

**QUADERNI DELLA COLLANA di
STUDI SOCIECONOMICI TERRITORIALI**

"L'UOMO E LA SUA TERRA"

diretta da Luciano Iaconi

QUADERNO n° 1

**LIVORNO E AREA VASTA: SVILUPPO
FRA MITI E REALTÀ**

a cura del

CIRCOLO DI CULTURA POLITICA
gIUSEPPE eMANUELE MODIGLIANI

Edizioni ETS

Questo documento è il frutto di un lavoro di gruppo al quale hanno contribuito tutti i soci di un circolo di cultura politica che, ispirandosi al pensiero del grande socialista democratico livornese Giuseppe Emanuele Modigliani, vogliono riaffermare, non solo i valori del riformismo, ma anche il diritto-dovere di tutti i cittadini a partecipare alle scelte politiche che riguardano il loro destino e quello dei loro figli. Il documento - forse modesto nei suoi contenuti di analisi e nella sue proposte politiche, ma ambizioso nelle forme di partecipazione dal basso attraverso le quali nasce - è stato pensato, discusso, scritto e rielaborato più volte, con i sentimenti ed i risentimenti delle gente comune, ma anche con la passione civile di tutti coloro i quali, come si potrebbe dire in Francia, il paese dov'è nata la democrazia moderna, vogliono essere *citadins* (abitanti di una città che vorrebbero più accogliente, più vivibile e bella) e *citoyens* (cittadini di un paese che vorrebbero più libero, più aperto, più democratico e civile, più generoso con chi ha bisogno e più esigente verso chi ha ricchezza, potere, responsabilità di governo a livello locale, regionale, nazionale, europeo).

Circolo di cultura politica

Giuseppe Emanuele Modigliani

Via Cattaneo, n° 34 Livorno

Tel 338 4494233

e-mail circolomodigliani@supereva.it

sito web art.supereva.it/circolomodigliani/

SOMMARIO:

		pagina
1. PREMESSA POLITICA		3
● Libert�, democrazia, partecipazione		3
● I partiti, i circoli, la sinistra ... e Machiavelli		5
● Per un programma riformista di ispirazione socialdemocratica		7
● Perch� parlare di Livorno e dell'Area Vasta		8
2. LA STORIA: CENNI ALL'EVOLUZIONE DELL'ECONOMIA A LIVORNO		8
3. LA SITUAZIONE: L'ECONOMIA A LIVORNO E NELL'AREA VASTA		12
● Gli andamenti economici		12
● Gli andamenti occupazionali		16
● Gli andamenti demografici		18
● La situazione dei settori produttivi		19
i) industria e cantieristica		19
ii) porto e infrastrutture	20	
iii) edilizia		24
iv) servizi e aziende municipalizzate		25
v) commercio e turismo		27
vi) credito e fondazione bancaria	32	
● Livorno e le diverse ipotesi di Area Vasta		34
● L'impatto ambientale dell'economia sul territori		36
4. L'ANALISI: PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DELL'ECONOMIA A LIVORNO E NELL'AREA VASTA		39
● Un modello interpretativo delle statistiche economiche		39
● Modelli interpretativi degli intrecci tra economia, societ� e benessere		40
● Punti di forza e di debolezza dell'economia e della societ� livornesi		40
● Il bisogno e le opzioni di Area Vasta... e l'indifferenza dei Livornesi		41
5. LA PROPOSTA: LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE SOSTENIBILE A LIVORNO IN RAPPORTO ALLE IPOTESI DI AREA VASTA		42
● Il contesto locale e il contesto globale		42
● Old o new economy?		43
● Sostenibilit� tra qualit� di vita in paesi avanzati e sviluppo in paesi arretrati		45
6. CONCLUSIONE POLITICA		48
● Una stabilit� politica di mezzo secolo: risorsa o limite?		48

- Quali scenari di ricambio politico nell'ambito della sinistra democratica? 48
- Quale utopia per i giovani? 39

APPENDICE I: FASI STORICHE DELL'ECONOMIA A LIVORNO 51

- scheda 1: decollo industriale e riconversione del porto (1900-1920)
- scheda 2: cambiamento tecnologico e nascita della grande industria (1920-1940)
- scheda 3: ricostruzione postbellica e caduta dell'intervento statale (1940-1960)
- scheda 4: crisi del Cantiere, CMF e primo abbozzo di Area Vasta (1960-1980)
- scheda 5: crescita delle infrastrutture e nuovi scenari di sviluppo (1980-2000)

APPENDICE II: L'IMPATTO AMBIENTALE SUL TERRITORIO 57

- scheda 1: l'impatto ambientale nella bioregione "Area Vasta"
- scheda 2: l'impatto ambientale nella bioregione "Toscana Costa"

1. PREMESSA POLITICA

● Libertà, democrazia, partecipazione

Liberté, égalité, fraternité è il motto della Rivoluzione Francese che ci ricorda che la democrazia riconosce ai cittadini questi diritti e doveri fondamentali:

- a. la libertà di pensiero politico, religioso, scientifico, artistico, ecc. e di iniziativa politica, economica, sindacale, culturale, ecc.;
- b. l'eguaglianza di fronte alla legge ed anche al diritto alla vita (al lavoro, alla casa, alla salute e alla previdenza per anziani, disoccupati, malati, handicappati, ecc.);
- c. la fraternità affinché i cittadini si interessino di chi ha bisogno e partecipano alle iniziative collettive rivolte al bene della propria e delle altrui comunità.

La libertà, l'eguaglianza e la fraternità, se prese isolate, non fanno la democrazia: la libertà borghese produce diseguaglianza^{[1][1]}; l'eguaglianza dei regimi totalitari produce dispotismo; la fraternità limitata ai membri di famiglie, partiti, associazioni e gruppi organizzati (più o meno alla luce del sole) produce spirito di clan e clientelismo.

Nel dibattito tenutosi a Livorno su *Libertà e democrazia: facile a dirsi, ma veniamo ai fatti prima che sia troppo tardi*, il prof. Pezzino dell'Università di Pisa ha affermato che libertà e democrazia sono concetti distinti: essi però non sono separati nella storia della democrazia, ma nella vulgata che sosteneva l'esistenza di una democrazia nei paesi del socialismo reale, che invece la combattevano come "democrazia borghese"^{[2][2]}. L'avversione alla democrazia si attenuò con l'antifascismo quando, per combattere la Germania nazista e l'Italia fascista, l'URSS costituì (tranne durante il patto Molotov-Von Ribentrop) un punto di forza dell'alleanza con le democrazie occidentali (ma negli anni Trenta fascismo, nazismo e bolscevismo furono uniti nel termine di "totalitarismo")^{[3][3]}.

La storia non si interrompe del tutto e certe idee resistono anche in condizioni diverse dal passato: se è ormai tramontata l'idea che partiti totalitari possano imporsi allo stato come paradigma costituzionale, non lo è l'idea che la gestione dei partiti sia totalitaria. La democrazia ha bisogno di partiti, ma non avanza se la loro vita interna, al di là delle forme e dei riti, non è democratica nella sostanza. In democrazia i partiti devono credere per primi nella democrazia, dando visibilità al dissenso interno.

Il prof. Ginsborg dell'Università Europea di Firenze ha toccato, nel dibattito citato, alcuni temi fondamentali per la democrazia moderna e in particolare:

- a. il paradosso per cui, mentre la democrazia ha raggiunto la massima diffusione - su 197 paesi dell'ONU, 120 hanno regimi di tipo (più o meno) democratico - le istituzioni democratiche entrano in crisi anche in paesi di antica democrazia;
- b. la partecipazione della gente può invertire la crisi della democrazia aprendo alla società civile autentici spazi di partecipazione nella gestione della cosa pubblica.

La crisi della democrazia si rivela sotto tre aspetti: la perdita di reputazione delle sue istituzioni, dipendente da circostanze sia interne (la scarsa apertura a recepire le istanze dei cittadini) che esterne (lo scavalco dei governi locali, regionali e nazionali da parte delle grandi forze finanziarie, mediatiche e produttive sovranazionali) [4][4]:

- a. la perdita di reputazione delle istituzioni democratiche è dimostrata dalla bassa partecipazione al voto (il presidente degli USA è eletto dal 30% degli aventi diritto; in Italia non si indicano quasi più i referendum perché si ritiene impresa disperata raggiungere un quorum del 50% degli elettori);
- b. la scarsa apertura dei governi locali alla partecipazione della società civile, che ha impatti devastanti sull'idea di democrazia reale che si possono fare i cittadini che non vedono prese in considerazione le loro istanze;
- c. le forze finanziarie e mediatiche internazionali hanno più potere di molti governi nazionali e gli organi sovranazionali (ONU, WTO, vertice dei paesi industrializzati, NAFTA, Mercosur, Unione Europea) sono allineati più agli interessi delle *lobbies* che agli interessi dei paesi democratici di cui sono espressione.

La democrazia vive altri due paradossi: la maggioranza dei giovani che sono nati in regimi democratici considerano la democrazia come un'istituzione naturale, acquisita una volta per tutte; una minoranza di estremisti (anarco-insurrezionalisti, brigatisti, black block dei no global, ecc.), vorrebbero sovvertire la democrazia con la violenza[5][5]. La crisi della democrazia si può superare aprendo gli spazi alla partecipazione in tutte le forme consentite dalla democrazia rappresentativa (referendum, decentramento amministrativo, tavoli di discussione non solo fra partiti e sindacati ma anche fra questi e le associazioni, i comitati di base, i gruppi giovanili, ecc.). Democrazia non vuol dire andare solo a votare, ma significa anche soprattutto "governare attraverso la discussione"[6][6].

• **I partiti, i circoli, la sinistra e... Machiavelli**

Nell'imminenza delle elezioni i partiti si preoccupano di stilare le liste di candidati e, per le amministrative, anche di "non candidati" (futuri assessori), ma parlano poco di programmi (problemi e soluzioni) con le loro basi e con i cittadini. Quando si parla di programmi i partiti restano nel vago rinviandoli dopo la stipula delle alleanze elettorali: un po' perché, se entrassero nel merito dei programmi, molte alleanze elettorali fallirebbero prima di nascere; un po' perché è più conveniente impostare le campagne elettorali "contro", piuttosto che "per", qualcosa o qualcuno. Quindi i partiti restano nel vago, tutti ancorati a vecchi valori e simboli, timorosi di perdere il consenso degli alleati, più che quello degli elettori, quasi sperando che gli elettori siano sempre meno e che le elezioni non coinvolgano tutti i cittadini ma in prevalenza i loro iscritti, ai quali bastano poche parole d'ordine in "politichese" per rispondere all'appello dei partiti, cui gli iscritti sono legati da valori e sentimenti forti ma anche da interessi personali, altrettanto forti.

In democrazia è normale che i partiti di sinistra sostengano valori quali i diritti fondamentali dell'uomo e gli interessi delle categorie deboli (lavoratori, studenti, anziani, malati, emarginati) e che i partiti di destra sostengano gli interessi dei ceti più abbienti (proprietari, imprenditori, speculatori). Berlusconi ha creato un partito-azienda apposta per difendere i suoi interessi economici personali e, facendo un uso esasperato dei mezzi di comunicazione, anch'essi quasi tutti suoi, ha cambiato la tecnica della comunicazione politica. I partiti della sinistra dotati di mezzi cercano di adeguarsi con il rischio che, così come dietro la tecnica comunicativa di Berlusconi non c'è niente, anche dietro la tecnica di comunicazione della sinistra non ci siano né vecchie idee-guida né nuove idee sui cui coagulare ampi consensi popolari sui progetti politici e sui programmi elettorali alle elezioni europee, nazionali, regionali e locali.

Il bipolarismo accentua la tendenza: i partiti restano essenziali tramite fra gli elettori e gli organi legislativi e esecutivi dello stato ma, dovendo dar vita - con simboli di fantasia distaccati da quelli del passato la cui immagine sintetizzava una visione del mondo - a grandi coalizioni, devono costruire programmi politici molto semplificati per catturare l'interesse degli elettori. Ma per semplificare occorrerebbero discussioni ampie e approfondite. Invece il prevalere della comunicazione sui contenuti della politica fa sì che nei partiti non vi sia grande interesse verso il governare "attraverso la discussione": le decisioni dei vertici sono approvate dalle basi quasi senza discutere e le basi sono così ridotte - ed i confini con i vertici così sfumati - che le basi appaiono più aree di sosta dei dirigenti "in panne"

che rappresentanze delle masse che aderiscono ai partiti.

Ginsborg ha ricordato un'indagine sul PCI di Poggibonsi che negli anni Cinquanta rivelò la rete di partecipazione popolare che dalle sezioni si irradiava a tutto il comune, portando nella gestione pubblica gli interessi della gente (la partecipazione degli iscritti al PCI era cosa "buona" anche per il resto della popolazione). La partecipazione popolare si manifestava in ogni paese o quartiere anche nelle sezioni democristiane, socialiste, socialdemocratiche e repubblicane. Nei partiti laici, democratici e socialisti la partecipazione popolare si è quasi dissolta; nei DS resta invece la convinzione che sopravviva il loro antico modo di essere e quindi, pensando di rappresentare ampie basi popolari, non capiscono la distinzione fra partiti e società civile. In questa frattura profonda fra grandi coalizioni, partiti e società civile si è creato lo spazio per la nascita dei circoli politici (o di cultura politica) sempre più numerosi soprattutto nell'area democratica e socialista.

In questa fase di apparente modernizzazione della politica, sostenuta dalla destra ma che tocca anche sinistra, il ruolo dei circoli di cultura socialista e democratica è quello di mantenere viva la fiammella della democrazia come "governo attraverso la discussione": non per governare, ma per far discutere organi di governo, partiti e società. In una democrazia dove vige il "governo attraverso la discussione", i circoli politici sono una "interfaccia" tra governi e partiti e società civile[7][7]. I partiti sono essenziali per organizzare il consenso elettorale su progetti e programmi politici. Anche in democrazie mature, dov'è ampio lo spazio di circoli ed associazioni, i partiti sono necessari per le elezioni. Tuttavia i partiti, proprio perché essenziali nelle fasi critiche del processo democratico, non possono dare l'impressione che la partecipazione "buona" degli iscritti sia sostituita da interessi, "buoni" per chi appartiene a un partito o per le frange imprenditoriali e professionali che vi gravitano intorno, ma "cattivi" per la gente che resta fuori dei giochi.

Tutti i partiti hanno per obiettivo il potere e, comportandosi come il Principe di Machiavelli, giustificano i mezzi con i fini e assumono atteggiamenti da "volpe" e da "leone": da volpe quando si spendono per dare risposte di facciata o insofferenti alle critiche dei cittadini senza confrontarsi con i loro problemi; da leone quando devono proporre (e talvolta imporre) ai cittadini ricette drastiche per problemi sociali più gravi (inflazione, evasione fiscale, squilibri pensionistici, ecc.). Nel "Riformista-day" Salvati ha detto che, per affrontare le sfide della lista unica che prefigura il futuro partito dei "democratici", i partiti che la formano devono comportarsi per un quarto da volpe e per tre quarti da leone: un grande partito riformista infatti non può non dire con chiarezza le cose che si possono e che si devono fare e le utopie da lasciare nella memoria storica della sinistra.

Per essere "leoni" i partiti devono riprendere il dialogo con la gente, fuori dalle loro strutture organizzative e in questo compito hanno bisogno dei circoli politici e viceversa i circoli hanno bisogno dei partiti per tradurre in pratica le loro idee. Né ai partiti né ai circoli conviene fare da volpe: ai primi non conviene parlare di vecchi valori con slogan distanti dalla sensibilità della gente e dei giovani; ai secondi non conviene essere "falsi" circoli politici, formati dagli esclusi dalle liste dei candidati (e dei "non candidati") dei partiti di riferimento, e non formati da cittadini mossi da spirito costruttivo per discutere di politica e delle idee della politica.

I circoli di cultura democratica e socialista devono perciò avere uno stile di lavoro che faccia da esempio ai partiti, cioè devono lavorare per ripristinare i valori della partecipazione (separando la "buona" dalla "cattiva") e della verità (o della ricerca della verità): cercare e diffondere la verità è passaggio obbligato per promuovere la discussione e la cultura di governo nella società. Il valore della verità vale anche per il passato: sebbene la verità non sia facile conquista, i circoli devono criticare correttamente le cause storiche che hanno portato alla situazione attuale, senza indulgere verso coloro che hanno avuto in passato responsabilità politiche, tenuto conto dei contesti diversi in cui essi agirono, al fine di fare analisi serie e approfondite sugli scenari futuri di modernizzazione sostenibile della società, da proporre al dibattito sociale e politico.

- **Per un programma riformista di ispirazione socialdemocratica**

Un programma di governo della sinistra dovrebbe essere imperniato su alcuni punti fondamentali, fra i quali il Circolo Modigliani ritiene prioritari i seguenti:

1. politiche di sviluppo non solo dei paesi avanzati ma anche di quelli arretrati, affinché il maggiore benessere delle classi deboli dei paesi ricchi non sia ottenuto, in un'ottica allargata al mondo intero, aggravando la miseria dei popoli poveri;
2. politiche per il lavoro che affrontino i problemi dei giovani in cerca di prima occupazione e degli adulti che, perso il posto di lavoro, ne trovano altri in forma di precariato e di sfruttamento, e che mirino al progresso dei popoli arretrati verso livelli civili di vita, nel quadro della divisione internazionale del lavoro;
3. politiche di welfare che, meno rigide e squilibrate verso gli anziani di quelle italiane, adottino misure di accompagnamento dei giovani al primo lavoro e dei disoccupati a nuove e soddisfacenti occupazioni valorizzandone la professionalità e al tempo stesso stimolino politiche

di welfare anche nei paesi meno fortunati;

4. politiche per la cultura e per la scuola: nel mondo attuale il fattore competitivo è il capitale umano, che deve essere formato anche con la formazione permanente e la riqualificazione professionale, senza tuttavia ignorare che nei paesi arretrati esiste ancora la piaga dell'analfabetismo, che deve essere estirpata in una logica di vera promozione umana che abbracci il mondo nel rispetto della varietà delle culture nazionali, regionali e locali;
5. difesa delle risorse naturali e protezione dell'ambiente dall'inquinamento: sia nel caso del capitale umano che in quello delle risorse naturali si deve applicare il principio della "circolarità" della produzione, che prevede che la produzione di beni si accompagni alla riproduzione delle condizioni sociali e naturali che devono consentire uno sviluppo durevole nel tempo e sostenibile a livello planetario.

