

PISA E L'AREA METROPOLITANA COSTIERA. CAMBIAMENTI AVVENUTI E POTENZIALITÀ FUTURE

Sabrina Iommi

Firenze, giugno 2017

RICONOSCIMENTI

Questo studio rientra nell'attività di analisi delle dinamiche socio-economiche territoriali che IRPET svolge per Regione Toscana.

Il lavoro è stato curato da Sabrina Iommi, con il supporto statistico di Donatella Marinari.

L'allestimento del testo è di Elena Zangheri.

Indice

<i>Premessa</i>	5
1. Pisa: centro qualificato di sistemi territoriali più ampi	7
2. Una dinamica demografica da <i>urban core</i>	8
3. I pendolari in ingresso: un centro piccolo, ma fortemente attrattivo	10
4. Le ragioni della forza attrattiva: le funzioni economiche e il rango urbano	13
5. I grandi attrattori del terziario pubblico	16
6. Un'area ad alta accessibilità esterna con alcuni deficit nei collegamenti locali	20
7. La città d'arte e il turismo: qualificare l'offerta	23
8. Verso uno stile di vita urbano?	24
9. Qualche dato congiunturale: l'impatto della crisi	27
10. Quali politiche per le piccole città a elevato rango urbano?	31
11. Bibliografia	33

PREMESSA

Questo studio riprende un vecchio lavoro IRPET in cui si segnalava in Toscana la presenza di due aree a sviluppo metropolitano (Bianchi, 1986), intendendo con questo termine territori caratterizzati da elevata densità degli insediamenti, residenziali e produttivi, dall'offerta di funzioni ad alta specializzazione, di natura terziaria ma anche manifatturiera, e dall'attrazione di consistenti flussi di pendolarismo in entrata per motivi di studio e lavoro.

Le due aree, si evidenziava nello studio citato, erano caratterizzate da un diverso grado di maturazione: l'area metropolitana centrale, insistente sui due poli di Firenze e di Prato e sulla loro prima corona urbana, era già allora ben leggibile negli indicatori economici, mentre esistevano "indizi" di una seconda area metropolitana, di dimensioni più contenute ma non meno strategica, in formazione sulla costa, in corrispondenza di Pisa e Livorno.

Oggi, a 30 anni da quell'analisi, il presente lavoro ha l'obiettivo di verificare quanto quegli indizi si siano consolidati. L'analisi è centrata sul ruolo della città di Pisa all'interno dell'area metropolitana costiera e sul suo confronto con Firenze, in quanto *urban core* dell'area metropolitana centrale.

Quello che si vuole testare è la capacità di Pisa di assumere un ruolo di polo urbano avanzato in grado di trainare lo sviluppo di una buona parte della Toscana costiera, in particolare quella geograficamente troppo distante dal capoluogo regionale per godere delle esternalità positive dell'area metropolitana fiorentina, come pure la capacità delle due aree metropolitane regionali di interagire e di creare delle sinergie positive che abbiano un effetto moltiplicativo più forte sullo sviluppo regionale. Pur nella diversa dimensione che le caratterizza (il rapporto tra le taglie demografiche è indicativamente di 1 a 4), le due aree metropolitane toscane soffrono comunque entrambe di un *deficit* dimensionale se confrontate con le maggiori città europee, *gap* che potrebbe essere ridotto da un approccio più sistemico (si ricorda che Firenze e Pisa distano un'ora di treno).

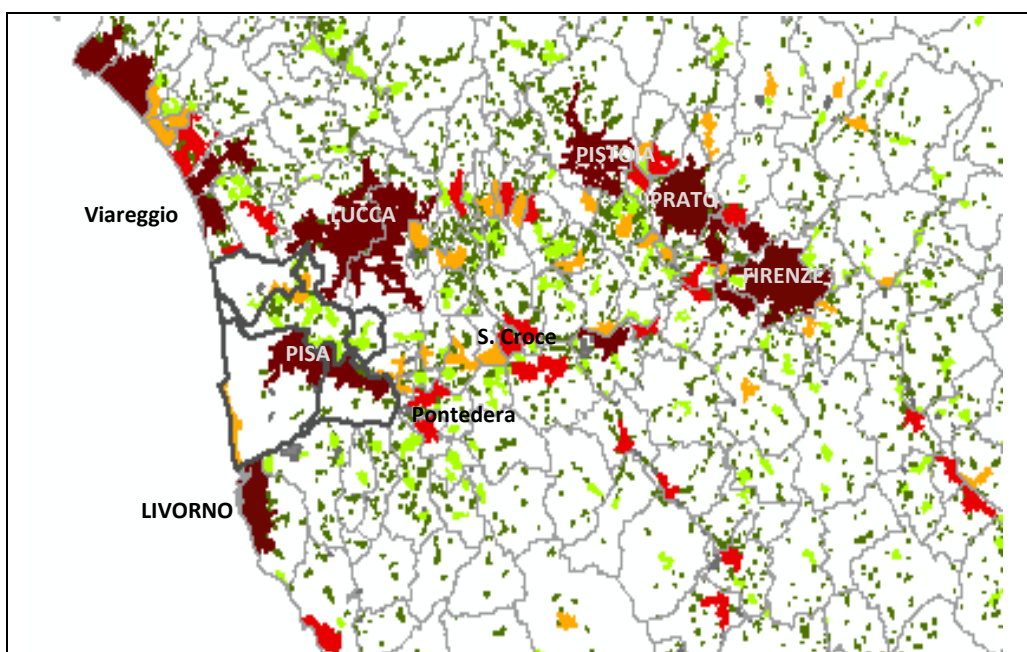
Infine, una precisazione terminologica. Per chiarezza, si esplicita che il termine di area metropolitana utilizzato nell'analisi non ha alcun significato istituzionale (è noto che con la legge Delrio – L. 56/2014 – il territorio della vecchia Provincia di Firenze ha assunto il titolo di Città Metropolitana, con una partizione territoriale, quindi, che non tiene conto dei reali fenomeni insediativi e socio-economici), ma assume un'accezione puramente analitica e serve dunque ad individuare i territori di maggior concentrazione delle residenze e dei posti di lavoro, dei servizi pubblici e della capacità di innovazione. Di conseguenza, anche le indicazioni di *policy* a favore di un maggior sostegno alle aree urbane con elevato potenziale di sviluppo non implicano necessariamente interventi di natura istituzionale, ma più operativamente, strategie cooperative sostenute da adeguati finanziamenti.

1. PISA: CENTRO QUALIFICATO DI SISTEMI TERRITORIALI PIÙ AMPI

Pisa, oltre ad essere il punto focale di riferimento dei comuni che costituiscono l'area pisana, rappresenta il *pivot* dell'area metropolitana costiera, che insieme a quella centrale, forma il cuore urbano della regione, in cui si concentrano l'offerta dei servizi avanzati e le opportunità di lavoro.

Il ruolo di "perno" dell'area metropolitana costiera deriva a Pisa non esclusivamente dalla collocazione geografica (baricentrica rispetto a Livorno, Lucca e Viareggio, e sulla direttrice che la collega a Firenze), quanto piuttosto dalla sua caratteristica di punto di offerta di servizi strategici ad alta specializzazione, sproporzionati rispetto alla sola dimensione demografica della città storica.

Carta 1
LOCALITÀ ABITATE PER POPOLAZIONE. 2011



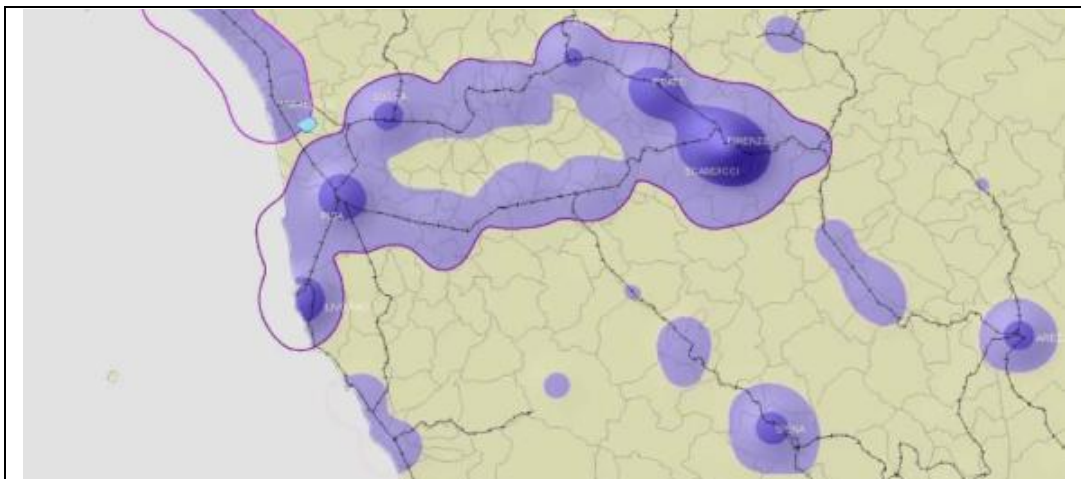
Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento Popolazione e Abitazioni

La distribuzione territoriale degli insediamenti (Carta 1) mostra in modo chiaro come la parte maggiormente urbanizzata della regione, oltre ad essere concentrata nella pianura compresa tra Firenze e la costa, è organizzata secondo due direttrici Nord-Sud di sviluppo: l'asse Firenze-Prato-Pistoia per la parte centrale e l'asse Livorno-Pisa-Lucca per quella costiera. I collegamenti trasversali tra i due assi di densificazione urbana sono rappresentati dagli insediamenti posti 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 su più alti livelli di densificazione e di maturazione e quella costiera meno popolosa e di formazione più recente, era del resto già stata individuata da alcuni studi IRPET degli anni '80 (Bianchi, 1986) e trova

oggi conferma nella lettura dei dati e in altri recenti studi (Iommi e Marinari, 2013; Agnoletti et al., 2014, Iommi, 2016). Si noti, ad esempio, che secondo un indice di metropolitaneità¹ calcolato recentemente a scala nazionale dall'Università di Milano-Bicocca (Colleoni e Boffi, 2013), l'area metropolitana toscana viene fatta coincidere proprio con il territorio racchiuso tra le due direttrici della densificazione (Carta 2).

Carta 2
INDICE DI METROPOLITANITÀ IN TOSCANA



Fonte: Colleoni e Boffi, 2013

Molte delle dinamiche e potenzialità che verranno illustrate di seguito trovano spiegazione e vanno pertanto analizzate alla luce delle caratteristiche descritte.

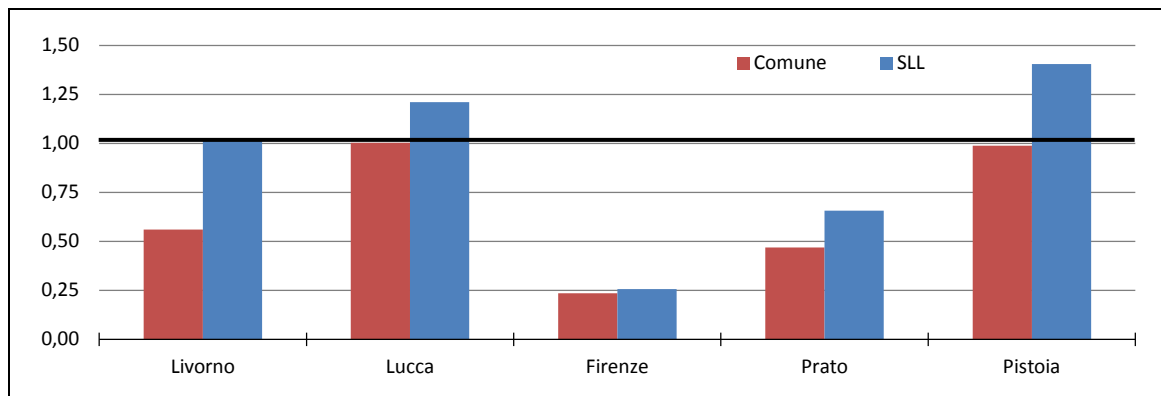
2. UNA DINAMICA DEMOGRAFICA DA *URBAN CORE*

Il solo Comune di Pisa contava a fine 2015 quasi 90mila abitanti, una dimensione demografica da città medio-piccola, paragonabile in Toscana a quella di Lucca, Pistoia, Grosseto e Arezzo, ma molto inferiore a quella di Firenze (380mila) o anche di Prato e Livorno (rispettivamente 190mila e 160mila). Com'è ormai ampiamente riconosciuto dalla letteratura (OECD, 2012), i confini comunali tuttavia non sono in grado di cogliere il reale funzionamento socio-economico dei territori specialmente in presenza di poli urbani, che tendono a specializzarsi nelle funzioni produttive e ad espellere parte delle residenze. Passando dunque più correttamente al livello del Sistema Locale del Lavoro (gli ambiti del pendolarismo quotidiano stimati da Istat sulla base dei dati censuari), che tiene conto della distribuzione di residenze e posti di lavoro e delle loro connessioni, notiamo come la posizione relativa dell'area urbana pisana migliori significativamente (Tabella 2). La distanza in termini di dimensione resta su livelli immutati solo

¹ L'indice di metropolitaneità è la sintesi di tre indicatori: la popolazione residente, gli addetti nel settore delle attività economiche e gli spostamenti per studio o lavoro. In base ad esso, lo studio individua 8 aree metropolitane in Italia: Milano (più esattamente, l'area tra Varese e Brescia), Torino, Veneto (l'area tra Venezia e Verona), Bologna (più esattamente, la Via Emilia tra Bologna e Parma), Firenze (più esattamente, la pianura tra Firenze e Pisa-Livorno), Roma, Napoli e Bari.

nei confronti di Firenze e del suo SLL, che effettivamente si pongono su un'altra scala dimensionale, pari a circa 4 volte quelle dell'area pisana .

