

ADALBERTO VALLEGA

ORGANIZZAZIONE REGIONALE IN CAMBIAMENTO: IL CASO DELL'EUROPA TIRRENICA

Motivazioni di ricerca. — I cambiamenti insorti nella divisione internazionale del lavoro dall'alba degli anni '70 stanno ormai manifestando per intero gli effetti sulle architetture regionali. Le regioni comunitarie cambiano volto: alcuni elementi della loro organizzazione decadono, altri insorgono; la struttura si trasforma; i centri decisionali aggiornano il quadro delle finalità da perseguire. Al termine di questo cammino l'organizzazione territoriale risulterà mutata in misura almeno pari a quanto lo saranno le società e le economie. Anche le relazioni interregionali mutano profondamente: a tessuti di relazioni consolidate si sostituiscono tessuti nuovi, più dinamici, più problematici. Si fa strada, dunque, un cambiamento nella regionalizzazione. Questo quadro non è certamente dominato da propensioni alla cooperazione interregionale. Al contrario, il superamento dello stadio neoindustriale si manifesta soprattutto attraverso crescita e diffusione della competizione tra regioni. La circostanza possiede un rilievo che va al di là della congiuntura: si riflette su programmi economici di medio e di lungo termine; si ripercuote sui piani di organizzazione del territorio. Di conseguenza, per quali parti della CEE e fino a qual punto possono essere accolte le proposizioni dello Juillard (1982) sul riequilibrio regionale in Europa?

L'interrogativo è fondamentale: chiama in causa parte dei problemi che incombono sull'assetto dello spazio europeo, sulle relazioni tra il Nord e il Sud della Comunità, sulle prospettive di apertura tra regioni comunitarie e regioni del Comecon, sull'avvenire di spazi marini epicontinentali come il Mare del Nord e il Mare Mediterraneo, e così via. Per riflettere sull'interrogativo è opportuno prendere le mosse da casi concreti, come è accaduto nel fascicolo monografico che nel 1983 la *Revue Géographique de l'Est* ha dedicato alle trasforma-

zioni nell'area di incontro tra Reno e Danubio. Se si abborda un'impostazione metodologica del genere non v'è dubbio che lo spazio nord-occidentale italiano acquisti un rilievo singolare, almeno per tre motivi: svolge una considerevole funzione trainante nell'Europa mediterranea; sviluppa un protagonismo di spicco nelle relazioni tra Nord e Sud della Comunità; lo coinvolgono profondamente alcune ripercussioni generate dalla divisione internazionale del lavoro.

D'altra parte, lo spazio nordoccidentale è anche ben cementato al suo interno: in recenti fasi storiche si è comportato come un vero e proprio organismo. Dunque, pare legittimo accreditargli, almeno in via di prima approssimazione, la qualifica di regione: lo si può considerare un sistema spaziale aperto. La sua « personalità geografica » — cioè la sua natura funzionale — e la natura delle relazioni che intrattiene con l'esterno possono essere viste nell'ottica della geografia regionale sistemica. Dal punto di vista metodologico è quasi d'obbligo il riferimento al saggio che il Brunet (1973) dedicò, in chiave sistemica, ai lineamenti organizzativi dello spazio francese.

Operando in quest'ottica l'obiettivo delle riflessioni appare molto evidente: occorre individuare e valutare il processo spaziale. A questo proposito sia consentito richiamare l'attenzione su una circostanza non marginale. Il termine « processo » assume qui un significato ben specifico: è la struttura in movimento. Colto il processo, si perviene alla soglia finale dell'interpretazione regionale: andando oltre si giunge all'identificazione degli orientamenti del processo, e quindi del sistema spaziale, cioè della regione. Nondimeno, prima di riflettere sulle traiettorie lungo le quali si dispone questa regione critica — il Nord Ovest italiano, appunto — è opportuno far menzione di alcuni meccanismi economici e sociali che sulle traiettorie incidono vigorosamente.

Quadro di riferimento: industria e terziario, trasporti. — Lo spazio nordoccidentale italiano è innestato sul supporto litoraneo nordtirrenico — da Savona-Genova fino a La Spezia e Livorno — e sulle metropoli regionali di Torino e di Milano. Sulla fascia costiera sono comprese la Liguria e un tratto della Toscana; l'interno si stende su tutto il Piemonte e sulla Lombardia occidentale e centrale. Le tensioni e i conflitti tra le città non mancano, ma le interrelazioni restano comunque così diffuse ed evidenti che — come si è detto — si può ritenere di essere in presenza di una regione.

I meccanismi economici insorti negli ultimi anni stanno conducendo le città litoranee verso un'organizzazione industriale ben diversa da quella illustrata nei modelli di MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*) di cui tratta Vigarié (1981). Siamo in presenza

di un caso piuttosto originale, che si discosta dalle tipologie di aree industriali portuali messe a punto guardando soprattutto alle città, europee e giapponesi, che stanno reagendo appropriatamente alla nuova divisione internazionale del lavoro. In breve, Genova e Savona — città così vicine da costituire una sorta di sottosistema binario — sono afflitte da ridimensionamento della siderurgia, della cantieristica, della raffinazione del petrolio e della carbochimica; l'industria nucleare è in stasi; i segni positivi si limitano alle produzioni di impianti industriali; l'*engineering* è il solo settore del terziario avanzato che manifesti dinamismo. La Spezia non dà segni di cadute dell'economia industriale, perché si basa soprattutto su produzioni belliche. Livorno punta sulle attività portuali, anche a costo di andare incontro a una decisa deindustrializzazione.