- **Perché parlare di Livorno e dell'Area Vasta?**

La socialdemocrazia è internazionalista ed aspira a creare le condizioni della democrazia e del socialismo nel mondo. La socialdemocrazia è laica: pur non avversando le religioni né le concezioni filosofiche o teosofiche, considera la politica la sfera sociale che crea le condizioni di libertà per tutti. La socialdemocrazia vuole internazionalizzare i principi laici e democratici, così come la liberaldemocrazia, partendo da concezioni dell'uomo diverse: mentre la liberaldemocrazia vede l'uomo come individuo a sé stante con diritti proporzionali alla sua ricchezza, la socialdemocrazia lo vede come membro della società e immerso nella rete di rapporti sociali: cioè lo vede non solo depositario di diritti, ma anche gravato di responsabilità e doveri verso la società. Per la socialdemocrazia la globalizzazione è una rete più grande, più articolata e più complessa di rapporti (economici, conoscitivi e sociali), che abbraccia gli uomini dotati tutti di uguali diritti e responsabilità verso i propri simili, le future generazioni e ogni altro essere vivente. La socialdemocrazia pone al centro dei suoi interessi l'uomo e la società dov'egli vive: la modernizzazione socialmente ed ecologicamente sostenibile del mondo deve, per i principi democratici e socialisti, iniziare in ogni comunità (ed anche nella città di Livorno).

Livorno ha tre buoni motivi per essere un buon "laboratorio di analisi politica" per le discussioni da avviare nei circoli di cultura politica (come ha fatto il Modigliani):

1. è l'esempio di una lunga stabilità sociale e politica, che è entrata in crisi in quanto il modello di sviluppo su cui si basava, ritenuto superiore ad altri modelli in una logica localistica chiusa alla competizione globale, sembra avviato ad esaurirsi;
2. affronta una difficile *perestrojka* (senza molta *glosnost*) proponendo due modelli di sviluppo, sintetizzati da due "porte": la porta a mare di città "a rete" che, per valorizzare la sua storia di città portuale, commerciale, multietnica e multiculturale, guarda alle reti mondiali; la porta a terra di una città che si riscopre centrale in un territorio nelle cui reti locali deve inserirsi andando in due direzioni: a sud, come capoluogo di una provincia importante ma percepita ancora come entità artificiale; a nord, nell'Area Vasta, per "fare sistema" con Pisa e Lucca, città dalle quali i Livornesi sono divisi da un localismo spesso esasperato;
3. ha bisogno di "governo attraverso la discussione", di una svolta (di una discontinuità) politica all'altezza delle difficoltà che la gente si trova ad affrontare.

2. LA STORIA: CENNI ALL'EVOLUZIONE DELL'ECONOMIA A LIVORNO

Parlare di Livorno vuol dire parlare della sua economia: la sua storia è quella di una città fondata per ragioni economiche. Livorno non è città "centrale", centro storico di un territorio, ma è città "a rete", nata con il suo porto per le ragioni economiche e militari di uno stato regionale. Manca a Livorno il mito di fondazione: la sua fondazione è un evento moderno, quasi un fatto di cronaca (di 400 anni fa). Livorno, città funzionale alle esigenze economiche, dilata le periferie non rispettando il centro storico, percepito non come un simbolo fondativo ma come mero baricentro commerciale e direzionale. Secondo l'andamento del ciclo, l'economia si sviluppa e decade a Livorno con maggiore rapidità e drammaticità che in altre località, dove la costruzione dello spazio urbano è il frutto di eventi culturali complessi, ancorati a miti fondativi. Livorno vede nelle sue periferie (che, come direbbe l'urbanista Magnaghi, sembrano "stampate a macchina come i frigoriferi") spazi aperti per la sua industria ancora vitale - l'edilizia - e non

spazi idonei alle esigenze delle forme "abitative" per tutte le fasce sociali[8][8].

La storia economica di Livorno è imperniata sul porto, un porto particolare - detto "porto di deposito e di rispedizione" - a servizio non di industrie e commerci locali o dei territori vicini, ma del deposito temporaneo di merci rispediti a destino senza manipolazioni. Le storia economica ha impresso a Livorno i suoi caratteri peculiari: per il prof. Badaloni Livorno è una città "statuale" la cui economia si sviluppa in modo "casuale" in un'ottica "municipalistica". Livorno deve la sua struttura economica a decisioni prese da fuori, da autorità statali prima fiorentine (porto) e poi romane (industrie): gli imprenditori livornesi si sono inseriti nella struttura produttiva creata dalle autorità esterne in modo "casuale", con orizzonti temporali brevi e in dimensioni spaziali locali. Da qui l'alternò avvicinarsi di rapide ascese e discese del tessuto economico livornese senza continuità tra cicli economici successivi: lo statalismo, la casualità e il localismo stentano a costruire durevoli rapporti economici, sociali e professionali. Livorno mantiene un'aria di economia di frontiera, non solo fisica, tra territori circostanti che non vuole riconoscere (e dai quali non è riconosciuta), ma anche psicologica: il "mercato americano" è un modello nato per caso che si richiama alla vendita dei residuati bellici e mantiene in vita un'epoca di precarietà economica e commerciale passata da un pezzo. L'abolizione del porto franco inferse dopo l'unificazione italiana un duro colpo all'economia livornese, così come lo inferse all'industria meridionale (Napoli era allora la città più industriale d'Italia). Lo sviluppo spontaneo dovuto alle condizioni di porto di rispedizione, in regime di porto franco, fu surrogato dall'industria sostenuta dalla mano pubblica: Livorno entrò precocemente nella logica dell'industrializzazione di stato, che sarà la caratteristica della politica per il Mezzogiorno nel secondo dopoguerra (dal piano Sinigaglia per la siderurgia ai poli di sviluppo della Cassa del Mezzogiorno)[9][9]. Mentre dall'unità d'Italia al fascismo lo stato tentò di sviluppare nel Sud l'agricoltura, nella seconda metà dell'Ottocento lo stato poteva sviluppare a Livorno solo l'industria cantieristica. La cessione in affitto del Regio Cantiere Militare Marittimo di S. Rocco dallo stato a Luigi Orlando fu il punto di partenza dell'ascesa di Livorno e del suo scalo a città e porto industriale. Il legame tra Orlando e Crispi, entrambi siciliani e repubblicani, si inserì nel connubio fra grandi gruppi industriali nascenti, la cui crescita era protetta dallo stato con dazi doganali e commesse per la produzione bellica. Con l'ingresso degli Orlando nel cantiere Livorno si avviò al decollo industriale e, con l'ingresso nello stesso cantiere del gruppo siderurgico Odero-Terni-Orlando nel 1902, i legami con l'industria di base si consolidarono, in una linea di decollo industriale che porterà l'industria livornese a distaccarsi dall'industria del resto della Toscana (cosa che le istituzioni e i centri di ricerca regionali - leggi fiorentini - stentano ancora oggi a comprendere).

Per Spadoni mancò in Livorno un'autonoma risposta in positivo alla crisi del commercio di deposito o di commissione; o, come afferma Badaloni, mancò una visione dei problemi che non fosse soprattutto legata a Livorno, ma guardasse al contesto regionale e nazionale. Mori rifiuta interpretazioni così drastiche e vede nelle vicende livornesi degli anni Sessanta dell'Ottocento non catastrofici sconvolgimenti dell'assetto produttivo, ma momenti importanti di trasformazione, pur contrastata, della città[10][10].

Gli appunti storici riportati in appendice tracciano la storia economica di Livorno nel secolo XX, suddiviso in periodi ventennali (riassunti in apposite schede) per seguire l'evoluzione dei caratteri strutturali della sua economia (porto di deposito o rispedizione, casualità, localismo e statalismo), dalla loro formazione e piena maturità al loro declino, fino a farne temere oggi la loro scomparsa o la loro profonda trasformazione.

L'attuale crisi industriale ripropone la visione pessimistica di una Livorno capace solo di scelte casuali e localistiche ed incapace di trovare altre vie di uscita se non il ricorso ad aiuti esterni, oppure ripropone la lettura di Mori della crisi di metà Ottocento: Livorno vive momenti importanti di trasformazione da cui può uscire rinunciando a tutti o ad alcuni dei suoi caratteri strutturali tradizionali (porto di deposito, statalismo, casualità e localismo). La rinuncia a tali caratteri, intimamente integrati tra loro, impone profonde trasformazioni dell'economia livornese: infatti la rispedizione delle merci non richiede collegamenti con l'hinterland; l'assenza di collegamenti riduce gli scambi con le aree vicine; le basse relazioni con il territorio portano a visioni localistiche; la povertà delle soluzioni localistiche fa ricercare aiuti in "alto loco". Il localismo-spontaneismo dello sviluppo economico si legava a visioni ristrette i cui limiti psicologici stentavano a superare i confini comunali (Chioma a sud, Calambrone a nord). Nell'economia livornese i caratteri strutturali tradizionali convivevano con altre attività che, sebbene ritenute secondarie dalla cultura dominante, sono state importanti per gli aspetti socioeconomici e culturali cittadini: artigianato manifatturiero (mobiliari, orefici, sarti, pellicciai); servizi delle attività portuali di intermediazione (dogane, brokeraggio); commercio all'ingrosso e al dettaglio; servizi di volontariato (pubblica assistenza e misericordia); agricoltura; turismo; spettacolo (teatro lirico e di prosa); sport. Attività che hanno dato la loro impronta alla Livorno di un tempo e che oggi tornano a essere ritenute importanti[11][11].

3. LA SITUAZIONE: L'ECONOMIA A LIVORNO E NELL'AREA VASTA

• Gli andamenti economici

Lo studio della situazione economica si concentra sull'ultima parte della storia economia della provincia di Livorno e della città capoluogo. Negli ultimi quindici anni del secolo scorso l'economia della provincia di Livorno, rispetto alla

quale la città capoluogo rappresenta circa il 50%, manifesta tendenza alla stagnazione, perché «nel corso del quindicennio 1981-1996 il Prodotto interno lordo (Pil) della provincia di Livorno è aumentato ad un ritmo medio annuo dell'1,27%, sostanzialmente identico a quello dell'area Li-Lu-Pi (1,29%) ma sensibilmente inferiore a quello dell'economia regionale (1,55%) e, soprattutto, dell'economia nazionale (1,98%). Tuttavia se invece della crescita del Pil totale... consideriamo quella del Pil pro capite la performance relativa della provincia di Livorno appare migliore» (Casarosa, 1999)[12][12]: superiore alla performance dell'area Li-Lu-Pi (1,47% contro 1,44%) ma inferiore a quelle regionale e nazionale (1,66% e 1,89%): «per quanto riguarda la dinamica della produzione pro capite, nel periodo 1981-1996 la provincia di Livorno ha avuto una performance modesta, sia in termini assoluti che relativi, in linea con quella dell'area Li-LU-Pi e non troppo inferiore a quella della Toscana.» (Casarosa, ibidem). Nell'ultimo periodo del quindicennio 1992-1996 la provincia di Livorno si scolla di dosso la stagnazione e va verso la ripresa: l'incremento del valore aggiunto provinciale registra tre punti percentuali in più rispetto alle provincie di Lucca e di Pisa e alla regione. «Un aspetto rilevante della dinamica dell'economia livornese è rappresentato dal fatto che il ritmo medio di crescita del Pil pro capite è stato molto diverso nei due sotto periodi (1,14% dal 1981 al '92 e 2,40% dal '92 al '96), analogamente a quanto è avvenuto, in misura meno pronunciata, nell'area Li-Lu-Pi... Ciò significa che, a partire dal 1993 si è verificata, nell'economia livornese, un'importante inversione di tendenza, sia rispetto all'undicennio precedente, sia rispetto agli altri sistemi economici di riferimento.» (Casarosa, ibidem).

Andamento del valore aggiunto nelle provincie di Livorno, Lucca e Pisa (miliardi di lire correnti)

Valore aggiunto totale e per settori economici	anno 1992	anno 1993	anno 1994	anno 1995	anno 1996	var. % 1996-92	% regione anno 1996
<i>Valore Aggiunto totale</i>							
Livorno	8.245	8.544	9.106	9.882	10.571	+ 28,2	9,0
Lucca	9.074	9.407	9.773	10.541	11.251	+ 24,0	9,5
Pisa	9.485	9.693	10.373	11.251	11.805	+ 24,5	10,0
TOSCANA	94.593	97.539	102.789	111.144	118.181	+ 24,9	100,0
<i>di cui: agricoltura</i>							
Livorno	141	174	181	187	193	+ 36,9	6,9
Lucca	192	209	224	231	246	+ 28,1	8,8
Pisa	219	241	244	268	284	+ 29,6	10,1
TOSCANA	2.127	2.294	2.415	2.630	2.802	+ 31,7	100,0

<i>di cui: industria</i>							
Livorno	1.987	2.029	2.173	2.449	2.559	+ 28,8	6,9
Lucca	3.030	3.104	3.163	3.447	3.725	+ 22,9	10,1
Pisa	3.188	3.106	3.436	3.760	3.851	+ 20,8	10,5
TOSCANA	30.100	30.175	31.991	35.077	36.808	+ 22,3	100,0
<i>di cui: servizi</i>							
Livorno	6.117	6.341	6.752	7.247	7.819	+ 27,8	9,9
Lucca	5.842	6.094	6.385	6.864	7.293	+ 24,8	9,3
Pisa	6.078	6.347	6.692	7.222	7.669	+ 26,2	9,8
TOSCANA	62.366	65.070	68.383	73.437	78.571	+ 26,0	100,0

Per capire se l'accento di ripresa sia proseguito o sia stato così debole da tradursi in un nuovo trend recessivo, bisogna capire i motivi della crescita dei primi anni Novanta approfondendo l'analisi statistica. Come si dirà poi, il Pil e il valore aggiunto (quasi coincidenti a livello provinciale) sono indici di capacità produttiva e non di reddito disponibile: il dato del Pil pro capite induce nell'equivoco di scambiare il maggiore valore del rapporto fra capacità costante dell'apparato produttivo e popolazione in calo, come un indice di maggiore benessere anziché come un segno di incipiente "malessere".

Il Pil dice poco se non si guarda alla dinamica dei settori produttivi che lo formano. Dall'81 al '92 l'industria livornese ha subito una contrazione produttiva (-1,2%/anno), più alta dell'area Li-Lu-Pi (-1,1÷1,3%) e della regione (-0,6÷0,7%) e in controtendenza sul dato nazionale (+0,45%); nel quadriennio seguente la produzione industriale ha invece registrato in provincia di Livorno un aumento sostenuto (+2,5%) superando di un punto l'area Li-Lu-Pi, di un punto e mezzo la Toscana e di due punti l'Italia (Casarosa, ibid.). Nel contempo «a differenza dell'industria, nel periodo '81-'96 il settore dei servizi della provincia di Livorno ha realizzato un buon ritmo di crescita del valore aggiunto (pari al 2,45% medio annuo in termini assoluti e al 2,65% in termini pro capite) sostanzialmente in linea con il risultato dell'area Li-LU-Pi e non molto inferiore a quelli registrati dalla Toscana e dall'Italia... Ciò significa che i comparti del terziario livornese non legati all'industria hanno compensato, sia pure solo in parte, i riflessi negativi che il peggiore andamento dell'industria locale ha prodotto, direttamente o indirettamente, sul terziario della provincia.» (Casarosa, ibidem).

Nel periodo '92-96 i settori industriale e terziario hanno registrato nella provincia di Livorno incrementi percentuali maggiori rispetto delle provincie di Lucca e Pisa e alla media regionale - industria +6,5% e servizi +1,6% - mentre a Pisa il terziario è cresciuto più dell'industria e l'inverso è accaduto a Lucca. L'incidenza relativa dei settori produttivi spiega perché il ritmo di crescita dell'economia livornese tra '81 e '96 sia stato migliore dell'andamento dei settori produttivi e dell'industria in particolare. La spiegazione è semplice: l'andamento economico è la media statistica ponderata degli andamenti dei singoli settori e, poiché il terziario rappresenta tre quarti dell'economia provinciale, il suo andamento condiziona quello dell'economia provinciale nel suo insieme ed attutisce le spinte ora al ribasso ed ora al rialzo dei più altalenanti cicli industriali.

