

#16

PAROLE CHIAVE

**CITTÀ MEDIE E
METROPOLI REGIONALI**

Roberto Mascarucci

INU Edizioni

PAROLE CHIAVE

collana diretta da **Marisa Fantin**

PROGETTO GRAFICO

Ilaria Giatti

IMPAGINAZIONE

Antonio Bocca

**COORDINAMENTO
SCIENTIFICO**

Roberto Mascarucci

Aldo Cilli

**COORDINAMENTO
TECNICO**

Antonio Bocca

PRODOTTO DA

INU Edizioni Srl

Via Ravenna 9/b - 00186 Roma

Tel. 06 68195562

inuprom@inuedizioni.it

www.inu.it

Iscrizione CCIAA 814890/95

Iscrizione al Tribunale di Roma 3563/95

COPYRIGHT

INU Edizioni Srl

È possibile riprodurre testi o immagini con espressa citazione della fonte

Finito di stampare nel mese di Maggio 2020

ISBN 978-88-7603-214-1 - PRINT

ISBN 978-88-7603-215-8 - EBOOK

CITTÀ MEDIE

#16
PAROLE CHIAVE

INDICE

PARTE I | I TEMI

- | | | | |
|----|--|---|------------|
| 01 | | COMPLIANCE TRA RETI E LUOGHI
R. Mascarucci | P. 9 - 21 |
| 02 | | CITTA' MEDIE E METROPOLI REGIONALI
R. Mascarucci | P. 23 - 29 |
| 03 | | CRITERI GEOGRAFICO-SPAZIALI PER LA DELIMITAZIONE DELLE AREE
A. Cilli | P. 31 - 49 |
| 04 | | CRITERI URBANISTICO-MORFOLOGICI PER LA INDIVIDUAZIONE DELLE COMPONENTI
L. Volpi | P. 51 - 65 |

PARTE II | ATLANTE

- | | | | |
|----|--|--|------------|
| 01 | | NOTA METODOLOGICA | P. 68 - 69 |
| 02 | | ATLANTE DELLE TRENTA CONURBAZIONI | P. 70 - 99 |

PARTE III | APPROFONDIMENTI

01		VERONA I. Alonzi	P. 103 - 115
02		PARMA B. Caselli M. Carra G. Lombardini M. Zazzi	P. 117 - 129
03		PISA-LIVORNO G. De Luca C. Agnoletti L. Piccini	P. 131 - 141
04		FOGGIA M. Marascia	P. 143 - 153
05		RIMINI A. Scarale	P. 155 - 165
06		PESCARA-CHIETI A. Bocca	P. 167 - 179
07		TRENTO C. Cortinovis M. Ferrari F. Marzetti C. Mattiucci	P. 181 - 191
08		BOLZANO A. Barresi G. Pultrone	P. 193 - 205
09		LA SPEZIA G. Lombardini	P. 207 - 219
10		COSENZA F. Moraci D. Passarelli M. F. Errigo C. Fazia A. Bartucciotto D. Bellamacina	P. 221 - 231

POSTFAZIONE

R. Mascarucci

P. 233

03

Copia editoriale

PISA LIVORNO

Coordinatore
GIUSEPPE DE LUCA

Gruppo di lavoro
**CHIARA AGNOLETTI
LEONARDO PICCINI**

G. De Luca | C. Agnoletti | L. Piccini

Pisa Livorno: il sistema urbano della costa toscana tra crisi e innovazione

L'area di Pisa-Livorno si presenta come il secondo sistema metropolitano in Toscana, costituendo insieme a quello centrale il cuore urbano della regione. Infatti, la distribuzione territoriale degli insediamenti mostra come la parte a urbanizzazione più elevata della regione, oltre a interessare le aree pianeggianti comprese tra Firenze e la costa, è organizzata secondo due direttrici principali di sviluppo: l'asse Firenze-Prato-Pistoia per la parte centrale e l'asse Livorno-Pisa per quella costiera.

I collegamenti trasversali tra i due archi sono rappresentati dalle conurbazioni poste lungo le due principali vie di comunicazione, l'asse della FI-PI-LI e della ferrovia a sud e quello dell'autostrada A11 e della ferrovia a nord.

