

GEOGRAFIA & CULTURA IN LIGURIA

Rivista on line diretta da Giuseppe Garibaldi

Di che cosa parliamo

Dopo una breve annotazione sul nostro mare (pag. 2), troverete un articolo di aggiornamento (pagine 3-7) relativo alle ferrovie nel mondo, dedicato in particolare alle reti ad alta velocità in Cina e in Europa occidentale, le due aree dove esse sono più sviluppate.

Segue una breve nota (pp. 8-9) sui più piccoli comuni della Liguria, quelli sotto i 500 residenti, che sono da anni in crescita (sono ora 52) e - quasi tutti - perdono abitanti.

Chiude questo numero una nota sull'opera di Marc Bloch, recentemente celebrato in Francia.

Buona lettura!

Che cosa è successo

Prima che l'anno finisca non è inopportuno ricordare che in questo 2026 ricorre il centenario della creazione della "**Grande Genova**", cioè dell'unificazione in unico comune (da allora non più modificato nei suoi confini) della maggior parte degli agglomerati urbani e degli insediamenti minori esistenti intorno a Genova, lungo la Riviera (da Vésima a Sant'Ilario) e nelle diverse vallate (di cui le due principali sono quelle del Polcévera e del Bisagno). Si tratta di un territorio molto esteso, 240 km², che dal livello del mare raggiunge i 1.182 metri del monte Réixa, sul dislivello tra la valle del torrente Cerusa (che sfocia a Voltri) e quella dell'Orba (subaffluente del Po).

Da un punto di vista demografico, il nuovo comune aveva inizialmente circa 580.000 abitanti, giunse nel 1965 a contare 848.000, anno dal quale la popolazione ha iniziato a

diminuire, scendendo a fine 2023 a 562.422 unità. Ma, dopo tanti anni di decremento, si è verificata dal 2024 una piccola crescita (dovuta non al movimento naturale, che presenta saldo passivo dal 1981, ma a quello migratorio), che in quella che è una delle città più "vecchie" d'Italia ci si augura sia l'inizio di una nuova anche se modesta fase positiva, vista la grande disponibilità di alloggi vuoti (il dato più recente, relativo al 31 maggio scorso, è 567.159 abitanti).

Che cosa succede

In questo ancor caldo settembre italiano, se ci guardiamo intorno a largo raggio, continuiamo a vedere tante cose sgradevoli. Verso la metà del mese c'è stato l'incontro in India dei paesi "brics", e abbiamo notato che anche tra loro non c'è accordo quasi su nulla (ma la Cina resta lo stato apparentemente meno agitato perché permeato dal pensiero di Confucio). Tra i "grandi" occidentali, il peggior aspetta a breve di sapere in che modo riuscirà a superare le elezioni di medio termine (auguriamogli il peggio); degli altri, ciascuno ha i suoi problemi e le sue difficoltà mentre avanza in Europa questa destra razzista e xenofoba così lontana dai principi democratici di tanti di noi. Nel Vicino Oriente, il guazzabuglio politico-militare è sempre più difficile da seguire (ma ne conosciamo i maggiori responsabili, tra criminali fanatici e pasticcioni). Ma consoliamoci, sta avanzando un nuovo pericolo: l'ia (la "diabolica" intelligenza artificiale) sembra pronta - a leggere i notiziari di metà mese - a portare alla morte molti di noi (la notizia era sul serio "Le Monde", non chiedeteci altro). Ma smettiamo di recriminare e fermiamoci qui: chi scrive "stacca" ora per osservare un magnifico tramonto: quello è ancora nostro!

Anno 3°, numero 10 - Ottobre 2026

Indirizzo Redazione: gigiprof97@gmail.com

Telefono e Whatsapp: (0039) 347 0417596

<https://www.ligurgeo.eu>

Web master brunobarberis1@gmail.com

Immagini del Mediterraneo. Le foci a delta: il caso del Nilo

Un delta è una pianura alluvionale a forma di ventaglio situata alla foce di un fiume ed è costituita dai detriti da esso trasportati nel corso dei secoli. Nei mari soggetti a modeste maree essi non vengono asportati dalle correnti di marea discendente e si depositano a formare nel tempo delle pianure assai ampie; nel Mediterraneo la più nota è quella creata dal Nilo, la cui forma vista dal mare sembrò agli antichi Greci un grande triangolo, analogo alla forma della loro lettera "delta" maiuscola (Δ), e il nome è rimasto fino ad oggi.

Man mano che il delta si accresce, diventa più facile per il fiume suddividersi in vari rami, che defluiscono al mare separatamente formando una serie di "bocche", come capita nel delta del nostro maggior fiume, il Po.

Molti dei grandi delta sono intensamente coltivati e spesso ospitano fitte popolazioni agricole, come avviene da sempre nel caso del Nilo; in altre regioni si preferisce bonificare e sfruttare economicamente una parte dei delta (coltivazioni, aree di pesca ecc.) e lasciarne altre porzioni in condizioni pressoché naturali come "zone umide protette". Così avviene presso la foce del Po (dove esistono due parchi regionali contigui, romagnolo e

veneto, non essendosi mai realizzata una gestione unica a causa di divergenze localistiche), quella dell'Ebro in Spagna (*Parc natural del delta de l'Ebre*), e quella del Danubio in Romania (*Rezervația Biosferei Delta Dunării*).