Percentuale sul valore aggiunto dei settori produttivi nelle provincie di Livorno, Lucca e Pisa

Valore aggiunto dell'anno 1996 dei settori economici	Livorno (%)	Lucca (%)	Pisa (%)	TOSCANA (%)
agricoltura	1,8	2,1	2,4	2,4
industria	24,2	33,1	32,6	31,1
servizi	74,0	64,8	65,0	66,5
totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Quando contribuisce all'economia solo per un quarto del Pil, come accade in provincia di Livorno, il peso economico dell'industria sulle sorti dell'economia è sempre meno incidente. Il fenomeno si avverte con acutezza a Livorno dove il terziario sfiora l'80% e l'industria è scesa al 20% dell'economia cittadina. L'industria in provincia di Livorno e nel capoluogo è su una china discendente che ricorda quella dell'agricoltura di mezzo secolo fa. L'agricoltura resta un settore importante sul piano produttivo (e riproduttivo) e nell'immaginario collettivo, ma non condiziona più le sorti dell'economia provinciale. L'industria si avvia a seguirla: resta importante come attività produttiva per l'intelligenza (capitale umano) e i capitali tecnici e finanziari che richiede nonché per i valori simbolici che rappresenta nella storia dell'uomo moderno, ma non è più il settore trainante e decisivo per le sorti dell'economia provinciale e cittadina. La constatazione porta a due riflessioni: poiché la modifica della struttura produttiva livornese tende a essere irreversibile i processi di reindustrializzazione non possono essere di qualsiasi tipo e dimensione; lo sviluppo del terziario si consolida (e si spiega meglio) in un'ottica di Area Vasta.

In provincia di Livorno l'agricoltura e l'industria sono settori economici compressi dalla crescita del terziario: quando l'economia sviluppa servizi e consumi, l'espansione urbana sottrae spazio alle attività produttive tradizionali, la cui depressione mette a rischio l'economia locale, perché riduce la sua capacità di interscambio di merci e servizi con il cosiddetto "resto del mondo"^[13][13]. L'inversione di tendenza non è facile: il reinserimento di attività industriali è possibile solo grazie a transizioni tecnologiche che riducano l'impatto ambientale dei processi produttivi nei residui spazi ecologici lasciati ancora liberi dai consumi dei residenti e dai servizi. Ciò accade in provincia di Livorno per l'agricoltura (transizione dall'agricoltura intensiva a quella di qualità) e, nella città capoluogo, per l'industria (transizione dall'industria meccanica, petrolchimica e chimica all'industria manifatturiera della componentistica auto, dell'elettronica, ecc.).

L'espansione del terziario e l'insediamento di nuove attività industriali hanno senso in una proiezione di Area Vasta, che consente di individuare superfici per le industrie che non competono con le aree urbane e con i residui spazi dell'agricoltura che restano essenziali, come diremo, sul piano ambientale. La dimensione di Area vasta permette inoltre di capire meglio i dati della statistica economica: infatti «man mano che aumenta la dimensione territoriale del sistema economico preso in considerazione, la quota di produzione che è "esportata" all'esterno del sistema stesso si riduce progressivamente e, parallelamente, aumenta la quota di produzione destinata all'interno. In particolare, si riduce rapidamente la quota "esportata" di servizi. Ne discende che, man mano che aumenta la dimensione territoriale del sistema, la struttura produttiva... corrisponde in misura crescente alla struttura del consumo finale che per i sistemi economici considerati nella nostra indagine (area Li-Lu-Pi, Toscana e Italia) è molto simile. Viceversa a livello territoriale più basso prevale la tendenza a specializzarsi allo scopo di promuovere l'esportazione di beni e servizi locali; esportazione che rappresenta l'elemento decisivo per lo sviluppo economico locale.» (Casarosa, ibidem). Una visione troppo ristretta del sistema economico è il motivo della mancata correlazione fra Pil e consumi pro capite, che nella provincia di Livorno e nelle altre provincie toscane sono superiori a quelli medi nazionali. Nella provincia di Livorno si spende più per servizi sanitari, trasporti e comunicazioni e meno per vestiario e calzature, mobili e articoli per la casa (minore ricchezza o minore interesse per casa e arredamenti e/o uso smodato di auto e motorini?).

Consumi finali delle famiglie (euro pro capite)

	1995	1997	1999
Italia	9.982	10.979	11.692

Toscana	10.862	12.215	13.311
---------	--------	--------	--------

Provincia di Livorno	11.010	12.167	13.060
----------------------	--------	--------	--------

Provincie che restano sotto a quella di Livorno per consumi pro capite:

Massa	9.083	10.513	11.845
-------	-------	--------	--------

Pistoia	10.550	11.718	12.559
---------	--------	--------	--------

Pisa	9.650	10.708	11.482
------	-------	--------	--------

Arezzo	9.808	10.917	11.656
--------	-------	--------	--------

Grosseto	10.500	11.834	13.044
----------	--------	--------	--------

Provincie che restano sopra a quella di Livorno per consumi pro capite:

Lucca	11.427	12.714	13.647
-------	--------	--------	--------

Prato	11.021	12.264	13.434
-------	--------	--------	--------

Siena	11.574	12.859	13.814
-------	--------	--------	--------

Firenze	11.747	13.477	14.980
---------	--------	--------	--------

Consumi finali delle famiglie nel comune e nella provincia di Livorno nel 1999 (euro pro capite)

	Comune di Livorno	Provincia di Livorno
• alimentari	16,8%	16,7%
• vestiario e calzature	5,5%	6,0%
• mobili e articoli casa	5,8%	6,6%
• servizi sanitari e spese sanitarie	6,6%	6,2%
• trasporti e comunicazioni	14,1%	13,0%
• altri consumi	51,1%	51,5%

I dati recenti confermano le indicazioni statistiche e le analisi precedenti. Il Sistema Economico Locale (SEL) "Area Livornese", comprendente i comuni di Livorno e di Collesalveti, ha realizzato nel 2002 una crescita del Pil dell'1,4%, superiore di un punto percentuale a quella regionale e dello 0,4% della media provinciale: «ciò è dovuto alla tenuta di importanti comparti dell'economia locale, sia sul fronte delle vendite all'estero che su quelle verso l'Italia; tra questi un ruolo particolare ha avuto il porto, un'attività tipicamente esportatrice... Un discorso a parte richiedono i consumi interni, i quali comprendono i consumi delle famiglie residenti, della Pubblica Amministrazione e dei non residenti (turisti, pendolari). Nel SEL livornese questa seconda componente è di minore importanza, per cui il negativo andamento dei consumi interni (-02%) è largamente attribuibile al comportamento dei residenti. Quindi il maggiore incremento del Pil livornese non sembra essersi tradotto in consumi delle famiglie livornesi; la percezione di una fase ancora negativa, ma anche il fatto che una parte dei maggiori redditi non è giunta alle famiglie residenti (redditi da capitale) non ha spinto queste ad alimentare l'acquisto dei beni di consumo.» (IRPET, 2003)[14][14]. A questa analisi manca un dato: il calo demografico di Livorno, che vedremo fra poco. L'IRPET ribadisce e aggiorna le analisi di Casarosa. Nel 2002 il PIL pro capite del SEL livornese si è attestato su 23,7 mila euro, valore analogo a quelli medi provinciale e regionale; a causa della specializzazione produttiva livornese, il dato risulta dall'associazione tra minore intensità d'uso del fattore lavoro e il suo maggiore rendimento: è intuitivo che la disoccupazione possa trascinare verso il basso i consumi delle famiglie che vedono diminuire il loro benessere reale pur in presenza dell'aumento del loro benessere... statistico.

• **Gli andamenti occupazionali**

La tendenza al recupero delle attività tradizionali non emergono infatti dai dati della occupazione. Nell'area Li-Lu-Pi e in Toscana sono generalizzati i regressi occupazionali nell'agricoltura e nell'industria, leggermente alleviati dai

progressi del terziario. La transizione tecnologica necessaria per la reindustrializzazione non è né facile né indolore: le innovazioni tecnologiche sono *labour savings* e quindi non creano più occupazione per unità prodotta; inoltre tali innovazioni sono impegnative sotto il profilo manageriale e finanziario e selezionano drasticamente le imprese capaci di attuarle e gestirle con profitto (producendo benessere privato e sociale).

Il calo occupazionale dell'industria dell'ultimo mezzo secolo in provincia di Livorno è drammatico. Se riandiamo al censimento '51, la percentuale di occupati nell'industria (39%) superava quella del terziario (33%) e dell'agricoltura (21%). Dieci anni più tardi (censimento '61) il 41,3% degli occupati lavorava nell'industria, il 40,7% nel terziario e il 12,6% dall'agricoltura. Nel '71 l'industria toccò la punta massima del 42,4% di addetti, ma il terziario superava il 50% degli occupati e l'agricoltura era sotto il 7%. Spiccavano le roccaforti industriali delle Acciaierie e della Magona (59% di addetti industriali a Piombino), della Solvay (59% e 53% di addetti industriali a Rosignano e a S.Vincenzo), della CMF (51% di addetti industriali a Collesalveti), delle miniere (40% a Campiglia e 53% a Rio Marina di addetti industriali) e nella piccola media industria a Cecina (45,6% di addetti). Nel '71 i dati occupazionali del comune di Livorno, pur essendo ancora in attività molte delle sue più prestigiose industrie (Cantiere, Motofides, Richard Ginori, Pirelli, Stanic, ecc.) tradivano già il distacco tra l'immaginario di città operaia e la realtà di città di servizio: il 36% degli occupati lavoravano nell'industria e il 62,5% nel terziario. Anche al Prof. Paoli (vedi nota 13) non resta che affermare: «... il livello industriale delle due aree più industrializzate della Provincia di Livorno (Livorno e Piombino) è arretrato al punto da essere paragonabile a quello del 1951! Ed è praticamente incentrato su tre soli settori: componentistica auto, chimica-petrochimica e siderurgia.» Ormai a Livorno l'80% degli occupati lavora oggi nel terziario ed il 20% nell'industria.

Occupazione nelle provincie di Livorno, Lucca e Pisa, dal 1992 al 1996 (migliaia di unità di lavoro)

Unità di lavoro totale e per settori economici	anno 1992	anno 1993	anno 1994	anno 1995	anno 1996	var. % 1996-92	% regione anno 1996
Unità di Lavoro							
Livorno	133	130	129	128	129	- 3,0	8,5
Lucca	155	153	149	148	148	- 4,5	9,8
Pisa	165	162	162	162	160	- 3,0	10,6
TOSCANA	1.561	1.527	1.513	1.505	1.514	- 3,0	100,0
U. L. agricoltura							
Livorno	6	6	6	5	5	- 16,7	5,2
Lucca	16	15	15	13	13	- 18,8	13,5
Pisa	12	12	11	11	10	- 16,7	10,4
TOSCANA	114	109	103	99	96	- 15,8	100,0
U. L. industria							

Livorno	29	27	25	25	25	- 13,8	5,6
Lucca	47	46	44	44	44	- 6,4	9,8
Pisa	55	52	53	53	52	- 5,5	11,6
TOSCANA	483	463	457	450	447	- 7,5	100,0
U. L. servizi							
Livorno	99	97	98	98	100	+ 1,0	10,3
Lucca	92	91	90	91	90	- 2,2	9,2
Pisa	98	98	98	99	99	+ 1,0	10,2
TOSCANA	963	955	954	957	972	+ 0,9	100,0

Percentuale per settori economici di occupati nelle provincie di Livorno, Lucca e Pisa (anno 1996)

unità di lavoro per settori economici (1996)	Livorno	Lucca	Pisa	TOSCANA
	(%)	(%)	(%)	(%)
agricoltura	3,8	8,9	6,2	6,3
industria	19,2	29,9	32,3	29,5
servizi	77,0	61,2	61,5	64,2
totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Nel 2001 gli occupati in provincia di Livorno erano 131.600, il 45,3% della popolazione con più di 14 anni; il tasso di disoccupazione era l'8,5% e quello della disoccupazione giovanile il 34,1%, con lievi miglioramenti rispetto al 1991 (disoccupazione 11,3%; disoccupazione giovanile 34,7%). Nel 2001 tuttavia nessuna provincia toscana stava peggio di Livorno (neppure Massa, peggiore provincia toscana nel 1999). I tassi di occupazione, disoccupazione e disoccupazione giovanile della provincia di Livorno sono in linea con quelli nazionali, condizionati dalla situazione grave del Sud d'Italia.

Le forze di lavoro in provincia di Livorno erano nel 2001 occupate per il 2,7% nella agricoltura (3.500 unità), per il 26,8% nell'industria (35.200 unità) - di cui 1,9% nel comparto dell'industria dell'energia e acqua (2.500), 20% in quello della trasformazione industriale (26.300) e 4,9% in quello delle costruzioni (6.400) - e per il 70,6% terziario (92.900 unità) di cui 14,4% nel commercio (18.900) e il restante 56,2% nei servizi (74.000 unità)

Dati delle iscrizioni ai Centri per l'impiego, divisi per circoscrizione

<u>circoscrizione di Livorno:</u>	1995	1997	1999	2001
disoccupati	9.678	11.427	11.600	11.154
cerca 1 ^a occupazione	7.461	8.412	6.672	6.097
totale iscritti a c.p.i.	17.139	19.839	18.272	17.251
<i>di cui: < 25 anni</i>	<i>6.629</i>	<i>9.255</i>	<i>5.971</i>	<i>4.562</i>
<i>25 - 30 anni</i>	<i>4.033</i>	<i>3.868</i>	<i>3.051</i>	<i>3.336</i>
<i>> 30 anni</i>	<i>6.477</i>	<i>6.761</i>	<i>9.250</i>	<i>9.352</i>
avviati al lavoro	6.820	7.783	9.906	11.495
<u>totale provincia di Livorno:</u>				
disoccupati	19.207	21.804	22.434	22.309
in cerca 1 ^a occupazione	10.626	11.832	9.151	8.636
totale iscritti a c.p.i.	29.833	33.636	31.585	30.945
composizione percentuale degli iscritti ai centri impiego:				
LIVORNO	57,4%	59,0%	57,8%	55,7%
ROSIGNANO	16,1%	15,9%	17,7%	19,0%
PIOMBINO	19,1%	17,3%	16,1%	14,8%
PORTOFERRAIO	7,3%	7,8%	8,3%	10,4%

Il tasso di disoccupazione denunciato dalle statistiche del lavoro nel 2001 in provincia di Livorno (8,5%) era ottimistico: considerati gli iscritti al collocamento di categoria A (disoccupati e persone in cerca di prima occupazione), su una popolazione attiva con più di 14 anni di 280.000 unità, 30 mila iscritti alle liste di collocamento corrispondono all'11% e non all'8,5%, pur non considerando le categorie B (lavoratori in cerca di migliore sistemazione) e C (pensionati attivi). Nella circoscrizione di Livorno il dato è ancora peggiore: 17.251 gli iscritti al collocamento su 152 mila unità attive corrispondono all'11,8% delle forze di lavoro; inoltre, poiché si considera disoccupato solo chi ha già avuto un lavoro mentre chi è in cerca di prima occupazione è considerato inoccupato, se ai disoccupati ufficiali si sommano anche quelli che sono occultati in elenchi speciali di collocamento ("desparicidos" del mercato del lavoro), la mancanza di lavoro a Livorno emerge in tutta la sua drammaticità.

• **Gli andamenti demografici**

La popolazione di Livorno, che era cresciuta del 23% (oltre 23.000 unità) nelle prime due decenni del dopoguerra (1951-1971), a partire dal 1981 ha subito pesanti perdite, in particolare nel decennio 1981-1991 (in concomitanza con la crisi industriale e con la stagnazione dell'economia livornese). L'andamento demografico è a Livorno in controtendenza rispetto ai canoni dello sviluppo economico: mentre con lo sviluppo la popolazione aumenta, i residenti sono calati a Livorno nel decennio 1991-2001 di ben 19.369 unità (-11,5%). Il calo demografico dipende dall'andamento dei saldi naturali e migratori: il saldo naturale annuo è - 4,38 per mille (+ 7,10 per mille nascite e - 11,48 per mille morti); il saldo migratorio annuo è + 2 per mille (+ 15,31 per mille iscrizioni e - 13,31% per mille cancellazioni): il saldo totale è - 2,38 per mille. Rispetto alla provincia il comune di Livorno sembra meno appetibile come sede di lavoro per gli extracomunitari. L'invecchiamento di Livorno è confermato da altri indici: è diminuita l'incidenza percentuale della popolazione della città di Livorno su quella provinciale; è aumentata la popolazione di tutti i comuni della provincia tranne Piombino e Portoferraio; la riduzione della popolazione è legata alla crisi industriale, a Livorno, a Piombino e a Rosignano. Livorno presenta

saldi migratori positivi nel movimento extra-provinciale, dimostrando capacità attrattiva sulle maggiori distanze, e saldi migratori negativi nel movimento intra-provinciale, per il decentramento della popolazione urbana nei territori circostanti: il comune di Collesalveti è il maggiore beneficiario del movimento intra-provinciale che proviene dal capoluogo (diretto verso Nugola, Parrana, Castell'Anselmo, ecc.). Poiché il movimento migratorio dei residenti da Livorno interessa anche le aree rurali vicine della provincia di Pisa, dal punto di vista demografico le realtà comunali sono sempre meno attendibili per valutare i fenomeni dello sviluppo urbano e anche in questo caso sarebbe opportuno andare verso un'ottica allargata di area vasta (anche per meglio considerare il mercato del lavoro, che per molti livornesi significa affrontare un duro pendolarismo).

