

BERARDO CORI - ENRICA LEMMI

TOSCANA: UNA REGIONE NATURALE O UNA «BIOREGIONE»? (*)

Dalla regione «naturale» alla regione «aperta». Il modello della regionalizzazione pantirrenica. – È opinione comune che la Toscana rappresenti una delle regioni italiane maggiormente definite sotto il profilo geografico-fisico e, in effetti, i confini amministrativi attuali rispondono a una consolidata tradizione politica e alle frontiere naturali costituite dal Mar Tirreno, a ovest e a sud-ovest, e dal crinale dell'Appennino settentrionale, a nord-est. Tuttavia, al nome regionale – cambiato nel tempo in Etruria, Tuscia, Toscana – corrisponde di fatto uno spazio artificiale, delimitato da caratteri fortemente omogenei ma di certo non esclusivi di questo territorio; tanto che per morfologia, clima, vegetazione, il paesaggio e l'ambiente toscani non appaiono così diversi da quelli laziali o liguri e, perfino, da quelli di alcuni tratti dell'Italia meridionale dello stesso fronte marittimo.

D'altro canto, i due confini «naturali» appena richiamati hanno subito nel corso del tempo variazioni spaziali anche sensibili: in epoche passate non tutte le isole dell'Arcipelago – per l'appunto denominato «toscano» – sono appartenute alla regione (per esempio, l'Isola di Capraia era sotto Genova ancora fino al 1925); così l'altro limite amministrativo – che soltanto a grandi linee ricalca lo spartiacque orografico dell'Appennino (si veda il tratto fra il Corno alle Scale e il Monte Falterona o quello fra il Monte Fumaiolo e l'Alpe della Luna, dove la regione si protende già nel versante adriatico con la cosiddetta «Romagna toscana») – ha conosciuto, di nuovo, oscillazioni notevoli. In effetti, originariamente estensione e confini della regione lasciavano prefigurare un territorio dalla forma trapezoidale (in epoca antica e altomedioevale il perimetro regionale si allargava a comprendere parte del Lazio settentrionale e dell'Umbria), mentre oggi, per un processo di «slittamento» storico verso nord-ovest, la carta della Toscana appare meglio assimilabile a un triangolo; geometria determinata dal progressivo annullamento del lato nord-occidentale in uno dei tre vertici della nuova figura (in corrispondenza dell'attuale confine ligure). Un processo di tra-

(*) La ricerca è stata condotta congiuntamente dai due autori. La stesura finale del lavoro, tuttavia, è da attribuire a B. Cori per i primi tre paragrafi, e ad E. Lemmi per i tre successivi.

slazione radicale, che ha trasformato le linee di demarcazione dell'Etruria pre-romana – l'Arno e il Tevere – in assi centrali delle moderne regioni che ne sono attraversate (Cori e Federici, 1992, p. 19).

Decisamente più mobile, e con scarsi riferimenti a tracciati «naturali», il limite sud-orientale attestatosi su una linea storica che delimita solo formalmente la Toscana dall'Umbria e la Maremma grossetana da quella laziale. È qui che il confine taglia trasversalmente dorsali e vallate senza seguire alcun criterio di ordine fisico: peraltro, difficilmente individuabile dato il peculiare assetto orografico dell'area e l'assenza di un limite climatico o paesaggistico. Anzi, è proprio in riferimento a questo confine a scarsa valenza naturale (a fronte della relativa chiusura verso nord-est per l'ostacolo interposto dalla catena appenninica) che la Toscana si presenta come una regione «aperta», in virtù di forti affinità fitogeografiche con i territori limitrofi e della relativa facilità dei contatti con l'esterno. Ovviamente la medesima apertura si registra sul fronte tirrenico, dove la lunga linea di costa e le numerose isole dell'Arcipelago da sempre hanno facilitato le relazioni con le grandi realtà insulari del Mediterraneo occidentale.

Una decisa conferma in direzione di una regionalizzazione naturale di tipo «pantirrenico» deriva, dunque, da un esame più dettagliato dei caratteri fisici della regione (altimetrici, climatici, biogeografici); caratteri che in maniera inequivocabile avvicinano la Toscana prima di tutto al Lazio, alla Liguria secondariamente e, come anticipato, in parte alla stessa Italia meridionale tirrenica: in altre parole, l'insieme dei tasselli di quel mosaico già classificato come «paesaggio delle pianure e coste tirreniche» (Sestini, 1963) o, in riferimento agli aspetti del paesaggio antropico, come «fronte marittima toscano-laziale» (Cori, 1977). Una regolare successione zonale e altimetrica del clima e della vegetazione, a partire dalla costa verso l'interno, caratterizzata da una morfologia alquanto articolata e complessa (alti e bassi strutturali, dorsali minori, bacini intermontani, caldere e vulcani). Uno spazio organizzato, frutto di un lungo processo di sedimentazione storica e culturale, che alterna fasce litoranee intensamente abitate a territori a bassa densità di popolazione e attività.

In definitiva, per una geometria storicamente variabile, per confini «naturali» tutto sommato allentati e per l'innegabile somiglianza con altre regioni tirreniche, non possiamo parlare di «paesaggio toscano» nel senso proprio del termine (pensiamo che nel caso della vegetazione i caratteri uniformi si allungano fino alla Campania; nel caso del clima addirittura fino alla Calabria). È un dato di fatto che non è più possibile pensare alla Toscana come a una regione dotata di caratteri unici e originali sotto il profilo della geografia fisica, pur se esistono componenti antropiche e un *milieu* territoriale peculiari che hanno disegnato una trama spaziale dalla forte complessità; un ambiente toscano che rappresenta oggi l'unità e la personalità della nostra regione.