Il delta del Nilo si estende lungo il Mediterraneo per circa 240 km tra Alessandria e Porto Said e ha una superficie complessiva di 24.000 km² all'incirca, che costituisce oltre la metà della terra coltivabile dell'intero Egitto, desertico per quasi il 96% del suo territorio. Ai limiti nord di quest'area, fittamente coltivata e densissimamente popolata (vi abitano circa 40 milioni di persone sui 107 milioni che si calcola vivano nell'intero Paese), si trovano laghi e saline, ma la costa è in erosione dopo che la costruzione (nel 1970) della diga di Assuan ha notevolmente ridotto l'apporto di sedimenti e detriti (ciò che ha provocato anche un impoverimento dei suoli).

Carta schematica del delta del Nilo

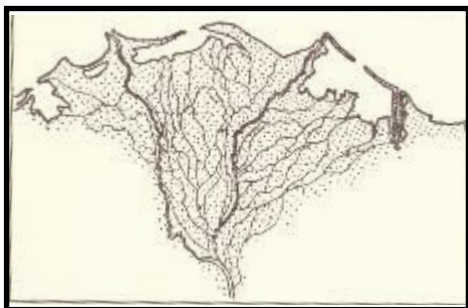


Immagine zenitale del delta del Nilo ripresa da Image Landsat Copernicus (Google Earth Professional)



Giuseppe Garibaldi

Ferrovie: Europa e Cina, le due regioni dell'alta velocità

Sono appena passati due secoli dall'inaugurazione della prima vera ferrovia (la Stockton-Darlington, aperta in Inghilterra nel 1824), e un sistema di trasporto terrestre che dopo i primi cent'anni di funzionamento pareva aver raggiunto il massimo sviluppo e per certi versi appariva già superato di fronte all'enorme crescita delle strade e dell'automobilismo si sta riprendendo alla grande con lo sviluppo di linee (ed intere reti) ad alta velocità, che fanno concorrenza anche alla navigazione aerea. In questo articolo si cerca di mettere in luce, in maniera riassuntiva, i più recenti aspetti di quest'importante branca dei trasporti, con particolare riferimento all'alta velocità e alle aree in cui essa ha avuto maggiore sviluppo.

Come ci informava qualche anno fa l'annuario dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC), il trasporto ferroviario soddisfa oggi circa il 7% della domanda di trasporto globale ma emette solo il 4% della CO₂ del settore, confermando-

dosi come la modalità di trasporto a minor impatto carbonico, contro il 10,2% della navigazione, il 10,9% dell'aviazione e il 72,6% del settore stradale¹.

Il "secolo della ferrovia" è il 19°, perché in 75 anni furono create dal nulla linee per una lunghezza di circa 700.000 km (600.000 km solo nel cinquantennio 1850-1900), ma anche il Novecento vide l'apertura di altrettanti km di linea, mentre già venivano via via soppressi dei tratti che si erano rivelati superati, ed oggi si può calcolare che la lunghezza della rete mondiale superi i 1.300.000 km, di cui poco meno della metà (45%) concentrata in soli cinque stati (USA, Cina, Russia, India, Canada)².

Non si tratta, ovviamente, di una rete omogenea che consenta scambi internazionali effettuabili senza "rottture di carico", sia perché molte linee sono isolate dalle altre e intere reti nazionali (anche in stati non insulari) non sono collegate con quelle di stati contigui, sia anche (e soprattutto) per differenze costruttive, in particolare per i vari tipi di scartamento (distanza trasversale tra i bordi interni delle due rotaie di un binario) adottati. Va però precisato che la maggior parte della rete usa lo scartamento detto "ordinario" di 1.435 mm (circa il 60% delle linee), che è l'unico scartamento scelto per le linee ad alta velocità, sviluppatesi in questi ultimi decenni anche in relazione alla forte crescita delle esigenze di mobilità delle persone. Adotta scamenti "larghi" il 22% delle linee, "ridotti" il residuo 18%³.

Aree estese che presentano reti a maglie relativamente fitte si trovano nell'Europa centro-occidentale (dove vi

sono quasi dappertutto linee a scartamento ordinario, salvo che nella penisola iberica, e si è cercato di uniformare i sistemi di trazione e soprattutto di utilizzare mediante locomotori policorrente linee elettrificate con sistemi diversi)⁴ e nella Cina centro-orientale (dove circa i quattro quinti della rete sono elettrificati a corrente alternata a 25 kV), territori - l'uno e l'altro - dalla forte densità di popolazione e con numerosi centri urbani; è qui che si sono sviluppate, sia pure in modo diverso, le uniche due grandi reti ad alta velocità esistenti nel mondo.



Anni 70: un esemplare del treno automotore celere Trans Europ Express "Ligure" in sosta tecnica ad Albenga. Il raggruppamento TEE, creato nel 1957 dalle aziende ferroviarie degli stati fondatori della CEE oltre quella svizzera, collegava località europee con mezzi a trazione Diesel, per evitare troppi cambi di locomotore in una rete allora elettrificata solo in parte o con standard diversi).

La Cina centro-orientale costituisce di sicuro l'area dove l'alta velocità si è sviluppata più tardi, ma ha proceduto con una rapidità incredibile. Dopo ampie discussioni di tipo tecnico, per scegliere tra le normali linee ad alta velocità e quelle a levitazione magnetica⁵, le scelte europee e giapponesi (legate ad una tecnologia ormai collaudata) hanno spinto la Cina a seguire la medesima strada: dopo la prima

linea veloce, creata nel 2007 ammodernando una tratta preesistente, già dall'anno successivo si sono inaugurate nuove linee costruite secondo le norme tecniche previste

¹ Riguardo all'andamento del traffico tra le aziende associate all'UIC, si sa che nel 2024 la situazione si è finalmente stabilizzata rispetto al periodo pre-Covid. Per ulteriori notizie e dati statistici, si può vedere: <https://uic.org/com/enews/article/traffic-trends-among-uic-member-companies-in-2024>

² La superficie dei 5 stati citati corrisponde al 37% delle terre emerse, Antartide esclusa, perciò in essi la densità ferroviaria è maggiore della media mondiale, e così pure in molti stati europei e in qualche stato asiatico, come il Giappone e le Coree.