La presenza di due formazioni metropolitane, di cui una centrale con livelli di densificazione e di maturità più elevati e quella costiera meno popolosa e di formazione più recente, era del resto già stata individuata in alcuni studi IRPET da Giuliano Bianchi negli anni Ottanta. Quest'ultimo infatti aveva evidenziato come il sistema metropolitano della Toscana centrale e quello "più ipotetico ma non impossibile della costa" (Bianchi, 1986) fossero le emergenze economico-territoriali più significative del secondo dopoguerra. Quella interpretazione trova oggi un evidente riscontro tanto nella lettura dei dati che delle cartografie più recenti. Il sistema costiero bipolare vede Pisa configurarsi sia come core dei comuni dell'area pisana che dell'area metropolitana costiera, grazie non tanto alla dimensione demografica quanto piuttosto all'offerta di servizi avanzati e delle opportunità lavorative, in grado di esercitare una capacità attrattiva che coinvolge una ampia porzione territoriale.

L'altra polarità del sistema, Livorno, presenta una massa critica più elevata ed è connotata dalla presenza di una importante infrastruttura costituita dall'area portuale, porta di accesso per l'intero sistema ai mercati internazionali. Inoltre, considerando la distanza, relativamente contenuta, che separa Livorno da Pisa, emerge l'evidenza di una area urbana costiera strategicamente localizzata sia rispetto al sistema delle infrastrutture di trasporto verso il centro della regione (autostrada Firenze-Mare e S.G.C. FI-PI-LI e relative linee ferroviarie) che rispetto ai punti di accesso da fuori regione (porto di Livorno e aeroporto di Pisa). Ed è proprio in conseguenza della dotazione infrastrutturale che, per quest'area, un settore chiave è indubbiamente costituito dalla logistica e assume particolare importanza la creazione di connessioni, materiali e immateriali, tra i poli di trasporto, logistici e produttivi, all'interno di un quadro organico in grado di mettere pienamente a sistema infrastrutture e funzioni. In questo modo può avvenire il passaggio da "area costiera integrata" a "nodo logistico complesso" e "prioritario", così come previsto dal piano della logistica e della portualità e dalla politica europea delle reti di trasporto (TEN-T).

A scala regionale, infatti, il porto di Livorno risulta indubbiamente uno snodo fondamentale per tutto il sistema della logistica. Se analizziamo la distribuzione di imprese logistiche nell'area livornese, si può notare una elevata concentrazione di attività economiche relative all'intero ciclo logistico. In particolare, nel solo comune di Livorno si concentrano, oltre i $\frac{3}{4}$ degli operatori del trasporto marittimo regionale, anche un terzo delle attività di spedizionieri e degli intermediari logistici toscani, e, più in generale, quasi il 10% delle unità locali connesse alla logistica, per un totale di circa 500 imprese che occupano più di 4.000 addetti.

Se tutta la zona costiera viene oggi identificata come un'area in profonda crisi, poiché mostra in generale una *performance* peggiore rispetto all'ambito metropolitano centrale, è tuttavia altrettanto evidente che essa non costituisce affatto un territorio omogeneo racchiudendo al proprio interno aree con minori o maggiori criticità e con potenzialità di sviluppo estremamente differenziate.

Dal punto di vista della sua caratterizzazione territoriale ed economica occorre infatti distinguere l'area livornese che ha mostrato, fin dal periodo del decollo industriale, caratteristiche proprie rispetto al modello dominante, contraddistinguendosi in particolare per una dimensione media d'impresa maggiore e una specializzazione in settori *capital intensive* e *land intensive*, quali quelli dell'industria pesante che con il tempo ha determinato evidenti conflittualità con la vocazione turistica dell'area.