Una distinta microregionalità interna alla Toscana. – A fronte della discussa «apertura» verso l'esterno, è innegabile che esista una forte differenziazione territoriale fra le diverse aree della Toscana, connessa alla presenza di singole unità

naturali nettamente delineate sotto l'aspetto fisico-morfologico: sub-unità regionali dalla geometria definita, pur se collegate da una trama dell'idrografia superficiale piuttosto fitta, cui corrispondono ambienti e identità culturali proprie, tanto da essere ancora oggi contraddistinte da coronimi ben radicati nella popolazione locale. Si tratta, in genere, di bacini intermontani – ampie conche di origine lacustre, valli fluviali più o meno incassate – dai limiti fisici precisi e di frequente collegati alla tettonica del territorio toscano: così la Lunigiana (Val di Magra), la Garfagnana (alta Val di Serchio), il Valdarno inferiore, il bacino di Pistoia-Firenze, il Mugello (Val di Sieve), il Casentino (valle del ramo sorgentizio dell'Arno), il Valdarno superiore, l'Alta Val Tiberina e la Val di Chiana. Alcune di queste realtà, come anticipato, sono caratterizzate da noti nomi regionali e, dall'altro canto, coronimi famosi sono pure quelli di «Maremma» o di «Chianti» che individuano aree notevolmente diverse dalle prime ma, comunque, a forte identità territoriale.

Le formazioni minori del cosiddetto «Antiappennino» (Alpi Apuane, Colline Metallifere, Monte Amiata), che costituiscono una specie di dorsale medio-toscana, presentano evidenti caratteri di omogeneità e una chiara individualità, ma non possono essere considerate delle microregioni vere e proprie; tuttavia, in un quadro complessivo delle differenziazioni interne alla Toscana, vanno debitamente considerate per la frammentazione paesaggistica indotta. Nello stesso modo, i sedimenti argillosi dei calanchi, delle biancane e delle balze hanno determinato il suggestivo paesaggio delle «crete», che caratterizza nettamente il profilo della collina senese.

Ancora diversa e ben distinta la Toscana costiera, che a partire dalla Versilia si prolunga fino alla stessa Maremma costiera, includendo ovviamente la pianura formata dalla progradazione del delta dell'Arno nei pressi di Pisa. Una micro-regione derivata da un lungo processo di evoluzione naturale e da interventi antropici anche intensi che, talvolta, hanno compromesso in maniera pesante i caratteri ambientali e paesaggistici originari. D'altro canto agli interventi storici (canalizzazioni, bonifiche) si sono affiancati in epoca più recente fenomeni di litoralizzazione della popolazione, di crescita industriale e turistica, di potenziamento della viabilità costiera per l'attrazione in genere esercitata da tutte le aree costiere del Mediterraneo (Cori e Lemmi, 2000). Ne deriva un'alterazione nella capacità di carico di un ecosistema dall'equilibrio fragile, sottoposto a *stress* ambientali sempre più intensi e acuitizzati dalla forte competizione nell'uso (e nel consumo) di uno spazio di per sé già limitato.

L'esistenza di individualità regionali così nette e diverse si ripercuote, altresì, sul forte senso di appartenenza di ogni comunità locale al proprio territorio: non solo, pur considerando la relativa vicinanza al mare di tutta la Toscana, è precisa la sensazione che esista una doppia identità nella regione, un popolo marittimo e uno interno maggiormente legato a uno stile di vita per così dire «continentale». Una diversa percezione – soltanto parzialmente riconducibile a un condizionamento climatico o psicologico – che si riflette in maniera diretta sulla mobilità della popolazione e sugli effetti di gravitazione funzionale dei principali poli urbani.

Altra grande distinzione interna è quella suggerita dall'idrografia, sebbene eccessivamente rigida e schematica, che vede nel bacino del fiume Arno un «Nord» popolato (con oltre 200 ab./km², con l'ovvia eccezione delle aree montuose e collinari), urbanizzato e industrializzato, in contrapposizione a un «Sud», simboleggiato dal bacino dell'Ombrone, a prevalente carattere rurale e dai ritmi più lenti. Una netta divisione nel senso della latitudine, quindi, che individua da un lato la parte settentrionale, caratterizzata da un modello di urbanizzazione diffusa e dominata da sistemi locali di piccola impresa; dall'altro quella meridionale, in cui prevale ancora un'armatura urbana classica, con rapporti di dominanza/dipendenza tipici di aree a bassa intensità di popolamento (largamente inferiore ai 100 ab./km²). In altre parole, si contrappone una struttura reticolare, un territorio in cui si sono abbassati i valori di soglia urbana, sia per l'accelerazione dei processi di banalizzazione dei servizi, sia per la possibilità da parte della maggioranza delle imprese di usufruire di economie esterne in ambiti diversi da quello della grande città, a fronte di uno spazio in cui la dialettica centro-periferia penalizza ulteriormente contesti regionali «in ritardo», che contribuiscono solo marginalmente al reddito regionale. In definitiva, assistiamo, perlomeno nella Toscana del Nord, a una generalizzata tendenza, come del resto in gran parte del nostro paese, verso una nuova organizzazione territoriale, basata più sulle relazioni qualitative fra i diversi centri urbani che sui «vecchi» gradienti gerarchici.