Reazioni molto diverse sono state manifestate dalle metropoli regionali interne: Torino e Milano hanno fatto fronte ai contraccolpi subiti dalle industrie di base e dal settore dell'automobile adottando strategie di diversificazione produttiva: hanno curato produzioni emergenti, come l'impiantistica; hanno cercato di occupare spazi interstiziali nel mercato nazionale e internazionale, soprattutto quegli spazi che la divisione internazionale del lavoro faceva intravedere e sui quali le altre regioni europee non avevano altrettante opportunità (si pensi ai settori dell'abbigliamento, del cuoio, dei beni alimentari); hanno sviluppato produzioni di punta (elettronica, macchine utensili). Si è formato un terreno fertile per l'espansione del terziario avanzato, tanto di quello che interagisce con l'industria quanto di quello connesso al commercio esterno e all'internazionalizzazione delle città. Per quanto riguarda la qualità del terziario Milano e Torino hanno accresciuto le distanze rispetto al restante tessuto urbano italiano: su questo piano si può ritenere che Milano sia al vertice della gerarchia delle città sudeuropee.

Le conseguenze sull'organizzazione territoriale sono notevoli. Il declino del modello consolidato di città industriale si esprime attraverso l'allestimento di aree manifatturiere non estese, ubicate anche al di fuori del polo urbano. Queste trasformazioni — attentamente soppesate dal Mikus (1980) — sono rese possibili dalla diffusione e dal consolidamento di un efficiente tessuto di reti informative. Le città medie, e persino le città piccole, aumentano il loro peso industriale relativo grazie alla diffusione di attività di dimensioni non grandi, che si inseriscono in spazi interstiziali del mercato.

Per avvicinarci ai grandi temi dell'organizzazione del territorio occorre percorrere ancora una tappa. E' opportuno avere presenti i tratti salienti, originali, dei trasporti. Tre sono i più importanti

caratteri differenziali tra il Nord Ovest italiano e la restante parte dello spazio comunitario.

- a) La navigazione fluviale con gabarit europeo è limitata al tratto inferiore del corso del Po. Possiede solo una valenza nazionale e circoscritta a un ristretto quadro di relazioni interregionali. Di conseguenza, non influisce sulle relazioni tra spazio italiano e spazi transalpini.
- b) Le ferrovie partecipano ai trasporti terrestri in misura molto inferiore a quanto avviene negli altri paesi della Comunità. La politica nazionale di recupero del trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale riguarda anche e soprattutto il Nord Ovest italiano.
- c) L'impatto della containerizzazione è avvenuto con ritardo rispetto al *manufacturing belt* europeo. Pertanto il Nord Ovest italiano è ancora alla ricerca di una soddisfacente rete di nodi per trasporti multimodali e per trasporti combinati.

Tenuto conto di queste circostanze, appare evidente che occorra mettere in atto un piano che, per l'intero spazio nordoccidentale, riguardi valichi ferroviari alpini, linee di connessione con i *gateways* portuali del Nord Tirreno, nodi per trasporti multimodali. Questo tessuto di vie e di nodi dovrebbe essere realizzato in sincronia con il riassetto di alcuni porti nordtirrenici.

Regionalizzazione europea: il gradiente nord-sud. — L'asse renano, con le diramazioni italiane costituite dalle linee ferroviarie dirette a Milano e a Torino, ha assunto la veste di cordone ombelicale che connette il Nord Ovest italiano con l'interno della Comunità. La via del Reno ha assunto soprattutto due funzioni: costituisce il solco attraverso il quale le economie di Milano e di Torino interagiscono con quelle del *manufacturing belt*; è un canale attraverso il quale traffico generato nello spazio italiano si dirige a porti del Mare del Nord, soprattutto al *gateway* di Rotterdam. L'asse non assolve a funzioni di verso contrario, cioè non vi scorrono flussi di merci generati nell'entroterra europeo e diretti all'imbarco in porti italiani. Il traffico italiano gravitante sul Settentrione europeo ha raggiunto dimensioni considerevoli: da Milano e da Torino parecchi milioni di tonnellate di merce varia prendono ogni anno la strada per i porti del Mare del Nord.

Lungo il gradiente nord-sud si innesta anche il Rodano, tratto meridionale del futuro asse navigabile « Mediterraneo-Mare del Nord ». Marsiglia si propone di realizzare un percorso appetibile per i traffici

marittimi tra Pacifico, Oceano Indiano ed Europa Occidentale. In alternativa alla rotta marittima attraverso Gibilterra verrà offerta la via marittimo-fluviale attraverso Fos, il Rodano e il Reno. Nei riguardi della regione nordoccidentale italiana si possono prefigurare alcune significative implicazioni.