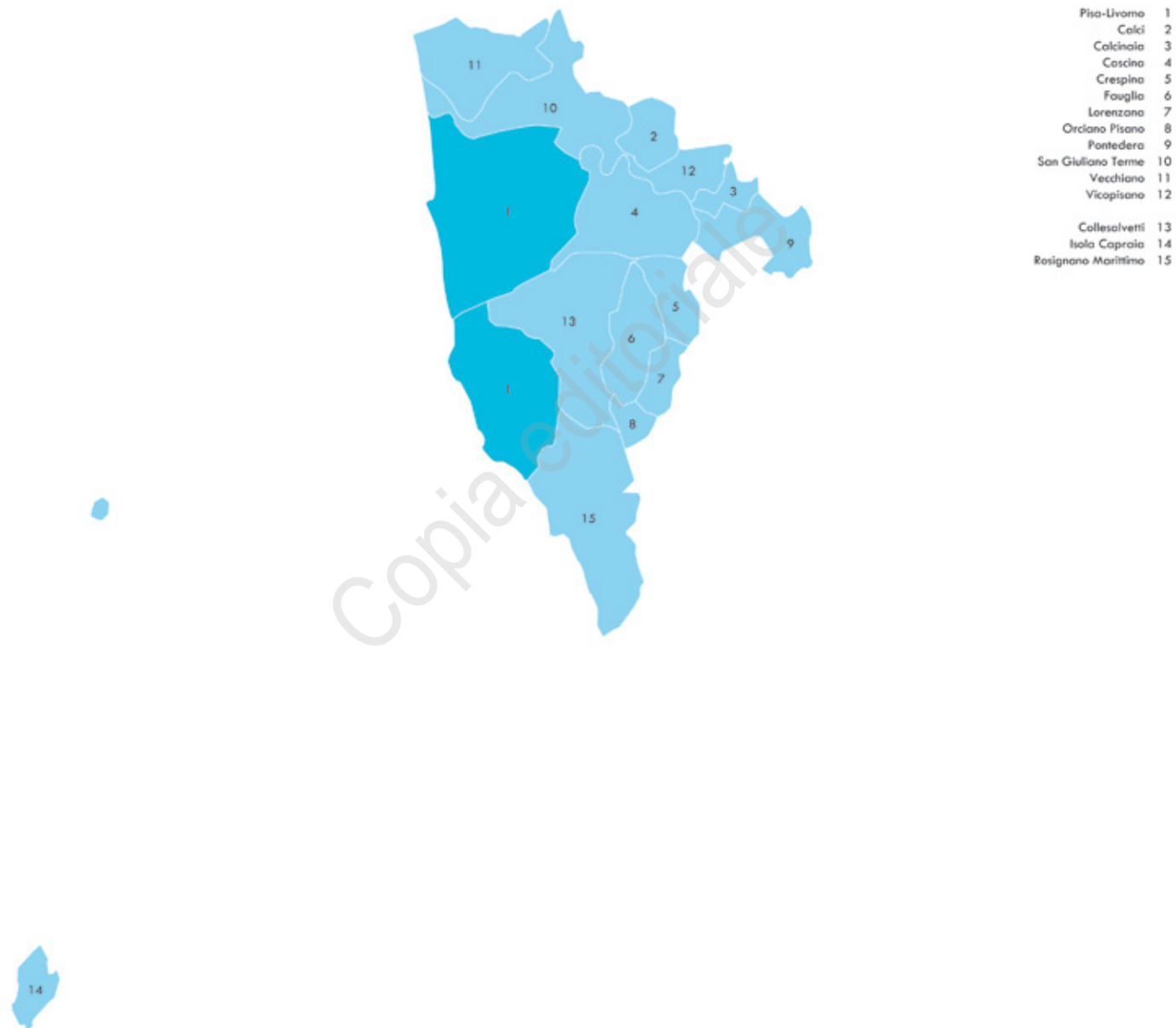
Le specializzazioni delle imprese industriali di questo territorio sono oggi caratterizzate da una minore competitività e ciò ha portato a situazioni di crisi per molte delle realtà produttive. Si tratta di un fenomeno che ha riguardato molte aree della Toscana costiera ma che in Livorno è particolarmente evidente, determinando situazioni di profonda sofferenza sia del tessuto economico che sociale. Si tratta di criticità che si sono evidenziate soprattutto negli anni della recessione determinando una situazione che ha assunto con il tempo tratti strutturali, con evidenti riflessi sul mercato del lavoro e più in generale sulla tenuta sociale del sistema.