In definitiva, una regionalizzazione dualistica che richiama quella più generale dell'Italia intera e che viene articolata al proprio interno dall'esistenza di un modello di organizzazione spaziale «a T», meglio conosciuta come «triangolo urbanizzato» Valdarno-Versilia: una conurbazione nell'area settentrionale della regione dalle caratteristiche proprie di un sistema territoriale altamente integrato, sotto il profilo tanto demografico quanto economico-funzionale, con relazioni di prossimità in continua intensificazione. Tuttavia, studi recenti sulle attuali dinamiche della popolazione (Cori e Lazzeroni, 1995) dimostrano una progressiva attenuazione del modello «a T», a favore di una configurazione spaziale nuova, allargata verso una fascia continua interna, corrispondente al corridoio dei grandi assi infrastrutturali nord-sud del paese (vedi l'Autostrada del Sole e la ferrovia «Direttissima»); direttrice di crescita rafforzata dalla creazione di nuove zone industriali – come in provincia di Arezzo (Lemmi e Meini, 2002) e dai processi di rivalorizzazione agricolo-turistica delle aree collinari interne. In altre parole, si prefigura piuttosto un modello «ad H», che dovrebbe da un lato portare a un riequilibrio urbano e territoriale nel complesso della regione e dall'altro a un'auspicata attenuazione della pressione antropica sull'area costiera (Cori e altri, 1998).

L'unitarietà sotto il profilo antropico: la Toscana come regione dell'Italia di Mezzo. – Da diversi decenni, quindi, la Toscana è nota in quanto regione a economia di piccola impresa, ed effettivamente le più recenti tendenze della distribuzione degli addetti all'industria confermano l'importanza delle piccole e piccolissime unità locali nel tessuto produttivo toscano: in sostanza domina in

gran parte della Toscana, e più propriamente nella sua area centro-settentrionale, un sistema a rete di imprese piccole e medie estremamente flessibile, interconnesso da relazioni complesse fra le diverse unità, con formazione di aree monoproduttive caratterizzate in prevalenza da lavorazioni artigianali: si parla anche di «fabbrica diffusa» con comparti altamente differenziati (tessile, abbigliamento, cuoio, vivaismo ecc.). In questo contesto appaiono in costante aumento, oltre alla specializzazione funzionale e alla divisione del lavoro fra le varie «isole produttive», la formazione di distretti industriali e la loro integrazione in più ampi sistemi extraregionali: in considerazione dei crescenti processi di globalizzazione attualmente in atto, esiste la reale capacità che tale sistema territoriale possa emergere competitivamente rispetto alle sollecitazioni esterne di un mercato in forte frammentazione.

Nell'economia toscana risulta, perciò, di grande importanza quello che da più parti viene definito come «sistema industriale periferico», tipico della cosiddetta «Italia di Mezzo», che in questa regione si è sviluppato a partire da una serie di condizioni locali originali e particolarmente favorevoli, quali l'abbondanza di manodopera liberata dalla crisi del sistema mezzadrile in agricoltura, le tradizioni individualistiche dell'economia familiare, la vocazione artistica tramandata da un fiorente artigianato, lo spirito imprenditoriale, l'elevata dispersione degli insediamenti e la disponibilità di infrastrutture capillari sul territorio. L'organizzazione spaziale di questa struttura produttiva si ripercuote direttamente sull'assetto distributivo della popolazione, che presenta una disposizione – come anticipato – alquanto irregolare, con evidenti squilibri fra la parte settentrionale della regione (in alcune zone si toccano punte di 1.000 ab./km²) e quella meridionale – soprattutto quella più interna – con un'economia a prevalente carattere rurale.

Più in dettaglio, la Toscana urbana è caratterizzata da un fitto reticolo di centri di dimensione medio-grande, fra cui emerge, per la notevole consistenza demografica e un rango funzionale ormai di livello internazionale, la città di Firenze (350.000 ab.). Anzi, i detti processi di recente ristrutturazione gerarchica nella rete delle città toscane, a favore di trame reticolari, non impediscono ulteriori fenomeni di selezione e specializzazione della metropoli regionale per funzioni avanzate che mantengono una localizzazione centrale; processi che portano, comunque, a una redistribuzione della popolazione e che contribuiscono, quindi, al già richiamato rafforzamento dell'armatura urbana della Toscana interna. Nella gerarchia urbana complessiva troviamo poi, a una certa distanza, le città di Livorno e Prato (150.000 e 170.000 ab.) seguite da Pisa (90.000), mentre occupano una posizione ancora inferiore gli altri capoluoghi di provincia e alcune città come Viareggio, Empoli, Piombino e Pontedera che, demograficamente minori (25-60.000 ab.), presentano un'area di attrazione immediata e quotidiana; città che in alcuni casi sono, altresì, in grado di offrire prestazioni piuttosto rare e strutture industriali di notevole importanza.

In studi recenti (Lemmi, 1994), l'entità numerica di quest'ultima tipologia di centri, che costituiva l'insieme delle classiche città «medie» della Toscana con funzioni di organizzazione territoriale a livello subregionale o subprovinciale, è

stata parzialmente rivista, tanto che città come Piombino e Pontedera vengono adesso classificate come città «piccole». Analogamente la categoria delle «piccole», in genere poli di modesta dimensione (10-15.000 abitanti o anche meno), con un classico terziario «urbano» e capacità di polarizzazione a livello locale, è stata più che dimezzata. Tutto ciò sembra confermare un rafforzamento del processo di sviluppo reticolare in atto nella Toscana settentrionale e, in particolare, nell'area già richiamata Valdarno-Versilia: autentica conurbazione assimilabile geometricamente a un grande triangolo con i vertici rispettivamente nelle città di Firenze, Carrara e Livorno. All'interno di questo sistema fortemente coeso prevale, rispetto alle zone esterne, un diverso comportamento insediativo, strettamente interdependente con il processo di industrializzazione diffusa, che a sua volta presuppone fenomeni di decentramento industriale, di proliferazione delle imprese, flessibilità produttiva, pendolarismo e mobilità sociale.