- a) Gli sviluppi dell'economia marsigliese per effetto dell'asse Rodano-Reno non dovrebbero produrre effetti sui flussi diretti da Milano e da Torino verso il Mare del Nord. La gravitazione italiana verso la sezione settentrionale del *Northern Range* sembra indifferente a meccanismi di polarizzazione di traffici che si vanno mettendo a punto nel Golfo del Leone.
- b) L'asse navigabile potrebbe, però, frustrare i tentativi del Nord Ovest italiano rivolti ad accogliere merci per il transito europeo, provenienti dall'Oltre Suez e diretti all'alto bacino del Reno. Il recupero di quest'area del mercato dei traffici ad opera dei porti della Liguria è impresa assai ardua, perché implicherebbe una profonda riorganizzazione dei porti e dei trasporti terrestri. Ma non è impresa impossibile, almeno in certa misura. A renderla piuttosto improbabile contribuirebbe Marsiglia.
- c) Il rafforzamento delle funzioni portuali di Fos, reso possibile dall'asse Rodano-Reno, consentirebbe a Marsiglia — per il gioco delle economie di scala di cui verrebbe a fruire il suo sistema portuale — di accrescere la penetrazione, oggi ancora piuttosto modesta, nell'area di Torino e di Milano. Lo spazio nordoccidentale italiano sarebbe intaccato da una nuova linea distorsiva, diretta a sud-ovest, verso il Golfo del Leone.
- d) I meccanismi descritti coinvolgerebbero soprattutto i porti di Genova e di Savona. Dalla fine degli anni '70 si è determinata una sorta di frattura nel fronte portuale nordtirrenico: la sezione occidentale (Genova e Savona) ristagna mentre quella orientale (La Spezia e soprattutto Livorno) è progressiva. Il comportamento di Marsiglia approfondirebbe questa frattura, giacché ridurrebbe i gradi di libertà di Genova e Savona, mentre difficilmente potrebbe fare altrettanto nei riguardi di La Spezia e di Livorno.

In conclusione, se si guarda al gradiente nord-sud della regionalizzazione europea, si può convenire che esso sia molto problematico per il gioco delle polarizzazioni dei traffici e, quindi, per posizioni dei *gateways* portuali nei riguardi delle aree manifatturiere padane. Il fronte portuale nordtirrenico non ha molte opportunità per sviluppare competizione lungo la via renana; in varia misura — più nel porto di Genova che in quello di Livorno — soffre della competizione di

Marsiglia. A ciò si aggiunga che i centri decisionali di Torino e di Milano hanno interesse a non dipendere da un solo fronte portuale. Di conseguenza, coltivano le relazioni anche con il fronte del Mare del Nord e con l'area marsigliese e rinsaldano i livelli di utilizzazione di porti nordadriatici. Il principio della massimizzazione dei gradi di libertà nelle relazioni mercantili rende molto suggestivi i giochi di forza che si producono in uno spazio criticamente nodale, qual è il Nord Ovest italiano.

... e il *gradiente ovest-est*. — Se si guarda al gradiente ovest-est si devono valutare gli effetti generabili della realizzazione della via navigabile Reno-Danubio. L'asse, appena sarà stato completato, potrà costituire un fattore di disturbo, se non addirittura di emarginazione, per le funzioni di transito esercitate dai porti del Nord Adriatico — Trieste in testa — a servizio del Centro Europa. La misura con cui questa incidenza negativa si farà avvertire dipenderà soprattutto dalle strategie commerciali che l'Unione Sovietica, e l'intero Comecon, svilupperanno a favore della rotta Danubio-Oltre Suez-Oceano Indiano.

Del tutto diversa è la posizione del Nord Ovest italiano e del fronte portuale del Nord Tirreno. Nel tratto in cui sarà realizzato il collegamento Meno-Danubio tenderà a prodursi una *fascia nodale*. Questo crocevia, ubicato all'incirca lungo il percorso Bamberg-Norimberga-Regensburg, è in posizione favorevole per l'apertura di una via, una sorta di linea di forza, radicata sul Nord Tirreno. Si tratta della direttrice ferroviaria dello Spluga. Essa comporta — com'è noto — la costruzione di un nuovo valico ferroviario e la realizzazione di importanti tratte transalpine; quella fino a Lindau e le due successive diramazioni, fino a Ulm e ad Augsburg. Raggiunta la fascia nodale che sorgerà nell'area di connessione Meno-Danubio, si aprirebbero itinerari di grande rilievo per connettere le coste nordtirreniche con l'Europa settentrionale e centro-orientale. Da Würzburg una via « breve », meridiana, si dirige verso Amburgo e la Danimarca; da Norimberga partono due direttrici, l'una verso Berlino e la Polonia, l'altra verso Praga.

Una strategia del genere offrirebbe due grandi vantaggi all'Italia nordoccidentale. In primo luogo, le produzioni industriali fruirebbero di una nuova direttrice per raggiungere il cuore dell'Europa interna. In secondo luogo, al fronte portuale nordtirrenico sarebbe concessa l'opportunità — praticamente negata lungo la direttrice renana — di assumere funzioni di transito. Ad alimentare queste funzioni non sarebbe la via terrestre tesa dall'Europa nordoccidentale al Nord Italia: su di essa la polarizzazione esercitata dai porti del Mare del Nord