³ Tra gli scamenti maggiori è importante quello russo (di 1.520 mm, esteso anche in paesi già facenti parte dell'Unione Sovietica), quello iberico (di 1.668 mm, utilizzato tuttora nelle rete "storica" di Spagna e Portogallo) e quello indiano (di 1.676 mm, usato in molti stati asiatici ma anche sud-americani). Tra gli scamenti ridotti vanno ricordati quello di 1.067 mm (rete storica del Giappone, Sud-Africa e altri stati dell'Africa australe) e quello italiano di 950 mm (linee minori della Sardegna, Ferrovie calabro-lucane, Circumetnea).

⁴ Prevalgono, per le linee tradizionali, l'utilizzo della corrente continua (a 3 kV in Italia, Belgio, Slovenia, Polonia; a 1,5 kV in Francia e Paesi Bassi) o di quella alternata (a 15 kV in Francia; a 25kV un po' dappertutto, esclusiva per l'alta velocità).

⁵ La levitazione magnetica permette velocità maggiori, importanti in un'area molto estesa come quella cinese (tra Pechino e Hong Kong vi sono 2.298 km, 600 in più di quelli tra Amsterdam e Brindisi), ma il sistema finora è stato poco utilizzato.

per l'alta velocità.

Dopo aver costruito i primi treni su licenza occidentale e con velocità sui 200 km/h, in pochi anni sono state create nuove linee (tra cui, nel 2009, la Wuhan-Guangzhou, già *Canton*) per le quali sono stati progettati direttamente in Cina treni in grado di viaggiare in sicurezza fino a 350-380 km/h. Progettazioni e lavori sono proseguiti rapidamente, solo bloccati per poco tempo nel 2011 per un grave incidente avvenuto a Wenzhou che portò a non pochi ripensamenti, con la sospensione di alcuni progetti e un generale ricontrollo di aspetti tecnici e di procedure per la marcia dei convogli, che si sono rivelati molto utili in seguito. Già nel 2012 si inaugurava la linea da Pechino a Wuhan, che unita all'esistente tratta da Wuhan a Guangzhou costituisce la più lunga linea ad alta velocità del mondo (2.298 km). La rete, che nel 2015 arrivava già a 19.000 km, superò i 35.000 km nel 2020, con un ritmo che ha dell'incredibile, ed oggi (maggio 2026) ha raggiunto i 50.400 km.

La sola rete ad alta velocità, di cui si vede lo schema nella carta a pag. 5, costituisce il 31% dell'intera rete ferroviaria cinese, che conta in totale 162.000 km di linee (dato 2024), per quasi i tre quarti elettrificate. Si può dunque notare che la crescita delle ferrovie in Cina è avvenuta sia nel campo delle linee tradizionali (quasi raddoppiate in un quarto di secolo, da 59.000 km a 112.000) sia nell'alta velocità, che allora non esisteva (a parte un breve tronco tra Shenzhen e Guangzhou).

Dati statistici ormai invecchiati affermavano già trent'anni fa che il traffico delle merci si svolgeva per il 40% via treno (per il resto, per vie d'acqua) e quello delle persone raggiungeva il 45%. In mancanza di dati più recenti, si può dire che oggi -- con una mobilità sempre crescente, ma con ancora poche autovetture private disponibili (310 milioni, una ogni 5 persone circa) -- l'uso del treno resta molto elevato, sia per lavoro sia per viaggi e vacanze, come si apprende da tante cronache e filmati che mostrano l'ampliarsi degli spostamenti delle persone e delle famiglie, in passato limitati ai viaggi in occasione dei giorni del capodanno cinese (da metà gennaio ai primi di febbraio), oggi in ogni occasione durante tutto l'anno.

Da tempo, oltre agli aspetti positivi di questa "rivoluzione" nei pubblici trasporti se ne segnalano le non poche criticità sia da parte dei giornali occidentali e dei media radiotelevisivi più attenti sia dalla stessa opinione pubblica cinese, felice del grande successo nazionale in questo importante settore⁶ ma egualmente critica per non pochi aspetti negativi, come l'impatto ambientale provocato dal passaggio dei treni. La stessa opinione pubblica era stata molto critica al tempo del grave

Turisti sulla Grande Muraglia (da Wikipedia)

Viaggiatori in partenza dalla stazione ferroviaria di Wuhan



incidente di Wenzhou (nel 2011), che le autorità avevano come d'abitudine cercato di occultare invece che di spiegare.

Oggi, a preoccupare sono gli aspetti finanziari dell'operazione "alta velocità": la costruzione in meno di vent'anni di una rete di oltre 50.000 km ha provocato infatti un enorme indebitamento per lo Stato, che ne ha finanziato totalmente i lavori con una spesa vicina ai mille miliardi di euro (!). Inoltre, mentre le linee principali sono largamente attive, quelle che collegano città meno importanti sono sottoutilizzate e generano entrate insufficienti a pareggiare le spese di esercizio, e tanto meno a contribuire a rimborsare poco per volta le enormi spese di impianto.