È in qualche modo la materializzazione del concetto di «campagna urbanizzata», da un lato, con la diffusione di residenze e attività produttive negli spazi rurali e, dall'altro, con il cambiamento di ruolo della città immersa in una vita di relazione di tipo metropolitano. In questo contesto il paesaggio della campagna perde gran parte dei suoi connotati tradizionali di ruralità e gli stessi agglomerati urbani, che esercitavano in passato una funzione centrale per le rispettive aree gravitazionali (Castelfiorentino, Fucecchio, Montevarchi, San Giovanni Valdarno), vedono adesso diminuire la loro importanza per effetto della diffusione territoriale di gran parte dei servizi urbani. Cambiano i rapporti, si instaurano nuovi equilibri, mentre diventa sempre più intensa l'integrazione fra i vari centri, in genere localizzati a 15-20 km di distanza uno dall'altro: nella sezione occidentale della Toscana, e più specificatamente nell'area sublitoranea – peraltro identificabile con la base del triangolo urbanizzato – ci troviamo di fronte a un tipo di urbanizzazione policentrica, a una «stella urbana» con al centro Pisa e con le quattro punte rappresentate da Viareggio, Lucca, Pontedera e Livorno (Caforio, Cori e Inglis, 1992). In quest'area metropolitana risiedono circa 500.000 abitanti e fra le varie città esiste una precisa divisione funzionale che, come vedremo più avanti, lascia presupporre una potenziale complementarità territoriale ad alto livello: Pisa, sede di università e di aeroporto; Livorno, specializzata nei trasporti marittimi e centro di diffusione di stampa quotidiana; Viareggio con spiccata vocazione per il terziario turistico; Pontedera, trasformata in città della meccanica dalla presenza della grande industria; e Lucca, città commerciale per eccellenza, tradizionalmente aperta a scambi e rapporti internazionali.

Dall'area metropolitana costiera alla «pianificazione strategica». – L'analisi fin qui condotta ha confermato un processo di diffusione urbana generalizzato in tutta la Toscana «forte»; tuttavia, quello verificatosi nella fascia costiera si presenta particolarmente interessante. In genere tale fenomeno ha facilitato, grazie a un generale abbassamento delle soglie localizzative, l'instaurarsi di legami sempre più stretti fra i diversi poli del sistema insediativo, promuovendone lo

scambio e la cooperazione interna e internazionale. Dal consolidamento di queste nuove tendenze territoriali deriva, da un lato, l'inserimento di ogni città in più reti di relazioni funzionali e, dall'altro, una perdita della connotazione tradizionale dei sistemi urbani: la «centralità» infatti non è più una prerogativa del singolo centro, ma delle diverse reti in cui si strutturano le varie funzioni, e quindi in ultima istanza dei diversi luoghi secondo le proprie specializzazioni e interazioni. È un dato di fatto che – in simili congiunture – si possa facilmente realizzare quella specializzazione funzionale fra i diversi centri che determina il decadere dei principi neoclassici sulle aree di mercato: si riduce all'interno dei sistemi gravitazionali – definiti cioè da rapporti di dipendenza – la «variabilità interna», che prevede la presenza in ogni polo di un insieme di servizi il più fornito possibile, mentre aumenta la «variabilità fra sistemi esterni» con la conseguente tendenza alla massima specializzazione e integrazione fra centri diversi (Alleva e Celant, 1992).

All'interno dell'area costiera descritta – anche indicata come un «trapezio» territoriale (Da Pozzo e Pierotti, 1992) – emergono altissime densità in termini di servizi urbani e funzioni terziarie avanzate; gli uni e le altre potenziati, peraltro, dalla relativa vicinanza (sempre all'interno dell'isocrona dei 30-40 minuti) di città altrettanto importanti come Carrara, Massa, Pistoia, Empoli e da una fitta rete di infrastrutture della viabilità (terrestre, marittima, aerea). Indicatori di un'alta urbanità che hanno fatto ipotizzare la trasformazione del nostro territorio in area metropolitana, sebbene siano ancora notevoli le differenze fra le due realtà: non solo per i valori di soglia demografica che dimostrano una densità di popolazione nel complesso ai livelli minimi previsti dalla legislazione (vedi la legge 142/90), ma anche per l'assenza di un polo di rango superiore al vertice della gerarchia urbana o, almeno, di un sistema integrato delle funzioni avanzate, al fine di implementare sinergie territoriali e spazi relazionali caratterizzanti la dimensione metropolitana. Il perdurare di tendenze isolazionistiche, di politiche locali frammentarie, di una pianificazione poco attenta a una gestione olistica delle numerose e qualificate risorse – fattore determinante nella percezione dell'area come sistema anche dall'esterno – sono fra le principali cause del graduale divergere nell'organizzazione spaziale dei singoli nodi urbani, che in percorsi di crescita autonomi, e spesso conflittuali, finiscono per indebolirsi a vicenda.