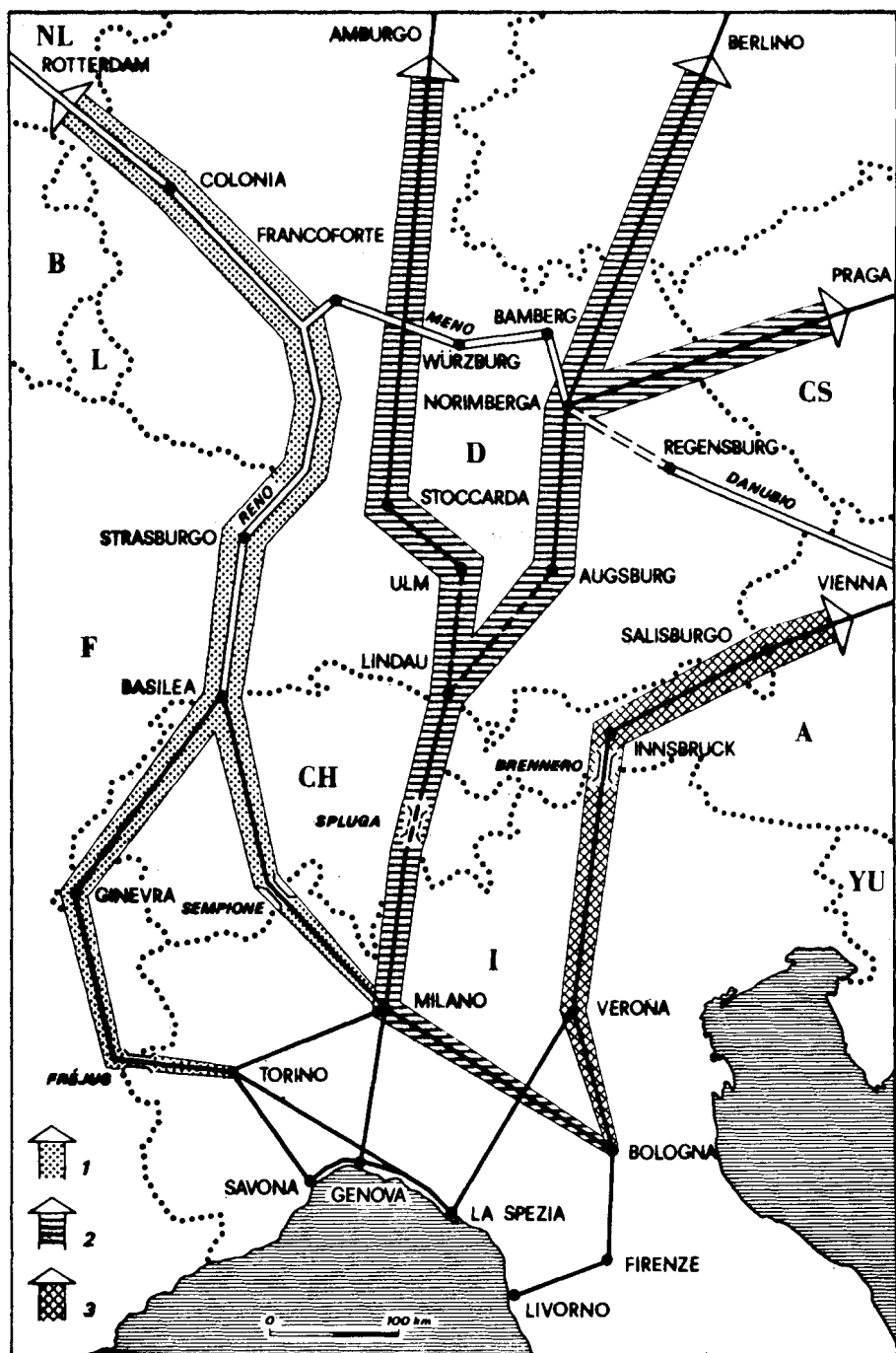


FIG. 1 — LINEE DI FORZA CHE, ATTORNO ALLA FINE DEL SECOLO, POTREBBERO ESSERE ATTIVE TRA L'EUROPA INTERNA E LO SPAZIO NORDTIRRENICO.
 Assi di polarizzazione: 1, del Reno; 2, dello Spluga; 3, del Brennero.

è ben difficilmente intaccabile. Sarebbe piuttosto la *rotta terrestre tra il Mar Baltico e il Danubio*. I flussi diretti dall'Oltre Suez e dallo spazio mediterraneo verso l'Europa centrale e orientale, e i flussi di direzione contraria, fruirebbero, nell'area nodale all'incontro tra Meno e Danubio, di una linea ferroviaria direttissima che li collegherebbe con il fronte portuale del Nord Tirreno. In pratica, la connessione ferroviaria provocherebbe animazione mercantile molto accentuata, tanto da trasformare le relazioni tra CEE e Comecon. In questo quadro, la via dello Spluga costituirebbe un cordone ombelicale attraverso il quale il Nord Ovest italiano tenterebbe di inserirsi in questo nuovo mercato di traffici e potrebbe così partecipare a meccanismi economici insorgenti.

A questo punto appare a tutto campo l'interdipendenza tra gli effetti generabili nelle aree nodali dell'Europa interna e gli effetti producibili nel Nord Ovest italiano. Nell'Europa interna alla successione di nodi renani di rilievo continentale — Basilea, Strasburgo, Francoforte — convergerà la fascia nodale generata dalla connessione Meno-Danubio e all'incirca ipotizzabile nel segmento Bamberg-Norimberga-Regensburg. Si tratterà di due forti segmenti nodali che, lungo il gradiente nord-sud (il segmento consolidato) e lungo il gradiente ovest-est (il segmento emergente) convergeranno su Francoforte, che potrebbe diventare, per questa sola circostanza, un vertice di grandissima valenza della grande nodalità europea. Per inserirsi in questo meccanismo di eccezionale rilievo spaziale lo spettro delle direttrici orientate dal Nord Tirreno e dal Nord Adriatico verso le fasce nodali renana e danubiana dovrebbe arricchirsi di una direttrice mediana, dotata di grande rilievo funzionale: la direttrice imperniata, appunto, sul valico ferroviario dello Spluga.

Connessioni e sincronismi: nodi critici. — La sintonia tra strategie regionali del Nord Ovest italiano e le trasformazioni nella rete degli assi e dei nodi della regionalizzazione nell'Europa transalpina è obiettivo assai arduo a conseguirsi. A renderlo arduo concorrono almeno tre ordini di fattori, tutti molto incisivi sui meccanismi che governano l'organizzazione del territorio.