⁶ Ancor più entusiasti sono i viaggiatori europei, sia quelli ormai abituati alle prodezze dell'alta velocità sia quelli, più anziani, che hanno conosciuto il modesto livello che avevano in passato i treni cinesi. In un recente articolo di un noto geografo l'unica critica (non da poco, peraltro, per chi vorrebbe sempre essere informato) è stata quella di non trovare segnaletica in lingua inglese, ma solo scritte con ideogrammi cinesi, e di avere difficoltà anche vocale perché in molti uffici-informazioni si sorride ma... si parla solo mandarino. Si veda: Angelo TURCO, *Perdersi in Cina. Paesaggi linguistici a Yichang e Xian*, «Ambiente Società Territorio - Geografia nelle scuole», 3, 2025, pp. 12-17. Più asciutto, perché ormai abituato ai treni veloci (o forse nostalgico dei treni-lumaca del nostro Ponente ligure) è, in proposito, lo scritto di Giulio CERRUTI, «About China». *Uno sguardo all'Impero di mezzo*, «Liguria Geografia», 10, 2013, pp. 5-6



Il web funziona a modo suo e spesso modifica in modo radicale il materiale riprodotto. A destra, in piccolo, la carta della rete cinese dell'alta velocità che era stata inserita in questa pagina e che è risultata perfettamente leggibile se ingrandita del triplo (+300%), ma che a una rilettura del n. 10 della rivista (non solo nella copia di lavoro su "Publisher" ma anche in .pdf) prima della spedizione al Web master è risultata illeggibile, e l'originale non più rintracciabile sul sito d'origine.

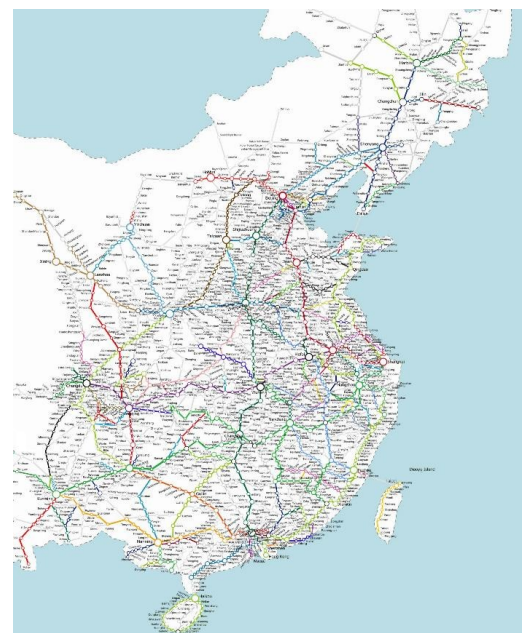
Qui sotto, la didascalia che era stata predisposta.

Sopra, una carta tratta dallo stesso sito da cui era tratta quella ora illeggibile, che mostra comunque l'estensione della rete high speed cinese.

Stralcio della Carta schematica delle ferrovie cinesi ad alta velocità, dal portale Johomap (aggiornata al 2024).

La rete cinese dell'alta velocità, in una carta della parte centro-orientale del Paese, in cui si indicano con colori diversi le varie tratte percorse dai treni veloci (che vanno dai 200 ai 350 km/h). Si può notare la fittezza della rete, che conta 8 tragitti nord-sud e altrettanti est-ovest, tra loro variamente interconnessi, e circa 40 grandi nodi urbani da ciascuno dei quali si diramano 4/6 linee ad andamento radiale. La rete dell'alta velocità, nata nel 2007, dopo meno di vent'anni è oggi estesa per 50.400 km (il 31% dell'intera rete ferroviaria del Paese, e circa l'84% dell'alta velocità mondiale).

N.B. Per leggere agevolmente i toponimi occorre ingrandire del triplo (+300%)



L'Europa centro-occidentale presenta molte differenze geografiche rispetto all'area cinese precedentemente presa in considerazione, sia per la morfologia del territorio (che è molto più montuosa della Cina centro-orientale), sia per la presenza di una serie di confini statali che, se oggi possono apparire in parte superati (per esempio, quelli relativi ai Paesi della "zona euro" all'interno dell'Unione europea), hanno condizionato nel passato le reti ferroviarie e il loro andamento nei rapporti con le città più importanti e le stesse capitali. Così la rete francese è strutturata a stella, intorno alla capitale, città che è sempre stata l'unica vera metropoli del Paese (ma ciò ha imposto miglie di tracciato verso le aree più periferiche come la Provenza e l'Aquitania), quella spagnola pure (ma qui col vantaggio che la capitale della Spagna è sita in posizione centrale rispetto al territorio nazionale), ma spesso la forma del territorio d'uno stato, come quella dell'Italia o della Grecia (o la distribuzione irregolare degli abitanti, come nella Svezia o in Finlandia), ha imposto lo sviluppo di una rete ferroviaria dalle maglie assai diversificate, anche in relazione alla presenza di vincoli di vario genere. Le linee, dunque, furono inizialmente organizzate in funzione degli spostamenti e scambi all'interno di ogni stato, anche se presto si provvide ad allacciare le singole reti nazionali tra loro, ma in sostanza la "rete europea" è rimasta una sommatoria di reti nazionali.