Tabella 2
RAPPORTO TRA LA POPOLAZIONE DI PISA E DI ALTRE CITTÀ TOSCANE A SCALA COMUNALE E DI SLL. 2015



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il comune di Pisa appartiene in modo fortemente integrato, dunque, all'area pisana e la sua dinamica demografica come pure le caratteristiche dei suoi residenti derivano dal suo ruolo di polo centrale di un sistema urbano più ampio. Il forte decremento demografico sperimentato dai primi anni '90 è in realtà frutto della redistribuzione delle famiglie più giovani verso la corona urbana, in particolare verso i limitrofi Comuni di Cascina e San Giuliano Terme, che sono diventate delle vere e proprie parti della città dell'area pisana. La città si è in parte "svuotata" quindi non perché in crisi, ma perché entrata in una fase più matura dello sviluppo urbano. Solo dal 2014 anche la popolazione cittadina ha ripreso lentamente a crescere, ma lo ha fatto grazie unicamente ai flussi in arrivo dall'estero, mentre il SLL continua a crescere grazie all'attrazione esercitata sia verso gli arrivi esterni sia verso quelli provenienti dalla città centrale.

Tabella 4
TREND DEMOGRAFICO DI LUNGO E MEDIO PERIODO. PISA E FIRENZE

	PISA		FIRENZE		Toscana
	Comune	SLL	Comune	SLL	
Variazione di lungo periodo della popolazione (%) 1971-2015	-13,5	5,4	-16,8	-1,3	8,0
Variazione nell'ultimo decennio della popolazione (%) 2006-2015	3,2	5,3	8,2	7,1	5,1
di cui componente naturale (nati-morti %)	-3,8	-2,6	-3,7	-2,5	-2,6
di cui componente migratoria interna (%)	-0,3	2,8	3,0	2,9	2,9
di cui componente migratoria estera (%)	7,3	5,0	8,9	6,7	4,8

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Come mostrano il grafico 3 e la tabella 4, l'andamento demografico del comune di Pisa e del suo SLL ricalcano sostanzialmente quelli di Firenze e della sua area del pendolarismo quotidiano. In questo Pisa e Firenze, fatte le dovute differenze di taglia demografica, si assomigliano. Il capoluogo regionale mostra però una ripresa demografica più marcata nell'ultimo decennio, alimentata oltre che dai flussi provenienti dall'estero anche da quelli interni al territorio nazionale, verso i quali Pisa non riesce ad essere altrettanto attrattiva.

In termini di struttura della popolazione residente, Pisa risulta inoltre relativamente più vecchia e con un peso maggiore degli individui soli (sia anziani, che giovani) rispetto a quanto accade a Firenze. Per la città si pone dunque la sfida, peraltro già evidenziata anche in passato (Iommi, 2012), di rendersi più attrattiva nei confronti delle nuove famiglie e non soltanto nei confronti dei singoli, siano essi studenti o immigrati (Tabella 5). Probabilmente, però, la breve distanza geografica esistente tra il centro urbano e la sua corona residenziale favorisce il decentramento delle famiglie di nuova formazione, alla ricerca di costi dell'abitare più contenuti o di tipologie abitative considerate più soddisfacenti (case in proprietà, di dimensioni maggiori, con giardino). La città deve riuscire a offrire un'atmosfera urbana più attraente per frenare almeno in parte il fenomeno.

Tabella 5
COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE PER TIPOLOGIE. PISA E FIRENZE. 2011

	PISA		FIRENZE		Toscana
	Comune	SLL	Comune	SLL	
Incidenza degli stranieri sul totale residenti (%)	12,7	9,4	15,2	13,1	10,5
Incidenza anziani soli (65 anni e più %)	28,0	23,8	17,3	15,3	24,4
Incidenza famiglie senza nuclei	45,4	36,2	45,6	38,3	34,4
Incidenza di giovani che vivono da soli (fino a 34 anni)	17,8	11,6	14,2	10,5	7,7
Incidenza coppie giovani con o senza figli (donna fino a 34 anni %)	7,7	8,5	9,8	7,9	9,3
Incidenza famiglie in potenziale disagio economico (%)	1,4	1,2	1,2	1,1	1,4

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento Popolazione e Abitazioni

3. I PENDOLARI IN INGRESSO: UN CENTRO PICCOLO, MA FORTEMENTE ATTRATTIVO

Secondo il censimento del 2011 ogni giorno entrano in città oltre 52mila persone per motivi di studio e lavoro: si tratta del secondo flusso in ingresso per dimensione assoluta dopo quello in entrata a Firenze (107mila), che spicca però se paragonato alla taglia demografica della città, infatti, l'incidenza della popolazione presente su quella residente è la maggiore in Toscana. Nella composizione dei flussi per direzione prevalente, Pisa si caratterizza per la presenza quasi esclusiva di flussi in ingresso, pari al 98% del totale. La città domina dunque sul territorio limitrofo (Tabella 6).

Tabella 6
MOVIMENTI PENDOLARI PER STUDIO E LAVORO NEI PRINCIPALI COMUNI (>50MILA ABITANTI). 2011

	Pendolari interni al Comune	Pendolari in ingresso	Pendolari in uscita	Pop. presente su residenti in età 6-64 anni	Composizione % dei flussi per direzione		
					Bidirezionali *	Prevalente Ingresso **	Prevalente Uscita ***
Firenze	151.243	106.584	30.701	104,6%	3,5%	96,1%	0,4%
Pisa	34.120	52.215	8.045	145,8%	0,2%	98,1%	1,7%
Prato	74.177	24.840	26.512	73,2%	12,1%	39,0%	48,8%
Siena	23.191	23.077	4.089	129,9%	2,8%	97,1%	0,1%
Lucca	32.550	16.549	12.017	79,5%	3,7%	75,8%	20,5%
Arezzo	43.465	15.952	6.953	84,5%	1,3%	89,4%	9,4%
Pistoia	33.670	14.395	11.129	77,1%	8,3%	63,2%	28,5%
Livorno	64.506	11.065	12.267	68,6%	3,7%	57,2%	39,2%
Viareggio	20.547	10.082	8.094	70,0%	5,5%	71,7%	22,8%
Massa	24.603	9.026	7.652	67,1%	5,2%	68,9%	25,9%
Grosseto	35.306	6.811	3.477	74,8%	17,1%	72,8%	10,2%
Carrara	21.814	6.339	8.073	61,2%	4,8%	22,2%	73,0%

* Rapporto entrati su usciti compreso tra 0,75 e 1,25; **maggiore di 1,25, ***minore di 0,75

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento Popolazione e Abitazioni

La forza di attrazione della città risulta ancora più evidente se si tiene conto delle caratteristiche del contesto in cui essa è inserita. Contrariamente a quanto accade ad esempio nel caso di Siena o Grosseto, che sono poli urbani circondati da aree prevalentemente rurali, Pisa si trova in un'area molto insediata, a breve distanza da poli di peso demografico simile (Lucca) o anche molto maggiore (Livorno), ma riesce ad attrarre anche da questi ultimi, flussi in ingresso molto consistenti: rispettivamente 5.700 da Livorno e quasi 2.400 da Lucca. Gli ingressi a Pisa, quindi, non provengono solo dalla sua corona urbana a specializzazione residenziale (Cascina e San Giuliano Terme, con flussi di oltre 8mila persone da ciascuno)(tabella 7), ma anche da poli urbani che, in teoria, dovrebbero competere con essa; è la qualità delle funzioni urbane esercitate dalla città a spiegare questo risultato. Per farsi un'idea del fenomeno, si pensi che Livorno dovrebbe aumentare gli attuali flussi in ingresso da 11mila a 96mila per avere lo stesso rapporto di Pisa tra popolazione diurna (presente) e notturna (residente); Lucca dovrebbe passare dagli attuali 17mila a 57mila.

Tabella 7
PISA E LA SUA CORONA URBANA. CANCELLAZIONI ANAGRAFICHE E PENDOLARISMO

	Cancellati da Pisa 2002-2011	Pendolari in ingresso a Pisa 2011	Pendolari su cancellati
Cascina	8.327	8.726	1,05
Calci	1.327	1.524	1,15
Vicopisano	785	992	1,26
Calcinaia	650	963	1,48
San Giuliano Terme	5.124	8.200	1,60
Ponsacco	397	777	1,96
Pontedera	656	1.317	2,01
Vecchiano	944	2.674	2,83
Lucca	563	2.366	4,20
Livorno	1.157	5.720	4,94
Viareggio	252	1.661	6,59

Fonte: elaborazione su dati Istat

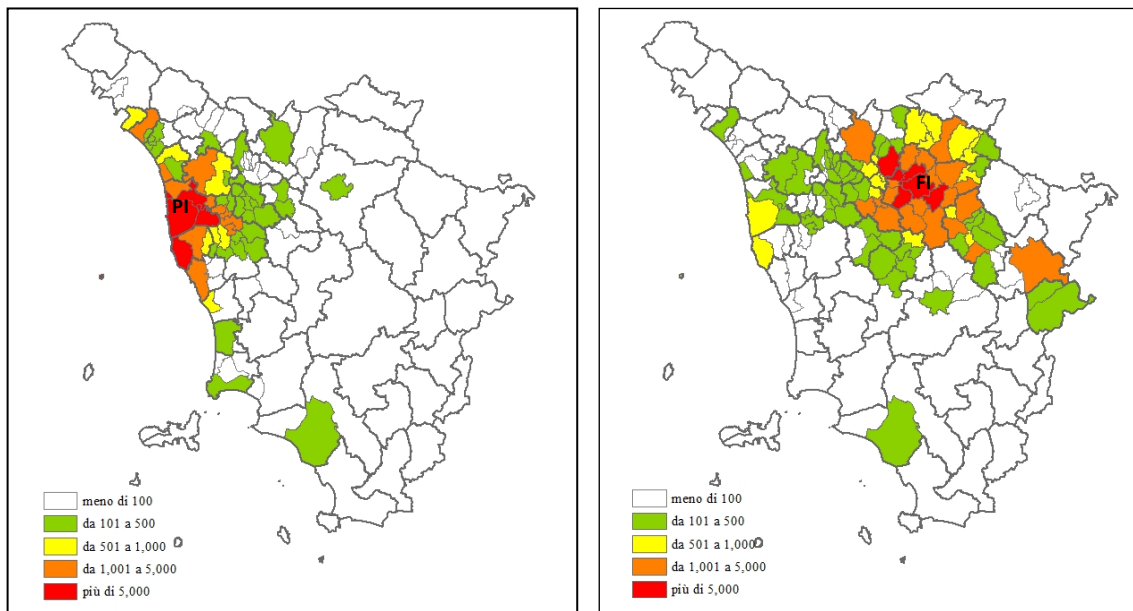
Pisa si configura dunque come vera e propria cittadella universitaria e *business center* (di carattere prettamente terziario) per un bacino di residenza molto più ampio e questo potere di attrazione è cresciuto fra 2001 e 2011: i flussi in ingresso erano il 49% dei residenti e sono diventati il 61%.

La rappresentazione su carta dei rispettivi bacini di attrazione consente di confrontare la forza del polo urbano costiero con quella dell'area metropolitana centrale (Carta 8). Firenze richiama flussi pendolari in ingresso soprattutto dalle prime cinture urbane, ma esercita comunque un'attrazione abbastanza estesa lungo la valle dell'Arno sia in direzione Arezzo, che in direzione Lucca e Pisa. Inoltre, la città, offrendo posti di lavoro ad alta specializzazione, riesce ad attrarre manodopera qualificata anche da altri grandi comuni relativamente distanti: Pisa e Livorno, seguite da Grosseto, Siena, Lucca e Massa. Seppur molto estesa, tuttavia, l'influenza di Firenze lascia ampiamente scoperta la costa.

Sui territori costieri appare di contro molto intensa la capacità di attrazione esercitata da Pisa, la cui *catchment area* include l'area di Massa-Carrara e la Versilia, Lucca e il distretto cartario, la Valdera e il Valdarno inferiore e, in misura meno intensa, la costa a Sud di Livorno, fino a Piombino e Grosseto.

Se, come sostengono molti studi recenti a partire dall'intuizione di Krugman (1991), le aree urbane e la loro capacità di innovare sono il motore contemporaneo della crescita, il sistema urbano costiero, sommandosi a quello metropolitano centrale, può dunque accrescere l'effetto volano che la specializzazione urbana esercita in favore dello sviluppo regionale, portando l'effetto innovatore della città anche sui territori costieri, dove l'influenza di Firenze è più debole. Del resto, studi IRPET confermano che rispetto a regioni comparabili (Emilia-Romagna), la struttura urbana toscana appare più debole perché meno dotata, in assenza di una grande città, di poli urbani di medie dimensioni (Iommi e Marinari, 2013; Agnoletti et al., 2014) e più sbilanciata verso una composizione terziaria delle attività. Potenziare il sistema urbano costiero attraverso investimenti infrastrutturali, ma anche politiche di cooperazione istituzionale, sia tra la città e il suo intorno (sul modello di quello che dovrebbe fare la città metropolitana per il sistema urbano centrale), che tra i due sistemi urbani, costiero e centrale (sul modello di quanto avvenuto per la società aeroportuale) potrebbe avere un effetto additivo sulla crescita regionale.