In primo luogo, hanno rilievo i modi e i ritmi di diffusione dei trasporti multimodali. Lo spazio mediterraneo ha subito, con un certo ritardo rispetto ai grandi spazi oceanici, l'impatto della containerizzazione e solo da pochi anni è entrato nel gioco delle grandi rotte oceaniche di trasporti unitizzati. L'organizzazione dei trasporti terrestri italiani ha reagito con difficoltà a questi impulsi: la ferrovia ha manifestato vischiosità a organizzare rotte terrestri integrate con

le rotte marittime; i nodi per trasporti multimodali sorgono e si organizzano con uno spontaneismo non immune da rischi — quel che più conta — sono lontani da costituire una vera e propria rete, dotata di funzioni ben definite.

In secondo luogo, emergono problemi generati dalla scansione temporale. E' evidente che la direttrice dello Spluga conseguirebbe i suoi obiettivi soltanto se venisse condotta a termine prima, e comunque non dopo, del completamento della via navigabile Reno-Meno-Danubio. La seconda parte degli anni '90 diventa, dunque, un appuntamento di straordinaria importanza, sia per la grande regionalizzazione europea, sia per l'apertura di una nuova frontiera di relazioni per il Nord Ovest italiano. In pratica, si tratterebbe di realizzare, in circa quindici anni, un insieme di strutture di evidente energia polarizzante: un valico ferroviario, linea di connessione con la rete europea transalpina e italiana, nodi per trasporti multimodali nel Nord Ovest italiano e una buona organizzazione delle due coppie di porti nordtirrenici (Genova e Savona a ovest; Livorno e La Spezia a est) che si affermerebbero come *gateways* per lo spazio nodale interno gravitante sulla via navigabile Reno-Danubio.

Queste considerazioni conducono al *terzo ordine* di fattori di rischio. La nuova frontiera chiama in causa tre regioni « istituzionali » italiane: Piemonte, Lombardia e Liguria. Tra di esse non si è manifestato un livello di cooperazione adeguato a conseguire un compito così ambizioso, qual è la messa a punto di una strategia comune nei riguardi dei meccanismi della regionalizzazione europea. Anzi, Piemonte e Lombardia si trovano in disaccordo sul programma dello Spluga: il Piemonte sembra preferire il rafforzamento della direttrice del San Gottardo. Si produce, dunque, uno scostamento tra la regione reale, assunta come sistema spaziale — cioè il Nord Ovest nel suo insieme — e le regioni istituzionali. I comportamenti finora emersi non solo non hanno prodotto strumenti per superare lo scostamento, ma tendono piuttosto ad ampliarlo. Ciò è evidente anche nella fascia litoranea: la Liguria (nel cui spazio istituzionale rientrano i porti di La Spezia, Genova e Savona) non è legata da intese con la Toscana (nel cui spazio istituzionale rientra il porto di Livorno) che riguardino i grandi assi e i grandi nodi dei trasporti.

Fattori di riorientamento del processo spaziale. — Gli argomenti di cui si è trattato non sono stati evocati per ripercorrere un terreno già abbondantemente percorso dalla letteratura geografica. L'intenzione non è quella di sottolineare l'originalità di uno spazio regionale né, *a fortiori*, è quella di aggiungere argomenti al tema dello squi-

librio tra Nord e Sud della Comunità. Lo scopo è un altro, di natura essenzialmente metodologica.

Durante gli anni '60 e '70 si è guardato allo spazio nordoccidentale italiano in termini poleogeografici. Tre fenomeni sono stati al centro dell'attenzione: la conurbazione litoranea nordtirrenica; le agglomerazioni di Milano e di Torino; la formazione di una megalopoli imperniata sulle metropoli interne e sul tessuto urbano litoraneo. Ci si chiedeva quali dimensioni demografiche avrebbero comportato i fenomeni, quale sarebbe stata la loro proiezione territoriale e in quali tempi si sarebbe prodotta — o consolidata — la megalopoli. Il problema regionale si risolveva, in sostanza, in una sorta di *visione ekistica* degli insediamenti umani: *espansione* e *forma* erano le parole chiave di questa dimensione intellettuale.

Oggigiorno, nella fase di transizione dallo stadio neoindustriale a uno stadio dominato da intensi mutamenti della divisione interregionale del lavoro, le domande sono diverse. Ci si chiede quale cemento regionale si produrrà in uno spazio così criticamente disposto rispetto alla coordinata nord-sud, quale è appunto il Nord Ovest italiano. La domanda ne trascina un'altra: quale funzione e quale peso lo spazio assumerà nel concerto delle regioni comunitarie? Per tentare di rispondere occorre mettere a fuoco le catene di relazioni — soprattutto le retroazioni — che si vanno formando nel Nord Ovest e le interdipendenze che si instaurano tra questo spazio e l'esterno. L'ottica induce a focalizzare il processo regionale — nei termini in cui se ne è discorso introduttivamente — e a valutare verso quali traguardi sia orientato. Se si riflette su questo piano i fatti e le tendenze su cui s'è argomentato nei paragrafi precedenti inducono a formulare alcune proposizioni fondamentali.