Quando nel dopoguerra si vollero creare alcuni collegamenti internazionali veloci, già nel 1957 (l'anno di nascita della CEE, *Comunità Economica Europea*, quella che è oggi l'UE) si fu in grado di dar vita al "Raggruppamento TEE", con tragitti comprendenti anche la Svizzera (estranea all'UE), utilizzando la rete ferroviaria esistente⁷.

Col tempo, mentre si andava apparentemente esaurendo l'utilità del treno a fronte dello sviluppo dell'automobilismo e dei trasporti aerei, anziché pensare a creare una rete ad alta velocità europea si optò piuttosto, in base a considerazioni e visioni nazionali, di dar vita a singoli tronchi veloci per risolvere dei problemi interni (come la nuova "direttissima" da Firenze a Roma costruita già nel 1977 per

della Germania, il cui programma era di velocizzare i collegamenti tra i centri principali, ancor prima che si ponesse il problema della riunificazione⁸.

L'interconnessione delle reti europee è nata molto più tardi. Solo nei primi anni novanta, con la nascita della rete **TEN-T** (*Trans-European Transport Network*) promossa dall'UE, si è iniziato a concepire e finanziare un sistema continentale integrato che unisse le reti nazionali.



Un tratto della galleria di servizio (a canna unica) del tunnel di base del Brennero, tra Fortezza e Innsbruck, che sarà pronto tra sei anni e agevolerà grandemente i collegamenti dall'Italia all'Austria e alla Germania.

Solo due importanti collegamenti internazionali sono stati impostati prima della fine del Novecento, uno nato bene l'altro no: quello tra Bolzano e Innsbruck (noto come la "galleria di base del Brennero") e quello tra Torino e Lione (noto in modo scorretto come "la Tav") e che dovrebbero esser portati a termine quasi contemporaneamente, il primo previsto nel 2032, il secondo *forse* nel 2033⁹.

Per concludere, la rete europea a grande velocità -- quale si può vedere nella carta schematica pubblicata a pag. 7 -- dimostra di essere solo un tentativo o un abbozzo di rete, con tratte previste a velocità diverse (a causa di scelte tecniche non più modificabili) e tuttora lontane da una completa definizione, e ciò sia per evidenti intrinseche difficoltà sia per la mancanza (o insufficienza) per decenni di una politica da parte dell'UE mirante a creare un'effettiva rete europea, e non il semplice assemblaggio di tante parti, che sono state nel tempo costruite e collegate secondo criteri, metodologie e standard tecnici diversi da paese a paese¹⁰, quindi in modo frammentario, ben



Il primo TGV parte dalla parigina Gare de Lyon per Marsiglia, il 22 febbraio 1981, ma la nuova linea si fermava a Lione, con rabbia del sindaco della città provenzale Gaston Defferre. Però, già 4 giorni dopo il treno vi toccò i 380 km orari.

accelerare i collegamenti nord-sud) o per rilanciare la propria economia industriale (come la Francia con le prime linee "à grande vitesse", ovviamente scegliendo subito l'itinerario per Marsiglia, seconda città francese ma pure tra le più lontane dalla capitale) o, ancora, adeguare agli standard europei la propria rete storica (come in Spagna, dove la nuova rete ad alta velocità, detta "AVE", superava d'un colpo la lentezza dei vecchi collegamenti interni e la diversità di scartamento). Particolare la posizione

⁷ Già nel 1957, su una dozzina di collegamenti, toccavano il territorio italiano i TEE "Ligure" (Milano-Marsiglia, poi prolungato ad Avignone), "Mont Cenis" (Milano-Lione), "Mediolanum" (Milano-Monaco di Baviera), dal 1958 il "Lemano" (Milano-Ginevra), dal 1961 il "Cisalpino" (Milano-Parigi).

⁸ L'alta velocità fu inaugurata nel giugno 1991, pochi mesi dopo la riunificazione delle due Germanie, ma funzionava ormai da anni (coi famosi treni ICE, "Intercity Express").

⁹ Per un approfondimento di informazioni relative alle due opere si consiglia di consultare le ampie voci dell'enciclopedia *on line* Wikipedia in lingua italiana e/o tedesca (per la prima) o italiana e/o francese (per la seconda).

¹⁰ In realtà, se si tiene conto della normativa internazionale UIC per uniformare gli impianti, ci si dovrebbe attendere un numero minore di problemi, ma basta pensare a quanti ne sono sorti dal 1979 al momento della riapertura della linea internazionale Cuneo-Breil-Ventimiglia (modesto tronco a carattere locale, si badi) per rendersi conto che le cose non stanno così.



Legend :

—	310 - 320 km/h	190 - 200 mph
—	270 - 300 km/h	165 - 185 mph
—	240 - 260 km/h	150 - 160 mph
—	200 - 230 km/h	125 - 145 mph
—	< 200 km/h	< 125 mph
.....	Under construction/ upgrading	

diversamente da quanto fatto in Cina.

La rete europea dell'alta velocità (per treni con velocità di oltre 200 km/h) ha una lunghezza di circa 8.500 km. La Spagna ne ha 3.970 km, la Francia 2.800, la Germania 1.650, il Regno Unito 2.210, l'Italia 1.100-1.300 (esclusi gli ulteriori tratti potenziati per l'alta capacità), mentre seguono, con reti inferiori ai 500 km ciascuno, l'Austria, il Belgio, i Paesi Bassi e la Svezia¹¹.

¹¹ Questi dati comprendono sia le linee dedicate all'alta velocità sia le tratte convenzionali opportunamente potenziate per consentire l'esercizio di treni veloci (come gli italiani Frecciarossa o gli ICE tedeschi).