Carta 8
 FLUSSI PENDOLARI PER LAVORO E STUDIO IN INGRESSO NEL SISTEMA URBANO COSTIERO E NEL SISTEMA METROPOLITANO CENTRALE. 2011



Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento abitazioni e popolazione

Del resto il polo pisano esercita funzioni urbane a elevata specializzazione (università, centri di ricerca, ospedali di fascia alta, patrimonio culturale), ha infrastrutture di trasporto di rilievo da potenziare e si trova in prossimità di alcuni distretti manifatturieri storici (Valdera, Valdarno inferiore, distretto cartario lucchese) per i quali potrebbe svolgere importanti funzioni di servizio.

4. LE RAGIONI DELLA FORZA ATTRATTIVA: LE FUNZIONI ECONOMICHE E IL RANGO URBANO

Recenti analisi IRPET sulla gerarchia urbana in Italia (Iommi e Marinari, 2013; Agnoletti et al., 2014; Iommi, 2016), hanno individuato nel polo pisano una città di dimensioni demografiche modeste, ma dotata di funzioni economiche ad alta specializzazione, che possono fare da motore d'innovazione per le attività produttive dei territori limitrofi, in particolare per quelli costieri che hanno maggiore difficoltà a interagire con Firenze (Tabella 9).

Tabella 9
ITALIA. INDICE DI RANGO URBANO PER ALCUNE AREE (FUA)

Dimensione demografica FUA	Città/Area	Pres. funzioni urbane	Risultato economico	Specializ. produttiva	Specializ. culturale	Indice rango urbano (>0)
GRANDI SISTEMI METROPOLITANI (pop.>1 mil.)	Area milanese	ALTA	ALTO	1,2	1,3	2,95
	Roma	ALTA	ALTO	1,0	1,7	2,78
MEDI SISTEMI METROPOLITANI (pop. 500mila-1 mil.)	Bologna	ALTA	ALTO	1,3	1,2	3,34
	Area Firenze-Prato	ALTA	ALTO	0,8	1,0	2,10
	Area Versiliese	MEDIA	MEDIO	0,9	0,7	0,19
CITTÀ MEDIE (pop. 250-500mila)	Parma	ALTA	ALTO	1,3	1,0	1,74
	Trento	ALTA	ALTO	0,8	1,3	2,25
CITTÀ PICCOLE (pop. 100-250mila)	Bolzano	ALTA	ALTO	0,7	1,2	2,16
	Pisa	ALTA	ALTO	0,9	1,9	1,91
	Siena	ALTA	ALTO	0,8	1,5	1,86
	Livorno	ALTA	MEDIO	1,1	0,7	0,96
	Lucca	MEDIA	ALTO	0,7	0,8	0,63

Fonte: stime IRPET

L'importante risultato ottenuto da Pisa in termini di rango urbano (in questo simile al caso di Siena) è spiegato dalla presenza di funzioni terziarie del comparto pubblico a elevata specializzazione, mentre più debole è la presenza di funzioni manifatturiere, appartenenti al settore privato (Tabella 10). Lo scarto riguarda tuttavia più l'area di influenza diretta della città (il resto del SLL) che il comune centrale e, almeno in teoria, potrebbe essere compensato dalla specializzazione manifatturiera tuttora forte presente in sistemi locali relativamente vicini, come quelli di Pontedera, S. Croce e Lucca, che a loro volta potrebbero beneficiare di una più stretta interazione con il polo pisano e i suoi servizi avanzati.

Tabella 10
INDICATORI ECONOMICI PER L'AREA METROPOLITANA CENTRALE E COSTIERA

	AREA METRO COSTA			AREA METRO CENTRALE		
	PISA	LIVORNO	LUCCA	FIRENZE	PRATO	PISTOIA
Addetti per 1.000 abitanti nel Comune (2011)	603	337	417	558	445	384
Addetti per 1.000 abitanti nel SLL (2011)	411	339	417	472	413	361
% addetti industria nel Comune (2011)	8,4	12,3	12,2	10,0	31,3	14,1
% addetti industria nel SLL (2011)	8,9	15,2	24,2	18,3	35,7	20,3
ULA per 1.000 abitanti nel SLL (2015)	462	371	430	498	424	401
VA per ULA nel SLL (2015) (mgl)	62	64	66	71	60	58
Export per ULA nel SLL (2015) (mgl)	4	15	30	23	22	5
% popolazione del SLL su Toscana (2015)	5,0	4,9	4,2	19,6	7,7	3,6
% ULA del SLL Toscana (2015)	5,4	4,3	4,2	22,8	7,6	3,4
% VA del SLL su Toscana (2015)	5,4	4,4	4,5	26,1	7,4	3,1
% export del SLL su Toscana (2015)	1,0	3,0	5,9	25,0	8,0	0,8

Fonte: Istat, Censimento industria e servizi e stime IRPET

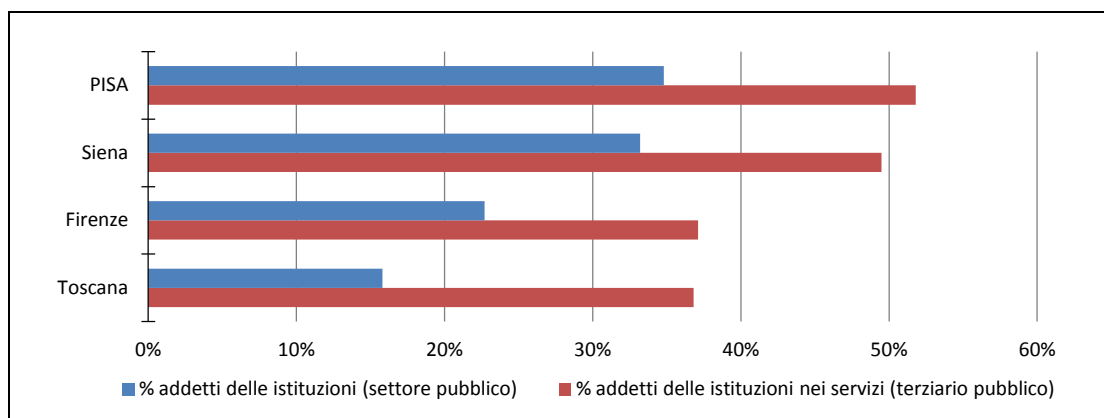
Se analizzate in termini di valori assoluti, le due aree metropolitane restano decisamente distanti come dimensione demografica (la popolazione dell'area centrale è 2,2 volte quella dell'area costiera; quella del SLL di Firenze è 3,9 volte quella del SLL di Pisa) e peso economico (sia le ULA che il VA dell'area centrale sono circa 2,5 volte quelli dell'area costiera, quelle di Firenze sono oltre 4,5 volte quelle di Pisa), tuttavia, relativizzando sulla popolazione o sugli addetti stimati (ULA), le distanze si riducono significativamente.

Si può così stimare che per raggiungere lo stesso rapporto ULA/abitanti dell'area metropolitana centrale, quella costiera dovrebbe aggiungere quasi 25mila ULA alle attuali 218mila (+11%), mentre il SLL di Pisa dovrebbe creare quasi 7mila ULA aggiuntive (+8% rispetto alle attuali 85mila) per raggiungere il livello di Firenze, che è tra i più alti in Toscana. Maggiore è la distanza in termini di capacità di esportazione, ma ciò è spiegato sia dalla composizione settoriale del sistema produttivo, meno specializzato nei settori manifatturieri, sia da come sono costruite le stime di contabilità economica, in cui le esportazioni si riferiscono solo alla vendita all'estero di beni e non comprendono, dunque, né la vendita di servizi, né la spesa turistica.

Se è vero che la Toscana costiera soffre di un *gap* di sviluppo importante rispetto a quella centrale, leggibile soprattutto in termini di *deficit* di occupazione (Casini e Iommi, 2016), è altrettanto vero che la costa non presenta condizioni uniformi e nell'area metropolitana costiera il polo in crisi è quello livornese, mentre Pisa mostra potenzialità di tutto rilievo. Nell'area oggetto d'indagine si pone quindi concretamente il quesito delle moderne politiche di sviluppo, e cioè se esse debbano rivolgersi prevalentemente ad attenuare il disagio nelle aree di crisi o a sostenere quelle che esprimono potenzialità da valorizzare (Barca 2000 e 2009).

La composizione settoriale degli addetti, calcolata al 2011 per tener conto di tutte le componenti rilevanti (imprese private, settore pubblico e imprese agricole) conferma che il tratto distintivo del Comune di Pisa è costituito dall'elevata incidenza del settore pubblico e nello specifico del terziario pubblico, sia nei confronti di altre città universitarie (Grafico 11), sia in comparazione a Comuni simili per specializzazione produttiva e dimensione (Tabella 12).

Grafico 11
INCIDENZA % DEL SETTORE PUBBLICO E DEL TERZIARIO PUBBLICO. 2011



Fonte: elaborazioni su Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Censimento Agricoltura 2010

Tabella 12
COMPOSIZIONE SETTORIALE DELLA BASE PRODUTTIVA. 2011

	Pisa	Firenze	Media aree urbane	Comuni da 50mila a 100mila abitanti	SLL di Pisa	Toscana
Addetti per 1.000 abitanti	603	558	430	436	411	388
Numero di addetti alle imprese e alle istituzioni	51.724	244.960	44.170	32.020	73.845	1.425.920
<i>Numero di addetti alle imprese non agricole</i>	33.571	199.137	34.396	24.727	52.330	1.149.527
<i>Numero di addetti alle istituzioni</i>	18.004	45.270	9.223	6.650	20.621	225.485
Incidenza addetti delle istituzioni	34,8%	18,5%	20,9%	20,8%	27,9%	15,8%
Incidenza addetti delle istituzioni nei servizi	51,8%	37,8%	38,9%	39,7%	45,6%	36,8%
Agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	0,4%	0,3%	1,2%	2,0%	1,2%	3,6%
Industria	8,4%	10,3%	12,6%	15,3%	8,9%	22,1%
<i>di cui: Metalmeccanica</i>	3,1%	4,6%	4,5%	4,9%	3,2%	6,3%
<i>di cui: Energia elettrica, gas, acqua e gestione rifiuti</i>	1,6%	1,2%	1,4%	1,5%	1,2%	1,2%
Costruzioni	4,9%	4,5%	5,9%	6,8%	7,1%	7,8%
Commercio e pubblici esercizi	19,5%	23,9%	23,7%	23,5%	21,7%	23,8%
<i>di cui: Attivita' dei servizi di alloggio</i>	1,2%	2,4%	1,4%	1,0%	1,1%	1,4%
<i>di cui: Attivita' dei servizi di ristorazione</i>	6,2%	6,4%	5,6%	5,5%	5,6%	5,3%
Servizi alle imprese	20,4%	20,7%	18,2%	15,9%	18,7%	14,2%
<i>di cui: Servizi knowledge intensive</i>	12,5%	12,6%	10,6%	9,3%	12,0%	7,8%
Servizi alle persone	31,6%	21,4%	22,5%	22,7%	26,9%	17,3%
<i>di cui: Sanità e assistenza sociale</i>	16,6%	11,4%	11,2%	10,9%	13,4%	7,6%
<i>di cui: Istruzione</i>	10,9%	5,7%	6,8%	7,6%	9,3%	5,8%
Altri servizi	14,8%	14,1%	15,9%	13,9%	15,3%	11,4%
<i>di cui: Pubblica Amministrazione</i>	5,4%	6,3%	5,4%	4,7%	4,5%	3,5%
Totale complessivo	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Censimento Agricoltura 2010

Il peso di tutto rilievo del terziario pubblico è spiegato principalmente dalla presenza dei servizi sanitari (polo ospedaliero) e di istruzione ad elevata specializzazione (Università e Scuole di rango paragonabile). Di contro, sono meno presenti altre specializzazioni, a partire da quella manifatturiera o commerciale generica, con alcune eccezioni.

In particolare, per la componente industriale, si registra un'incidenza un po' maggiore della media regionale delle *public utilities* (1,6% degli addetti contro 1,2%) a fronte di una scarsa presenza del settore industriale nel suo complesso (8,4% contro 21,9% in Toscana e 10,3% a Firenze); per il comparto del commercio, relativamente meno presente (19,5% contro 23,8% in Toscana e a Firenze), fanno parziale eccezione i servizi di ristorazione (6,2% contro 5,3%), ma in generale i servizi connessi al turismo (alloggi e ristorazione) appaiono poco sviluppati rispetto al potenziale della città (a Firenze ad esempio pesano molto di più); infine, sempre nel comparto dei servizi, spiccano in positivo il peso dei servizi alle imprese (20,4% contro 14,2% in Toscana e 18,2% nelle aree urbane) e in particolare il peso di quelli ad alta intensità di conoscenza (KIBS) (12,5% contro 7,8% in Toscana e 10,6% nelle aree urbane); gli ultimi due dati appaiono in linea con quelli elevati tipici di Firenze.