- a) *L'organizzazione litoranea nordtirrenica resta frammentata e produce centralizzazione della vita portuale.* Le città nordtirreniche sono animate da un'accesa reciproca competizione. La circostanza non è patologica. E' invece originale, addirittura anomalo, che esse non abbiano maturato intese sui grandi problemi dell'organizzazione dello spazio, italiano ed europeo, che le riguardano. Ciò ha un profondo valore culturale: denota, tra l'altro, la mancanza di un modo comune di concepire la proiezione marittima dei poli urbani litoranei. Inoltre, fattori endogeni allo spazio italiano e fattori esogeni concorrono a esacerbare la scomposizione del fronte portuale nordtirrenico in due poli contrapposti: l'uno, progrediente, è costituito da Livorno, cui si accoda, pur in un clima di comprensibile competizione, il vicino porto di La Spezia; l'altro, stagnante, è costituito da Genova, la cui situazione pro-

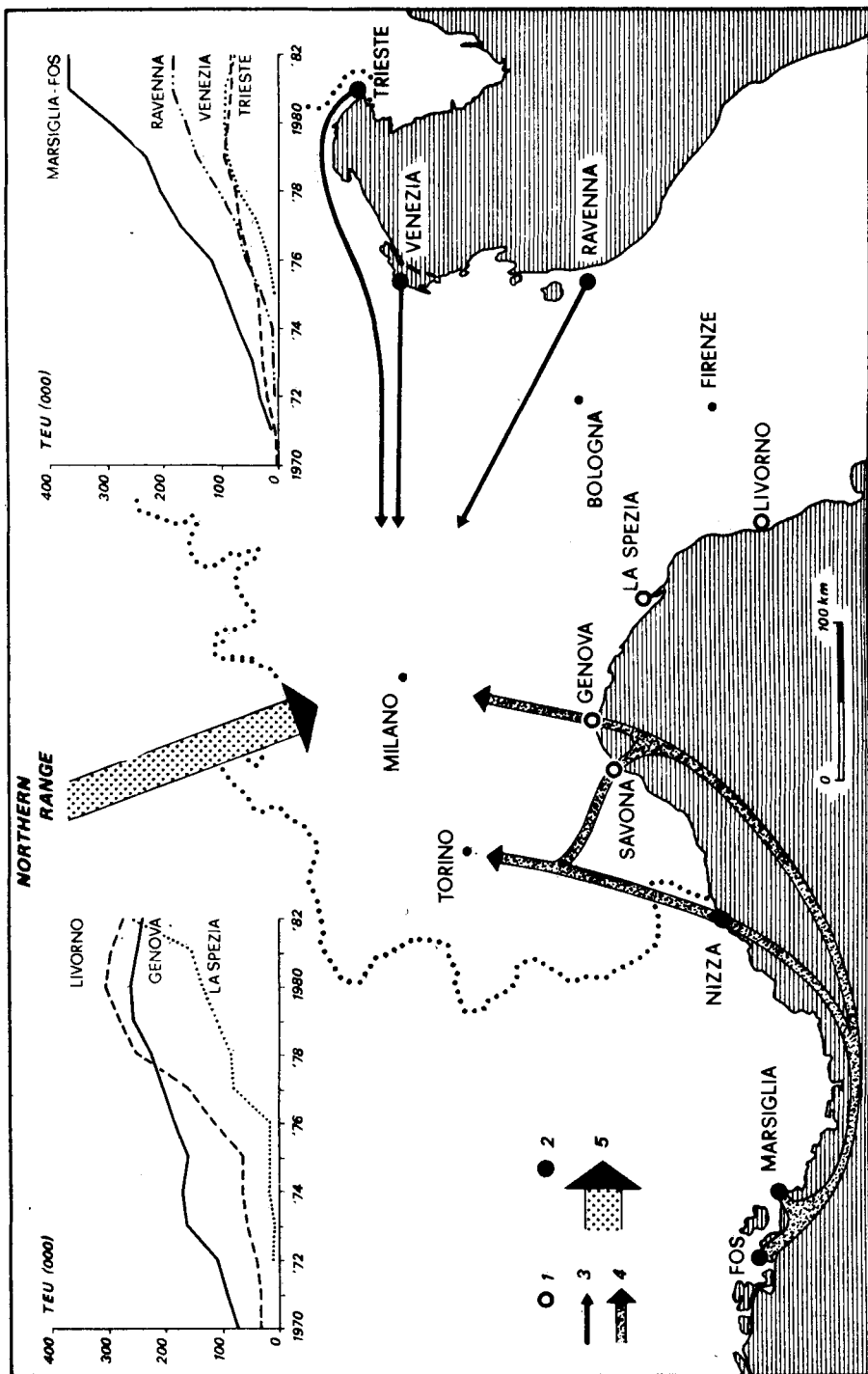


FIG. 2 — LINEE DI PENETRAZIONE NEL NORD OVEST ITALIANO DA PARTE DEI GATEWAYS CHE PRODUCONO COMPETIZIONE NEI RIGUARDI DEL FRONTE PORTUALE NORDTIRRENICO.

Porti: 1, nordtirrenici; 2, ubicati esternamente al Mar Tirreno settentrionale. Direttrici di distorsione dei traffici del Nord Ovest a detrimento dei porti nordtirrenici; direttrici radicate: 3, nell'Adriatico settentrionale; 4, in Marsiglia-Fos; 5, nel Northern Range.

blematica finisce con il coinvolgere anche il porto di Savona, se non altro perché è tanto vicino da costituire un'appendice topografica genovese. Alcuni segni fanno prevedere che le economie dei due gruppi di porti seguiranno andamenti cumulativi, almeno nel medio termine. Di conseguenza, gli scostamenti di livello funzionale si accentueranno e la vita litoranea tenderà a frantumarsi in due sezioni.

