

FIRENZE/REGIONE TOSCANA 1970-75

Progetto di ordinamento, inventariazione e valorizzazione del Fondo "Lelio Lagorio"

La terza fase del progetto *Firenze/Regione Toscana, 1970-1975* (2021-2023) si è focalizzata sull'esame del rapporto tra Firenze e la Regione Toscana con particolare riguardo alla programmazione dello sviluppo economico. In questo ambito è stata esaminata l'attività del Comitato regionale toscano per la programmazione economica (CRPET), che nel 1968 costituì con il concorso degli enti locali e delle Camere di commercio l'IRPET, destinato a diventare Istituto regionale con legge del 10 agosto 1974 n. 48, allo scopo di "provvedere agli studi e alle ricerche per gli atti della programmazione regionale". Sotto la guida di Giacomo Becattini, l'IRPET elaborò una prima ipotesi di lavoro i cui risultati alla fine del 1969 furono pubblicati su "Il Ponte" in veste di saggio di una trentina di pagine con il titolo *Lo sviluppo economico della Toscana*. La ricerca si è poi concentrata inoltre sul ruolo svolto negli anni '60 dall'Unione regionale delle province toscane (URPT), su impulso dell'Amministrazione Provinciale di Firenze, in particolare per iniziativa del comunista Mario Fabiani. La Fondazione infatti ritiene di notevole importanza il convegno di studi dell'URPT a Firenze il 20-22 marzo 1970 anche ai fini dell'immagine di Firenze (e della Toscana) che ne scaturì.

Dalla ricerca è emerso il quadro di una regione inserita in una fascia "di transizione" fra le aree industrializzate del Nord-Italia e quelle depresse del Mezzogiorno, sia per la collocazione geografica, sia per la natura intrinseca derivante dalla polarizzazione territoriale distribuita tra la Valle dell'Arno, da Firenze al mare, con il 16% del territorio, il 60% della popolazione (600 abitanti per chilometro quadrato) e l'80% della forza produttiva; e il resto, "il Sud", identificato nelle zone collinari e montane (rispettivamente 60% e 30% della superficie), dove i due terzi dei contadini erano emigrati, lasciando aree depresse e centri urbani degradati.

All'immagine della Toscana, basata sulla differenziazione territoriale e sulle economie locali, si è affermata quella del policentrismo, avvalorata da una fitta rete di città di medie dimensioni, di origine medievale, dove si trovavano piccola e media borghesia, e nuclei di artigiani e commercianti. È stato valutato se in rapporto a tale prospettiva

si sia posto in modo complesso il problema del ruolo della capitale regionale, forse non del tutto risolto. A tutto ciò si attribuì comunque la creazione dell'ambiente favorevole per un tipo di sviluppo-regolazione dell'economia basato sul ruolo della comunità locale. Tale approccio ha permesso una lettura più appropriata del fatto che agli inizi degli anni '50 Firenze fosse in Italia al primo posto nella proporzione tra popolazione e circoli, e al secondo in termini assoluti fu assunto nella rappresentazione del modello di tipo "integrativo", confortato anche dalla mancanza di forti contrapposizioni di classe, altrove presenti. La lettura della regione policentrica, imperniata sulla integrità della polis, circolò anche lungo altri percorsi, alcuni dei quali vicini all'ambito accademico-umanistico o pubblicistico. Certo non fu un caso che la rivista fondata da Lagorio nel marzo 1975 si intitolasse per l'appunto "Città&Regione", stabilendo tra i due termini un nesso inscindibile che suggeriva nel recupero dell'identità territoriale anche il superamento delle chiusure municipalistiche.

Il territorio fu diviso infatti in tre "aree tipologiche" in base a parametri giudicati "necessari" per il rilancio degli impieghi sociali secondo un nuovo modello di pianificazione (grado di sviluppo, suscettibilità ambientali, livello di degrado, disponibilità di spazi e risorse naturali). In tale prospettiva risultò acclarata la centralità dell'asse Firenze-Mare lungo il corso dell'Arno e con essa anche quella sull'asse Livorno-Massa, come le parti economicamente più sviluppate, con i più alti indici di urbanizzazione e di affollamento. La ricerca ha anche esaminato l'importanza attribuita al recupero dei centri storici.

Per la sua posizione geografica della Toscana la politica infrastrutturale ha rivestito un ruolo di centralità per tutta l'Italia. Si puntò sul programma di viabilità veloce (superstrade), inattuato poi per mancanza di finanziamenti, e sul recupero e riqualificazione della viabilità ordinaria, considerata per tessitura e dimensioni idonea a soddisfare le esigenze di collegamento e di riequilibrio. Ci siamo chiesti in questo progetto quale peso abbia avuto la schematica alternativa tra autostrade e superstrade, indicando tra quest'ultime le priorità della Firenze-Livorno con raccordi per Pisa e Prato; della "due mari" nel tronco Siena-Arezzo con raccordi per l'Umbria e per le Marche; della Poggibonsi-Empoli-Montecatini; e della "trasversale del Mugello", da Barberino a Incisa. Si indebolì invece l'ipotesi dell'adeguamento del valico appenninico dell'Autostrada del Sole, pur riconoscendone l'urgenza. Per le ferrovie la programmazione non propose niente relativamente alle linee longitudinali



di grande comunicazione, limitandosi ad auspicare "corrette" soluzioni per la direttissima Prato-Firenze-Roma, e il potenziamento della dorsale tirrenica con la nuova direttrice veloce fra Carrara e Piacenza, mentre giudicò essenziale sviluppare "le linee di interesse locale". Un altro quesito è se allora si sostenne l'ammodernamento di tronchi ferroviari già esistenti con l'integrazione di qualche nuovo raccordo "per adeguarli alle esigenze di collegamenti veloci e frequenti sulle medie distanze, e un traffico a carattere metropolitano extraurbano, e in qualche caso anche urbano-suburbano, sulle brevi distanze". Per il sistema aeroportuale fu indicata l'importanza dell'aeroporto di Firenze. In proposito fu interessante il venir meno dell'ipotesi dell'aeroporto a San Giorgio a Colonica e come l'esigenza finisse per essere tradotta nel semplice auspicio di un'integrazione funzionale con l'aeroporto di Pisa.

Firenze, 2 Aprile 2024

Il Presidente Maurizio Degl'Innocenti