Tabella 13
 CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE NON AGRICOLE (ASIA) CON SEDE NEL COMUNE. 2014

	Pisa	Comuni specializzati in servizi urbani	Comuni polo urbano	Comuni 50mila-99mila ab.	SLL di Pisa	Toscana
NUMERO DI IMPRESE	8.740	9.580	7.914	7.019	14.823	327.562
% Imprese artigiane	14,5	21,7	23,9	22,9	19,9	27,0
% Microimprese (meno di 10 addetti) senza dipendenti	68,7	66,7	65,2	65,7	70,2	65,6
% Microimprese (meno di 10 addetti) con dipendenti	27,6	28,8	30,3	29,6	26,2	29,5
% Imprenditori individuali o autonomi	36,6	38,4	41,1	38,6	40,9	43,4
% Liberi professionisti	28,2	21,7	19,9	21,7	25,1	17,9
% Società di persone	17,0	18,7	19,0	18,9	16,8	19,3
% Società di capitale	16,9	19,6	18,6	19,1	16,0	18,0
% Cooperative o altre	1,3	1,6	1,4	1,7	1,2	1,4
	100	100	100	100	100	100
NUMERO DI UNITÀ LOCALI	9.676	10.344	8.538	7.584	16.154	353.937

Fonte: Istat, ASIA

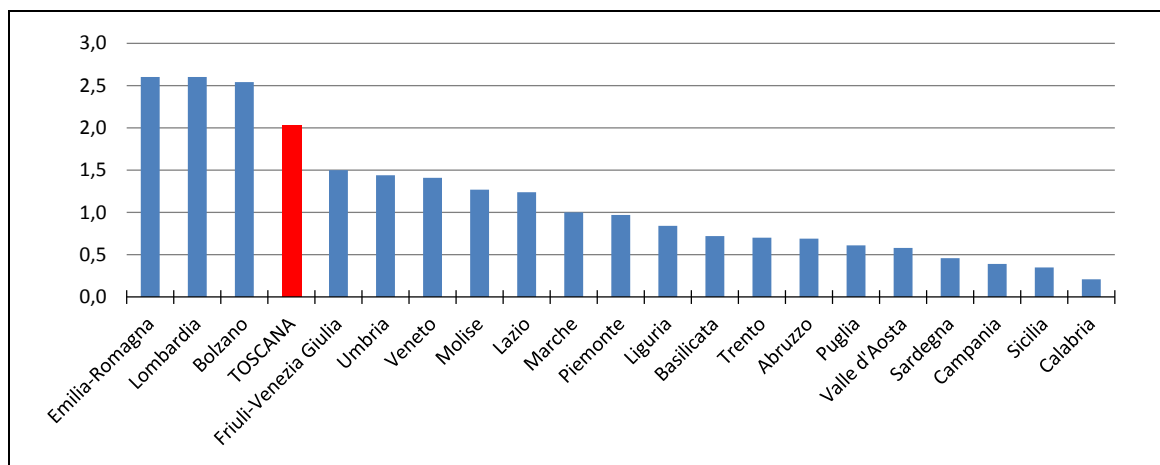
La forte vocazione terziaria della città si legge anche nei dati relativi alla composizione delle imprese (dato 2014, solo settore privato e non agricolo), che si distingue dalla media regionale e da quella delle altre aree urbane soprattutto per il peso dei liberi professionisti: 28,2% contro il 26,4% a Firenze, il 17,9% in Toscana e il 1,7% nelle città (Tabella 13).

5. I GRANDI ATTRATTORI DEL TERZIARIO PUBBLICO

Come già evidenziato in precedenza, la grande capacità attrattiva della città si deve principalmente alla localizzazione di due servizi pubblici di pregio, come il polo ospedaliero e l'offerta di istruzione universitaria e ricerca ad alta specializzazione. Questa dotazione contribuisce in modo significativo alla buona *performance* regionale rispetto agli indicatori di mobilità sanitaria e per istruzione in ingresso.

Secondo gli ultimi dati pubblicati dall'Istat in tema di mobilità sanitaria, la Toscana è la terza regione italiana per indice di attrazione ospedaliera (il Trentino-Alto Adige mostra, infatti, una marcata differenza tra le due province speciali che lo compongono, di cui solo Bolzano ottiene un risultato molto elevato) (Grafico14). La sua capacità di "trattenimento" dei propri residenti pari al 94,1% è in linea con quella dell'Emilia-Romagna, la quale tuttavia mostra una maggiore capacità di catturare i flussi provenienti dalle altre regioni (2,6% contro 2,0%) (Tabella 15).

Grafico 14
INDICE DI ATTRAZIONE OSPEDALIERA PER REGIONE. 2011



Fonte: Istat su dati Ministero della Salute

Tabella 15
INDICATORI DI MOBILITÀ OSPEDALIERA (RICOVERI ORDINARI PER ACUTI) DELLE REGIONI PIÙ ATTRATTIVE. 2011 (%)

	Indice di stanzialità ospedaliera	Indice di emigrazione ospedaliera	Indice di immigrazione ospedaliera	Indice di attrazione ospedaliera
Emilia-Romagna	94,3	5,7	14,7	2,6
Lombardia	96,2	3,8	9,8	2,6
Bolzano	95,7	4,3	10,8	2,5
TOSCANA	94,1	5,9	12,0	2,0

Fonte: Istat su dati Ministero della Salute

Tabella 16
EVOLUZIONE DEI RICOVERI DI RESIDENTI E NON PER AZIENDA OSPEDALIERA TOSCANA. 2011 E 2016

	2011				2016			
	AO CAREGGI	AO MEYER	AO PISANA	AO SENESE	AO CAREGGI	AO MEYER	AO PISANA	AO SENESE
Ricoveri totali	74.509	31.932	73.656	36.031	67.054	33.184	61.130	32.306
di cui da fuori regione	6.705	5.919	17.084	7.558	6.151	7.849	10.793	6.819
% da fuori regione su totale AO	9	19	23	21	9	24	18	21
% sul totale toscano da fuori regione	18	31.932	46	20	19	25	34	22

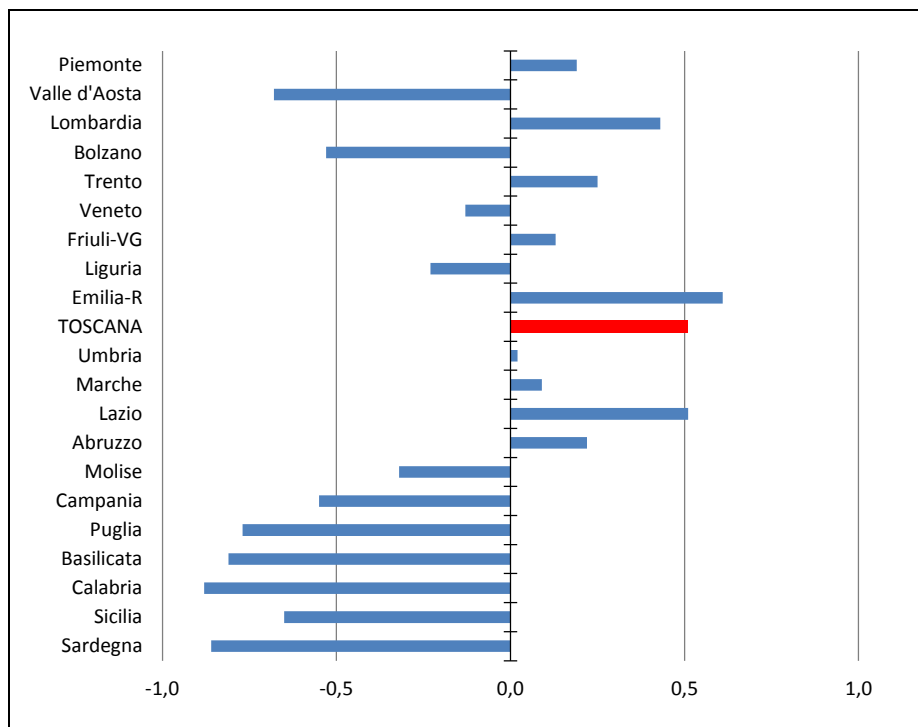
Fonte: elaborazioni su dati ARS

I dati per Azienda ospedaliera (Tabella 16) consentono di evidenziare come il polo ospedaliero pisano abbia contribuito nel 2016 per il 34% al totale dei ricoveri in Toscana di residenti fuori regione, con un apporto maggiore di quello dato dal polo di Careggi (19%), che ha un livello di attività paragonabile (67mila ricoveri annui contro 61mila), ma minore di quello complessivamente attribuibile alla città di Firenze, in cui gioca un ruolo di grande rilievo l'ospedale pediatrico Meyer (25% dei ricoveri in Toscana da fuori regione). Anche in questo caso, se la forza attrattiva viene relativizzata sulla dimensione della città, Pisa raggiunge il primo posto della graduatoria in Toscana.

I dati consentono di valutare anche l'evoluzione del fenomeno nel periodo 2011-2016. Secondo fonti ARS (Agenzia Regionale Sanità), in generale il numero dei ricoveri tende a diminuire a causa dell'applicazione di nuovi indirizzi nazionali e regionali sulle modalità di erogazione delle prestazioni sanitarie, per cui intere branche di attività (ad esempio, endocrinologia, reumatologia e oculistica) si sono spostate dal regime ospedaliero a quello ambulatoriale. Questo spiega, secondo l'ARS, il vistoso calo di ricoveri da fuori regione registrato nel polo ospedaliero pisano (-37%, corrispondente a -6.291 ricoveri, di cui -4.000 solo per l'endocrinologia), a fronte di dinamiche più contenute che hanno interessato Careggi e Le Scotte (in media -10%). Molto diversa, infine, l'evoluzione dell'ospedale pediatrico Meyer che, con un incremento del 33% dei ricoveri da fuori regione (+1.930), si sta affermando sempre più come polo specialistico di rilevanza nazionale.

Altro punto di forza della città è rappresentato dall'offerta d'istruzione a elevata specializzazione. Anche in questo caso, i dati di fonte Istat consentono di confrontare la *performance* degli atenei toscani con quelli di altre regioni. La regione Toscana è seconda solo all'Emilia-Romagna per la capacità di attrarre iscritti da fuori regione (Grafico 17).

Grafico 17
INDICE DI ATTRAZIONE UNIVERSITARIA PER REGIONE. AA 2014-2015



Fonte: Istat

A questo risultato contribuisce in modo sostanziale l'Università di Pisa, che oltre ad avere pressoché lo stesso numero di iscritti di quella di Firenze (46mila contro 50mila) a fronte di una dimensione urbana che è meno di 1/4 di quella del capoluogo regionale, spicca sia per il valore

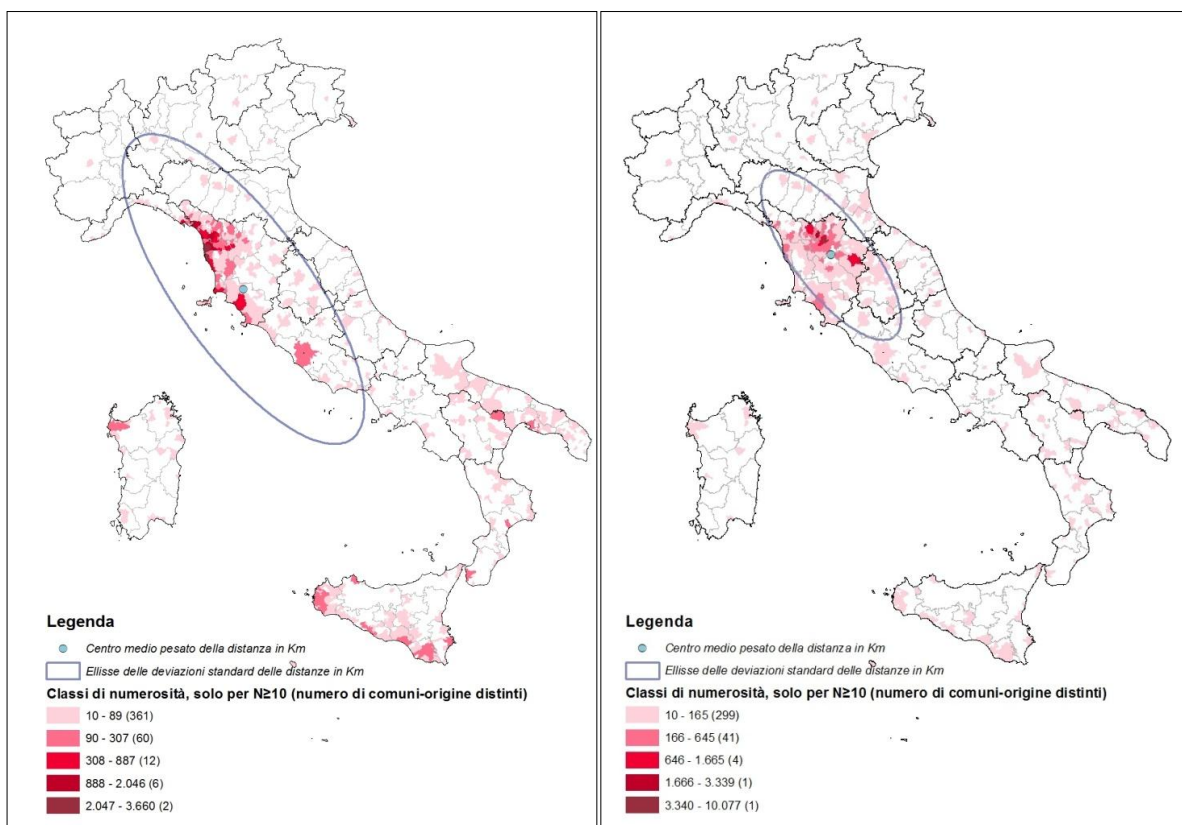
più alto dell'indice di attrazione a scala nazionale (Tabella 18), sia per l'ampiezza geografica del bacino di attrazione (bacino più ampio tra gli atenei con oltre 40mila iscritti) (Carta 19).