Se si vuole allargare il discorso sull'alta velocità nelle altre parti del mondo, si deve far riferimento a due soli paesi asiatici, il Giappone e la Corea del Sud, o -- in altri stati -- a singole linee o tratti di linea, in genere assai brevi, ma ne parleremo in altra occasione. ■



Un treno ad alta velocità della spagnola RENFE

Aumentano di numero i comuni liguri sotto i 500 abitanti

Nonostante la maggior parte della popolazione ligure si possa definire urbana e risieda per lo più in centri costieri, il numero dei comuni con popolazione residente inferiore a 500 unità è in crescita, e tra essi ce n'è pure qualcuno vicinissimo al mare. Nell'Imperiese, nonostante

l'accorpamento di due comuni, quelli al di sotto dei 500 abitanti sono passati da 23 a 24 (dunque sarebbero cresciuti di due unità senza la fusione tra Carpasio e Montalto Ligure), nel Savonese da 12 a 13, nel Genovesato da 11 a 13, nello Spezzino sono passati da 0 a 2, dunque in totale da 46 a 52. Tutti i comuni, salvo tre, sono in ulteriore calo rispetto al 2001; solo in tre la situazione appare relativamente stabile, dal censimento del 2001 in poi, fino ai dati anagrafici al febbraio 2026. Si tratta di Bajardo e Lucinasco in provincia di Imperia, oltre che di Castelbianco in quella di Savona, dove il restauro delle case della frazione Colletta, trasformata qualche decennio fa in "borgo tecnologico", aveva favorito più recentemente l'iscrizione di alcune famiglie in parte straniere.

Riguardo alla situazione attuale delle condizioni demografiche di ognuno dei comuni interessati, i dati inseriti nel successivo elenco¹ mostrano l'invecchiamento notevole della popolazione comune per comune, che era già stato da noi rilevato in una ricerca di circa un decennio fa², e che ci indica di quanto il suo valore superi quello già molto elevato della regione Liguria (che è a 277 rispetto al valore 208 dell'intera Italia).

Lo stesso caso di Bajardo, dove i dati degli ultimi tre censimenti mostrano un'apparente situazione di stabilità, va visto in una luce tutt'altro che positiva ove si badi all'indice di vecchiaia (1.023), segno di una forte divaricazione tra i gruppi di età estremi. Può interessare il lettore il motivo dell'unica situazione positiva. L'indice 160 che ha oggi Lucinasco (Imperia), comune di alta collina (sui 500 m di quota) nella vallata del torrente Impero dove l'incremento della popolazione dura tuttora, è legato ad una migrazione abbastanza recente di giovani famiglie albanesi che si sono impiantate in paese, quasi unico gruppo straniero con circa una settantina di persone, analogamente a quanto avvenuto anni prima nel vicino comune di Chiusavecchia, qui non preso in considerazione perché al di fuori dei piccoli comuni.

Ma ecco l'elenco, per provincia e per popolazione de-

decrescente, dei comuni liguri con popolazione residente inferiore ai 500 abitanti.

Elenco dei comuni con meno di 500 residenti alla data del 28 febbraio 2026, valori in base ai quali si è effettuata

l'elencazione (I numeri in parentesi sono i dati relativi ai censimenti del 2001, 2011 e 2021³).



L'abitato di Rondonina m 980 in un'immagine di circa vent'anni fa (fot. Davide Papalini, su Wikipedia). Il suo indice di vecchiaia è elevato (380), ma molto meno di quello, stratosferico, di altri piccoli comuni liguri.

(IM) Montalto Carpasio 477 (573, 512, 502; i.v. 462), Villa Faraldi 439 (435, 437, ---; i.v. 246), Triora 415 (408, 374, 360; i.v. 351), Pietrabruna 404 560, 541, 453; i.v. 355), Borghetto d'Arroscia 395 (494, 463, 408; i.v. 394), Airole 375 (456, 461, 363; i.v. 334), Vasia 355 (440, 424, 366; i.v. 526), Baiardo 350 (278, 312, 372; i.v. 1.023), Aurigo 332 (346, 346, 337; i.v. 393), Rezzo 311 (393,

371, 312; i.v. 369), Lucinasco 293 (274, 280, 293; i.v. 160), Seborga 285 (340, 323, 281; i.v. 422), Vessalico 279 (297, 287, 247; i.v. 252), Rocchetta Nervina 265 (259, 272, 293; i.v. 212), Caravonica 256 (309, 303, 262; i.v. 310), Cesio 249 (241, 286, 273; i.v. 286), Castel Vittorio 235 (397, 329, 261; i.v. 900), Terzorio 211 (214, 232, 235; i.v. 353), Olivetta San Michele 187 (238, 225, 201; i.v. 374), Cosio d'Arroscia 171 (280, 248, 175; i.v. 700), Mendatica 162 (245, 205, 162; i.v. 1.240), Aquila d'Arroscia 142 (211, 176, 147; i.v. 470) Armo 119 (129, 124, 118; i.v. 358), Montegrosso Pian Latte 117 (140, 121, 120; i.v. 833).

(SV) Mioglia 496 (561, 539, 490; i.v. 460), Osiglia 405 (470, 469, 443; i.v. 405), Giusvalla 387 (425, 460, 401; i.v. 662), Vendone 339 (431, 403, ---; i.v. 676), Castelbianco 316 (287, 321, 316; i.v. 197), Bormida 305 (453,

¹ Trattati da <http://Ugeo.urbistat.com>

² G. GARIBALDI, *Tra Centa e Roia*, Taggia, 2014², *passim*. Un indice di vecchiaia (i.v.) "equilibrato" dovrebbe avere valore 100, con un numero eguale di giovani sotto i 15 anni e di anziani oltre i 65.