Ne traggono vantaggio polarità esterne che sottraggono all'area costiera attività di punta che, in processi più ampi di globalizzazione e di riorganizzazione postindustriale, appaiono essenziali in termini di competitività urbana e sviluppo regionale. D'altro canto, la mancata realizzazione in Toscana di una tecnopoli costiera, incentrata sull'Università e i centri di ricerca di Pisa (Varaldo, 1992), si dimostra fortemente collegata al venir meno di una congiuntura favorevole che solo una maggiore flessibilità delle strutture e dei servizi presenti, oltre a una crescita infrastrutturale e organizzativa delle relazioni interne, avrebbe potuto valorizzare; vale a dire un potenziamento a rete dei flussi dei contatti quotidiani all'interno di quella che può ormai configurarsi come un'area-sistema, o forse già come una regione-sistema (Vallega, 1995). È un dato di fatto, quindi, che se da un lato deve cambiare la relazione fra accessibilità e mobilità spaziale, cam-

biamiento facilitato sicuramente dall'avvento delle nuove tecnologie della comunicazione; dall'altro, rimangono determinanti le modalità di strutturazione dello spazio organizzato nel definire il livello di interazione territoriale (anche con contesti esterni). In un quadro di crescente frammentazione fra luoghi di residenza e di lavoro e di differente capacità di polarizzazione da parte dei singoli «nodi», risulta chiaro come soltanto una politica di governo unitaria sia in grado di guidare processi di riqualificazione urbana in un'ottica di tipo metropolitano.

In definitiva, appare evidente la necessità di una precisa strategia nella pianificazione territoriale dell'area costiera, nel tentativo di implementare sinergie potenziali e superare finalmente le politiche individualistiche condotte dai comuni delle tre province: interventi settoriali di certo insufficienti a fronte dei continui fenomeni di espansione fisica delle singole città – per contiguità residenziale e produttiva – ben oltre i limiti amministrativi di appartenenza. Le province di Pisa, Livorno, Lucca, o meglio i sistemi territoriali che localmente le definiscono, si caratterizzano per economie complementari e per una certa omogeneità nei processi di organizzazione spaziale, tanto che potrebbero diventare oggetto di un'azione pianificatoria coordinata e congiunta, fino all'applicazione di concetti come quello di «area vasta», di cui si parla ormai con insistenza da tempo e di cui si sente oggi una reale necessità di programmazione (Cecchini, 1997). Verrebbero, così, promosse le peculiarità locali delle diverse città (qualità ambientali e funzionali), valorizzate dalla stessa interazione delle differenti potenzialità dei singoli luoghi, al fine di potenziare le relazioni interne e quelle con il mercato globale esterno. In altri termini, viene avvertita l'importanza di andare oltre la valutazione dei semplici sistemi «autocontenuti», pur se interagenti, e di pervenire a una diversa impostazione dello sviluppo regionale che, in virtù di forme di integrazione istituzionale sempre più spinte, diventa di fatto progettuale.

Tuttavia l'«area vasta», che a differenza dell'area metropolitana non ha l'autorità legislativa di governo e di pianificazione del territorio, appare un concetto fortemente generico e di non facile definizione. Per applicare il modello all'area costiera toscana (Elia, 2001), sono stati considerati parametri demografici e culturali che hanno permesso di individuare, in effetti, un territorio altamente integrato attorno ai tre capoluoghi provinciali di Pisa, Livorno e Lucca. In mancanza di una contiguità territoriale, però, non sono rientrate nella perimetrazione di «area vasta» quelle realtà, come Piombino, la cui assenza solleva dubbi legittimi sulla validità dello strumento ai fini di una pianificazione strategica.

La Toscana costiera integrata, una «bioregione»? – Da quanto appena discusso, il concetto di «area vasta», come del resto quello di area metropolitana – e ancora prima quello di comprensorio (la discussione inizia negli anni Settanta e sarà poi alla base della definizione dei bacini idrografici, fra cui quello «Toscana Costa» ci interessa qui da vicino) – diventa strettamente funzionale alla capacità politica di tradurre in azioni di piano la forza innovativa dei nuovi modelli di pianificazione a grande maglia: in particolare, i piani territoriali di coordinamento

provinciale, di recente istituzione, dovrebbero consentire una programmazione di più ampio respiro, che superi anacronistici campanilismi e ripartisca diversamente i poteri amministrativi locali. D'altro canto, appare ormai chiaro come spesso la ripartizione provinciale non coincida affatto con quella determinata dalla gravitazione funzionale e non solo per la presenza di forti centralità urbane, ma per la naturale tendenza alla formazione di assi polarizzati da coppie di città (Pisa-Livorno, Pisa-Lucca e, se vogliamo, Pisa-La Spezia). È la conferma, qualora ce ne fosse ancora bisogno, della necessità di riorganizzare un macro-territorio, pur variamente articolato, nell'ottica di una maggiore integrazione fra le sue diverse vocazioni e specializzazioni funzionali; il tutto, nel tentativo di rallentare il processo in atto di rafforzamento della direttrice di sviluppo interna alla Toscana, che porta a un progressivo rallentamento delle dinamiche costiere con il conseguente indebolimento del profilo economico-funzionale del fronte tirrenico.