Tabella 18
TOTALE ISCRITTI E INDICE DI ATTRAZIONE PER PROVINCIA (PRIMI 10). AA. 2014-2015

	Totale iscritti (mgl.)	Indice di attrazione
PISA	45,9	0,88
Torino	91,6	0,83
Milano	174,7	0,83
Bologna	60,2	0,77
Trieste	14,3	0,73
Roma	188,0	0,73
Parma	23,7	0,70
FIRENZE	48,8	0,70
Cagliari	27,3	0,69
SIENA	15,9	0,61

Fonte: Istat

Carta 19
BACINI DI ATTRAZIONE DELL'UNIVERSITÀ DI PISA E DI FIRENZE. AA.2014-2015



Fonte: Istat

Tabella 20
 CARATTERISTICHE DEGLI ISCRITTI PER ATENEIO. AA 2015-2016

	Iscritti AA 2015/2016	% su totale Italia	% da fuori regione	Di cui % estero	Var % 2007-2015	Composizione % per area scientifica			
						Area scientifica	Area sanitaria	Area sociale	Area umanistica
Firenze	50.361	3,0	23	3	-6,8	34	15	31	21
PISA	45.790	2,8	35	1	3,0	40	15	30	16
Siena	15.655	0,9	51	2	-29,4	15	28	42	15
Siena stranieri	1.687	0,1	45	6	169,9				100
<i>Bologna</i>	<i>78.339</i>	<i>4,7</i>	<i>45</i>	<i>3</i>	<i>0,3</i>	<i>31</i>	<i>12</i>	<i>34</i>	<i>24</i>

Fonte: elaborazioni su dati Miur

L'analisi degli iscritti 2015-2016 (Tabella 20) consente di evidenziare sia la dinamica positiva nel periodo 2007-2015 (a differenza di quanto accaduto a Firenze, che ha subito la concorrenza dell'ateneo di Bologna), sia la relativa specializzazione dell'Ateneo pisano in insegnamenti di area scientifica, caratteristica questa che potrebbe essere maggiormente valorizzata in futuro quale *brand* dell'istruzione specialistica locale. Una strategia di sviluppo potrebbe prevedere utilmente anche il potenziamento dell'attrazione di iscritti dall'estero (anche pensando ad attrarre dai paesi in crescita nell'area del Mediterraneo e asiatica), per i quali il polo pisano risulta meno attrattivo di quello fiorentino.

6. UN'AREA AD ALTA ACCESSIBILITÀ ESTERNA CON ALCUNI DEFICIT NEI COLLEGAMENTI LOCALI

Nell'analisi delle opportunità di sviluppo territoriale è importante distinguere concettualmente tra accessibilità esterna, che è la condizione per l'accesso ai mercati nazionali e internazionali e dunque la vera potenzialità di crescita per tutto il sistema e accessibilità locale, che è invece la condizione per la diffusione territoriale delle opportunità e per la valorizzazione di alcuni fattori di crescita tipicamente extra-urbani (aree rurali, centri minori).

In analisi recenti sulle ragioni del ritardo della Toscana costiera è emersa la condizione estremamente differenziata del territorio costiero riguardo alla dotazione di infrastrutture di trasporto e comunicazione (Casini e Iommi, 2016), caratteristica questa che contribuisce a spiegare il risultato economico peggiore rispetto a quello della Toscana centrale. Pisa, tuttavia, insieme ai vicini poli di Livorno e di Lucca, gode in realtà di una buona dotazione e di grandi potenzialità non ancora del tutto sfruttate.

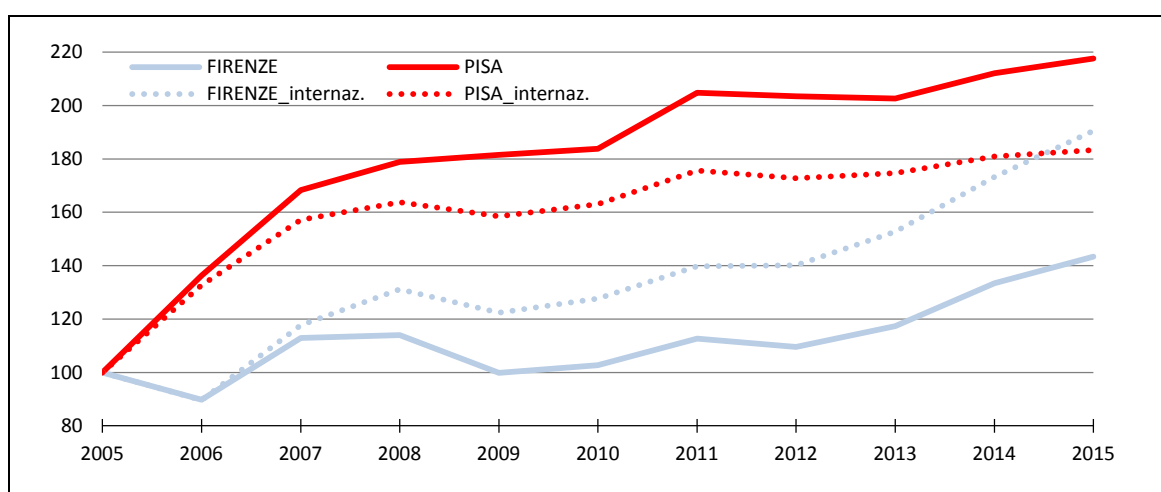
Grazie alla presenza, in un raggio di 30 Km, di un aeroporto e un porto di valenza internazionale, di una stazione ferroviaria di livello Platinum e due di livello Gold, oltre a vari accessi autostradali e alla viabilità veloce, Pisa costituisce innegabilmente un'importante porta internazionale di accesso alla regione, che si affianca a quella che fa perno su Firenze. Il potenziamento di questo ruolo di porta esterna è dunque condizione essenziale per lo sviluppo costiero e per la riduzione dei divari territoriali.

Una delle infrastrutture locali più importanti in proposito è costituita dall'aeroporto, in cui i passeggeri trasportati sono più che raddoppiati dal 2005 (+118%), anno dell'arrivo di Ryanair in città, ad oggi. Nel 2015, con 4,8 milioni di passeggeri trasportati, il Galilei ha un'attività che è

doppia rispetto a quella del Vespucci (2,4 milioni), che risente di forti vincoli dal lato dell'offerta, ma anche della concorrenza con il vicino aeroporto di Bologna (6,9 milioni di passeggeri trasportati, con una dinamica 2005-2015 del +89% contro il +43% di Firenze).

Sempre nel 2015, con l'obiettivo di costruire una politica aeroportuale di scala regionale, è stata realizzata la fusione tra le due società di gestione degli aeroporti (SAT e ADF), il cui scopo dichiarato è quello di sfruttare le sinergie potenziali tra le vocazioni naturali dei due diversi poli aeroportuali, i viaggi *business* e di fascia elevata per Firenze e quelli legati al tempo libero e all'offerta *low cost* (cui sono connessi maggiori volumi di traffico) per Pisa. Dato il vantaggio infrastrutturale di cui gode lo scalo pisano, tuttavia, è ipotizzabile che la specializzazione dei due scali non debba essere necessariamente così spinta e che Pisa possa avere un vantaggio nello sviluppare nuovi collegamenti anche su rotte extra-europee.

Grafico 21
EVOLUZIONE DEGLI AEROPORTI DI PISA E FIRENZE. PASSEGGERI TRASPORTATI. NR. INDICE 2005=100



Fonte: elaborazioni su dati Istat

E' evidente che l'aeroporto costituisce per Pisa (e per la regione più in generale) una grande opportunità di sviluppo, perché porta sul territorio arrivi importanti, che la città si deve attrezzare a trattenere il più possibile, anche rinnovando profondamente la sua offerta turistica e culturale.

La creazione di un'unica società di gestione per i due scali ha un di più di un contenuto innovativo che probabilmente a oggi non è stato percepito fino in fondo: rappresenta il tentativo di fare politiche di sviluppo territoriale non solo tramite il canale più tradizionale dell'adeguamento infrastrutturale, ma anche attraverso quello più moderno (e più adatto a territori in condizioni di sviluppo maturo) delle strategie gestionali. La nuova società aeroportuale è un esempio di cooperazione istituzionale tra i due poli centrali delle aree metropolitane toscane che potrebbe essere utilmente riproposto anche in altri ambiti, con lo scopo di sfruttare le sinergie tra sistemi territoriali di dimensioni contenute se presi separatamente, ma di rilievo e quindi in grado di attrarre investimenti privati, se presi a scala regionale.

Tabella 22

BACINO POTENZIALE E DISTANZA DALLA PRINCIPALI INFRASTRUTTURE. AREE METROPOLITANE A CONFRONTO

	AREA METRO COSTA			AREA METRO CENTRALE		
	PISA	LIVORNO	LUCCA	FIRENZE	PRATO	PISTOIA
Popolazione dell'area entro 30 minuti (2015)	716.320	423.571	522.383	1.222.920	1.198.570	1.095.930
Addetti extra-agricoli dell'area entro 30 minuti (2014)	264.959	164.680	205.201	528.774	515.373	475.232
Minuti dal più vicino casello autostradale	12	14	14	12	11	10
Minuti dall'ingresso della più vicina superstrada	9	13	27	14	20	27
Minuti dalla più vicina stazione di livello "Platinum"	11	29	39	10	21	29
Minuti dal più vicino aeroporto	11	29	39	10	21	29
Minuti dal più vicino porto	29	11	39	85	75	60

Fonte: stime IRPET

La città di Pisa già oggi mostra comunque caratteristiche in grado di attrarre investimenti in attività produttive. Il mercato potenziale di riferimento, qui stimato con la popolazione raggiungibile in 30' di viaggio, supera le 700mila persone (la dimensione del SLL di Firenze) e i 260mila addetti alle imprese. Le distanze dai punti di accesso a tutte le più importanti infrastrutture di trasporto della regione sono decisamente competitive, su un livello paragonabile a quello di Firenze (Tabella 22), il cui vantaggio più evidente resta quello legato alla presenza dell'alta velocità ferroviaria.

Un breve approfondimento merita anche il tema dell'accessibilità interna, ovvero della qualità dei collegamenti tra Pisa e il territorio limitrofo, sia sulla direttrice costiera Nord-Sud, sia verso l'interno in direzione di Pontedera, Santa Croce e Firenze, ma anche in direzione di Lucca.

Dando per acquisiti i miglioramenti della rete stradale e ferroviaria già da tempo programmati (realizzazione della terza corsia sulla A11, completamento della Tirrenica e della Grosseto-Fano; raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Montecatini), ciò che i dati disponibili al momento consentono di evidenziare è la scarsa competitività del treno rispetto all'automobile su alcune tratte, tra cui il collegamento Pisa-Lucca e quello sulla direttrice Pisa-Livorno-Piombino-Grosseto (Tabella 23).

Tabella 23

DISTANZA DI ALCUNI CENTRI DA PISA IN KM e IN TEMPO DI PERCORRENZA

	Distanza in Km	Minuti in auto	Minuti in treno*	km/h auto	km/h treno
Carrara	55	50	45	66	73
Lucca	20	30	35	40	34
Viareggio	20	25	20	48	60
Pistoia	70	50	80	84	53
Firenze	80	70	60	69	80
Livorno	25	35	15	43	100
Piombino	110	70	70	94	94
Grosseto	160	100	65	96	148

* è stato preso il tempo minimo necessario con la soluzione più veloce

Fonte: elaborazioni su dati Google Maps e Trenitalia

Nel primo caso si ha un vero e proprio *deficit* infrastrutturale (binario unico) nel collegamento con un'area molto vicina e in territorio densamente abitato, che abbassa la sostenibilità degli spostamenti quotidiani locali e agisce da barriera all'implementazione di strategie di sviluppo cooperative (offerta turistica delle città costiere, collegamento del polo industriale cartario con porto e aeroporto, reti di collaborazione tra università e centri di ricerca). Nel secondo caso, il

problema è probabilmente da individuarsi soprattutto nella scarsa frequenza giornaliera di treni che colleghino in tempi ridotti i centri principali, come Pisa con Grosseto. La riduzione dei tempi di percorrenza medi potrebbe anche in questo favorire lo scambio di informazioni, beni e servizi tra l'area a maggior sviluppo urbano della costa e il principale polo della Toscana meridionale, con effetti positivi sulla riduzione dei divari territoriali.

Ulteriori miglioramenti, soprattutto in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, sono attesi (e in parte già realizzati) anche sulla tratta Pisa-Firenze, da cui ci si aspetta una maggiore connessione di Pisa alla rete dell'alta velocità, ma anche lo sfruttamento delle sinergie tra le due aree regionali a sviluppo metropolitano.

7. LA CITTÀ D'ARTE E IL TURISMO: QUALIFICARE L'OFFERTA

Nel 2015 Pisa ha registrato quasi 1,8 milioni di presenze turistiche, pari al 4% del totale della regione. Firenze, che è la città d'arte con il numero più alto di presenze, ne ha registrate nello stesso periodo 9,2 milioni, pari al 21% del totale regionale. La distanza assoluta tra i due poli è evidente, tuttavia, ancora una volta relativizzando sulla popolazione residente, Pisa ottiene un valore di 54 turisti giornalieri per 1.000 abitanti contro i 66 di Firenze, ma anche contro i 53 di Siena, i 16 di Lucca e i 6 di Livorno.

Anche per quanto riguarda il turismo, quindi, resta valida la linea interpretativa fin qui utilizzata per raccontare la città: tutti i suoi fattori di attrazione risultano sovradimensionati rispetto alla taglia demografica urbana. I numeri assoluti di Pisa restano molto lontani da quelli del campione regionale di attrazione turistica per motivi culturali, ma sono ben superiori a quelli delle altre città d'arte (con l'unica eccezione di Siena che si ferma comunque a un milione di presenze) (Tabelle 24 e 25).