³ Il censimento del 2021 per i piccoli comuni è avvenuto tramite il Censimento permanente dell'Istat, che ha sostituito i vecchi censimenti generali decennali. L'indagine non ha coinvolto tutti i comuni contemporaneamente, ma si è basata su **rilevazioni campionarie annuali** integrate con i dati dei registri amministrativi.

341, 343; i.v. 1.192), Zuccarello 282 (289, 322, 282; i.v. 209), Erli 243 (244, 256, 215; i.v. 638), Onzo 206 (223, 234, 219; i.v. 441), Testico 170 (200, 212, 177; i.v. 1.320), Nasino 146 (224, 222, 174; i.v. 400), Castelvecchio di Rocca Barbena 132 (194, 172, 133; i.v. 600), Massimino 106 (130, 121, 97; i.v. 354)

(GE) Tiglieto 480 (613, 580, 476; i.v. 1.071), Rovigno 472 (558, 568, 492; i.v. 704), Favale di Màlvaro 420 (480, 504, 433; i.v. 247), Lòrsica 377 (504, 519, 412; i.v. 865), Vobbia 368 (497, 463, 365; i.v. 741), Portofino 354 (529, 453, 369; i.v. 477), Coreglia Ligure 238 (256, 274, 267; i.v. 261), Fontanigorda 226 (337, 274, 344; i.v. 707), Monteburro 199 (277, 217, 207; i.v. 579), Propata 119 (155, 161, 113; i.v. 1.025), Gorreto 84 (147, 107, 94; i.v. 1.600), Fascia 63 (122, 100, 73; i.v. 1.800), Ronanina 56 (95, 69, 60; i.v. 380).

(SP) Carrodano 458 (545, 521, 477; i.v. 711), Zignago 458 (515, 524, 475; i.v. 352).

Questi comuni presentano spesso caratteri tra loro assai diversi, sia per la posizione che essi occupano nelle varie parti della nostra regione, sia per la diversa superficie territoriale di ciascuno, quasi sempre su terreni a forte pendenza. Troviamo comuni con insediamento sparso (come Tiglieto in val d'Orba) e altri a carattere fortemente accentrato (come Zuccarello), è frequente trovare comuni che hanno sempre avuto un'importanza demografica modesta (come Massimino, l'unico comune savonese in val Tanaro) e altri che - importanti in passato - hanno perduto nell'ultimo secolo anche il 70% o più della loro popolazione (come è il caso del comune imperiese di Triora, il più esteso della pro-

vincia, passato in 140 anni dai 3.117 abitanti del 1881 ai 360 del 2021, nel cui territorio esistono tuttora parecchi insediamenti accentrati, anche se quasi abbandonati). Il

forte campanilismo locale (ma quale regione non ne è affetta?) ha impedito in tutti questi anni che si avviasse una qualche forma di ricomposizione amministrativa (si è citato prima solo il caso di Montalto e Carpasio, nell'Imperiese) e quindi comuni vicini o dal territorio contiguo vivacchiano con strutture e servizi inadeguati perché i cittadini non pensano ad unificarli (e questo vale anche per comuni demograficamente più importanti di quelli qui elencati).

Va comunque osservato che in quasi tutti i comuni di questo lungo elenco l'aspetto esteriore degli abitati è migliorato, e pur tra errori e disattenzioni le case sono state restaurate con più criterio e buon gusto, vie e piazze sono più ben tenute, la pulizia è maggiore anche per un migliore funzionamento del servizio di raccolta dei rifiuti.

Il problema più grave è quello determinato dall'abbandono delle terre non direttamente sfruttate, dei boschi e dei terreni in passato adibiti a colture che oggi non sarebbero più remunerative, ma è un problema che riguarda tutta la regione (e non solo). Certo, i comuni poco popolati - come quelli qui ricordati - sono tutti nella parte interna del territorio regionale (con la sola eccezione della ricca Portofino) e le difficoltà vi sono più acute, anche perché manca da sempre una vera politica a vantaggio delle aree montane.

Appare quasi un miracolo che in terreni tanto acclivi ancora resistano, anche in aree ad alta quota delle Alpi Liguri, gli antichi terrazzamenti, non più utilizzati dagli anni della seconda guerra mondiale, solo in poche zone ormai del tutto occupati dal bosco spontaneo.

(G. G.)



Lucinasco (Imperia), il pittoresco laghetto su cui si specchia la chiesa di Santo Stefano. Tra i comuni liguri sotto i 500 abitanti è quello che presenta attualmente il più basso indice di vecchiaia.



Zuccarello (Savona), centro di fondovalle lungo il corso del Neva, con la caratteristica strada principale affiancata da rustici portici. (foto Davide Papalini, Rapallo)



L'insediamento per piccole borgatelle tipico di Favale di Màlvaro (Genova), nell'alta valle di un affluente del torrente Lavagna, visto dal passo della Scogliana (foto Davide Papalini, Rapallo)

Recensioni e note

Marc Bloch au Panthéon: L'historien, le citoyen, l'œuvre, Dossier, «Historiens et Géographes», n. 473, febbraio 2026, pp. 27-100

I Francesi sono bravissimi a organizzare cerimonie pubbliche solenni, e certo la cosiddetta “panthéonisation” ne è un ottimo esempio. Si è trattato, lo scorso 23 giugno, della traslazione di Marc Bloch e della moglie nel Panthéon di Parigi, edificio che raccoglie i “grandi” di Francia, in realtà -- in questo caso -- un semplice trasferimento di alcuni cimeli del grande storico e della moglie, dato che i resti di lui non sono stati spostati dal piccolo cimitero del Bourg d'Hem (Creuse, Nuova Aquitania), dove egli riposa coi suoi familiari, e quelli della moglie Simone Vidal sono andati dispersi dopo la morte sotto falso nome nel 1944, un mese dopo il marito, ma per malattia.