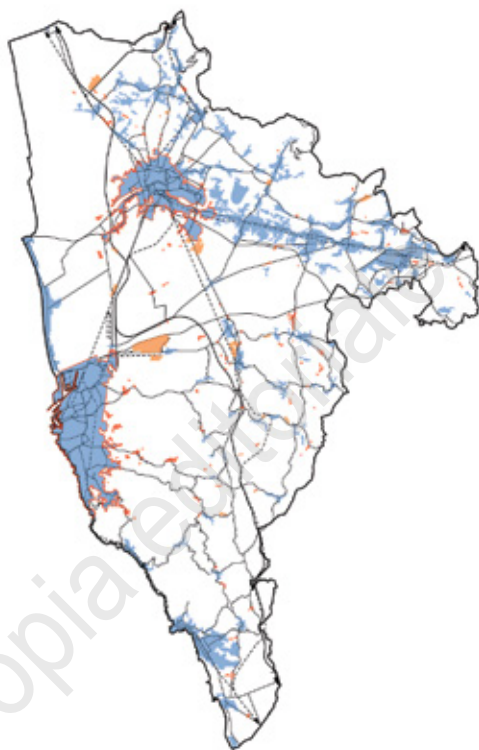
Diverso il percorso di sviluppo che ha interessato l'altro polo del sistema, Pisa, che pur contando una dimensione demografica da città medio-piccola (poco meno di 90.000 abitanti) molto inferiore a quella di Firenze (380.000) ma anche di Prato e Livorno (rispettivamente 190.000 e 160.000) grazie alla propria offerta funzionale riesce ad assumere una dimensione gravitazionale molto significativa. Anche Pisa, similmente a quanto è accaduto ai sistemi urbani più maturi, è stata interessata da fenomeni di delocalizzazione residenziale che hanno seguito tendenze centrifughe verso i comuni della corona urbana. Tuttavia a dispetto di queste tendenze, Pisa ha visto accrescere la sua capacità attrattiva configurandosi

come una vera e propria cittadella universitaria e di *business center*, specie per il settore terziario, grazie alla quale ha assunto una supremazia relativa all'interno del sistema costiero.

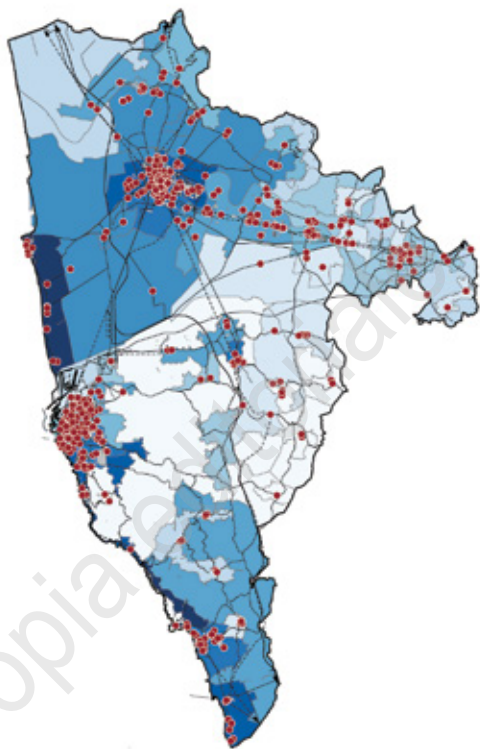
La città si distingue inoltre nel contesto regionale per l'elevata specializzazione in ricerca scientifica e tecnologia applicata, nonché per la presenza di settori *high-tech* con promettenti potenzialità di sviluppo, quali il comparto biomedicale, la robotica, la *green economy* applicata ai processi produttivi, più nota come economia circolare. Pisa gode infine di un ottimo connubio tra un buon livello di infrastrutturazione (anche se alcuni nodi dei collegamenti devono ancora essere risolti, il polo pisano-livornese può essere considerato la "seconda porta di ingresso" della regione) e la dotazione di alcune risorse turistiche di pregio, dal patrimonio artistico-culturale a quello ambientale.

Area



Città

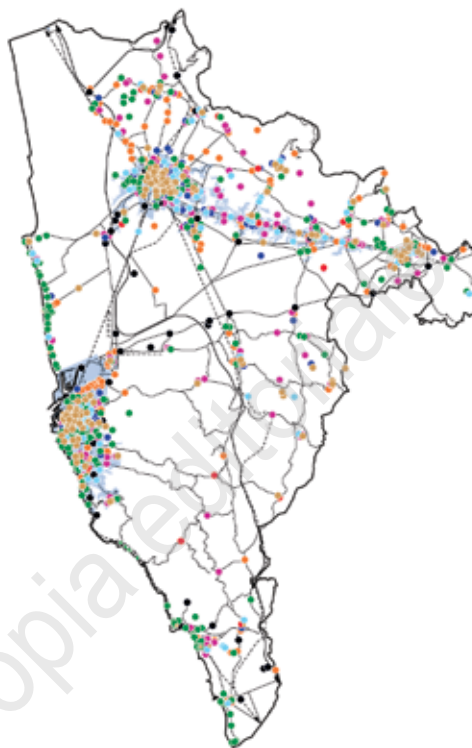
Centralità



Dotazioni

ABACO DEL SISTEMA DELLE DOTAZIONI

-  Luoghi di interconnessione modale
-  Pubblica amministrazione e apparati dello stato
-  Servizio socio-sanitario e terzo settore
-  Istruzione e formazione
-  Ricerca e sviluppo
-  Commercio e terziario
-  Produzione e consumo di cultura
-  Attività sportiva e ludica