- **La situazione dei settori produttivi**

- i) industria e cantieristica*

La provincia di Livorno si differenzia per le attività industriali dal resto della Toscana che ha una struttura produttiva industriale simile a quella italiana ("a grappolo", con numerosi comparti integrati fra loro); la struttura industriale della provincia di Livorno è invece di tipo "allungato": non forma "grappoli", ma si concentra in pochi settori l'uno indipendente dall'altro (metallurgia e meccanica, in regresso; energia, chimica e carta, in progresso). La struttura dell'industria livornese spiega i riflessi meno positivi (o meno negativi) degli incrementi (o dei decrementi) produttivi dell'industria sull'economia locale, a causa del minore coefficiente di attivazione fra settori, ed anche lo sfasamento fra valore aggiunto (e Pil) e consumi delle famiglie. Un dato contrasta con l'immagine della grande fabbrica che di solito si lega ai comparti industriali citati: il comparto manifatturiero accoglie nelle fasce dimensionali piccole (da 1 a 20 addetti) il 95% delle imprese livornesi del settore industriale: 53,4% delle imprese manifatturiere livornesi ha meno di 2 addetti; 26,4% va da 3 a 5 addetti; 10,2% da 6 a 9; 5,9% da 10 e 19 addetti. «Questo risultato rivela tutta la sua importanza qualora si consideri che nel non lontano 1994 con riferimento al tessuto produttivo livornese fu scritto: "Per un tessuto produttivo come questo, troppo povero di piccole imprese, diventa opportuno far nascere nuove imprese e spingere la loro crescita con opportuni interventi" ("Le potenzialità dell'area vasta - Alcune riflessioni di sintesi sul sistema industriale livornese e pisano", Forum Permanente Economia Locale).» (Mariti, 1999)[15][15]. Viene da pensare all'enorme differenza che c'è fra l'immaginario di una città sede di grandi industrie e la realtà di una città che inizia (o ritorna?) ad ospitare un tessuto di imprese artigiane e medio-piccole.

In proposito questo è il giudizio di Mariti: «Sfondando una porta aperta il problema dell'area di Livorno è stata la grossa industria, particolarmente la grossa industria pubblica. Questa in breve volgere di tempo è passata da condizioni di buone potenzialità (fine anni '70) ad una realtà di crisi vera e propria. Questa industrializzazione "old style" ha marcato l'evoluzione economica dell'area. Essa non determinò in passato e non poteva stimolare la crescita di piccole e medie imprese per la semplice ragione che la grossa industria pubblica (siderurgia e componentistica) e privata (chimica e materie plastiche) hanno tipicamente caratteristiche tali da non determinare un indotto se non come fatto marginale od episodico. A ciò va aggiunta la stessa eterodirezionalità della grossa imprenditoria assai poco interessata agli sviluppi locali in quanto pressata da quelli più generali (nazionali e mondiali). La mancanza di infrastrutture, di luoghi per nuovi insediamenti, di servizi e di grosse opere viarie vanno ad aggiungersi ad un quadro non favorevole alla piccola e media imprenditorialità alla quale è precluso lo sviluppo o della quale non si intuiscono fino in fondo le potenzialità di un'area storicamente dominata da grosse strutture. Certo tutto questo avrebbe rappresentato solo un prerequisito, una condizione necessaria per lo sviluppo di PMI. Ne è prova il fatto che il tentativo di creazione di luoghi deputati alla nascita di nuova imprenditorialità (area Picchianti) non ha avuto di fatto esito positivo: cimentarsi in nuove iniziative di impresa che diano profitti richiede capacità molto difformi dal saper vendere ricavando le relative rendite.» (Mariti, ibidem).

Le imprese con meno di 5 dipendenti assorbono ormai il 30% della manodopera che lavora nell'industria: ciò vuol dire che il sistema industriale si muove, forse in modo ancora casuale, secondo il *cliché* dell'imprenditorialità livornese, verso innovazioni organizzative e tecnologiche che chiedono al potere politico locale una nuova programmazione, non stringente né unidirezionale e eterodiretta come in passato, ma concentrata su tre punti: reperire aree per l'insediamento delle piccole-medie; creare infrastrutture e in generale allargare; consolidare le "condizioni al contorno" dello sviluppo investendo in capitale umano e favorendo un'atmosfera industriale non incline ai localismi e aperta alle opportunità di area vasta, nel quadro delle opportunità offerte del mercato globale.

Le stesse considerazioni valgono anche per la cantieristica. Alla luce dell'evoluzione mondiale delle costruzioni navali la chiusura del Cantiere Orlando e il suo acquisto da parte di Azimut è un evento traumatico che però rientra nella logica del mercato globale (essendo tramontata da tempo l'industria assistita dallo stato). La produzione di naviglio standard (cargo, porta-containers, tankers) dagli anni 2000 attraversa una fase recessiva con la riduzione degli ordini, mentre quella del naviglio *high-tech* (ro-ro, ferries, navi da crociera) resta costante. Fatti uguali a 100 gli ordinativi a livello mondiale, quelli diretti a cantieri europei sono il 2% per il naviglio standard e il 17% per il naviglio *high-tech*, mentre si dirigono in Estremo Oriente (Sud Corea e Giappone soprattutto) l'84% degli ordini per il naviglio standard e il 70% per quello *high-tech*. I dati parlano da soli: il Cantiere Orlando è entrato in crisi nel momento in cui ha tentato di passare dal naviglio standard (gasiere e chimichiere) al più promettente naviglio *high-tech* (ferries). Il contenzioso per la

posacavi Pertinacia, promosso dalla committente Telecom Italia, ha accentuato una crisi in atto tant'è che nel 2002 l'occupazione si era ridotta di 150 unità, anche per il forte ricorso all'*outsourcing*, ed il fatturato era sceso del 26%.

La produzione di battelli da diporto è invece in costante crescita di fatturato, grazie alle esportazioni dovute all'espansione della domanda in USA: l'Italia è tra le prime nazioni al mondo per qualità, innovazione e capacità produttiva. In Italia operano 510 aziende della nautica da diporto, di cui 41% al Nord, 31% al Centro e il 28% al Sud. La Toscana è la terza regione italiana per numero di imprese, dopo Lombardia e Liguria: la nautica da diporto interessava, prima dell'arrivo di Azimut a Livorno, Viareggio, l'area Pisana, sul Canale dei Navicelli, e la parte sud della provincia di Livorno. Esistono tutte le ragioni affinché la venuta di Azimut a Livorno, tempestiva e risolutrice di una crisi cantieristica irreversibile, non sia vista in una logica di chiusura verso l'Area Vasta ed il resto della provincia: partendo da Viareggio e passando da Pisa e Livorno per arrivare a Donoratico, si è formato un tessuto di grandi, medie e piccole imprese della nautica che non chiede altro che di "fare sistema". Ridurre la venuta di Azimut a Livorno ad un problema di sviluppo urbano, commerciale e turistico localizzato nella porta a mare, significherebbe una cosa sola: far volare Azimut verso più accoglienti lidi.

ii) *porto e infrastrutture*

Il porto di Livorno può accogliere qualsiasi merce: le merci non in container richiedono più lavoro per la movimentazione ma sono merci povere che non consentono alle imprese che li movimentano grandi profitti; la tecnologia dei container è più evoluta e produce maggiore redditività per le imprese che ne curano lo scarico-carico e per tutto il sistema portuale. Lo sviluppo del traffico containers, pur riducendo il lavoro portuale in senso stretto, aumenta i posti di lavoro nell'indotto portuale facendo crescere l'economia dell'area livornese oltre ai confini comunali e all'Area Vasta. Sebbene a livello mondiale il traffico containers sia in espansione, poiché ormai si containerizza ogni tipo di merce, dal 1989 il traffico contenitori trattati è cresciuto pochissimo nel porto di Livorno che ha perduto competitività a favore dei porti dell'Alto Tirreno (IRPET, *ibid.*) e La Spezia in particolare. In compenso il traffico delle merci sfuse solide (*dry bulk*) è cresciuto superando il milione di tonnellate e ciò pone l'esigenza di reperire nuovi spazi portuali; crescono i traffici dei prodotti forestali, della cellulosa (per le cartiere lucchesi), delle piastrelle di ceramica (dall'Emilia), delle merci ro-ro e, in modo sempre più deciso, dei passeggeri dei traghetti; è in aumento anche il traffico delle auto giunte a 455.000 unità nel 2003, invadendo gli spazi portuali e provocando tensioni per il reperimento degli spazi al di fuori delle stesse aree portuali^[16][16].

La soluzione del problema è stata individuata nell'area riservata allo stoccaggio delle auto al Faldo (in comune di Collesalveti a nord di Vicarello tra Scolmatore dell'Arno e Fossa Nuova), in zona di bonifica per colmata (promossa dai Medici, antichi proprietari del Faldo, e proseguita dai Lorena): i terreni paludosi furono rialzati artificialmente col deposito delle torbide dell'Arno esondate in apposite vasche di colmata. Questa bonifica non prevede la raccolta delle acque in canali che le convogliano a idrovore per il pompaggio in mare: si è resa quindi necessaria una rete di canali prefabbricati in cemento armato, lunga 10 Km. e posta nel sottosuolo per raccogliere 90 mila m³ di acqua piovana smaltita da un impianto di pompaggio nei canali delle acque alte (quella del Faldo è una piccola bonifica per sollevamento idraulico in una più grande bonifica per colmata, come si è fatto anche per l'interporto di Guasticce). Il pericolo non è l'alluvione al Faldo, pericolo ridotto dallo Scolmatore dell'Arno, ma la subsidenza del suolo per il consumo dei terreni torbosi formati nelle preesistenti paludi (possibile anche per l'interporto). La subsidenza sarà accelerata dal peso delle auto (Faldo) e dei containers (Guasticce). Non si tratta di fare le Cassandre, ma ribadire che, per reperire le aree necessarie all'industria e alla crescita dei traffici portuali, l'ottica localistica (anche se non municipalistica: tutte le aree si trovano a Collesalveti) porta a soluzioni limitate. Le aree industriali e portuali sono quasi esaurite a Livorno e tale carenza crea problemi di ardua soluzione non solo al porto ma anche all'espansione industriale, che ha bisogno di spazi ampi e coordinati, perché la logistica è molto importante per l'industria moderna.

I 700.000 m² del Faldo danno per ora soluzione alla fame di aree portuali e potranno costituire un polo di traffico auto a livello europeo e mondiale: il Faldo ha comportato investimenti per oltre 40 milioni di euro per costruire un terminal ferroviario di imbarco e sbarco delle auto, 3 Km di binari ferroviari, 19 torri faro, edifici per servizi generali e mense, oltre un'area di sosta delle "bisarche" di 3 ettari; inoltre sono previsti capannoni per il *check up* delle auto prima dell'invio alle concessionarie di vendita. L'interesse di operatori di auto giapponesi lancia il Faldo a livello mondiale ponendo Livorno al centro dei traffici delle auto che possono andare dal Mediterraneo al Centro Europa.

Il Faldo è una risposta alla sfida della globalizzazione, anche perché al suo sviluppo è legata un'occupazione diretta e indotta di alcune decine di lavoratori. La discussione di un circolo di cultura politica non può passare sotto silenzio una domanda: qual è il costo ambientale dell'operazione Faldo e quali ne sono i benefici economici e sociali? Ogni auto richiede 1,5 m² di terreno da bitumare: il costo ambientale è notevole, come suggerisce il titolo del Tirreno del 26 febbraio 2004: "Nasce in campagna il porto delle auto". La campagna è "la sacrificata" dall'operazione Faldo: non è in gioco il panorama dei girasoli contro quello delle auto parcheggiate, ma l'assorbimento dell'anidride carbonica prodotta nelle aree urbanizzate (vedi il bilancio ecologico dell'Area Vasta). Di contro i benefici socioeconomici sono immediati e evidenti: poiché si coglie un'occasione di sviluppo che potrebbe migrare verso altri lidi, il bilancio costi-benefici dell'operazione Faldo è positivo in una prospettiva immediata. Prima di sviluppare ulteriormente questo tipo di traffico,

bisognerebbe riflettere sui costi impliciti (invisibili ma che peseranno in futuro) sia per la competizione per aree per la reindustrializzazione sia per l'aggravamento dell'impatto ambientale: la perdita di occasioni di lavoro in altre attività portuali (containers) e/o in nuove attività industriali o logistiche nell'Area Vasta ed il peggioramento della qualità della vita, dovuto al maggiore inquinamento atmosferico e al pericolo per gli utenti della strada del transito delle bisarche dal porto al Faldo, sono tutti costi sociali e ambientali da non sottovalutare.

Il porto di Livorno è sempre meno porto di deposito (o di rispeditura) e sempre di più porto integrato nell'economia dell'Area Vasta, della Toscana e delle regioni limitrofe del Nord Italia. Le antiche attitudini del porto di deposito e del localismo che ne deriva non sono tuttavia scomparse del tutto: il localismo si rivela nella tardiva (e in prospettiva errata) scelta di Countship come partner industriale della Sintemar, poiché Countship gestisce gran parte del traffico del Mediterraneo con il porto hub di Gioia Tauro e con il terminale di La Spezia, logisticamente meglio attrezzato di Livorno per i traffici verso il Nord Italia e l'Europa: Countship potrebbe assegnare al porto livornese un ruolo secondario all'interno della propria *network*. La natura di porto di deposito riaffiora a Livorno, quale conseguenza della minore competitività nel traffico containers, nell'acquisizione del traffico auto, merce più povera per l'impresa portuale delle merci sfuse e più esigente di spazio dei containers. In attesa di un deciso (e accettato) sviluppo del turismo a Livorno, sia pure per soggiorni di una o poche giornate, anche il transito passeggeri e l'approdo di molte navi da crociera si configura anch'esso come traffico di rispeditura (di persone da "movimentare" quasi come merci).

Nonostante tutto il porto resta il motore dell'economia di Livorno. Si stima che 5000 addetti ai lavori portuali realizzino un fatturato di 1300 milioni di euro e un valore aggiunto di 320 milioni, pari all'8% del Pil dell'economia dell'Area Livornese (IRPET, *ibid.*). Bisogna inoltre tenere conto degli effetti di "attivazione" di settori a monte (concetto più ampio di "indotto"): mentre questo riguarda le unità della filiera produttiva che si accollano alcune parti di processi produttivi assemblati dalla grande fabbrica, di cui l'indotto è l'*outsourcing*, gli effetti di attivazione coinvolgono le attività che si svolgono a monte (nel nostro caso di quelle portuali): imprese di trasporto e "terziste" legate alla cantieristica e alle riparazioni navali, imprese fornitrici delle imprese portuali, imprese fornitrici di queste ecc. creano l'effetto moltiplicatore di Leontieff pari alla produzione o al valore aggiunto necessari per sostenere la produzione finale. Oltre all'effetto moltiplicatore leonteviano si deve considerare l'effetto moltiplicatore keynesiano dei consumi, cioè dei consumi degli operatori portuali in senso stretto e dei lavoratori delle imprese del cosiddetto "a monte". L'IRPET stima che per 1000 euro di valore aggiunto prodotto nel porto si attivi nel sistema economico livornese un valore aggiunto di 1.902 euro, di cui 1.415 per l'attivazione dei settori a monte e 487 per il moltiplicatore dei consumi dei lavoratori, ed inoltre stima che si attivino 300 euro in Toscana, di cui poco meno della metà per l'attivazione di settori a monte ed il resto per effetto moltiplicatore dei consumi (IRPET, *ibid.*). Ciò vuol dire che: a) 320 milioni di euro prodotti direttamente dalle attività portuali generano altri 600 milioni di euro nel resto del sistema locale livornese; b) che 5.000 occupati nelle attività portuali creano occupazione di 12.000 lavoratori in attività "a monte": rapportando le cifre all'economia livornese, il peso economico e occupazionale del porto è notevole poiché le sue attività, direttamente e indirettamente, realizzano il 23% della ricchezza e occupano il 26% delle forze di lavoro di tutta l'area.

Le infrastrutture sono essenziali per il porto di Livorno. Per quanto riguarda le opere del porto in senso stretto sono concluse varie iniziative iniziate negli anni Settanta ed in particolare quella fondamentale dello scalo livornese: la Darsena Toscana, che avrebbe dovuto realizzare il potenziamento dello scalo nel quadro della revisione del piano regolatore del porto: il progetto prevedeva il raddoppio della capacità ricettiva del porto; la sua espansione a nord con soluzioni per la sovrapposizione del Canale dei Navicelli; il trasferimento delle attività di stoccaggio e manipolazione containers nel centro intermodale di Guasticce; la variante Aurelia e la superstrada Firenze-Pisa-Livorno, con penetrazione diretta in Darsena Toscana; la costruzione del tratto autostradale Livorno-Civitavecchia e della linea ferroviaria pontremolese e il rinnovo di quella tirrenica. Alcune opere essenziali per il porto di Livorno restano ancora da fare (sviluppo lungo il Canale dei Navicelli e/o lo Scolmatore dell'Arno). Un'altra opera da completare (autostrada Livorno-Civitavecchia) è meno importante perché l'80% del traffico del porto di Livorno va verso il Nord Italia e l'Europa. Si sta per realizzare il sistema integrato della Piattaforma Logistica Costiera, collegata all'aeroporto di Pisa e alla viabilità ordinaria e a pedaggio e parte del Sistema Nazionale Integrato dei trasporti, nella macroregione europea Arco Latino (Valencia-Civitavecchia). Il triangolo funzionale porto-interporto-aeroporto, con suoi completi "modi" di trasporto (marittimo, aereo, ferroviario, stradale e fluviale) costituisce l'area di cerniera tra la direttrice costiera del corridoio plurimodale tirrenico e la direttrice trasversale del Valdarno e dell'Area Fiorentina, asse portante delle attività produttive toscane. La piattaforma logistica costiera ha una grande valenza economica per Livorno e per tutta l'Area Vasta nei suoi tre poli fondamentali e nelle sue attività caratterizzanti (sistema integrato di servizi e infrastrutture di trasporto, di manipolazione e di stoccaggio e deposito delle merci).