Con tali finalità, l'applicazione del nuovo concetto di «bioregione» (Iacoponi, 2001) potrebbe realmente costituirsi come un utile strumento pianificatorio in uno spazio che si configura come una superficie sufficientemente ampia (alcune centinaia di migliaia di ettari) e, storicamente, come un'area di flussi intensi e crescenti. Di fatto, per i già discussi caratteri fisici e antropici d'insieme, il contesto si presenta piuttosto variegato e complesso, ma, al tempo stesso, connotato in maniera omogenea da forme accentuate di antropizzazione diffusa; non ultimo, risultato e conseguenza di una rete della viabilità capillare in funzione di transito fra poli urbani di rango superiore, che ha favorito la stessa trama allentata della struttura residenziale. In definitiva, ci troviamo di fronte a un'area centrale senza gli aspetti di congestione e degrado tipici di modelli di sviluppo invasivi a forte concentrazione di popolazione e attività, sperimentati in altre regioni italiane dominate dalle logiche industriali della città fordista. Proprio i livelli di *stress* ambientale contenuto permettono qui di individuare scenari alternativi di ecosviluppo, che portano a pensare a una progressiva «diluizione» dell'intensità del fenomeno urbano nei territori limitrofi alle città maggiori. Tutto sommato, potrebbe così realizzarsi il processo inverso rispetto a quanto ipotizzato da Castells (1998): vale a dire un passaggio da uno spazio caratterizzato da intensi flussi relazionali a uno «spazio di luoghi», in cui risulta determinante l'identità culturale e il senso di appartenenza della comunità indigena. Ne deriva un diretto coinvolgimento degli attori locali nel tracciare i percorsi di uno sviluppo sostenibile, in una regione che prevede forme di integrazione istituzionale e cooperazione sociale sempre più articolate.

Rimane tuttavia da verificare se ancora esiste una netta individualità culturale nell'area costiera della Toscana sopra descritta o, perlomeno, se ne esiste una percezione unitaria da parte dei suoi abitanti, tanto da ricondurre i nuovi termini della relazione economia/ecologia a una sinergia politica di sviluppo eco-compatibile. È un dato di fatto che l'alto valore dei caratteri di naturalità e della tradizione agraria della Toscana sublitoranea appare in parte compromesso e, in genere, fortemente frazionato per politiche convenzionali poco attente a una seria valutazione degli aspetti qualitativi della crescita territoriale; politiche che vanno ad aggravare, come ormai ampiamente ripetuto, un quadro complessivo

di interventi amministrativi individualistici e settoriali. Diviene, pertanto, inderogabile una riqualificazione dei singoli elementi dello spazio geografico, fino a una loro ricomposizione in «sistema ambientale» (si veda il *Progetto Pilota Urbano* della Regione Toscana) (1).

La promozione dei recenti modelli di programmazione sembra, così, in stretta relazione con la tendenza alla territorializzazione delle politiche, alla ricerca di una valida integrazione fra le azioni del pubblico e del privato, all'affermazione del principio di sussidiarietà; principio che coinvolge in pieno le istituzioni locali nel governo del territorio, in particolare per gli aspetti più rilevanti delle politiche regionali ecocompatibili. In termini maggiormente geografici, è la crescente affermazione del concetto di «territorialità» che porta a interventi di «riappropriazione delle strategie di uso del territorio» (Landini, 1999, p. 322), in un quadro di maggiore conoscenza e responsabilità da parte della comunità locale.

A ben vedere si tratta di un'innovazione paradigmatica che investe il piano scientifico come quello politico, culturale e comportamentale; un approccio che definisce forme e modalità di reinterpretazione di un'area-sistema (regione-sistema?) ai fini di uno sviluppo coordinato e spazialmente equilibrato. In definitiva, un ulteriore sforzo nel tentativo di ricomporre un «campo relazionale» fra risorse locali, popolazione e sistema economico. Diventano così necessarie delle procedure di programmazione concertate in sede locale (si parla di «programmazione negoziata», di logiche *bottom-up*) che delineano nuovi ruoli e che prevedono il coinvolgimento diretto dei soggetti politici, economici e sociali del sistema territoriale.

Con tutto ciò, non dobbiamo, comunque, dimenticare che rimane aperta la questione dell'autonomia dei processi di sviluppo locale in un'ottica transcalare e in crescenti prospettive di globalizzazione spaziale ed economica. Non solo; al di là della continua interpenetrazione fra specificità locali e reti globali, rimane determinante il grado di discontinuità geografica nei caratteri ambientali, economici, sociali e culturali presenti in un territorio.

Trasporti e sviluppo regionale. Prospettive deboli per la ripresa dell'asse costiero. – A fronte dei processi di riterritorializzazione a scala diversa da cui la stessa Toscana viene oggi investita, emerge un duplice livello interpretativo negli scenari di sviluppo regionale, riconducibile in sintesi alla realizzazione di sinergie politiche, se vogliamo, «a rete» e all'applicazione delle forme innovative della pianificazione strategica, in vista di un potenziamento dell'area costiera in esame e della funzione di bilanciamento che la stessa potrebbe giocare a fronte del progressivo rafforzamento della direttrice toscana interna. Indispensabile per entrambi gli obiettivi un'intensificazione delle relazioni locali e un aumento dei legami selettivi con altri sistemi territoriali, perseguibili, questa volta, attraverso

(1) «Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee», Strasburgo, 95/C 319/06 del 30 novembre 1995.

una territorializzazione «dall'alto» (Brunori, 2002, p. 109) che rappresenti il punto di contatto fra azioni locali e politica regionale. In effetti, soltanto facendo riferimento a una pianificazione complessiva – e non solo a scala di singola regione – possono essere affrontate problematiche complesse e di non facile soluzione, come quella dei trasporti; questione centrale in una realtà (la Toscana costiera) che ancora risulta penalizzata da una rete della viabilità incompleta e di certo insufficiente per attivare dinamiche competitive verso l'esterno, notoriamente facilitate dall'avvio di fenomeni di complementarità e interscalarità.