- b) *I poli urbani interni cercano di rendere massimo il numero di gateways utilizzabili per le relazioni sull'orizzonte continentale e sull'orizzonte oceanico.* Le agglomerazioni di Milano e di Torino, non inserite in piani comuni di organizzazione territoriale, hanno allentato le interdipendenze con le città liguri, hanno irrobustito quelle con Livorno, hanno coltivato (da parte di Milano) quelle con i porti del Nord Adriatico, hanno risaldato quelle con i porti del Mare del Nord e ne hanno avviato di produttive con Marsiglia-Fos. Lo spettro dei *gateways* dotati di peso funzionale per i due poli si è accresciuto: Golfo del Leone, Nord Tirreno e Nord Adriatico per le relazioni oceaniche che fanno capo al Mediterraneo e per le relazioni intramediterranee; Mare del Nord per la proiezione sulla grande navigazione di linea dell'Atlantico e dell'Oltre Panama. Le relazioni tra Genova e i due poli urbani interni si sono allentate: tra le due sezioni — Milano e Torino da un lato, Genova e Savona dall'altro lato — tende a prodursi una segregazione progressiva, la cui incidenza sull'assetto regionale è ben difficilmente valutabile.
- c) *Catene di relazioni spaziali si indeboliscono e altre vengono alla ribalta.* Le catene di relazioni spaziali focalizzate su Genova perdono peso. Il declino procede progressivamente per il gioco del relativismo spaziale: diventa più vistoso per effetto della crescita progressiva di altre catene di relazioni. Livorno è diventato un fuoco di relazioni progredienti in due direzioni: verso il passo del Brennero, *gateway* per l'Europa centrale, e verso Milano. A sua volta, Milano è un polo di relazioni progredienti verso il Nord Adriatico e verso l'asse renano.
- d) *Aumenta l'entropia del Nord Ovest italiano?* Il cemento interno allo spazio nordoccidentale italiano — almeno quello tra città interne e polo ligure — diminuisce. Ciò comporta una crescita di entropia se non insorgeranno e non si rafforzeranno altre catene di relazioni, che tendono a procedere cumulativamente. Anche se non si verificasse una crescita di entropia sarà piuttosto arduo che il Nord Ovest italiano conservi, o addirittura accresca, il proprio peso nella regionalizzazione europea.

Quali deduzioni? — Le proposizioni appena enunciate richiedono — al pari dell'intero impianto interpretativo posto sul tappeto in questa sede — di essere verificate almeno sotto due punti di vista.

La prima verifica riguarda l'*accertamento delle situazioni e degli andamenti* presi in considerazione per costruire l'interpretazione. In altri termini, occorre acquisire un insieme di rilevazioni e di elaborazioni molto più ampio di quello attualmente disponibile, allo scopo di valutare se i giudizi di fatto assunti a base del ragionamento abbiano sufficienti riscontri in situazioni e in andamenti reali. Questa esigenza può essere soddisfatta non soltanto allestendo un saldo e impegnativo edificio di ricerche empiriche, ma risolvendo alcuni problemi metodologici nuovi, o corrispondendo alla necessità di aggiornare metodologie collaudate. In effetti, è evidente che, mentre nel fuoco della preoccupazione metodologica tradizionale della geografia regionale v'erano centralità e polarizzazione, oggigiorno balzano in evidenza anche le catene di relazioni, all'interno della regione e tra regione e intorno. Donde si apre un campo di impegno molto consistente, che invoca metodologie pertinenti fenomeni di centralizzazione, di segregazione progressiva, di allometria, di entropia, e via dicendosi. Non è azzardato ritenere che la geografia, se vorrà adeguare la ricerca regionale ai meccanismi insorgenti nell'organizzazione del territorio, dovrà porre più di prima il problema metodologico nel fuoco delle proprie preoccupazioni.

Il secondo piano di verifica riguarda la congruenza *logica delle asserzioni* formulate. Non ci si può sottrarre a una verifica del genere, giacché riguarda la coerenza interna dell'edificio teorico, dei principi interpretativi di cui s'è fatto uso. In altri termini, il rigore con cui sono definiti i concetti e gli usi che se ne fanno sorreggono soddisfacentemente l'interpretazione regionale? In questa sede appare evidente — attraverso la considerazione di un caso concreto — come questo ordine di verifiche vada attentamente perseguito.

Ricerca empirica, avanzamento metodologico, aggiustamento dei modelli interpretativi costituiscono vertici, intensamente interrelati e interagenti, del triangolo della ricerca regionale. Concentrare le energie soltanto su un vertice e trascurare gli altri costituirebbe un errore, perché impedirebbe di conseguire progressi d'assieme. Questa proposizione si carica di significati meno scontati di quanto accadesse nei decenni trascorsi: l'architettura regionale europea muta a tal punto, genera tali conflitti interregionali, incide tanto sui rapporti di peso tra le regioni che, da un lato, si impongono ricerche empiriche — magari corroborate da una buona cooperazione internazionale —

e, dall'altro lato, si impongono interazioni molto attente tra teoria, metodologia ed empiria.

Perché i temi della regionalizzazione europea stanno destando tanto interesse, in una pluralità di campi disciplinari? La risposta è ovvia: perché ci si chiede sempre più diffusamente quale architettura regionale verrà alla ribalta in Europa per effetto di meccanismi esogeni (divisione internazionale del lavoro) ed endogeni (strategie nazionali e regionali) in atto. Alla ricerca scientifica si chiede, in sostanza, di immaginare assetti regionali possibili e assetti probabili. Questa circostanza non contribuisce certamente a semplificare i problemi, sia quelli teorici che quelli metodologici. Ma, a ben vedere, aiuta a chiarire i fini verso i quali potrebbe essere proficuamente orientata la ricerca: insomma, concorre a definire, e a circoscrivere, la possibile legittimazione scientifica della ricerca regionale. Infatti, queste esigenze conducono a coltivare, insieme alla dimensione interpretativa *stricto sensu*, anche la dimensione prospettiva: il traguardo consisterebbe nell'allestimento di scenari regionali, cioè di visioni prospettive ragionate.