La piattaforma logistica dell'Area Vasta (porto di Livorno, interporto di Guasticce, aeroporto di Pisa, direttrice ferroviaria tirrenica, trasversale ferroviaria Pisa-Firenze, ferrovia interna Pisa-Collesalveti-Vada, direttrice Aurelia, autostrada tirrenica, autostrada Pisa-Firenze e bretella Lucca-Viareggio) è una notevole risorsa distribuita nel territorio e fattore decisivo della competitività del porto di Livorno. Livorno non può sviluppare le sue potenzialità senza alleanze di Area Vasta: le aree industriali del Comune di Pisa si protendono da Cisanello e Ospedaletto a Est (verso Cascina e Pontedera) e a Sud (verso il Faldo, Vicarello e Guastice). Prima che la saldatura fra aree di sviluppo logistico e industriale di Livorno e di Pisa provochi l'irreversibile perdita di risorse ambientali, è bene che gli enti locali livornesi e pisani si mettano attorno a un tavolo e, come una volta, tornino a "programmare" lo sviluppo in aree sempre più

integrate fra di loro.

Anche le vie d'acqua rappresentano notevoli risorse. Le opere del nuovo Canale dei Navicelli, iniziate nel 1920 e terminate nel 1938, furono gravemente danneggiate dalla seconda guerra mondiale e ripristinate nel dopoguerra nello sviluppo di Km. 16,5 (con una larghezza a pelo d'acqua di m. 31,60 e un'adeguata profondità nella fascia centrale). La realizzazione dello Scolmatore dell'Arno sul tracciato dell'antico Fosso Reale, ha interrotto la comunicazione diretta fra Darsena Pisana e porto di Livorno. Uno studio per rendere navigabile lo Scolmatore dell'Arno da Calambrone fino a Pontedera (circa 30 Km.) prevede di creare lungo la via d'acqua un'area di sviluppo industriale che connetterebbe Livorno, Guasticce, Collesalveti, Cascina e Pontedera. L'opera assicurerebbe di nuovo il collegamento a mare del Canale dei Navicelli, rafforzando l'economia lungo due direttrici: Livorno-Pisa e Livorno-Pontedera. Il porto di Livorno riceverebbe indubbi benefici perché utilizzerebbe l'intera superficie del tronco di sinistra, eliminando le strozzature esistenti e permettendo il collegamento diretto tra le due sponde della Darsena Toscana. La navigabilità dello Scolmatore darebbe la possibilità di collegare a mare l'interporto "A. Vespucci" - che rinvia merci già movimentate in porto - dando efficienza all'intermodalità del trasporto di merci e auto: il transito via d'acqua delle auto dirette al Faldo ridurrebbe al minimo il transito stradale delle bisarche. Ma c'è uno scenario ancora più allettante per il porto di Livorno, che potrebbe svolgere il ruolo che un paio di secoli fa svolse il porto coevo di Liverpool che, tra il XVIII e il XIX secolo, indusse la nascita dell'industria tessile nella vicina Manchester: assumere finalmente la funzione di porto industriale (scopo primo della SPIL cui essa dovrebbe tornare) sviluppando lungo le due direttrici di Area Vasta - Canale dei Navicelli e Scolmatore dell'Arno - un polo industriale per attività di assemblaggio di semilavorati provenienti da industrie dell'Est Europa e, soprattutto, dall'Estremo Oriente per prodotti destinati all'Europa (ipotesi per la quale esiste un progetto di "zona franca manifatturiera").

Rimane da sciogliere il nodo di sviluppare queste potenzialità infrastrutturali di Area Vasta facendo "sistema" con Pisa, Pontedera, ecc.: il problema non ha soluzione tecnica e politica in singoli progetti portati avanti autonomamente in logiche localistiche, mettendo a capo di strutture portuali e interportuali gestori che hanno come titolo di merito solo quello di essere livornesi[17][17] (lo stesso vale, *mutatis mutandis*, per l'aeroporto di Pisa e per il Canale dei Navicelli, che non riguardano soltanto interessi pisani).

iii) edilizia

L'edilizia richiama a Livorno interessi eccessivi, se si considera il calo demografico della città, che dovrebbe rendere prudenti circa l'ulteriore espansione abitativa. Due perplessità sorgono in proposito: 1) che l'industria edile sia vista come "ultima spiaggia" di un'economia in crisi; 2) che sull'edilizia siano nati forti interessi economici e politici. L'industria edilizia è un volano dell'economia locale perché capace di attivare "a monte" altri settori produttivi e di occupare lavoratori specializzati e generici il cui reddito presenta alta propensione al consumo e quindi produce effetti moltiplicatori del reddito (se lavora l'edilizia, lavorano il commercio, i servizi, ecc.). Di solito quando la "politica del mattone" stimola offerte edilizie straordinarie rispetto alla normale domanda di mercato significa che si tenta di arginare un'economia in crisi, sperando che si producano effetti di ripresa attivando settori produttivi a monte e consumi a valle. L'effetto d'attivazione dei settori economici e di moltiplicazione dei consumi si verificano tuttavia se operano imprese locali e gli addetti sono residenti in città, mentre a Livorno operano molte ditte esterne e molti lavoratori extracomunitari che inviano alle loro famiglie parte dei soldi guadagnati. Se non si verifica la ripresa sperata l'edilizia straordinaria produce un effetto "droga"; passata l'euforia edificatoria restano la crisi e i danni collaterali: l'eccesso di offerta edilizia drena i risparmi dei cittadini, consuma gli ultimi spazi disponibili di aree verdi e produce una rendita fondiaria che ridistribuisce la ricchezza in senso negativo, spostandola dai ceti popolari ai ceti proprietari. Dal punto di vista politico l'interesse per l'edilizia residenziale per Salviano 2, parco di Montenero (in realtà molto poco "parco") e Nuovo Centro non va verso la creazione di benessere per la maggioranza della popolazione ma per ristrette cerchie di persone: è vero che Salviano 2 impiegherà 40 ditte per creare 540 appartamenti, ma molte di esse porteranno altrove i loro utili mentre qui resteranno le rendite fondiarie e le confortevoli case di 2000 cittadini (che le pagheranno più o meno a prezzo di mercato). Tutto questo non risolve i problemi edilizi di una città dove molto si è costruito in passato ma dove restano grandi problemi irrisolti: la fame di case a basso prezzo per giovani coppie, sfrattati e immigrati; il recupero del centro storico degradato da un'altra euforia edilizia speculativa, che ha "affettato" edifici ottocenteschi in alloggi di 25-35 m² (prima che il Comune imponesse superfici minime maggiori) dove vive un turnover di *singles*, lavoratori temporanei, giovani distaccati dalla famiglia, anziani che pur di restare nella casa dove hanno abitato per anni si sono ridotti a vivere in due stanzette, prima di essere sfrattati dai proprietari.

L'intenso flusso di traffico in entrata ed in uscita dal centro storico nelle ore di punta creano per gli abitanti del centro un notevole inquinamento atmosferico e acustico, che si somma allo stress di un traffico congestionato (salvo le zone a traffico limitato, isole di relativa quiete - rotta da auto e motorini abusivi - in un mare agitato di traffico). Si deve ripensare il rapporto fra funzione direzionale e abitativa del centro: la doppia funzione in molte città è scomparsa ed è rimasta al centro la funzione direzionale. I centri delle grandi città sono di giorno abitati da funzionari, impiegati, commercianti e turisti e restano disabitati di notte. L'abbandono della funzione residenziale del centro provocherebbe a Livorno la crisi del commercio e dei servizi che aggraverebbe quella creata dal trasferimento della popolazione in periferia o nei centri minori dei comuni vicini. Una soluzione è dare avvio al decentramento del centro direzionale: l'ubicazione di uffici e servizi pubblici nella area della STU Nuovo Centro, in via del Levante, potrebbe, da un lato,

sviluppare i servizi per i quartieri residenziali presenti in zona e, dall'altro, dare respiro agli abitanti del centro, ai servizi essenziali e alle attività commerciali che, con i residenti, potranno mantenere vivo il centro cittadino.

L'operazione Nuovo Centro è positiva per quanto riguarda la creazione del deposito ATL e del distretto sociosanitario e per lo spostamento degli uffici al nuovo centro direzionale ma non lo è se crea l'ennesimo quartiere residenziale periferico, che impoverisce il centro storico (sempre meno centro e ...meno storico). Il degrado sociale del centro non annulla la rendita fondiaria, ma la trasloca nelle periferie. Se per spostare la rendita fondiaria l'edilizia dovesse drenare risparmi, consumare gli ultimi spazi verdi disponibili e degradare il centro, distruggerebbe ricchezza anziché crearla: proseguire nell'euforia edificatoria lascerebbe la città più povera e brutta, priva di quelli che un tempo furono i suoi splendidi dintorni (come il gioiello paesaggistico e culturale che era, e forse non sarà più, la Montenero delle ville e delle "Smanie per la villeggiatura" di Goldoni).

iv) servizi e aziende municipalizzate

Il problema dei servizi e delle aziende municipalizzate che li devono assicurare alla cittadinanza deve essere al centro degli interessi di una politica democratica e socialista chiamata a conciliare due opposte esigenze: assicurare il massimo di copertura dei bisogni sociali, a prescindere dal reddito degli utenti, e realizzare gestioni economiche efficienti. In una città che si espande a macchia d'olio, occupando tutte le aree disponibili con case, ipermercati, depositi, ecc., le esigenze dei servizi si moltiplicano in modo esponenziale: ATER, AAMPS, ATL e ASA subiscono queste tensioni e per risolverle cercano soluzioni nella "privatizzazione". Prima di entrare in questo tema occorre mettere a fuoco due concetti: la natura pubblica dei servizi e l'origine prevalente delle difficoltà gestionali. Per il primo aspetto si può dire che costruire case popolari e gestirle, raccogliere e portare in discarica i rifiuti urbani, trasportare persone nelle tratte urbane e extraurbane, captare e distribuire l'acqua, ecc. sono tutte attività che coinvolgono risorse pubbliche o che producono beni pubblici. La differenza fra risorse pubbliche e private è che le prime non hanno un mercato e un prezzo, mentre le seconde hanno sempre un prezzo di mercato; la differenza fra beni pubblici e privati è che dall'uso dei primi non si può escludere alcun utente mentre per i secondi il mercato esclude chi non paga. La privatizzazione dei servizi non può trasformare l'uso di risorse pubbliche, o la produzione di beni pubblici, in fatti meramente commerciali, perché da un lato si darebbe fondo a risorse collettive, con la scusa che sono beni liberi che non hanno un mercato e dall'altro si escluderebbero utenti che non hanno mezzi per pagare.

La privatizzazione delle municipalizzate non deve intaccare il carattere pubblico dei servizi, perché arretrerebbero le politiche locali di welfare. La privatizzazione non può trasformare le municipalizzate in imprese totalmente private perché la proprietà pubblica delle risorse, rappresentata dagli enti locali - attraverso la presenza nei consigli di amministrazione delle SpA a capitale misto o gli indirizzi di gestione delle stesse SpA - deve tradursi in usi delle risorse che ne conservino le capacità rigenerative (ricarica di falde acquifere, mantenimento di biocapacità per smaltire i rifiuti, ecc.). D'altronde la privatizzazione non può risanare le passività se non incide sulle cause spesso dipendenti dal carico di personale, assunto non sempre per esigenze aziendali, ma spesso per risolvere problemi occupazionali. Le municipalizzate non possono farsi carico di risolvere la disoccupazione, perché il sovraccarico di personale si scarica sulla cittadinanza che paga servizi più cari e/o tasse comunali più alte. La privatizzazione non può essere neppure l'*escamotage* per fare tagli al personale politicamente poco paganti (dopo che è stata "pagante" l'assunzione dello stesso). La privatizzazione dei servizi pubblici deve pertanto essere incardinata in sistemi di regole di gestione delle risorse programmati e controllati dagli enti pubblici (ATO per acque pubbliche e rifiuti, Provincia e Comune per il piano dei trasporti pubblici, Comune per l'edilizia popolare). La privatizzazione dei servizi, nel contesto di regole e di tariffe mantenute dall'ente pubblico a livello delle possibilità dell'utenza, deve individuare gestori privati che sono capaci di erogare i servizi al minimo costo di gestione e che possono trarre il profitto come saldo fra entrate "sociali" dei servizi e loro costi di gestione, resi minimi da criteri "economici".

Il principio enunciato dovrebbe trovare un'applicazione esemplare nel caso all'ASA. Si deve distinguere tra ruolo del Comune di Livorno nell'ATO Toscana Costa, che presiede in quanto comune più importante (anche se l'acqua potabile arriva a Livorno da Filettole in comune di Lucca, cioè da un altro ATO e non dalla Toscana Costa) e ruolo dell'ASA come gestore unico del servizio idrico della Toscana Costa: il primo è un ruolo politico; il secondo è un ruolo economico. I comuni di Val di Cecina, Val di Cornia ed Elba, che hanno accettato la presidenza di Livorno per scelte regionali, non possono accettare oltre un certo limite il peso delle gestioni passive dell'ASA, di cui i comuni (tranne quelli elbani) sono comproprietari: per tali comuni sarebbe preferibile affidare il servizio a un gestore privato in grado di minimizzare i costi di gestione nell'ambito della tariffa unica dell'acqua stabilita dall'ATO. Né d'altro canto la gestione ASA può diventare economica facendo assumere all'azienda dimensioni industriali e commerciali abnormi (sia nel settore energia sia in settori diversi dalla sua *mission*, quali le grandi opere pubbliche di sistemazione di bacini), perché con gli attuali criteri di gestione ogni aumento di fatturato comporterebbe aumenti di costi, che assorbirebbero ben presto i profitti sperati.

La creazione di una "Azienda Multiservizi", di cui manca la verifica del percorso tecnico-giuridico e politico, avrebbe potuto offrire la possibilità di ammortizzare le perdite sociali dei settori meno forti con gli utili dei settori economicamente più redditizi. In tal modo gli enti locali avrebbero potuto agire su una gamma molto ampia di servizi per modificare l'impostazione di quelli non di qualità trasformandone gli attuali modi di gestione politica con processi

di privatizzazione che non avrebbero significato assenza della mano pubblica a tutela degli aspetti sociali dei servizi. Si devono conciliare due esigenze opposte: mantenere la loro direzione politica per garantirne l'erogazione a tutti i cittadini e al tempo stesso mantenere l'integrità nel tempo delle loro risorse naturali, tecniche e umane; liberare le aziende municipalizzate da controlli politici e tecnici troppo soffocanti, all'origine delle difficoltà gestionali. Non è pensabile che il settore ASA delle farmacie sia passivo, né, per quanto riguarda l'AAMPS, priva di una lungimirante politica industriale per lo smaltimento dei rifiuti urbani (l'esaurimento della discarica di Vallin dell'Aquila era previsto da tempo), che la piattaforma del Biscottino, costata miliardi di lire e donata dallo Stato ai comuni di Livorno e di Collesalveti, produca passività a carico della collettività anziché costituire un vero e proprio *business*, trattandosi di struttura specializzata e appetibile. Il quadro è reso ancor più negativo dal Piano Provinciale dei rifiuti che non ha previsto una diversa collocazione del vetusto inceneritore dei rifiuti del Picchianti, che è in città, e dove si continuano a versare ingenti somme per manutenzione straordinaria e innovazione tecnica per ridurre l'impatto ambientale.

Non è facile conciliare una vera privatizzazione, che limiti la partecipazione degli enti locali a una quota di partecipazione al capitale sociale delle SpA inferiore al 50%, e al tempo stesso il rispetto dei profili sociali dei servizi pubblici. Cercare di conciliare la direzione strategica e la gestione tecnico-economica dei servizi con l'occupazione politica delle aziende municipalizzate si è dimostrata una scelta perdente sotto il profilo sia pubblicistico che privatistico: la politica locale deve fare più e meglio, perché a questo compito insostituibile essa è stata delegata dai cittadini ai quali deve rispondere.

v) *commercio e turismo*

Il commercio correrebbe il rischio, senza una visione politica consapevolmente programmatica, di essere compromesso dai poli commerciali creati nella "porta a terra" (Ipercoop, Castorama, Multisala, Hotel AC) e da creare nella "porta a mare" (centro commerciale connesso al porto turistico destinato a sviluppare notevoli flussi commerciali per diportisti, passeggeri dei traghetti e croceristi): in questo caso una visione politica sensibile alle piccole imprese commerciali ha evitato la nascita di una mega struttura commerciale che avrebbe ucciso il commercio, il quale attraversa una crisi che va oltre la nascita delle "porte" e che ha una doppia origine endogena: il calo demografico e la minore disponibilità di reddito dovuta alla chiusura di alcune fabbriche e dei relativi indotti. La crisi del commercio, che si manifesta nell'elevato *turnover* di negozi che passano da una mano all'altra, distruggendo ricchezza anziché crearla, si risolve con la ripresa della vita economica cittadina e con il nuovo impulso dato al turismo.