Area

L'immagine restituita dalla lettura sovrapposta dei layer dell'accessibilità, del pendolarismo e dei legami funzionali dà conto del denso reticolo di interdipendenze che connota i sistemi urbani delle città medie, che nel caso specifico è costituito da una duplice polarità rappresentata dalle città di Pisa e Livorno. L'ambito urbano costiero toscano si caratterizza infatti come una porzione territoriale che funzionalmente gravita, seppur con intensità e raggio d'azione diverso, sui due poli che costituiscono il sistema, lasciando intravedere alcuni subpoli oltre a una direttrice di attrazione posta lungo l'asse di connessione con Lucca. I collegamenti infrastrutturali, e più in generale il sistema dell'accessibilità dell'area, su cui si basa tanto il pendolarismo locale quanto il sistema di connessioni di livello superiore, ne supporta il funzionamento sistemico.

Città

Se la nozione di città evoca, tra gli altri, la contiguità del territorio urbanizzato e una certa compattezza dello spazio urbano, da questa prospettiva appare lecito identificarla con gli ispessimenti di densità costituiti sia dalle funzioni più prettamente residenziali che dalle attrezzature collettive. Si tratta evidentemente di criteri squisitamente morfologici, che identificano i limiti della città nei perimetri definiti dall'edificato continuo. Nel sistema di Pisa-Livorno l'immagine insediativa che emerge restituisce un sistema bipolare morfologicamente distinto che vede nel caso di Livorno uno sviluppo prevalentemente longitudinale lungo la fascia costiera, nel caso di Pisa un sistema lineare trasversale, esito di alcuni processi di coalescenza territoriale, che si sviluppa in direzione dell'area metropolitana centrale.

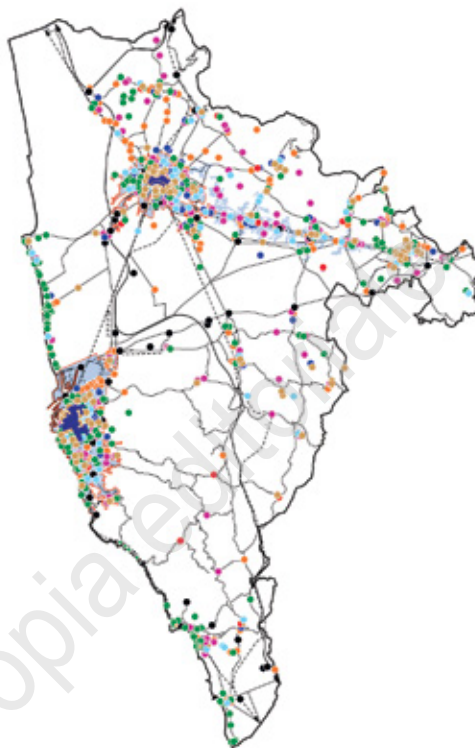
Centralità

All'interno del sistema urbano di Pisa-Livorno, la capacità attrattiva del territorio appare significativamente differenziata: alcune porzioni rivelano un potere attrattivo decisamente maggiore, in grado di far emergere una chiara gerarchia territoriale. La rappresentazione della densità demografica evidenzia le porzioni ove si concentra la popolazione, a cui corrispondono valori immobiliari di vendita più elevati. Questi ultimi presentano dei picchi anche in zone costiere di bassa densità e di pregio ambientale dove è elevata la pressione turistica, indicando come in questi casi vi sia anche una domanda di abitazione non stabile.

Dotazioni

Il sistema delle dotazioni è stato rappresentato puntualmente al fine di analizzarne da un lato la distribuzione territoriale e dall'altro l'offerta di servizi rispetto ai luoghi della concentrazione insediativa. Quello che emerge è la conferma di un sistema multipolare che presenta una maggiore dotazione di servizi, specie alla persona, in corrispondenza delle zone a più evidente vocazione insediativa e, specularmente una scarsa dotazione nelle aree più interne del sistema.