Non solo, ma nell'arco degli ultimi decenni la Toscana in genere ha conosciuto un significativo incremento della mobilità per motivi di ordine diverso – flussi pendolari e commerciali, circolazione turistica – e con scelte modali specifiche (Capineri, 2001); spostamenti che hanno avuto riflessi importanti in termini sia di congestione di una rete infrastrutturale ormai inadeguata sia di pressione ambientale per l'elevata incidenza del mezzo privato negli attuali sistemi di comunicazione. È evidente come mettere in relazione le diverse specificità territoriali di un'area comporti un aumento nel livello di accessibilità dei singoli nodi della rete, potenziando gli scambi all'interno e facilitando il contestuale avvio di processi di interconnessione e integrazione con reti esterne. Processi di lungo periodo, incentrati su progetti mirati di portata locale o, al contrario, su interventi finalizzati ai collegamenti di media e lunga percorrenza di respiro internazionale. In realtà, è proprio a carico di questi ultimi che dobbiamo ricercare un ulteriore motivo di debolezza all'interno dei sistemi di relazione e, in ultima istanza, all'interno del modello di circolazione della Toscana, in quanto vengono accresciute connessioni selettive fra le città e i nodi più importanti della rete – manifestazione tipica peraltro dei fenomeni di implosione urbana – mentre rimangono in posizione periferica le centralità di rango inferiore.

Purtroppo, è in questa direzione che va letta la recente programmazione regionale, connessa alle più ampie strategie nazionali di collegamento del traffico dell'Italia peninsulare con l'area europea. A fronte del potenziamento del corridoio di sviluppo interno, incentrato sul raddoppio già ricordato della direttrice esistente (operato anche attraverso l'introduzione dell'alta velocità sulla linea ferroviaria Firenze-Bologna), emerge una progressiva marginalizzazione dell'asse tirrenico, con un rischio reale di vedere trasformare l'avanzato sistema costiero in un'area progressivamente «in ritardo», ad alto uso e consumo di suolo, a pesante degrado ambientale, «in zona-raccolta di rifiuti prodotti altrove» (Da Pozzo, 2001, p. 426). Lo stesso asse potrebbe, invece, configurarsi come corridoio intermodale alternativo, in vista di crescenti processi di congestione e saturazione della viabilità «centrale». In altre parole, potrebbe rappresentare un'importante via di fuga e di bilanciamento degli squilibri regionali e, più in generale, un'occasione di ri-equilibrio territoriale all'interno della Penisola, in un'epoca in cui si affermano peraltro istanze nuove rispetto a quelle meramente trasportistiche: pensiamo alla maggiore attenzione, di sovente sollecitata dalle comunità locali, rivolta all'aspetto ecologico e paesaggistico di un progetto (per esempio, gli episodi del Mugello in riferimento alla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria).

Ma nella Toscana costiera manca, altresì, un sistema efficiente di collegamenti che unisca i diversi nodi dell'area (per adesso si sente solo parlare di trasformazioni di linee ferroviarie secondarie in metropolitane leggere); mancano «aree di servizio» funzionali alle principali città (ancora non è stato realizzato l'interporto); manca in definitiva un'opportuna integrazione territoriale delle multimodalità qui presenti. D'altronde, gli stessi interventi programmati spesso si rivelano semplici opere di sistemazione delle strutture già esistenti, piuttosto che una realizzazione infrastrutturale *ex novo*; conseguenza dell'ormai «normale» carenza dei fondi pubblici. Un reale processo di adeguamento e ammodernamento del grado di efficienza nella rete delle comunicazioni, all'interno dell'area-sistema della Toscana costiera, potrebbe veramente candidare il fronte marittimo tirrenico a volano dei percorsi di crescita regionale, in alternativa agli scenari dominanti di sviluppo a tendenziale congestione e forte impatto ambientale.

Diventa, così, quanto mai necessaria una pianificazione complessiva che, avvalendosi di concetti innovativi come quello di «bioregione», arrivi finalmente a superare la frammentazione dei particolarismi locali e a coniugare una programmazione «dal basso» con strategie di organizzazione spaziale a più ampia valenza territoriale.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ALLEVA G. e A. CELANT, *Struttura urbana e terziario alle imprese*, Milano, CNR-Progetto Finalizzato Struttura ed Evoluzione dell'Economia Italiana, 1992.
- BRUNORI G., *La territorializzazione delle politiche settoriali: alcuni spunti teorici*, in M. DE ROSA e D. DE VINCENZO (a cura di), *Tra globalizzazione e localismo. Quale futuro per i sistemi produttivi territoriali?*, Napoli, Liguori, 2002, pp. 101-124.
- CAFORIO G., B. CORI e I. INGLIS (a cura di), *Atti del Convegno «Verso un nuovo sistema urbano della Toscana occidentale: quale ruolo per Lucca?» (Lucca, 21 giugno 1991)*, Lucca, M. Pacini Fazzi, 1992.
- CAPINERI C., *Reti, trasporti e infrastrutture*, in M. TINACCI MOSSELLO (a cura di), *La sostenibilità dello sviluppo locale*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 171-194.
- CASTELLS M., *The Rise of Network Society*, Londra, Basil Blackwell, 1998.
- CAVALIERI A. (a cura di), *Toscana e Toscane. Percorsi locali e identità regionale nello sviluppo economico*, Milano, F. Angeli, 1999.
- CECCHINI M., *Le politiche di Area Vasta*, relazione alle «Giornate di incontro sui paesaggi mediterranei» (Pescia, 17-18 gennaio 1997).
- CORI B., *La fronte marittima tosko-laziale*, in TCI, *I paesaggi umani*, Milano, 1977, pp. 118-133.
- CORI B. e altri, *La Toscana e la città alla svolta del millennio*, in C. VALLAT (a cura di), *Petites et grandes villes du bassin méditerranéen. Etudes autour de l'oeuvre d'Etienne Dalmasso*, Roma, Ecole Française, 1998, pp. 447-472.
- CORI B. e P.R. FEDERICI, *Etruria, Tuscia, Toscana. Una regione naturale?*, in M. LUZZATI (a cura di), *Etruria, Tuscia, Toscana. L'identità di una regione attraverso i secoli*, Pisa, Pacini Editore, 1992, pp. 15-34.