Nella conferenza di programmazione "Il turismo nella provincia di Livorno" così scriveva nel 1996 l'allora (e per poco tempo ancora) assessore provinciale al turismo: «...dal punto di vista politico il turismo non interessa solo per il contributo che può dare allo sviluppo economico, pur importante e in rapida crescita, ma anche per la promozione dei valori sociali e culturali. Non potrebbe essere altrimenti: le persone coinvolte nel movimento turistico sono, a livello mondiale, 500 milioni all'anno, di cui 50 milioni arrivano in Italia, 7,7 milioni in Toscana e 850 mila in provincia di Livorno (su 1000 turisti che si muovono nel mondo, 100 arrivano in Italia, 15 in Toscana e 2 in provincia di Livorno). Il turismo è nel mondo, in Europa, in Italia, in Toscana e nella Provincia di Livorno settore economico strategico e fattore di promozione sociale: è una conquista economica e sociale irreversibile. Nella media dei paesi dell'Unione Europea il turismo dà un contributo al prodotto interno lordo del 5,5% (in molti paesi il doppio e in Austria il triplo) concorrendo per il 6% all'occupazione totale. Nella Provincia di Livorno, il contributo diretto del turismo al prodotto lordo provinciale è il 5% e quello complessivo (diretto, indiretto e indotto) poco meno del 10%; i valori provinciali si diversificano nelle aree territoriali: il contributo diretto al PIL va dal 3% nell'Area Livornese al 30% nell'Arcipelago Toscano e il contributo indotto al valore aggiunto del sistema locale va rispettivamente dal 5% al 48%. Il turismo occupa direttamente nella nostra provincia il 7% di addetti con valori che vanno dal 5% per la Costa Livornese al 35% per l'Arcipelago mentre, sommando l'occupazione indotta, l'occupazione complessiva arriva al 10% in provincia, andando dal 6,8% dell'Area Livornese al 45% nell'Arcipelago. Il turismo attiva meccanismi di induzione ramificati nel resto dell'economia e provoca effetti indotti che si propagano diffusamente in altri settori (industria e commercio agro-alimentare, industria del mobile e dell'arredamento, trasporti, servizi reali e personali). Il turismo è un fattore di sviluppo endogeno perché capace di rivitalizzare il tessuto locale delle piccole e medie imprese ed il terziario tradizionale e avanzato. La coesione sociale è la condizione fondamentale per l'offerta di turismo di qualità. Nel modello di sviluppo endogeno e sostenibile non solo le imprese e gli enti locali, ma anche i cittadini comuni hanno un ruolo basilare. I componenti di una comunità locale sono gli "agenti ordinatori" della qualità della vita per loro stessi e per il turista ospite. Se ad una prima lettura il turismo è un'attività di consumo che sposta il consumatore anziché i prodotti, con la redistribuzione geografica del reddito dal luogo di produzione a quello di consumo, per comprendere il turismo si deve capire che è esso anche un'attività produttiva e che la produzione del bene turistico - la giornata di vacanza - richiede specifiche tecnologie di produzione. La giornata di vacanza è prodotta con la combinazione di un numero vasto di fattori, variabili nel tempo e nello spazio, che hanno forti connotazioni ambientali. La giornata di vacanza è prodotta imprenditori sia privati che pubblici, cioè dall'imprenditorialità collettiva, e quindi presuppone volontà e capacità di una comunità locale di saper offrire prodotti turistici rispondenti alla domanda».

Per quanto riguarda la città di Livorno il documento così concludeva: «Da molti si ritiene, non solo possibile, ma anche realizzabile lo sviluppo di attività economiche alternative a quelle tradizionali, immettendo con il turismo elementi innovativi nel modello di sviluppo livornese anche ai fini della maggiore attrattività dell'area per lo sviluppo di

industrie *high tech* (tecnopoli dell'area vasta). Per raggiungere l'obiettivo si deve collegare Livorno alle attività economiche del resto della provincia migliorando la riconoscibilità della stessa città di Livorno come capoluogo. Le azioni da realizzare in tempi brevi per lo sviluppo del turismo a Livorno sono: 1) aumento e riqualificazione delle strutture ricettive alberghiere e extra-alberghiere in vista del turismo congressuale, religioso, ambientale, sportivo, marino e sociale; 2) promozione del turismo nell'ottica di Area Vasta, in connessione alla dotazione di infrastrutture viarie, ferroviarie, portuali e aereoportuali nonché alla commercializzazione di pacchetti turistici che colleghino le città d'arte della costa (Pisa, Lucca, Volterra) al turismo della città di Livorno e dell'intera costa livornese; 3) concertazione delle esigenze delle varie forme di turismo con organismi di gestione delle grandi infrastrutture (Port Authority di Livorno, SAT di Pisa, Ferrovie, ecc.); 4) inserimento del turismo come componente qualificante delle attività del sistema dei parchi naturali e delle aree protette e fattore di promozione del sistema dei musei di Livorno e della costa livornese; 5) sviluppare il programma INTERREG, per integrare gli approdi turistici della costa livornese e della Corsica, conferendo a Livorno funzioni importanti nella cantieristica di appoggio alla nautica da diporto e confermando la città nel ruolo storico di centro urbano di riferimento dei cittadini dell'Alta Corsica... Livorno può offrire al turista la tradizione religiosa del Santuario di Montenero dedicato alla Patrona della Toscana. Questa realtà religiosa è viva tra i toscani e fa transitare dal Santuario di Montenero circa 700 mila persone ogni anno. Montenero ha le strutture di ricezione e soprattutto l'approccio culturale giusto, per dare al turista occasioni di riposo e di conoscenza. La conoscenza di Livorno può essere una non secondaria opportunità offerta al turista, che può scoprire la città delle molte etnie, delle molte religioni - miscela di culture che fa di Livorno una Cordoba dell'anno Mille - da cui si possono dipanare altri percorsi o pacchetti turistici (percorso museale della natura e del mare, abbinato al percorso culturale della Biblioteca Labronica e del Museo Fattori; percorso urbanistico del "pentagono del Bontalenti" lungo i fossi con visita alle fortezze; percorsi da tipica città mediterranea tra luoghi di commercio e di artigianato, rivitalizzando le cantine lungo i canali della Venezia; itinerari ambientali nel parco delle Colline). Percorsi, appunto: il turismo è "viaggio" e "villeggiatura" cioè scoperta e conoscenza in spirito di libertà. Non è solo "economia" ma è anche "civiltà": ai popoli d'Europa spetta il compito di sviluppare l'economia e la cultura con il turismo, senza farsi sommergere dalla globalizzazione - e quindi dall'appiattimento - dell'economia e della cultura, che un turismo non guidato da una corretta politica territoriale potrebbe non solo non impedire, ma addirittura favorire».

La provincia di Livorno è ancora oggi la seconda provincia in Toscana per presenze turistiche, ma all'Area Livornese spetta ancora solo il 5%: i dati 2003 indicano a Livorno e Collesalveti 365.500 presenze turistiche su 7.367.544 nella provincia. Come evidenzia il documento "Progetto Turismo", redatto da Comune e Provincia di Livorno, il movimento turistico a Livorno ha realizzato nel 2001 le stesse presenze del 1996 (311.000 contro 310.000) con un lieve ricupero rispetto al 1991 (406.000 presenze): il turismo non si è sviluppato a Livorno negli anni Novanta ma ha subito una flessione che soltanto negli ultimi anni sta rientrando (le presenze scesero a 278.000 nel 1998 per risalire a 311.000 nel 2000 ed a 365.500 nel 2003).

Di fronte ai dati c'è chi vede il bicchiere mezzo pieno e chi lo vede mezzo vuoto. Il presidente della Provincia vede il bicchiere mezzo pieno e ha dichiarato a Il Tirreno (17 febbraio 2004): «Si tratta di una grande novità. Stiamo raccogliendo i primi frutti degli ingenti finanziamenti comunitari che in questi anni sono stati investiti nella città. L'incidenza dell'area livornese sul resto della provincia è ovviamente ancora minima, ma ci stiamo aspettando grandi traguardi per il futuro». Il segretario della CISL dei lavoratori del commercio e del turismo vede il bicchiere mezzo vuoto (Il Tirreno, stessa data): «L'autorevole rivista specializzata *Lonely Planet* afferma che la città di Livorno per il turista non è in grado di offrire niente, anzi è addormentata. Alcuni riterranno questo giudizio esagerato, noi pensiamo invece che, al di là di alcuni positivi interventi (Porta a terra, Goldoni,...) non siamo ancora capaci di sviluppare una vera politica o meglio una cultura del turismo. Non siamo in grado di sfruttare neppure le potenzialità rappresentata dal notevole passaggio di turisti nella nostra città. Rimaniamo impantanati nelle nostre incapacità e prigionieri della scarsa propensione al cambiamento».

Per il turismo a Livorno sono andati perduti gli anni successivi alla conferenza provinciale del turismo 1996. Il problema è stato rimesso sul tappeto dalla giunta comunale nel 1999 e le politiche adottate da allora - e nuove circostanze - possono concretizzare l'ottimismo del Presidente della Provincia. Il progetto turismo della città di Livorno prese il via nell'aprile del 2000 con la stipula del protocollo di intesa "Insieme per lo sviluppo turistico della città di Livorno" da parte del Comune di Livorno, della provincia, della camera di commercio, della Port Authority e della Regione Toscana e con la costituzione di un gruppo tecnico di progetto. Conclusasi la prima fase con l'elaborazione delle linee guida del piano strategico di sviluppo turistico e per la costituzione dell'osservatorio turistico di Livorno con la partecipazione dell'IRPET; finché nella primavera 2003 è iniziata la seconda fase del progetto turismo, denominata "cantieri aperti".

Suddivisi gli ospiti di Livorno in visitatori per scelta (turisti veri e propri), per caso (passeggeri dei traghetti e/o croceristi) e per bisogno (operatori economici e lavoratori), il documento "cantieri aperti" pone il problema di sviluppare l'identità del sistema turistico cittadino, facendo "squadra" per aumentare la *vision* del comparto da parte dei cittadini livornesi, indifferenti se non ostili al turista - che differenza da quando Charles de Brosses nel 1739 non poteva dire di Livorno "da quale nazione fosse abitata perché vi si trovava rappresentata ogni sorta di paese europeo e asiatico"! - rendendo Livorno più accogliente e ospitale, potenziandone i servizi e valorizzando la peculiarità identità della città, creando le atmosfere e le occasioni per differenziare Livorno nell'offerta turistica nazionale provinciale,

regionale e nazionale. Tra le nuove realtà urbanistiche molte sono appetibili anche per l'offerta turistica: la porta a mare e la porta a terra, il teatro Goldoni, la riqualificazione del lungomare, il nuovo Palasport, i restauri di Villa Fabbriotti e di Villa Mimbelli. "Cantieri aperti" è il nome giusto per dire che il turismo a Livorno - la città che inventò il turismo balneare e la villeggiatura degli artisti (da Goldoni a Niccodemi), prima di Viareggio e Castiglioncello, e che resta un importante centro di turismo religioso - esce dalle catacombe e riprende il ruolo che dette l'*imprintig* alla nascita della città: "cantieri aperti" significa che si lavora, si scava e si costruiscono delle fondazioni che, sebbene non ancora visibili, reggeranno qualcosa di solido in futuro: purché si ricordi che il turismo, se non è la soluzione della crisi economica cittadina, è tuttavia un buon coadiuvante della ripresa se si apre all'iniziativa privata - che deve formare con quella pubblica una rete diffusa di nuova imprenditorialità - e purché si ricordi che il turismo non è solo economia (*pecunia non olet*) ma è anche cultura e segno di civiltà.

I segnali che qualcosa emerge dalle fondazioni in questo "nuovo" settore economico cittadino sono piccoli ma significativi: in provincia il 2002 è stato un anno di flessione, ma a Livorno le presenze sono aumentate rispetto al 2001 del 7,6% e le giornate di presenza dello 0,4%. Il numero delle navi da crociera e dei crocieristi è in costante aumento: le prime sono state 316 nel 2003 e i secondi 363.883 (contro 297.748 nel 2002, 263.657 nel 2001, 229.024 nel 2000 e 249.974 nel 1999). Il 70% dei crocieristi raggiunge le città d'arte della Toscana e il 60% di coloro che restano a Livorno sbarca in città e fa il turista un po' "per caso" e un po' "per scelta": la maggior parte dei crocieristi inglesi (28% del totale dei passeggeri) e degli spagnoli (24%) resta a Livorno, mentre la maggior parte degli americani (21%) preferisce città d'arte. Non è un caso che Livorno si pronuncii in inglese (Leghorn), in spagnolo (Liorna) e in francese (Livourne): la storia delle relazioni mediterranee e europee della città non è "acqua" e anche su questo si può costruire una solida immagine turistica.

Le nuove circostanze che possono favorire il turismo a Livorno derivano dal fatto che il turismo nelle città d'arte ristagna per due motivi: l'alto costo del soggiorno a causa dell'apprezzamento dell'euro e le tasse che i pulman devono pagare per accedere ai centri storici. Diventano competitive altre città ed anche Livorno: il crocierista potrebbe preferire una gita nell'Area Vasta (Pisa e Lucca) o nella Costa degli Etruschi (Volterra, Strada del vino) o starsene a Livorno. Per le crociere Livorno offre *chances* all'Area Vasta: con l'accordo Porto-Aeroporto (per sincronizzare arrivi e partenze) Livorno potrebbe diventare il porto dove le navi da crociera fanno il *turn-around* delle crociere nel Mediterraneo (Montecarlo, Barcellona, Baleari, Corsica) sostituendo Civitavecchia. I crocieristi in attesa di imbarco o di riprendere il cammino di casa dopo lo sbarco stazionerebbero a Livorno quei tre-quattro giorni che darebbero respiro agli alberghi, ai ristoranti e ai negozi. C'è già chi a Livorno è coinvolto nel giro turistico crocieristico: l'ATL è inserita nei *tours* verso Firenze e potrebbe diventare più competitiva perché può praticare tariffe più basse (un pulman dell'ATL fa solo due corse per il tragitto Livorno-Firenze quando un pulman fiorentino ne deve fare quattro).

Il turismo è necessario a Livorno per rivitalizzare l'imprenditorialità locale nel settore commercio. Perciò il commercio e il turismo sono considerati dall'amministrazione comunale come un unico settore di sviluppo che comprende anche l'artigianato, la cui interazione rappresenta l'asse portante di nuove prospettive economiche e sociali.

I criteri ispiratori della riforma del settore commerciale hanno fatto maturare una nuova cultura, che rende inevitabile la stretta interazione con il turismo; dal modo con il quale è concepita tale relazione deriva l'efficienza del sistema complessivo dell'offerta dei servizi della città. Il commercio è rappresentato da tutte le funzioni collegate alla distribuzione e alla produzione e quindi è costituito non solo dal commercio al dettaglio, ma anche dal settore dei pubblici esercizi e da quello estremamente diversificato dell'artigianato di servizio, connesso alla vendita al consumatore finale di prodotti propri, oltre al rilevante insieme dell'artigianato come settore d'impresa.

L'importanza del commercio nell'economia cittadina traspare chiaramente dalla mole di imprese del settore: oltre 3.100 negozi, 585 esercizi pubblici di somministrazione di alimenti e bevande, 2300 esercizi imprese ambulanti, 3400 aziende artigiane e 280 imprese agricole: un insieme di quasi 10.000 attività economiche, che danno lavoro a decine di migliaia di addetti, sia direttamente sia come indotto.

Un valido sistema turistico non può prescindere dalla presenza di reti commerciali ben strutturate e in grado di soddisfare l'incremento dei consumi conseguente alla valorizzazione turistica della città. Le presenze turistiche sono nell'ordine di circa 1.500.000 persone in transito (imbarco traghetti) e oltre 300.000 passeggeri su navi da crociera, ai quali vanno aggiunti i significativi segmenti del turismo religioso, sportivo, scolastico, ecc. I progetti finora attivati hanno lo scopo di valorizzare le capacità del commercio e dell'artigianato, come elemento di supporto e d'integrazione con il turismo, che a livello mondiale rappresenterà nel 2020 l'impresa economica più importante.

Il nuovo comparto della Porta a Terra favorisce l'attuazione di un asse commerciale di grande valenza economica costituito da Porta a Terra - Centro Città (polarizzato intorno al Mercato centrale e le piazze commerciali) - Porta a Mare che deve essere teso al perseguimento dell'obiettivo di riequilibrare la rete distributiva su basi più moderne e funzionali, con conseguenti effetti positivi sulla domanda dei servizi turistici.

In questa cornice di "nuovo" sviluppo turistico, commerciale e artigianale si cala un accordo stipulato a livello di

area vasta tra Livorno e Pisa, che pone nel giusto equilibrio il rapporto tra commercio e turismo, regolando il numero delle aperture domenicali ed introducendo concetti basilari per la programmazione commerciale d'area, saldando gli interessi dei dipendenti a quelli dei datori di lavoro. Tutto ciò si comincia ad intravedere anche nella città di Livorno, dove si punta a rivitalizzare il centro commerciale cittadino a cominciare dal Mercato centrale, come sistema integrato, capace di compensare i futuri insediamenti nella porta a terra e nella porta a mare rivitalizzando e riqualificando i mercati sulle aree pubbliche, al centro e in periferia, come si è cominciato a fare.

I dati sulla rete distributiva cittadina indicano la presenza diffusa e capillare di piccoli negozi, caratterizzati da gestioni tradizionali e spesso non specializzate che si vanno riducendo, conseguenza di un accesso al commercio di persone che cercano di dare soluzione alla crescente disoccupazione nei settori produttivi. Esiste anche una presenza di medie strutture sviluppatasi nell'ultimo decennio in modo incoerente, a causa di una legislazione commerciale (legge Marcora) contraddittoria e non coordinata, che privilegia l'aspetto economico-commerciale senza una gestione pianificata del suolo pubblico inteso come risorsa. Il quadro è quello di un sistema distributivo che deve trovare maggiore equilibrio tra le sue diverse forme. Un altro elemento della struttura commerciale è costituito dal commercio su aree pubbliche, importante per la sua funzione di integrazione con il tradizionale commercio fisso secondo un rapporto, definito per legge, intorno al 20%. In questo settore, forse ancor più che nel commercio fisso, le condizioni di disagio sociale ed economico hanno fortemente contribuito a un'eccessiva proliferazione di autorizzazioni che generano una situazione di criticità nell'individuazione di aree idonee, per ospitare in forma costante o periodica tali attività.

L'occupazione di spazi e piazze, anche storiche, della città è avvenuta nel tempo sulla base di iniziative spontanee, poi consolidate e riconosciute con vari provvedimenti di programmazione del Comune, fino al recente piano approvato nel 1996, ora in fase di aggiornamento. Partendo da questo elemento di preesistente criticità, il nuovo regime normativo deve favorire le opportunità e gli strumenti per una ponderata rivisitazione di tutto il comparto.

