpinismo di Giovanni e Olinto Marinelli*, in «Montagna», Milano, 2006, 4 (sett.), pp. 39-42].

Simone Bozzato