Il presidente Emmanuel Macron (qui in un fotogramma della trasmissione televisiva della cerimonia) ha voluto unire alla memoria del grande storico e patriota (catturato l'8 marzo 1944 dalla Gestapo, torturato in carcere e trucidato a colpi di mitra il 16 giugno insieme ad un gruppo di partigiani) quella della moglie, che gli fu sempre vicina.

Ma la rivista francese dei docenti di Storia e Geografia già nel numero primaverile (“febbraio 2026”, in realtà spedito ai soci nella seconda metà di aprile) ha ritenuto di dedicare a Marc Bloch un intero “dossier” di oltre 70 pagine, che inizia proprio con un'intervista della presidente dell'APHG Joëlle Alazard alla nipote di lui Suzette, il cui intervento si può riassumere in queste poche parole: “Mio nonno non si è lasciato asservire da nulla e da nessuno”. Suzette Bloch precisa pure che è stata la sua famiglia a volere che nell'onore al nonno fosse anche legata la moglie Simone (un evento raro), dato il profondo legame tra i due, il grande amore che li legava (non è un caso che abbiano avuto sei figli) e la sua continua collaborazione col marito, di cui scriveva a macchina i testi, che classificava e rileggeva, tanto che “non una parola è uscita dalla sua penna senza essere sottoposta alla critica di lei”.

In un periodo storico in cui in Francia sembra farsi sempre più avanti l'ideologia post-fascista (tanto che la pur condannata Marine Le Pen pare abbia non poche chances alle prossime elezioni presidenziali), la famiglia aveva inoltre chiesto che l'estrema destra fosse tassativamente esclusa da ogni cerimonia riguardante l'illustre congiunto, nato in una famiglia alsaziana di tradizione ebraica, patriota convinto, antinazionalista e antifascista, duramente colpito dalle persecuzioni antiebraiche del regime di Vichy e della Germania nazista.

Ma -- al di là della sua vita esemplare, di impegno civile ed etico -- Marc Bloch è soprattutto il creatore di un nuovo metodo storico, avendo fondato insieme con Lucien Febvre la cosiddetta “scuola” delle *Annales*, una nuova visione dello studio della storia che -- a quasi un secolo dalla sua nascita nel 1929 -- ha tuttora molto da dire, per l'approccio multidisciplinare e il concetto della “lunga durata”, che guarda alla lenta evoluzione delle strutture sociali e economiche.

Nata col titolo “*Annales d'histoire économique et sociale*”, la rivista -- durata un decennio -- ha dato il nome, come detto, alla “Scuola degli Annali” (*Ecole des Annales*, ma in francese la parola è femminile), che ha profondamente rivoluzionato la ricerca storica, aprendola ad altre scienze a partire dalla geografia umana e allargando la comprensione dei fatti e delle cose del mondo senza limitarsi alle vicende specifiche di guerre e sovrani. Durante il conflitto (1939-45) comparve come “*Annales d'histoire sociale*” e “*Mélanges d'histoire sociale*”. Morto Bloch nel 1944, la rivista è ricomparsa dal 1946 sotto la direzione del solo Lucien Febvre (e poi di Fernand Braudel e di altri storici) col nome leggermente modificato di “*Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*”, durato fino agli anni 90 del Novecento, mentre successivamente ha preso la denominazione di “*Annales. Histoire, Sciences sociales*”. Sembra quasi che -- modificandone parzialmente il titolo -- i curatori volessero affinare i loro intenti e chiarire a sé e ai lettori come proseguire le loro ricerche, con la massima serietà intellettuale.

Tornando al “dossier”, Annette Becker (docente di storia contemporanea all'Università di Parigi-ovest Nanterre) dedica acute riflessioni a “una certa idea della Francia”, Xavier Hélary (docente di storia medievale alla Sorbona) traccia un quadro di Bloch medievista, e molti altri studiosi intervengono sulla visione blochiana dell'insegnamento della storia sia nella scuola secondaria sia all'università (Franck Collard, docente di storia medievale a Parigi Nanterre, Guillaume Tronchet, ricercatore a Parigi 1 - Panthéon Sorbonne, Yann Potin, conservatore-capo agli Archivi nazionali, Gabriel Galvez-Béhar, professore di storia contemporanea all'Università di Lilla), e anche un pronipote di Marc Bloch, Matis, dottorando all'Università di Parigi 1 - Panthéon Sorbonne, dice la sua sulla riforma dell'insegnamento storico vagheggiata dal bisnonno.

Seguono altri interventi, brevi ma interessanti e ricchi di spunti, tra cui - a firma di Marc Vigié - un commento all'*Apologie pour l'histoire* di Marc Bloch, libro scritto durante la guerra e uscito nel 1949 a cura di Lucien Febvre, dal titolo spiritoso “*Papa, explique-moi donc à quoi sert l'histoire*” (Papà, spiegami un po' a cosa serve la storia). (G.G.)