Concludendo per commercio e turismo si aprono a Livorno prospettive di rilancio nel quadro di un nuovo ciclo di crescita, nonostante non siano pochi gli atteggiamenti di sfiducia verso simili prospettive, ritenute a torto innaturali per Livorno. Se il turismo, il commercio e l'artigiano non sono la panacea della crisi economica livornese tali attività possono riattivare lo sviluppo cittadino semplicemente cambiando la mentalità imprenditoriale e la fiducia delle piccole imprese verso le loro capacità di creare sviluppo.

vi) credito e fondazione bancaria

Il credito ha solide radici a Livorno ma attraversa come in ogni parte d'Italia una fase di difficile ristrutturazione che coinvolge la banca cittadina per antonomasia: la Cassa di risparmi di Livorno. Fondata nel 1836 per filiazione della Cassa di risparmi di Firenze, nel 1878 divenne autonoma dedicandosi al finanziamento dei ceti commerciali arricchitisi con il commercio di deposito - da qui le ingenti liquidità della Cassa - ma anche a attività caritative di sostegno i ceti poveri. Negli anni Ottanta del secolo XIX la Cassa indirizzò il credito anche alle imprese artigiane e del commercio al minuto e, coprendo l'intero ventaglio degli interessi dell'economia nel rigoglio economico post unitario, divenne la banca di tutti i Livornesi. Nella prima metà del XX secolo la Cassa di risparmi affrontò i rischi connessi alla concessione di credito alle grandi industrie. La fusione con il Monte di Pietà permise l'assorbimento delle filiali di Ardenza, Castiglicello, Gabbro, Quercianella, Rosignano e Cecina e l'incorporazione della Cassa depositi e prestiti di Campiglia consentì l'estensione dell'operatività della Cassa al resto della provincia.

Superata senza grosse conseguenze la seconda guerra mondiale, grazie alle notevoli liquidità e allo smobilizzo dei titoli di stato di cui disponeva, nel dopoguerra la Cassa di risparmi di Livorno fu un fattore importante della ricostruzione cittadina. In questa fase la concessione di mutui e sconti ipotecari della Cassa sostenne lo sforzo edilizio e consentì il ricupero del centro storico, soprattutto della via e della piazza Grande. L'ascesa della Cassa in termini di raccolta - dai 42.376 fiorini toscani del 1836 (circa 68.000 lire) ai 18 miliardi di lire del 1961 - non si è mai interrotta sebbene le difficoltà di gestione ne abbiano consigliato la fusione con le consorelle di Pisa e Lucca nella Cassa del Tirreno. La trasformazione delle casse di risparmio in SpA ha separato la gestione operativa della SpA Cassa di risparmi di Livorno e quella patrimoniale del capitale azionario detenuto dalla Fondazione omonima. Il persistere delle difficoltà gestionali della SpA ha portato alla vendita della maggioranza delle azioni alla Banca Popolare di Lodi (che ha acquisito anche il capitale di comando della Pisa e della Lucca). La Fondazione Cassa di risparmi di Livorno è rimasta detentrica del 42% del capitale della Cassa SpA e per il patto di sindacato può nominare 5 membri del suo consiglio di amministrazione. Il compito principale della Fondazione è oggi quello di amministrare il patrimonio sia per preservarne il valore sia per ricavare un flusso finanziario da erogare in iniziative di sostegno allo sviluppo e alle fasce deboli della popolazione. Nel 2001 dalla Fondazione sono stati erogati 2 miliardi e 270 milioni, di cui il 20% a istruzione, formazione e ricerca, 20% ad assistenza, beneficenza e tutela delle fasce deboli e 60% ad arte, cultura e sanità. Nel 2002 le erogazioni sono salite a 2,032 milioni di euro, distribuite per 21% ad istruzione, formazione e ricerca, 20% a assistenza, beneficenza e tutela delle fasce deboli, 45% a arte e cultura e 14% a sanità.

Alla fine del 2003 le cose sono precipitate. La BPL ha deciso - e ha fatto decidere agli amministratori delle SpA Casse di Livorno, Pisa e Lucca - la fusione per incorporazione delle tre SpA nella Cassa di Lucca e la successiva creazione delle tre nuove SpA Cassa di risparmi di Livorno, di Pisa e di Lucca. La nuova Cassa di Livorno è una SpA tutta della BPL: le azioni della Fondazione livornese sono state concambiate in quelle della Lucca, di cui la Fondazione

livornese detiene il 6%. Il problema che si pone alla Fondazione è la scelta fra restare azionista della Lucca o tornare a essere azionista (non al 42% ma per una quota minore) della nuova Cassa di Livorno. La storia della banca cittadina si è trasformata prima in storia di Area Vasta e poi in storia di dipendenza da capitali esterni (Popolare di Lodi): in questo percorso, che ha portato alla chiusura di un secolare ciclo economico e alla difficile riapertura di un nuovo ciclo, si ritrovano le costanti della storia economica di Livorno: le istituzioni cittadine sono chiamate a scelte che non perseguono l'illusione di conservare un potere di indirizzo della banca cittadina che non c'è più ma guardino alla nuova realtà - e che sconta le difficoltà del sistema bancario italiano - e sappiano conservare attraverso la Fondazione il patrimonio collettivo che generazioni di imprenditori e di risparmiatori livornesi hanno costruito e sappiano usarlo per la promuovere lo sviluppo cittadino e per sostenere i bisogni della città.

L'andamento del risparmio nell'intero sistema bancario livornese, dal dopoguerra ad oggi, ha avuto andamenti simili a quelli delle zone dove prevalgono redditi da lavoro dipendente, servizi, pubblica amministrazione e pensioni. Il progressivo miglioramento fra redditi e costi di beni e servizi non cambiò la mentalità risparmiatrice delle famiglie "vecchio stampo" neppure durante il "miracolo economico". I sacrifici e le privazioni del periodo bellico e postbellico erano ancora troppo recenti per attenuare l'istinto di cautela nei confronti delle incertezze del futuro. Nelle generazioni successive questo istinto si è stemperato sotto la pressione del consumismo dilagante, ma è rimasto lo zoccolo solido di risparmiatori costituito in gran parte da pensionati. Livorno è sempre stata una piazza appetibile per la raccolta del risparmio, attirando altre banche importanti, oltre a quelle storicamente presenti, non appena fu cambiata la normativa per l'apertura di nuove filiali. Invece per quanto riguarda il versante della gestione delle risorse raccolte il discorso si fa più articolato. Il sindacalismo bancario locale ha sempre denunciato che gli investimenti diretti all'economia locale, nell'ambito del territorio di raccolta, sono stati sempre inferiori al rapporto mezzi/impieghi a scala nazionale delle stesse banche operanti sulla piazza di Livorno. Il rilievo può valere per le banche locali, come le Casse di risparmio mentre gli istituti di credito a carattere nazionale investono dov'è per loro più conveniente in termini di sicurezza e di remunerazione dei capitali, ottimizzando il loro risultato di gestione come fa ogni impresa sana (e la Cassa di risparmi di Livorno con la "cura" BPL). Se Livorno non sa offrire una situazione economico-produttiva che possa assorbire risorse finanziarie in linea con le aree più sviluppate difficilmente anche nel settore del credito le cose potranno cambiare in modo più favorevole alla città.

Per comuni risparmiatori e piccoli imprenditori le cose sono peggiorate da quando si poteva contrattare un tasso "ad personam" sui depositi e un tasso sui prestiti che teneva conto della conoscenza tra funzionari di banca locali e operatori ad essi ben noti. Le recenti vicende dei Bond argentini, Cirio e Parmalat hanno disorientato i risparmiatori e reso più difficile alle imprese grandi e medie di ricorrere al mercato per un più efficiente rapporto capitali propri/capitali di terzi: le imprese hanno perduto l'effetto *leverage* vale a dire la leva di sviluppo rappresentata dal capitale di rischio portato da investitori senza grandi capitali; a loro volta i risparmiatori hanno perduto una componente non indifferente del loro benessere, poiché gli alti interessi goduti in passato permettevano di arrotondare stipendi e pensioni (e di aiutare figli e nipoti a farsi il loro primo gruzzoletto). Anche a Livorno si vivono gli stessi problemi e la risposta è la scelta del "mattoncino", come bene rifugio: si è già detto che questa frenetica attività edilizia non innesca a Livorno il circolo virtuoso dei risparmi degli anziani che vanno a finanziare le attività imprenditoriali di figli e nipoti, facendo crescere la prosperità della città ma, mancando il tessuto di piccole-medie imprese, motore di tale circolo virtuoso, si innesca il circolo vizioso dei risparmi che vanno a imprese non livornesi e che creeranno comunque una circolazione effimera di ricchezza data da beni rifugio, l'aumento del cui valore patrimoniale farà prosperare a breve periodo salari, interessi e profitti ed a lungo le rendite.

In una situazione in cui la Cassa di risparmi è "a" Livorno ma non è più "di" Livorno sono stati fatti vari tentativi per ricostituire una banca locale capace di dialogare con risparmiatori e piccola-media impresa: per vari motivi (intralci politici? penuria di risorse finanziarie in cerca di impiego? poca credibilità di chi ha tentato l'operazione?) la nuova banca locale non si è materializzata. Anche nel credito Livorno è combattuta fra miti locali e realtà globali e se non riuscirà a integrarsi con i territori vicini (verso una nuova Cassa di Area Vasta) la città diverrà area di colonizzazione di interessi lontani.

- **Livorno e le diverse ipotesi di Area Vasta**

L'Area Vasta non è un'invenzione moderna ma napoleonica, perché Napoleone fece di Livorno la capitale del Dipartimento del Mediterraneo^[18][18], la cui area era sovrapponibile all'Area Vasta. Napoleone è un elemento unificante per l'Area Vasta: le provincie di Lucca, Pisa e Livorno hanno stipulato un protocollo d'intesa per commemorarne l'opera (Scuola Normale di Pisa, Principato di Lucca, Dipartimento del Mediterraneo).

L'idea di Area Vasta fu lanciata nei primi anni Sessanta: pur essendo stata sottoposta a numerosi dibattiti, l'ipotesi è aperta a varie soluzioni, ruotanti intorno all'idea di unire le aree urbane di Livorno, Pontedera, Lucca e Viareggio, con il corredo di altri comuni minori, per programmare lo sviluppo socioeconomico di una parte della Toscana Occidentale. L'Area Vasta è stata discussa in varie occasioni da Elia^[19][19]. Recentemente Iacoponi ha proposto di definire l'Area Vasta come una "bioregione" (Iacoponi, 2003): così l'Area Vasta si estenderebbe alla parte terminale del bacino dell'Arno, ai bacini del Serchio e dell'Era ed ai bacini minori dei torrenti versiliesi e livornesi. L'identità ambientale di tale Area Vasta sarebbe dovuta anche al fatto di essere un bacino dell'acqua potabile: Livorno dipende per il suo

approvvigionamento idrico dal bacino del Basso Valdarno (pozzi di Mortaiolo) e del Serchio (pozzi di Filettole). Il dettaglio dei sistemi economici locali (SEL) assemblati per formare questa Area Vasta è riportato nell'appendice II.

L'Area Vasta proposta da Elia ha una superficie più piccola di quella proposta come bioregione (1.333 Km² contro 3.369) ma una popolazione equivalente (837.000 abitanti contro 905.208). Le differenze fra l'Area Vasta come area di sviluppo *tout-court* e l'Area Vasta come bioregione dipendono dai criteri impiegati: la prima comprende le aree di sviluppo industriale e urbano; la seconda ha dimensioni ambientali più corrette.

L'Area Vasta ha caratteri socioeconomici eterogenei con dualismo fra centri urbani (Aree Livornese, Pisana e Lucchese) e SEL ad industrializzazione diffusa (Valdarno inferiore, Valdera, Val di Serchio e Versilia): in base alla legge 317/91, questi ultimi sono stati classificati come distretti industriali della pelle, del cuoio e delle calzature (Valdarno inferiore) e della carta (Garfagnana e Media Val di Serchio) e sistemi produttivi manifatturieri dei mezzi di trasporto (Valdera), delle pelli, cuoio e calzature (Val di Serchio) e della cantieristica (Versilia). I SEL con i maggiori centri urbani non hanno invece una specializzazione industriale tranne l'Area Lucchese (distretto della carta) e l'Area Livornese (sistema produttivo manifatturiero della componentistica auto).

Le aree urbane sono in genere caratterizzate da despecializzazione produttiva e conseguente riconversione al terziario; il turismo secondario è presente in Valdera e quello principale in Versilia (dove si insedia anche un fiorente turismo secondario). Se il carattere sociale dell'Area Vasta ricorda una "melting pop", i suoi caratteri economici richiamano una "melting economy". «L'allargamento delle attività terziarie investe anche le aree rurali, con tassi di crescita fra i più elevati di tutta la regione [e ciò suggerisce] una lettura del fenomeno collegabile a due fattori: la distribuzione territoriale delle presenze turistiche, ufficiali e non, e la localizzazione delle aree rurali rispetto ai plessi urbani di maggiore consistenza. I fenomeni del decentramento urbano di tipo residenziale nelle aree di campagna intorno alle città, l'esplosione del turismo escursionistico nel fine settimana, l'attività edilizia (nuova costruzione e ancor più ristrutturazione) per abitazioni da utilizzare come seconda casa o per vacanze di breve periodo, hanno caratterizzato quelle aree con caratteristiche ancora rurali, localizzate, però, nei pressi delle città di maggiori dimensioni... Nelle aree urbane... la terziarizzazione presenta una forte incidenza... Rispetto alla più generale tendenza a scala nazionale, le città capoluogo di Firenze, Siena, Lucca, Pisa, Arezzo e Prato si collocano su livelli leggermente superiori, mentre aree come Livorno, Pistoia, Massa e Grosseto presentano valori nettamente inferiori a quelli medi italiani, segnalando come le più generali difficoltà occupazionali in campo industriale abbiano frenato anche la crescita dei comparti terziari.» (Cavalieri, «Toscana e Toscane», IRPET).

Più che dalla sua multiforme storia l'Area Vasta, che si trova un po' tutta in una fase di profonda riconversione economica, è unificata dalle prospettive di sviluppo. In crisi l'impresa pubblica e in parte anche quella privata l'Area Vasta deve riposizionare il suo sviluppo sugli attuali punti di forza del suo territorio: porto, aeroporto, viabilità, piattaforma logistica, distretti industriali, università, poli tecnologici, turismo d'arte e balneare, agriturismo e prodotti agricoli tipici.

In questa prospettiva vi è un'altra possibile direttrice per l'integrazione dell'economia di Livorno: come cerniera fra il nord e il sud della Toscana Occidentale Livorno può integrare la sua economia con quella industriale e terziaria dell'Area Vasta e con quella agricola, turistica e industriale del resto della sua provincia e della parte nord della provincia di Grosseto: questa altra dimensione di area vasta coincide con il bacino regionale della difesa del suolo e ATO delle acque pubbliche Toscana Costa (Iacononi, *ibid.*).

• **L'impatto ambientale dell'economia nell'Area Vasta e nella Toscana Costa**

Per vagliare la sostenibilità dello sviluppo nell'Area Vasta e nella Toscana Costa occorre tentare il bilancio ecologico di entrambi i territori. Il bilancio proposto prevede all'attivo la stima della cosiddetta "biocapacità territoriale" e al passivo un indice di misura dell'impatto ambientale dei sistemi economici ormai diffuso su larga scala: l'impronta ecologica (qui distinta nelle due forme "globale" e "localizzata"). La biocapacità è la capacità che i sistemi biologici vegetali - piante forestali e agrarie - hanno di assorbire l'anidride carbonica emessa dall'energia fossile usata dalle attività di produzione e di consumo. L'impronta ecologica globale corrisponde ai consumi pro capite - alimenti, abitazione, altri beni di consumo, trasporti e servizi - moltiplicati per il consumo di biocapacità richiesta per assorbirne gli impatti ecologici di ogni unità di consumo[20][20].

L'impronta ecologica localizzata rappresenta gli impatti che gravano sulle risorse locali (suoli edificati, acqua potabile, aria, ecc.); la differenza fra impronta ecologica globale e localizzata misura l'impronta ecologica trasferita in altri territori meno sviluppati. L'impronta ecologica localizzata separa l'impatto dei consumi degli abitanti (e servizi connessi) da quello delle attività produttive (agricoltura, industria, turismo). Il bilancio tra biocapacità e impronta ecologica localizzata evidenzia il saldo ecologico locale: enti locali e cittadini dovrebbero ridurre il deficit ambientale locale perché non solo compromette la qualità di vita ma riduce anche le possibilità di espansione delle attività produttive nel territorio. In seconda battuta lo sviluppo sostenibile deve porsi l'obiettivo di ridurre il deficit fra biocapacità e impronta ecologica globale, come forma di solidarietà verso i popoli del terzo e del quarto mondo in via di sviluppo (Iacononi, *ibid.*).