È evidente come la localizzazione di tali dotazioni tenga conto anche dei differenziali di accessibilità riflettendo una condizione duale del sistema costituito sia da zone densamente abitate e ben connesse tra loro e con il resto della regione e altre marginali, eccentriche rispetto ai flussi di scambio di persone e merci.

Quadro d'insieme

Visione strategica di prospettiva

È stato evidenziato, sia nella presentazione dell'area di studio che nella restituzione interpretativa degli indicatori utilizzati nelle cartografie, come il sistema urbano di Pisa-Livorno, oltre a vantare una doppia polarità sia caratterizzato da una estrema varietà territoriale e vocazionale che specie una visione che si pone un orizzonte di riferimento di tipo strategico, debba tenere nella dovuta considerazione. Al contempo, a dispetto di questa estrema varietà evidenziamo anche come lungo l'asse Pisa-Livorno, includendo anche l'estensione fino a Lucca, si vada dispiegando un significativo processo di "metropolizzazione" che coincide solo in parte con lo sviluppo di una entità metropolitana tradizionalmente intesa ma che piuttosto si manifesta attraverso la crescita di un sistema reticolare che connette nodi urbani con diverse specializzazione funzionali, attraverso un processo tipico delle città medie.

Entrando più nello specifico, le potenzialità di sviluppo per questa area sono rappresentate in particolare dalla logistica, per l'ovvia prossimità a snodi internazionali quali porto (Livorno) e aeroporto (Pisa), dalla filiera turistica e dalle attività di R&S, quest'ultima con ampie potenzialità di ricaduta innovativa sui sistemi produttivi locali.

Non meno importante è il turismo, sia quello legato al patrimonio artistico e architettonico di Pisa, sia quello connesso alle risorse balneari tipiche della costa, per il quale rileviamo le conflittualità esistenti con la permanenza di attività industriali (ancorché in crisi) di tipo pesante, che dovrebbero convergere verso un processo di ristrutturazione in direzione di una maggiore sostenibilità ambientale.

Da quanto emerso, si deduce che l'orizzonte strategico per questo sistema bipolare potrebbe essere costituito da una ulteriore valorizzazione e integrazione delle diverse specializzazioni funzionali e spaziali e da un miglioramento della connettività del territorio costiero sia rispetto alle sue aree interne sia con i flussi di capitali e di persone che attraversano la Toscana: è proprio in riferimento all'apertura e alla connettività di questo sistema urbano bipolare che si manifestano le maggiori potenzialità di sviluppo di tutta l'area, in particolare nel suo costituirsi come "un nodo localizzato nel quadro di circuiti globalmente organizzati" (Brenner, 2011) di scambio e circolazione di merci e di conoscenze.

BIBLIOGRAFIA

- Bianchi G. (1986)**, “Maturità precoce: una modernizzazione a rischio”, in Moro G., (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi: la Toscana*, Einaudi, Torino.
- Bortolotti F., De Luca G. (2000)**, *Come nasce un'area metropolitana: Firenze, Prato, Pistoia, 1848-2000*, Alinea, Firenze.
- Brenner N. (2011)**, “The Urban Question and the Scale Question: Some Conceptual Clarifications”, in Glick Schiller N., Caglar A. (a cura di), *Relocating Migration: Rescaling Cities and Migrants*, Cornell University Press, New York, pp. 23-41.
- Comune di Pisa, Piano strategico per lo sviluppo della Costa Toscana 2016 – 2020, Pisa, 2020.**
- De Luca G. (2001)**, *Pianificazione e programmazione. La questione urbanistica in Toscana: 1970-1995*, Alinea, Firenze.
- IRPET, Lattarulo P. (a cura di)**, *Qualità e innovazione urbana come fattore di competitività regionale. Rapporto sul Territorio*, IRPET, Firenze, 2011.
- IRPET, Agnoletti C., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di)**, *Configurazioni urbane e territori negli spazi europei*, Firenze, 2015.
- IRPET, Circolo virtuoso. Opportunità e sviluppo possibile nel Sud della Toscana**, Firenze, 2016.
- IRPET, Gli interventi per il rilancio della costa toscana. Una politica di sviluppo territoriale**, Firenze, 2016.
- IRPET, Iommi S., Marinari D.**, *Le diverse componenti della costa Toscana*, Firenze, 2020.