Tabella 24
INDICATORI SUL TURISMO IN ALCUNE CITTÀ D'ARTE. 2015

	PISA	Firenze	Siena	Lucca	Aree urbane (media)	Toscana
Giornate di presenza dei turisti (mgl)	1.757	9.191	1.045	511	1.192	44.789
Variazione % presenze 2015-2005	18,2	36,8	8,4	30,5	7,3	17,1
Peso % presenze straniere	45,9	75,2	56,6	61,3	60,7%	53,9%
Turisti giornalieri per 1.000 abitanti	53,8	66,1	53,1	15,7	22,8	32,7
Posti letto negli alberghi (%)	32,1	70,2	46,4	42,3	40	30,4
Posti letto in campeggi, villaggi e altro non alb. (%)	67,3	29,7	46,5	52,1	51,4	57,2
Posti letto in agriturismo (%)	0,6	0,2	7,1	5,6	8,6	12,4
Posti letto totali	15.519	45.373	8.111	4.222	10.121	551.695

Fonte: Istat e Regione Toscana

Tabella 25
L'OFFERTA DI ALLOGGI DI AIRBNB. 2017

	Nr. di alloggi
Comune di Pisa	1.050
<i>Di cui litorale</i>	160
Resto area pisana (SLL)	365
Totale Provincia Pisa	3.636
<i>Comune di Firenze</i>	<i>9.080</i>
Totale Provincia Firenze	12.620

Fonte: rilevazione IRPET

La dimensione ridotta della città spiega probabilmente anche perché le potenzialità turistiche siano a oggi non adeguatamente valorizzate. Un recente studio realizzato dall'Università Bocconi (Baia Curioni, 2015) ha confermato, infatti, che la città è nota a scala internazionale per la Piazza dei Miracoli (in particolare per la Torre), mentre non riesce a promuovere il resto del patrimonio artistico e ambientale di cui in realtà è ricca. La permanenza dei turisti è breve e stagionale, la città è percepita come una tappa di un itinerario più che un luogo in cui sostare e l'attrazione nei confronti dei flussi dall'estero è decisamente debole rispetto a quella potenziale.

La città avrebbe tutte le risorse necessarie per accreditarsi maggiormente verso un turismo colto e a più alta capacità di spesa, ma ha bisogno di migliorare la qualità dei servizi a cominciare da quella degli esercizi ricettivi. Se paragonata a Firenze, la quota di posti letto alberghieri sul totale risulta meno della metà (32% contro 70%) (Tabella 24), mentre più forte appare l'offerta extra-alberghiera, tipica del turismo balneare e concentrata pertanto sul litorale.

Dallo studio della Bocconi emerge, però, anche la necessità di riqualificare complessivamente il contesto urbano (si ricorda, tuttavia, che la città è stata recentemente oggetto di grandi interventi di recupero del patrimonio architettonico, finanziati con fondi europei) e quella di creare un pacchetto stabile di eventi di interesse scientifico e culturale.

Anche in questo caso, la dimensione ridotta della città, consiglia di optare per strategie collaborative che facciano emergere sul mercato internazionale l'offerta culturale e artistica della Toscana, piuttosto che quella dei suoi singoli poli o addirittura dei singoli monumenti (ad esempio, la Torre). La strategia collaborativa potrebbe partire utilmente dalle città d'arte più vicine, a cominciare da Lucca, in cui le presenze turistiche sono in forte crescita, per arrivare anche a Livorno, a oggi di fatto per niente valorizzata dal punto di vista turistico, nonostante la presenza di alcune dotazioni di pregio.

8. VERSO UNO STILE DI VITA URBANO?

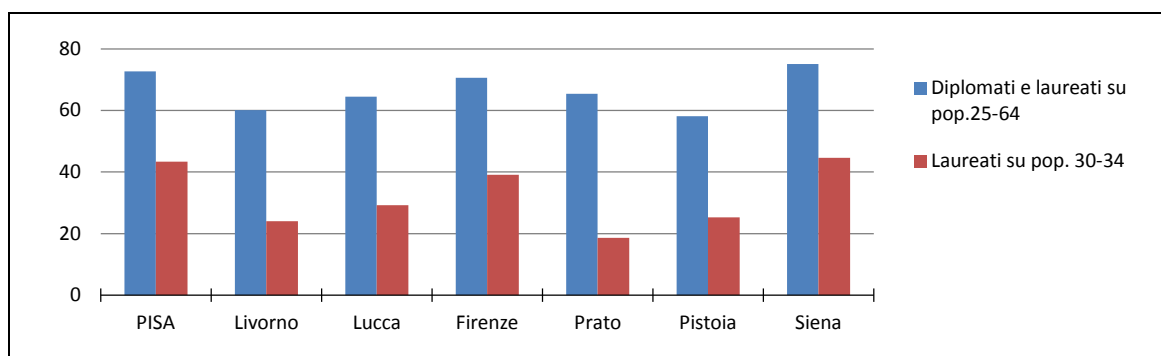
Dalla letteratura economica si ricava che alcuni indicatori assumono valori particolarmente elevati nelle aree urbane e che possono essere pertanto utilizzati come *proxy* della presenza di uno stile di vita peculiare, che possiamo a buon diritto definire urbano.

Gli indicatori citati riguardano almeno tre ambiti: l'investimento in istruzione, la partecipazione al mercato del lavoro e lo stile di consumo più orientato verso prodotti culturali e verso beni posizionali del *loisir* (vacanze, seconde case). Nelle aree urbane, grazie anche a livelli di reddito disponibile e di ricchezza mediamente maggiori, questi indicatori assumono valori più alti.

A quelli già citati, può essere aggiunto un indicatore di mobilità sostenibile, che di solito raggiunge livelli più alti in città perché la concentrazione territoriale della domanda consente l'offerta di servizi collettivi a più basso impatto ambientale e perché le distanze ridotte consentono di spostarsi a piedi e in bicicletta; una parte di questo orientamento alla mobilità sostenibile, tuttavia, è anche frutto di una maggiore sensibilità al tema, anche questa tipicamente urbana.

Guardando agli investimenti in istruzione, la città conferma il suo profilo spiccatamente urbano, la quota di laureati sia sul complesso della popolazione, sia sulla parte dei giovani adulti è tra le più alte in Toscana e in linea con quella delle altre città universitarie, Firenze e Siena. La città può contare, dunque, su una forza lavoro qualificata, da cui ci si attende un impatto positivo sui livelli di sviluppo (Grafico 26).

Grafico 26
INVESTIMENTO PASSATO E PRESENTE IN ISTRUZIONE. 2011



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Sempre nel confronto con le aree urbane toscane, relativamente meno buoni appaiono gli indicatori relativi al mercato del lavoro, soprattutto rispetto a Firenze e Siena (Tabella 27).

Tabella 27
LA PARTECIPAZIONE AL MERCATO DEL LAVORO. 2011

	Pisa	Livorno	Lucca	Firenze	Siena	Media aree urbane	Toscana
Tasso di attività 15-64 anni	70,1	68,9	70,7	72,0	73,1	70,3	70,3
Tasso di occupazione 15-64 anni	64,1	61,2	64,9	67,0	68,8	64,0	64,5
<i>Tasso di occupazione femminile 15-64 anni</i>	<i>58,8</i>	<i>54,0</i>	<i>58,3</i>	<i>62,3</i>	<i>65,2</i>	<i>57,2</i>	<i>56,8</i>
Tasso di disoccupazione 15-64 anni	8,6	11,2	8,2	7,0	5,8	9,0	8,3
<i>Tasso di disoccupazione giovanile 15-29 anni</i>	<i>21,8</i>	<i>27,4</i>	<i>19,6</i>	<i>17,3</i>	<i>16,5</i>	<i>21,4</i>	<i>19,2</i>

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il tasso di attività, che misura quante persone sui residenti in età da lavoro si offrono sul mercato del lavoro, è in linea con la media regionale ma inferiore a quelli di Siena e Firenze. Di solito questo indicatore tende a essere più alto nelle città, perché il maggior investimento in istruzione e la maggiore presenza di servizi spinge anche la componente femminile ad una maggiore partecipazione al sistema produttivo.

Il tasso di occupazione, che misura invece la quota di popolazione che effettivamente lavora sul totale dei residenti, è anche questo di solito influenzato dal comportamento della componente femminile, ma risente fortemente della capacità del sistema produttivo locale di creare opportunità di lavoro adeguate. Anche in questo caso Pisa è in linea con la media regionale, ma lontana da Siena e Firenze.

Infine, il tasso di disoccupazione che indica, nella congiuntura, quando persone che vorrebbero lavorare non riescono a farlo, per un eccesso dell'offerta di lavoro rispetto alla domanda espressa dalle imprese; qui a fare la differenza è il tasso di disoccupazione giovanile, che appare particolarmente elevato nelle aree di crisi (si veda Livorno). In proposito Pisa è lievemente peggiore della media regionale, oltre che lontana dalla performance di Siena e Firenze. La città sconta dunque una certa difficoltà a tradurre in lavoro le competenze della sua forza lavoro, pur qualificata, probabilmente perché una parte rilevante delle opportunità di lavoro è offerta dal settore pubblico, da tempo interessato da politiche di contenimento della spesa e blocchi del *turnover*.

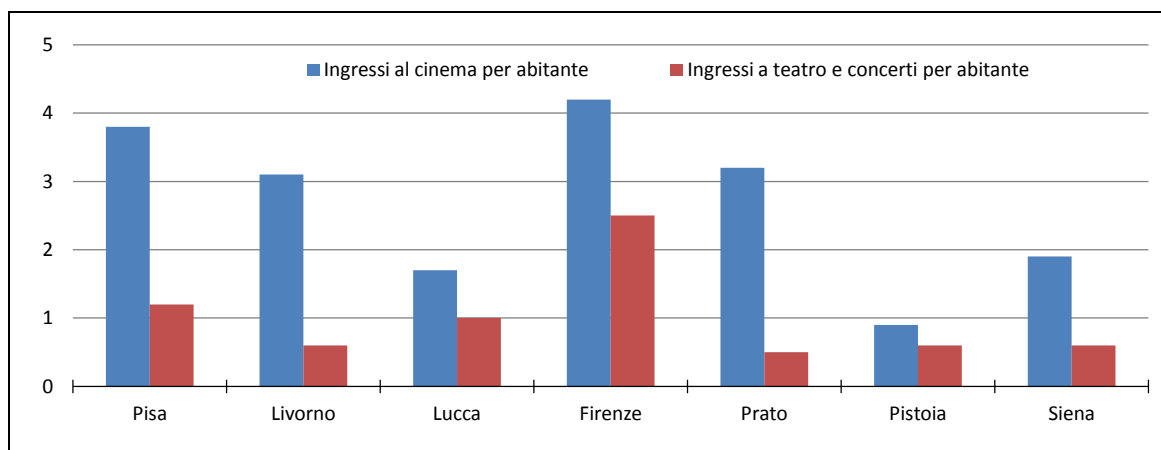
Tabella 28
INDICATORI DI REDDITO E RICCHEZZA

	PISA	FIRENZE	SIENA	Media aree urbane	Toscana
Reddito imponibile per contribuente valore mediano in euro (2013)	20.064	19.725	20.369	18.385	17.538
Incidenza contribuenti lavoratori dipendenti (%) (2013)	49,1	50,2	50,7	50,2	49,4
Incidenza contribuenti pensionati (%) (2013)	39,7	38,1	40,8	39,2	39,0
Indice di disuguaglianza (Rapporto 9° decile su 1°) (2013)	11,6	10,8	9,0	9,6	10,2
Abitazioni per 100 famiglie residenti (2011)	121	100	122	115	121
Valore medio di un'abitazione al Mq (2014)	2.315	3.103	2.518	2.106	2.184
Incidenza delle abitazioni in proprietà (%) (2011)	66,7	69,9	70,8	72,4	73,2
Incidenza delle abitazioni in pessimo stato di conservazione (%) (2011)	0,6	1,1	0,1	0,9	0,9

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Ministero Economia e Finanza, OMI-Agenzia delle entrate

Gli indicatori relativi ai livelli di reddito e di ricchezza restituiscono invece l'immagine di un'area relativamente ricca, con un indice di disuguaglianza un po' più alto della media regionale e delle aree urbane, in cui la proprietà della casa di abitazione è un po' meno diffusa che nel resto della regione, ma in cui i valori immobiliari restano più competitivi rispetto a quelli delle più costose Firenze e Siena. Il sovradimensionamento del patrimonio residenziale rispetto alle famiglie residenti, in linea con quello di Siena, è un ulteriore conferma dell'impatto del mercato universitario su una città di dimensioni ridotte (Tabella 28).