Da un lato, la concezione della ricerca prospettiva e le metodologie scenariali maturate negli ultimi anni; dall'altro lato, la concezione sistemica della regione appoggiata sul terreno della geografia classica e sulla teoria generale dei sistemi: due apporti che non hanno ancora interagito ma che, se interagissero, potrebbero condurre a risultati di non poco conto, sia sotto il profilo della legittimazione scientifica che sotto quello della legittimazione sociale.

BIBLIOGRAFIA

- BRUNET R., *Structure et dynamisme de l'espace français: schéma d'un système*, in « Espace Géogr. », Parigi, 1973, pp. 249-254.
- COMPAGNA F., *L'Europa delle regioni*, Napoli, ESI, 1964.
- DÉZERT B., *La compétition plurimodale et la transformation des relations en Europe centrale*, in « Rev. Géogr. Est », Nancy, 1983, pp. 177-185.
- DOXIADIS C. A., PAPAIOANNOU J. C., *Ecumenopolis, the Inevitable City of the Future*, Atene, Athens Center of Ekistics, 1974.
- INTERFUTURES, *Facing the Future. Mastering the Probable and Managing the Unpredictable*, Parigi, OCSE, 1979.
- JUILLARD E., *Le rééquilibrage interrégional en Europe occidentale*, in « Hérodote », Parigi, 1982, n. 25, pp. 76-104.
- MIKUS W., *Zeitliche und Regionale Variabilität Industrieller Standortfaktoren von Mehrwerksunternehmen in Italien*, in « Mann. Geogr. Arb. », Mannheim, 1980, n. 7, pp. 69-97.

- MUSCARA' C., *Una regione per il programma*, Padova, Marsilio, 1968.
- ID., *Il Mediterraneo squilibrato*, in «Itinerari», Genova, 1972, n. 176-179, pp. 3-34.
- VALLEGA A., *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1984 (ed. ampliata).
- VERLAQUE Ch., *Patterns and Levels of Port Industrialization in the Western Mediterranean*, in B. S. HOYLE e D. A. PINDER (a cura di), *Cityport Industrialization and Regional Development. Spatial Analysis and Planning Strategies*, Londra, Pergamon Press, 1981, pp. 69-85.
- VIGARIÉ A., *Maritime Industrial Development Areas: Structural Evolution and Implications for Regional Development*, in *Cityport Industrialization*, cit., pp. 23-37.
- ID., *La batellerie et la pénétration portuaire de l'Europe rhéno-danubienne: la compétition des trois façades (Mer du Nord, Baltique et Mer Noire)*, in «Rev. Géogr. Est», Nancy, 1983, pp. 203-216.
- WACKERMANN G., *Les transports et les causes fondamentales des réorientations spatiales en Europe rhénane et centrale*, in «Rev. Géogr. Est», Nancy, 1983, pp. 165-175.
- WOLKOWITSCH M., *Le rôle des chemins de fer dans la mutation des axes de transport dans l'Europe rhénane et centrale*, in «Rev. Géogr. Est», Nancy, 1983, pp. 187-202.

AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE EN CHANGEMENT: LE CAS DE L'EUROPE TYRRHÉNIENNE. — Dans les dernières décennies l'organisation régionale était dirigée par des pôles industriels (Perroux). À présent la polarisation exercée par les cycles du transport englobant les relations océaniques et continentales devient plus importante. L'Italie tyrrhénienne constitue un cas intéressant: elle doit donner un nouvel aménagement aux transports vers les bassins du Rhin et du Danube et doit les greffer dans les routes pour l'Outre Suez et l'Outre Gibraltar. Donc, dans l'organisation de l'espace se pose un problème nouveau, ou mieux un problème classique présenté en termes nouveaux: interpréter les effets que les transports maritimes et terrestres, organisés en cycles multimodaux, auront dans le changement des interdépendances régionales entre l'Europe méditerranéenne et l'Europe de l'intérieur. Ce problème doit être considéré dans l'optique de l'aménagement de l'espace concernant, en Italie, au moins trois régions administratives (la Ligurie, le Piémont et la Lombardie). Des exigences d'intégration se dessinent entre les structures portuaires, les zones industrielles du littoral et du Pô, les axes autoroutiers et ferroviaires et les cols des Alpes. Tout cela doit être considéré dans un sens dynamique: pour les synchronies et les décalages que l'aménagement de l'espace de l'Italie tyrrhénienne fait prévoir par rapport aux rythmes selon lesquels procède la régionalisation transalpine.

CHANGING REGIONAL ORGANIZATION: THE CASE OF TYRRHENIAN EUROPE. — North Western Italian space can be assumed as a region, i.d. as an open spatial system. A cluster of important mechanisms, along both the north-south coordinate and the east-west one, is active in this regional space and is transforming some critical relationships between it and the internal European regions. Many changes arise from the Rhine-Danube waterway, planned for the

early Nineties. A new polarization will emerge. This could strengthen linkages between Milan and Turin on the one hand, and the emerging markets in Central Europe on the other hand. The coastal Thyrranian cities could turn out a new satisfactory pattern of relationships if a strong railway axis will be made through the Splügen Pass. On the contrary, some progressive segregations could weaken relationships between coastal cities (Genoa, above all) and the internal poles (Milan and Turin). European regionalization stimulates progress in regional research by means of a framework of theories and methodologies derived from the systems based approach. It should be desirable to built regional scenarios.

Genova, Istituto di Scienze Geografiche dell'Università.