- CORI B. e M. LAZZERONI, *Vers une délittralisation de la population en Toscane?*, in «Méditerranée», Aix-en-Provence, 1995, 1-2, pp. 117-120.
- CORI B. e E. LEMMI, *Global Change, Human Pressure and Competition for Land Use: Towards the Sustainable Development of Mediterranean Coastal Regions*, in L. BUZZETTI (a cura di), *Geography for Postmodern Society*, Roma, SGI, 2000, pp. 49-78; ora anche in A. D'ENTREMONT e altri (a cura di), *Homenaje a Manuel Ferrer Regales*, Pamplona, EUNSA, 2002, pp. 757-791.
- CORI B. e M. MORINI, *Il nodo ferroviario di Pisa*, in A. CECCHELLA e M. PINNA (a cura di), *Pisa e la sua Piana*, Pisa, Centro Studi Economici e Finanziari, 1997, II, pp. 525-538.
- DA POZZO C., *Il sistema territoriale e i suoi scenari in provincia di Livorno*, in C. DA POZZO e altri, *Studi geografici sulla provincia di Livorno: trasporti, turismo e assetto del territorio*, Pisa, Felici Editore, 2001, pp. 415-429.
- DA POZZO C. e P. PIEROTTI, *Per la localizzazione di una tecnopoli*, in F. MARTINELLI e G. BARTOLOMEI (a cura di), *Università e tecnopoli*, Pisa, Tacchi Editore, 1992, pp. 127-134.
- ELIA G., *La pianificazione territoriale come processo di decisione socio-politica*, in IACOPONI (2001), pp. 77-83.
- IACOPONI L. (a cura di), *La Bioregione*, Pisa, Edizioni ETS, 2001.
- LANDINI P., *Paesaggio e trans-scalarità*, in «BSGI», 1999, pp. 319-325.
- LEMMI E., *Il sistema insediativo italiano alla luce degli ultimi dati censuari (1991)*, Università di Pisa, Tesi di Dottorato, 1994.
- LEMMI E., *La rete delle città piccole e medie nell'Italia di fine millennio*, relazione al Convegno AIIG «Città piccole, medie e qualità della vita: il modello italiano e toscano» (Viareggio, 3-6 settembre 1999).
- LEMMI E. e M. MEINI, *La provincia di Arezzo: verso una geografia (urbana) della multi-polarità*, in «Memorie della Società di Studi Geografici», Firenze, 2002, IV, pp. 83-121.
- SESTINI A., *Il paesaggio*, Milano, TCI, 1963.
- SIMONIS U.E., *Bioregionalism: A Pragmatic European Perspective*, in «Ekistics», Atene, 1997, 382-384, pp. 67-72.
- TINACCI MOSSELLO M. (a cura di), *La sostenibilità dello sviluppo locale*, Bologna, Pàtron, 2001.
- VALLEGA A., *La regione, sistema territoriale sostenibile*, Milano, Mursia, 1995.
- VARALDO R., *Le strutture universitarie nell'ottica metropolitana*, in *Atti del Convegno «L'area metropolitana Livorno-Lucca-Pisa: una utopia?»* (Pisa, 9 maggio 1992), Pisa, Rotary Club, 1992, pp. 79-97.

TUSCANY: A NATURAL REGION OR A «BIOREGION»? – From a comprehensive geographical point of view, Tuscany represents one of the most well defined Italian regions. There are, in particular, some human components and a regional milieu that have formed a spatial fabric of great complexity; a Tuscan environment which today represents the unity and personality of our region. Nevertheless, a marked spatial differentiation exists between the various areas of Tuscany, which is divided internally by the existence of a «T-shaped spatial organisation model, the Valdarno-Versilia «urbanised triangle», with the characteristics of a highly integrated spatial system. However, recent studies show that what is emerging is more of an «H-shaped model (in correspondance with the corridor formed by the main infrastructural axes running north-south). The situation

in the coastal belt is of particular interest, and only a unitary government policy can guide processes of urban renewal from a metropolitan point of view. This could lead to the application of concepts such as that of the «area vasta» (extended area) or of the new «bioregion» concept: that is, a shift from a space characterised by intensive relational flows to a «space of places», in which cultural identity and the sense of belonging of the indigenous community is a determining factor.

Università di Pisa, Dipartimento di Scienze dell'Uomo e dell'Ambiente

b.cori@geog.unipi.it

e.lemmi@geog.unipi.it