Grafico 29
IL CONSUMO CULTURALE. 2014



Fonte: elaborazioni su dati SIAE

Tabella 30
LE SCELTE MODALI DI MOBILITÀ. 2011

	PISA	FIRENZE	Media aree urbane	SLL di Pisa	TOSCANA
Mobilità privata (uso mezzo privato) (%)	61,2	55,2	69,3	71,2	69,5
Mobilità pubblica (uso mezzo pubblico) (%)	11,0	17,4	10,7	9,9	11,3
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta) (%)	26,6	26,4	18,1	16,7	15,9

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Censimento Abitazioni e Popolazione

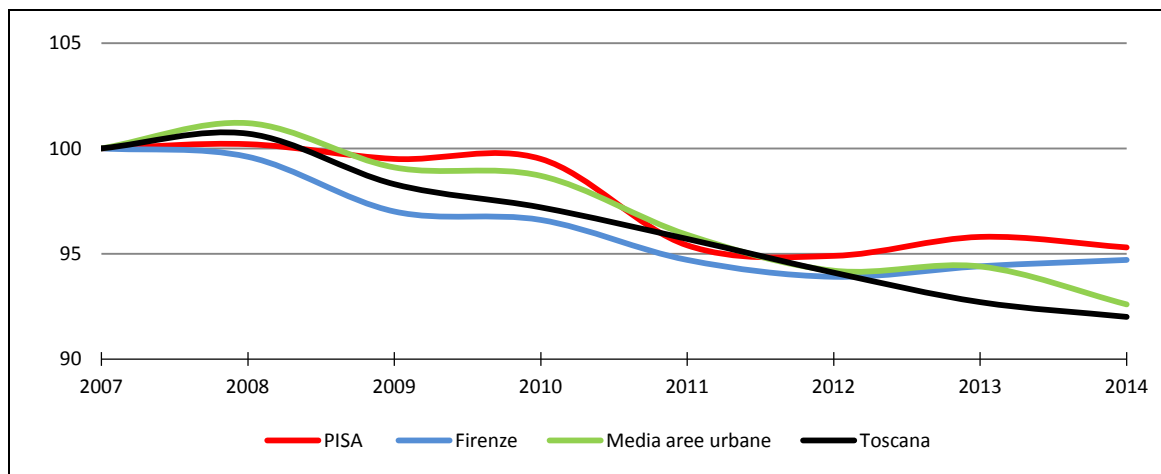
Anche negli stili di consumo, Pisa torna ad assomigliare di più alle aree urbane più sviluppate. La frequentazione di cinema, teatro e concerti è la più elevata in Toscana dopo Firenze, anche se probabilmente potrebbe essere maggiore, dati il livello di istruzione dei residenti e il richiamo turistico e culturale della città (Tabella 29). Per quanto riguarda l'adozione di stili di mobilità più sostenibili, le città mostrano in genere un minor ricorso al mezzo privato, che viene compensato da un uso più frequente del mezzo pubblico (ma in questo Pisa è distante dai livelli di Firenze) o da spostamenti a piedi o in bicicletta, più diffusi specialmente in presenza di città di piccole dimensioni, come Pisa (in questo in linea con Firenze e sopra la media regionale) (Tabella 30).

9. QUALCHE DATO CONGIUNTURALE: L'IMPATTO DELLA CRISI

Non sono molti gli indicatori congiunturali disponibili a scala locale in modo affidabile, non è quindi facile stimare l'impatto della crisi sui diversi territori.

Una prima evidenza è fornita dall'andamento degli addetti alle imprese extra-agricole nel periodo 2007-2014 (Grafico 31).

Grafico 31
EVOLUZIONE DEGLI ADDETTI ALLE IMPRESE EXTRA-AGRICOLE. 2007-2014

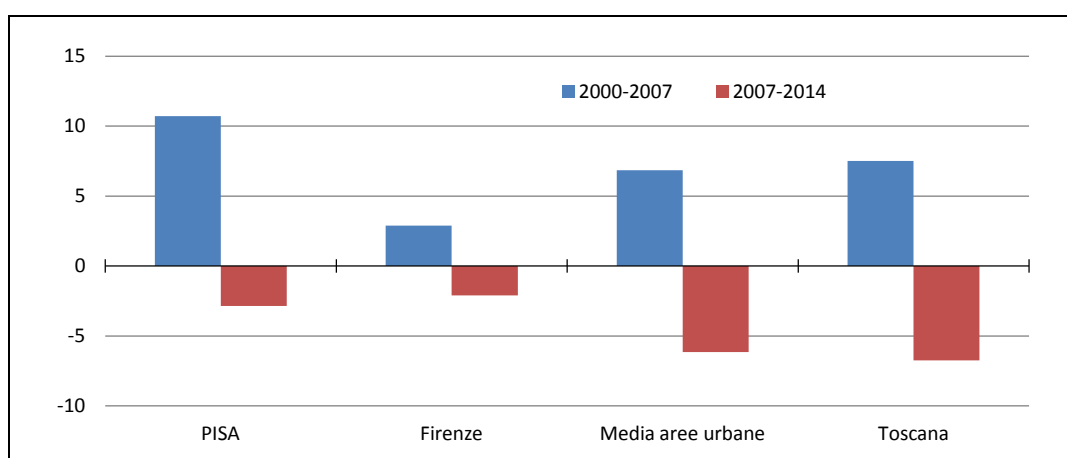


Fonte: elaborazioni su dati Istat, Asia

Si tratta di un dato parziale rispetto alla totalità del sistema produttivo, perché non tiene conto appunto né del settore pubblico, che nelle città e soprattutto a Pisa ha un peso estremamente rilevante, né del contributo dell'agricoltura, per questo lavoro meno rilevante.

In generale, la crisi ha colpito in modo più rapido e più pesante le aree manifatturiere fortemente esposte alla concorrenza sui mercati internazionali e meno le aree urbane, che hanno un tessuto più produttivo più vario dal punto di vista della composizione settoriale e soprattutto più spostato verso i servizi che, come è noto, hanno un mercato prevalentemente locale. Ciò spiega perché le aree urbane mostrano una riduzione degli addetti alle imprese più contenuta e Pisa in particolare è tra le città che più di altre è riuscita a contenere le perdite: gli addetti sono passati da 36.500 a 34.800, con una perdita di 1.700 unità (-5%), Firenze nello stesso periodo ne ha persi quasi 9mila, ugualmente pari al -5%.

Grafico 32
VARIAZIONE % DELLE UNITÀ DI LAVORO PER SLL. 2000-2007 E 2007-2014



Fonte: stime IRPET

Stime IRPET alla scala del sistema locale confermano lo stesso andamento: Pisa ha avuto una vivace dinamica delle opportunità lavorative prima della crisi (+11% contro il +8% in Toscana e il +7% delle aree urbane) ed è riuscita a resistere meglio durante il periodo critico (-3% contro il -7% in Toscana e -6% delle aree urbane) (Grafico 32).

La crisi nelle città si è manifestata anche come crisi della capacità d'investimento delle Amministrazioni Comunali a causa delle politiche di contenimento della spesa pubblica. Guardando in questo caso ai bilanci consuntivi degli enti, si evidenzia come la spesa in conto capitale fra il triennio 2005-2007 e quello 2013-2015 si è in realtà molto ridotta (a Pisa si è dimezzata e a Firenze è diminuita del 40%), anche se Pisa è riuscita a mantenere un livello di investimenti per abitante più elevato di quello di Firenze (Tabella 33). Il livello di investimento della città è stato buono anche per quanto riguarda l'utilizzo dei fondi strutturali europei: a Pisa sono stati complessivamente investiti 295 milioni di euro (1miliardo e 700milioni a Firenze), con un valore per abitante superiore alla media delle aree urbane (Grafico 34). Una breve descrizione dei principali utilizzi delle risorse è riportata nel grafico 35 e nella tabella 36.

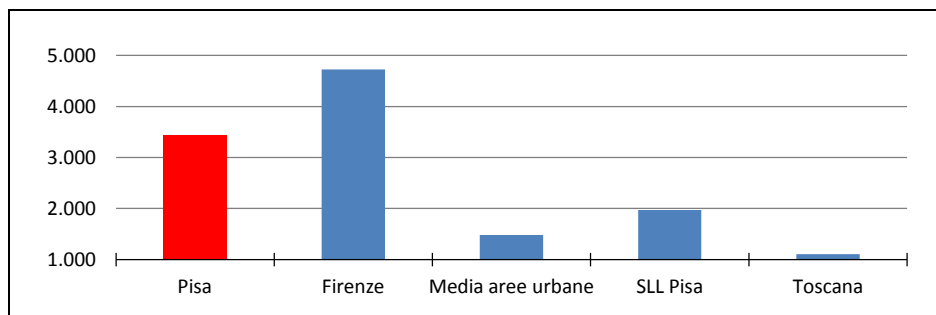
In particolare, ciò che emerge con più evidenza rispetto al comportamento medio delle aree urbane è la maggiore incidenza dei contributi alle imprese e la minore delle politiche di riqualificazione urbana e di valorizzazione culturale e turistica. Queste ultime, viste anche le potenzialità della città, potrebbero essere oggetto di maggiori investimenti futuri.

Tabella 33
SPESA COMUNALE IN CONTO CAPITALE. 2005-2007 E 2013-2015

	PISA	FIRENZE
Media 2005_2007 (mgl.)	58.500	152.723
Media 2013-2015 (mgl.)	29.568	93.916
Var. % tra 2005-2007 e 2013-2015	-49%	-39%
Spesa PC media 2005_2007	681	427
Spesa PC media 2013-2015	344	262

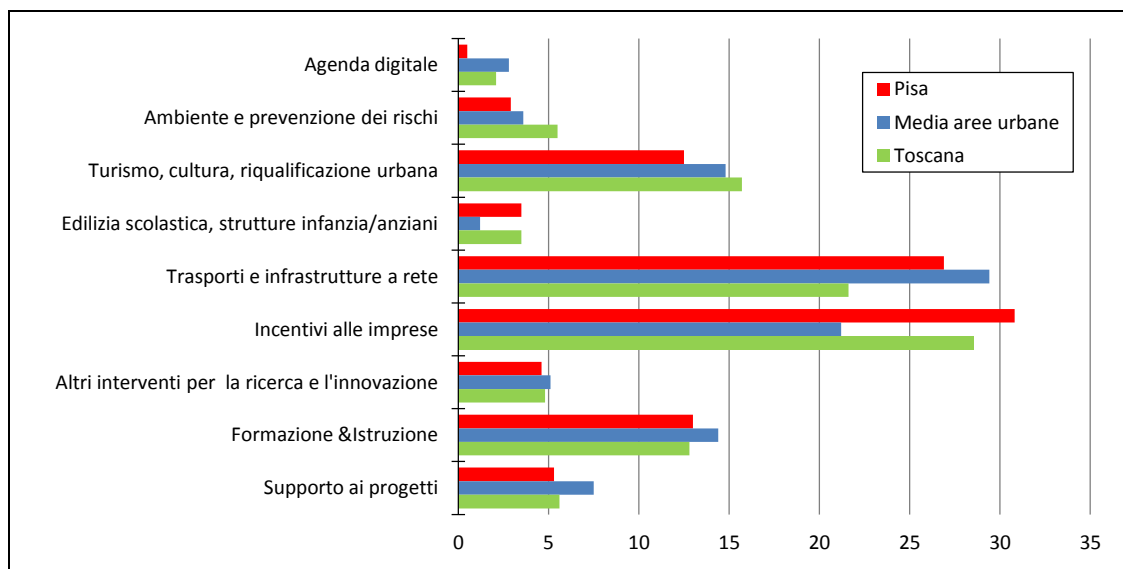
Fonte: elaborazioni su dati Aida PA

Grafico 34
GLI INVESTIMENTI FINANZIATI CON I FONDI STRUTTURALI EUROPEI. CICLO 2007-2013
Euro per abitante



Fonte: elaborazioni su dati Opencoesione

Grafico 35
COMPOSIZIONE % DEGLI INTERVENTI CON FONDI STRUTTURALI PER TIPO



Fonte: elaborazioni su dati Opencoesione

Tabella 36
PRINCIPALI INTERVENTI CONCLUSI O IN CORSO

Titolo del progetto	Area di intervento	Costo complessivo	Peso su totale (%)
PEOPLE MOVER	Trasporti e infrastrutture a rete	65.771.800	22,3
ARCHITETTURE DI RETI E NODI OTTICI PER LA TRASMISSIONE AD ALTA CAPACITÀ E IL TRASPORTO ACCESSO-METRO-CORE BASATI SU TECNOLOGIE FOTONICHE INTEGRATE	Incentivi alle imprese	14.973.500	5,1
FOTONICA INTEGRATA A PISA: UNA INFRASTRUTTURA CRUCIALE PER IL TRASFERIMENTO TECNOLOGICO	Altri interventi per la ricerca e l'innovazione	8.016.160	2,7
RICERCA E INNOVAZIONE IN AMBITO SOCIO SANITARIO	Incentivi alle imprese	6.156.750	2,1
RISTRUTTURAZIONE FABBRICATO E RIUTILIZZO A FINI SOCIALI DEL FABBRICATO DI VIA GIOBERTI	Edilizia scolastica, strutture infanzia/anziani	5.857.390	2,0
PROGETTO MURA: RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA FORTIFICATO	Turismo, cultura, riqualificazione urbana	5.826.780	2,0
AREA DELLA CITTADELLA: RECUPERO DI AREE PER SERVIZI AL PUBBLICO DEL MUSEO DELLE NAVI	Turismo, cultura, riqualificazione urbana	5.027.690	1,7
RICERCA E SVILUPPO DI INIETTORI INNOVATIVI PER INIEZIONE DIRETTA DI BENZINA FUNZIONANTI AD ALTA PRESSIONE PER MOTORI A BASSI CONSUMI ED EMISSIONI INQUINANTI	Incentivi alle imprese	4.835.520	1,6
SCIAME DI DRONI	Incentivi alle imprese	4.747.240	1,6
ACQUISTO DI ATTREZZATURE INTERCAMPO	Incentivi alle imprese	4.376.660	1,5
SICUREZZA FERROVIARIA E INFRASTRUTTURA PER LA MOBILITÀ APPLICATE AI PASSAGGI A LIVELLO	Incentivi alle imprese	3.525.740	1,2
PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI UN PROTOTIPO INNOVATIVO, BASATO SU CONFIGURAZIONE PRANDTLPLANE, DI IDROVOLANTE ULTRALEGGERO, AL FINE DELLA CREAZIONE DI UN POLO AERONAUTICO IN TOSCANA	Incentivi alle imprese	3.478.200	1,2
NUOVA VIABILITÀ OSPEDALE CISANELLO PPI 2005	Trasporti e infrastrutture a rete	3.195.050	1,1
INTERVENTI URGENTI SU ARGINATURE F.SERCHIO PER RIPRISTINO CONDIZIONI DI SICUREZZA A SEGUITO DI EVENTO	Ambiente e prevenzione dei rischi	3.023.380	1,0
PROGETTO MURA: VALORIZZAZIONE DELLA "PROMENADE ARCHITETTURALE" E DELLE AREE LIMITROFE	Turismo, cultura, riqualificazione urbana	3.000.000	1,0

Fonte: elaborazioni su dati Opencoesione

Infine, la crisi persistente ha manifestato i suoi effetti in termini di maggiore diffusione della povertà e del disagio. Anche in questo caso, però, non sono disponibili dati adeguati alla scala locale. Una *proxy* può essere costituita dagli andamenti degli sfratti, che avvengono sempre più spesso per morosità, di solito derivante dalla perdita del lavoro e dalla conseguente riduzione del reddito disponibile.

Tabella 37
PROVVEDIMENTI DI SFRACTO EMESSI. 2014

	2014	Sfratti per 1.000 famiglie in affitto	Variazione % tra 2006-08 e 12-14
Pisa Comune	208	20,4	3,5
Pisa resto Provincia	495	26,0	70,6
Firenze Comune	823	21,8	36,7
Firenze resto Provincia	760	19,6	-16,1
Toscana Capoluoghi	2.397	20,5	16,3
Toscana altri Comuni	3.720	25,9	34,6

Fonte: elaborazioni su dati Ministero Interno

Come mostra la tabella 37, a Pisa gli sfratti incidono in linea con la media regionale, meno che a Firenze nel Comune capoluogo, ma di più nel resto del territorio provinciale, dove peraltro la

crescita è stata molto maggiore. Anche secondo questo indicatore, dunque, la città ha mostrato finora buone capacità di reggere alla crisi.

10. QUALI POLITICHE PER LE PICCOLE CITTÀ A ELEVATO RANGO URBANO?

Il dato emerso con maggiore forza dall'analisi fin qui condotta è che la città di Pisa ospita funzioni decisamente sovradimensionate e di pregio per la sua taglia demografica.

Questa evidenza empirica, fortemente sostenuta dalla lettura dei dati, ci deve spingere a due considerazioni, di cui una rivolta a spiegare il presente e l'altra invece a valutare le strategie per il futuro:

- a) già oggi, Pisa serve un'area molto più ampia del suo territorio comunale, fa parte di un sistema urbano fortemente integrato che comprende i 5 Comuni dell'area pisana, ma offre le sue funzioni di pregio (opportunità di studio e lavoro, opportunità di cura, mobilità, cultura e svago) ad un'area decisamente più ampia, che comprende i due poli urbani vicini di Livorno e Lucca (da cui, peraltro riesce ad attrarre notevolissimi flussi di pendolari in ingresso), oltre che buona parte della costa settentrionale (importanti flussi di pendolari arrivano anche da Carrara, Massa e Viareggio, probabilmente favoriti anche dal buon collegamento ferroviario), spingendosi poi verso l'interno fino a Pontedera e a Santa Croce. L'area metropolitana costiera, le cui prime manifestazioni sono state individuate in un'analisi IRPET del 1986 (Bianchi, 1986), si è dunque rafforzata ed è oggi ben leggibile e Pisa ne costituisce il principale motore di crescita;
- b) per il futuro, le funzioni di pregio del polo pisano potrebbero contribuire in modo più sostanziale allo sviluppo regionale, se valorizzate adeguatamente. Grazie alla sua posizione, nel cuore insediativo e produttivo della regione, Pisa è potenzialmente in grado di entrare in sinergia con Firenze e l'area metropolitana centrale per rafforzare l'effetto espansivo del "motore urbano" sull'economia regionale, "motore" oggi ritenuto dalla letteratura la più promettente determinante di competitività (Di Giacinto et al., 2012). Ciò avrebbe ricadute positive, sia alla scala locale, perché Pisa è in grado di funzionare da centro di offerta di servizi avanzati per la Toscana costiera in cui più debole è l'influenza di Firenze, sia alla scala nazionale e internazionale, perché la sinergia tra le due aree metropolitane provocherebbe un incremento di scala, di cui anche l'area fiorentina ha bisogno (resta piccola, nonostante abbia dimensioni quattro volte maggiori di quella pisana) per giocare effettivamente un ruolo sovralocale.

Occorre dunque interrogarsi su quali possano essere le strategie di sviluppo per le città medio-piccole, inserite in contesti favorevoli (molto insediati e infrastrutturati) e dotate di funzioni di pregio.

Studi recenti danno indicazioni utili. La letteratura europea sulle economie di agglomerazione ha messo in discussione il legame deterministico evidenziato dalle ricerche statunitensi tra dimensione urbana e risultato economico, evidenziando come l'effetto urbano sia in realtà influenzato anche da altri fattori, in primo luogo dalla composizione settoriale del tessuto produttivo, ma anche dalla qualità della vita che la città è in grado di offrire (qualità dell'ambiente urbano, qualità delle relazioni sociali), dal livello di insediamento del contesto, dall'accessibilità interna ed esterna, dalla capacità di costruire reti cooperative con i territori

limitrofi (Capello e Camagni, 2000; Dijkstra et al., 2013). Questo spiega, ad esempio, perché in Italia e in Europa esistono casi di città di dimensioni contenute che esercitano funzioni di alto rango, com'è il caso di Pisa.

Ne segue che, ad alcune condizioni, anche le città medie possono essere i luoghi della crescita futura. *In primis*, non distruggendo i loro vantaggi competitivi, che sono equilibrio ambientale (il vero rischio è rappresentato dall'eccesso di traffico privato e dalla tendenza allo *sprawl*) e senso della comunità e poi spingendo sui fattori che consentono di compensare il *deficit* di dimensione, quali specializzazione nei settori avanzati, qualità del capitale umano, accessibilità e relazioni di cooperazione.

Pisa ha delle buone potenzialità in molti degli aspetti citati:

- a) per quanto riguarda la specializzazione nei settori avanzati e nelle attività di R&S tipiche degli ambienti urbani, la città si distingue 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. Ciò che manca all'area pisana in senso stretto (i 5 Comuni) è invece un livello sufficiente di attività manifatturiere, che sono comunque insediate in territori immediatamente limitrofi, con cui devono essere intensificate le relazioni (il polo cartario di Lucca, il polo conciario di Santa Croce, il distretto della meccanica e dei mezzi di trasporto di Pontedera, quello dell'energia geotermica di Pomarance);
- b) per quanto riguarda la qualità del capitale umano, oggi ritenuta una delle più promettenti fonti di crescita della produttività (Giffoni et al., 2015), Pisa mostra insieme a Siena la più alta incidenza di giovani adulti laureati ed è centro di offerta di importanti servizi di istruzione ad alta specializzazione, con forte orientamento verso le discipline scientifiche. Completa l'offerta dei servizi di pregio alla persona, la presenza del polo ospedaliero. Anche in questo caso l'obiettivo è quello di rafforzare la specializzazione già presente, accreditando anche a scala internazionale l'immagine di Pisa come città della scienza e della tecnologia;
- c) Infine, per quanto riguarda la qualità del capitale territoriale locale, Pisa gode 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. C'è un'importante filiera turistica legata principalmente alle città d'arte (Pisa, Lucca, ma anche Livorno, opportunamente valorizzata) e al turismo balneare, ma che potrebbe estendersi anche alle aree collinari più interne e al ricco patrimonio culturale di centri minori (tra i più noti si ricordano Barga e Volterra). In proposito, però, occorre accrescere le politiche collaborative tra i territori, potenziare e promuovere adeguatamente l'offerta culturale e ricreativa, possibilmente creando dei *brand* ben riconoscibili, e, in particolare per la città, sviluppare anche un'offerta ricettiva di fascia alta, adatta ad accogliere visitatori dai paesi emergenti.

Se le potenzialità di crescita sono ben presenti, occorre infine interrogarsi sul contenuto delle politiche per lo sviluppo. L'approccio più recentemente promosso a scala europea è quello degli interventi "*place-based*" (orientati alle specificità dei luoghi), elaborato a partire dagli

studi di Barca (2000 e 2009). Questo approccio implica alcuni passaggi logici, che possono essere così sintetizzati:

- a) rende necessaria la distinzione concettuale tra politiche per la crescita, che devono necessariamente agire sulle aree e i settori forti di un territorio (da cui può derivare un effetto espansivo per il resto delle aree), da politiche di inclusione sociale che vanno invece a sostenere i luoghi di crisi. In questo modo, l'approccio *place-based* offre la giustificazione teorica per l'implementazione di politiche pubbliche a favore dei territori con potenzialità, sul modello di quanto accade con le città metropolitane recentemente istituite, modello che potrebbe essere replicato più in piccolo per alcune città medio-piccole a elevato rango urbano, in aree dense e infrastrutturate;
- b) presuppone lo spostamento progressivo da politiche per i soggetti (tipicamente, i contributi alle imprese) a politiche per i luoghi, quindi, la riscoperta di un ruolo più tradizionale per il soggetto pubblico, il cui compito è di creare contesti favorevoli all'attrazione di investimenti privati, tramite politiche di potenziamento della dotazione di servizi pubblici, a partire da quelli di trasporto e comunicazione, della qualità e accessibilità delle risorse naturali, culturali e umane, come pure della capacità amministrativa delle istituzioni locali (chiarezza delle procedure, strategie cooperative);
- c) implica, infine, "l'adeguamento" degli interventi alle specificità locali, per cui in contesti caratterizzati dalla presenza di piccoli poli urbani di pregio (inseriti in aree dense e ben connesse), una politica per le città non può tradursi esclusivamente in interventi a favore dei poli di maggiori dimensioni.

Alcuni di questi cambiamenti di paradigma culturale sono già stati recepiti nella programmazione dei fondi europei (le città medie sono destinatarie di una specifica linea di investimento territoriale dei fondi FESR per il ciclo 2014-2020), ma si potrebbero ottenere risultati più importanti, usando alcune di queste piccole città di pregio come casi studio, in cui sperimentare politiche di cooperazione e di scambio di *best practices* e cui destinare finanziamenti specifici.

11. BIBLIOGRAFIA

- AGNOLETTI C., CAMAGNI R., IOMMI S., LATTARULO P. (2014), *Competitività urbana e policentrismo in Europa. Quale ruolo per le città metropolitane e le città medie*, Il Mulino, Bologna
- BAIA CURIONI S. (a cura di) (2015), *Studio sulle dinamiche turistiche del Comune di Pisa*, ASK-Bocconi, Milano
- BARCA F. (2000), "Una politica per la competitività territoriale: spunti teorici e disegno istituzionale", intervento presentato alla *Conferenza Annuale della Società Italiana degli Economisti*, Cagliari, 26-28 ottobre
- BARCA F. (2009), *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy*, Rapporto indipendente predisposto per il Commissario Europeo alla Politica Regionale, Brussels
- BIANCHI G. (1986), "Maturità precoce: una modernizzazione a rischio", in MORI G. (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Toscana*, Einaudi, Torino
- CAPELLO R., CAMAGNI, R., (2000) *Beyond Optimal City Size: An Evaluation of Alternative Urban Growth Patterns*, *Urban Studies*, 37, pp. 1479-1496.

- CASINI BENVENUTI S., IOMMI S. (2016) Gli interventi per il rilancio della costa toscana. Una politica di sviluppo territoriale, IRPET, Firenze
- COLLEONI M. BOFFI M. (2013), Le aree metropolitane in Italia e la loro caratterizzazione socio-territoriale, Università Milano Bicocca
- DI GIACINTO V., GOMELLINI M., MICUCCI G., PAGNINI M. (2012) Mapping local productivity advantages in Italy: industrial districts, cities or both?, Banca d'Italia Working Paper n.850
- DIJKSTRA L., GARCILAZO E., MCCANN PH. (2013), The Economic Performance of European Cities and City Regions: Myths and Realities *European Planning Studies*, 21:3, 334-354, DOI: 10.1080/09654313.2012.716245
- GIFFONI F., GOMELLINI M., PELLEGRINO D. (2015) *Human capital and growth in Italian cities*, manoscritto
- KRUGMAN P. (1991), "Increasing Returns and Economic Geography", *Journal of Political Economy*, 99, 3, pp. 483-99
- IOMMI S. (2012) (a cura di), L'area pisana: risorse, funzioni e opzioni strategiche, IRPET, Firenze
- IOMMI S. (2016) Città medie e nuove politiche di sviluppo, in *Scienze Regionali*2/2016, pp. 5-14
- IOMMI S., MARINARI D. (2013), "Un approccio multicriterio per l'individuazione della gerarchia urbana in Italia e l'elaborazione di territory-specific polizie", *XXXIV Conferenza italiana di scienze regionali*, Palermo, 2-3 settembre; e *IV EuGeo Congress*, Roma, 5-7 settembre
- IOMMI S., MARINARI D. (2014), "I costi evitabili della frammentazione del governo locale in Italia", *Studi e Approfondimenti*, IRPET, Firenze
- OECD (2012), *Redefining "Urban": A New Way to Measure Metropolitan Areas*, OECD Publishing, Parigi