La bioregione Area Vasta ha una biocapacità del 50% superiore alla superficie territoriale: questa bassa produttività biologica è dovuta al basso apporto della biocapacità marina e alla modesta presenza delle aree coltivate, sostituite da aree edificate o incolte. Il bilancio fra biocapacità territoriale e impronta ecologica globale e localizzata mette in evidenza la doppia insostenibilità ambientale dello sviluppo economico dell'Area Vasta: i) la differenza negativa (deficit) tra biocapacità territoriale e impronta ecologica globale che è dovuta soprattutto ai consumi degli abitanti (con rilevanti import di biocapacità territoriale dal resto del mondo); ii) la differenza negativa (deficit) tra biocapacità territoriale e impronta ecologica localizzata che richiede l'import di biocapacità dai territori vicini. L'impronta ecologica localizzata degli abitanti e dei settori produttivi è nell'Area Vasta supera un milione di ettari, di cui quattro quinti (82%) per i consumi dei residenti (e servizi annessi) e 20% per le attività produttive (agricoltura, industria e turismo). La Garfagnana rappresenta una riserva di biocapacità per l'Area Lucchese; il Valdarno inferiore e la Valdera sono una riserva di biocapacità per l'Area Pisana e l'Area Livornese. Il termine "riserva" può avere due letture: il territorio che dà risorse ambientali ai territori sviluppati può essere da questi impedito a perseguire un autonomo sviluppo economico; oppure le aree sviluppate, non solo consentono al territorio che offre risorse naturali di esplorare tutte le opzioni di sviluppo, ma lo sostengono anche nell'opera di conservazione della biocapacità residua indispensabile anche alle aree sviluppate. La seconda lettura, che si ispira ai principi del bioregionalismo, è l'unica strada che consente uno sviluppo sostenibile a livello locale e planetario: i sistemi urbani e industriali non possono avere uno sviluppo sostenibile in proprio ma devono sfruttare la biocapacità di territori vicini o lontani (le Agende 21 locali fatte solo in ambito cittadino, senza coinvolgere le aree agricole e rurali circostanti, sono destinate a fallire nei loro intenti od a fare solo ... la retorica della sostenibilità); il problema dello sviluppo sostenibile locale si risolve, a livello locale, con l'alleanza fra sistemi economici urbani e industriali e sistemi rurali, e a livello mondiale, con la solidarietà dei paesi sviluppati verso i paesi in via di sviluppo.

La bioregione Toscana Costa ha una biocapacità territoriale doppia della superficie totale, un quinto della quale è data dal mare. Nelle aree terrestri il maggiore contributo alla biocapacità territoriale è fornito dalle terre arabili (65% della biocapacità terrestre e 51% di quella complessiva); i boschi formano il 31% della biocapacità terrestre e un quarto di quella bioregionale. Neppure nella Toscana Costa si realizza la sostenibilità globale dell'economia: il deficit di biocapacità rispetto all'impronta ecologica globale si traduce in notevole import di biocapacità dal resto del mondo, pari al 65% della biocapacità locale. Mentre i SEL livornesi Bassa Val di Cecina e Valdicornia hanno squilibri ecologici rilevanti (importano dal 150 al 300% della biocapacità), gli altri SEL della Toscana Costa hanno migliori condizioni ecologiche: Colline Metallifere e Arcipelago Toscano importano meno della metà della loro biocapacità e l'Alta Val di Cecina esporta il 20% della sua superficie ecologicamente produttiva. Gioca a favore della Val di Cecina pisana la bassa densità demografica (30,6 abitanti/Km² e 81,4 nella Toscana Costa).

L'impronta ecologica localizzata dei consumi degli abitanti e dei settori agricoltura, industria e turismo è nella Toscana Costa 364.202 ettari, di cui il 64% è prodotta dai consumi dei residenti e il 36% dalle attività produttive (agricoltura, industria e turismo). L'impronta ecologica localizzata dell'economia della Toscana Costa – la pressione che l'economia esercita sulle risorse ambientali locali – è per due terzi dovuta ai consumi degli abitanti e per un terzo ai settori produttivi; l'impronta ecologica localizzata dei settori produttivi è imputabile all'agricoltura per il 40% e all'industria e turismo per il 60% (essendo l'impatto ecologico del turismo ormai superiore a quello dell'industria).

La sintesi dell'analisi dello stato ambientale dell'Area Vasta e della Toscana Costa è riportata nel prospetto seguente, da cui si ricavano due osservazioni: i) là dove è maggiore lo sviluppo (più alti i redditi pro capite) più grandi sono le impronte ecologiche e minori sono le biocapacità naturali; ii) le aree meno sviluppate sono essenziali per dare sostenibilità all'espansione urbana, industriale e turistica. Dunque, se si vuole procedere nello sviluppo e nella sua sostenibilità non è possibile avere visioni localistiche e quindi egoistiche: bisogna condividere con i territori vicini le opportunità e i rischi dello sviluppo negoziando i reciproci vantaggi e impegni. La città di Livorno ha la fortuna di essere il punto di cerniera fra due bioregioni", cioè fra due ampi spazi di sviluppo sostenibile - come dicono i francesi, "durevole" - che offrono grandi opportunità e responsabilità da condividere: spetta alla città di Livorno, ai suoi cittadini ed a chi li governa, saper uscire da un isolamento antistorico per cogliere le opportunità e le responsabilità di uno sviluppo comune a tutta la Toscana Occidentale.

Impronte ecologiche globale e localizzata, biocapacità, reddito e spese ambientali nell'Area Vasta

Sistemi economici locali della	Impronta ecologica		Disponibilità di		Spese ambientali per	
	Globale	Localizzata	Biocapacità	Reddito	acqua	rifiuti
Toscana Costa ed Area Vasta	(ha/abit.)	(ha/abit.)	(ha/abit.)	(000 L/ab.)	(000 L/ab.)	(000 L/ab.)

Valdarno inferiore	4,00	1,41	0,61	21.414	26,3	122,3
Valdera	4,00	1,36	1,15	21.080	31,6	164,8
Area Pisana	4,00	1,17	0,49	21.727	42,2	182,4
Area Livornese	4,00	1,10	0,28	22.258	179,2	168,3
Garfagnana	4,00	1,20	1,93	18.263	70,6	171,6
Media Valle	4,00	1,26	1,33	21.015	74,4	181,7
Area Lucchese	4,00	1,22	0,41	22.342	45,0	204,3
Versilia	4,00	1,21	0,36	22.713	72,5	263,8
Area Vasta	4,00	1,22	0,57	21.877	74,6	190,7
Val di Cecina q.i.	4,00	1,76	4,94	20.121	37,5	150,2
Val di Cecina q.c.	4,00	1,43	1,35	21.360	83,0	119,2
Val di Cornia	4,00	1,57	1,60	21.756	43,8	165,0
Colline metallifere	4,00	1,56	2,71	19.693	97,4	228,2
Arcipelago toscano	4,00	1,64	3,22	21.638	54,8	357,5
Toscana Costa	4,00	1,56	2,42	21.006	65,8	186,8

4. L'ANALISI: PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DELL'ECONOMIA A LIVORNO E NELL'AREA VASTA

- **Il modello interpretativo delle statistiche economiche**

Costruire il modello dell'economia cittadina è una *impossible mission* sul piano macroeconomico. Il limite maggiore delle matrici input-output regionali - e soprattutto subregionali - sono gli scambi con il "resto del mondo": l'import-export con altre regioni italiane e con l'estero. Nel sistema economico locale i rapporti import-export predominano sui rapporti *input-output* fra settori economici locali. Ciononostante la matrice *input-output* è un buon modello per rappresentare l'economia locale e per simulare scenari derivanti da interventi che hanno forti impatti aggregati sugli indici economici e occupazionali e sulla qualità dell'ambiente[21][21]. I dati delle statistiche economiche riguardanti le attività della città di Livorno non esauriscono l'economia cittadina poiché sono trascurati i flussi che portano risorse esterne (redditi di chi lavora fuori Livorno ma abita in città); pensioni; profitti; rendite realizzate in altre aree) o che sottraggono risorse agli usi interni (redditi spesi fuori città, investimenti fatti altrove, import-export, ecc.).

Il tentativo di rappresentare in una matrice *input-output* l'economia cittadina può essere un esercizio utile per

comprendere situazioni poco chiare e lineari dell'economia di Livorno. In tale modello o schema si dovrebbero mettere in evidenza i flussi di ricchezza che non sono rilevati dalle statistiche ufficiali, ma che hanno un peso rilevante sull'economia cittadina. I redditi da lavoro (salari e stipendi), le rendite ed i profitti che sono conseguiti da soggetti livornesi - risparmiatori (o speculatori) e imprese - fuori del contesto economico cittadino e che sono spesi in consumi e in investimenti, soprattutto edilizi, a Livorno, contribuiscono in modo rilevante a sostenere attività economiche essenziali: oltre all'edilizia, il commercio e tutta una serie di servizi reali e personali. Non si tratta di "economia sommersa", che pure esiste ed ha a sua volta un peso notevole per spiegare certe incongruenze delle statistiche economiche, bensì di economia ignorata in quanto l'approccio macroeconomico della contabilità nazionale è storicamente rivolto ai fattori produttivi e alla produzione di beni e servizi (negli impianti dislocati in una data nazione, o regione, o località) anziché ai consumi. Infine si deve considerare il peso non indifferente dei traffici portuali e dei flussi dei beni coinvolti dalle attività turistiche, che entrano nella statistica solo per il valore aggiunto dei relativi servizi, mentre mettono in gioco anche flussi materiali - trasporti, edilizia, ecc. - che influenzano altre attività industriali e terziarie. Molti problemi di oscurità statistica scomparirebbero se l'elaborazione statistica fosse impostata per sistemi economici più ampi, ad esempio per l'Area Vasta, e non per un sistema economico locale o un comune. Con la sostenibilità ambientale questo è un altro punto a favore di dimensioni meno localistiche dello sviluppo economico: l'attivazione delle attività ed il moltiplicatore dei consumi sono penalizzati dalle importazioni che si ridurrebbero passando ad aree più grandi del SEL Area Livornese o del solo comune di Livorno. Si dirà che la sostenibilità economica e ambientale dei modelli di Area Vasta sono nozioni virtuali e astratte rispetto ai problemi reali posti dalla riconversione dell'economia: la riconversione richiede progettualità e questa richiede a sua volta orizzonti temporali e dimensioni spaziali astratte, pensate a misura delle esigenze delle imprese che la programmazione ritiene utile richiamare nel territorio.

• **Modelli interpretativi del rapporto fra economia, società e benessere**

Il dati statistici sull'economia livornese possono dare l'immagine di stagnazione se non di vera e propria recessione, ma non trovano un riscontro sulla qualità della vita dei cittadini, per i trasferimenti di reddito da altre aree e per le pensioni. Nell'indagine de "Il sole 24 ore" la provincia di Livorno occupava nel 2001 la 20^a posizione, preceduta in Toscana da Firenze (9^a), Siena (11^a) e Arezzo (12^a) ma guadagnando 17 posizioni sul 2000: i miglioramenti si registrano per ambiente e servizi (dal 60° al 3° posto), affari e lavoro (dal 79° al 75° posto), criminalità (dal 43° al 42° posto); arretramenti per tenore di vita (dal 23° al 45° posto) e popolazione residente (dal 82° all'89° posto). Per "Italia oggi" la provincia di Livorno è nel 2001 al 33° posto (9° nel 2000) avendo migliorato come tempo libero (dall'8° al 4° posto) e mantenuto la posizione (15° posto) nei servizi. La ricerca CENSIS (promossa dalla Camera Commercio) ha inserito l'Area Livornese, usando il solito frasario immaginifico, nel gruppo dei sistemi economici toscani che vivono un "passaggio stretto alla riconversione produttiva". Questi sistemi economici locali stanno vivendo un processo di crisi delle attività industriale: nonostante le profonde trasformazioni in atto, tuttavia essi hanno ancora i punti di forza nell'elevata densità di imprese industriali e commerciali e si muovono alla ricerca di nuove identità e di nuovi legami funzionali con i territori circostanti (od almeno, così tentano di fare).

• **Punti di forza e di debolezza dell'economia e della società livornesi**

Negli schemi di programmazione (DOCUP) per concorrere ai fondi dei regolamenti strutturali dell'Unione Europea, sono enumerati questi punti dell'analisi SWOT (punti di forza e di debolezza; opportunità e minacce) per l'intera a provincia di Livorno:

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> • piccola media impresa manifatturiera • turismo balneare • coltivazioni irrigue • viticoltura (vini DOC) • qualità del paesaggio collinare 	<ul style="list-style-type: none"> • crisi della grande industria di base • urbanizzazione della costa • inquinamento dei suoli • disoccupazione giovanile • abbandono aree collinari • insostenibilità impronta ecologica

• sostenibilità ambientale	
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • ecoturismo (parchi naturali) • turismo rurale (strada del vino) • nautica diportistica • agricoltura biologica • prodotti agricoli con marchi IGP • certificazione qualità ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> • deficit risorse idriche • cuneo salino e subsidenza dei terreni • stagionalità del turismo balneare • limitazioni alle attività agricole • limitata offerta di prodotti tipici locali • deterioramento qualità ambientale

Il CENSIS individua per la provincia di Livorno dieci punti di forza da consolidare e/o opportunità da cogliere: i) produzioni agricole e agro-alimentari; ii) base manifatturiera di settori maturi (siderurgia, chimica, petrolchimico, gomma); iii) meccanica, metalmeccanica e elettromeccanica di precisione; iv) componentistica auto; v) cantieristica navale; vi) diportismo; vii) macro filiera dell'edilizia; viii) sistema dei servizi logistici e della movimentazione; ix) sistema dell'accoglienza turistica e commercio; x) servizi avanzati. I punti di forza e le opportunità individuate dal CENSIS vanno riportati alla realtà economica di Livorno: dopo avere abbandonato i miti duri a morire del localismo (che resiste sull'ultima spiaggia dell'edilizia residenziale), della casualità e del dirigismo statale (che resiste a livello comunale nella SPIL), la città può puntare su cinque motori di sviluppo sostenibile che possono essere competitivi nell'economia globale: i) porto merci e turistico; ii) piattaforma logistica costiera; iii) cantiere della nautica da diporto; iv) elettromeccanica di precisione e componentistica auto; v) commercio, turismo, cultura e sport, come settori ampiamente integrati fra loro. Questi motori possono riattivare un nuovo ciclo di sviluppo capace di determinare la ripresa dell'economia livornese con un trend durevole nel contesto dell'economia "post-moderna" o "globale": il punteggio di merito assegnabile a questo ciclo si può paragonare in via teorica ai migliori cicli che si sono succeduti nell'economia cittadina dall'epoca lorenese ai giorni nostri (scheda n° 6 nell'appendice I). Tuttavia questi motori dello sviluppo non possono attivarsi in un'ottica comunale ma richiedono alleanze provinciali e di area vasta integrando l'economia cittadina a Nord (nell'Area Vasta) e a Sud (nella Toscana Costa). Livorno e i livornesi (cittadini comuni e uomini politici) vogliono per davvero aprirsi all'ipotesi di area vasta nell'una o nell'altra direzione o, meglio ancora, in entrambe?

• **Il bisogno e le opzioni di Area Vasta... e l'indifferenza dei Livornesi**

Pur con tutte le incertezze di definizione e tutti gli antagonismi locali che ne hanno finora impedito l'istituzione, l'Area Vasta resta un punto di riferimento importante del nuovo modello di sviluppo dell'economia livornese, perché in tal modo essa si aprirebbe ad esperienze industriali, terziarie e turistiche molto vivaci, con cui le iniziative nascenti potrebbero integrarsi, anche perché alcune di esse lo sono già di fatto[22][22]. Ma il localismo che si oppone all'area vasta prende forme nuove per opporsi all'idea e, tirando in ballo le cosiddette "reti", prefigura rapporti liberi ed a geometria variabile di Livorno con tutto il "resto del mondo". Ma se non si approfondisce il modello delle reti è una tautologia: ogni essere vivente esiste in quanto fa parte di una rete (trofica, energetica, sociale, culturale, politica, ecc.). Il problema è capire la natura delle reti di cui si parla:

nel cas nostro le reti economiche. L'arena economica è formata da reti che creano delle nicchie, ognuna delle quali sviluppa forme particolari di adattamento, in quanto formata da una tecnologia; nuove tecnologie formano nuove nicchie e l'economia moderna è un insieme di sistemi complessi che emergono dall'interazione fra nicchie create e ricreate dalle reti *hard* (di beni e servizi connessi dalle rispettive funzioni) e *soft* (di agenti economici legati dalle reciproche opportunità). Le reti *hard* e *soft* si concentrano in uno spazio attivando un processo endogeno di crescita, con cui determinano quali membri si possono aggiungere alle reti e quali membri ne devono uscire. Nelle reti *hard* e *soft* si realizzano i processi di adattamento con cui ogni nicchia realizza la *fitness* in scenari di sviluppo accidentati, resi dinamici dal progresso tecnico che crea nuove nicchie o modifica quelle che sono capaci di adattamento. La *fitness* di una rete, addensata in una nicchia, è tanto più facile quanto migliori sono i rapporti di vicinato con altre reti con cui può influenzare o modificare gli scenari di adattamento e condizionare gli stadi evolutivi successivi.

Si deve avere prudenza nell'introdurre nel linguaggio politico termini o metafore che hanno precisi significati nelle teorie informatiche, economiche e sociali. Se si ricorre al concetto di rete, si deve distinguere fra reti "ovvie" (date da legami qualsiasi) e reti che emergono dai sistemi complessi adattativi dell'economia moderna come nicchie capaci di un proprio sviluppo (distretti industriali, sistemi locali, patti territoriali, programmazione negoziata). Se si usa il concetto di rete si deve dire che l'economia livornese non può cercare un qualsiasi tipo di relazione economica, offrendosi al mondo con un vago "marketing d'area" che perpetua la "casualità" delle sue scelte economiche (in apparenza "globali" ma in realtà sempre "locali"), ma deve integrarsi con i territori vicini (Area Vasta e/o Toscana Costa) cercando alleanze che creino nicchie economiche più forti - o più forti di reti comunali o di evanescenti reti globali - perché queste alleanze sono l'imperativo categorico per chi vuole avere successo nella difficile competizione globale.

5. LA PROPOSTA: LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE SOSTENIBILE A LIVORNO IN RAPPORTO ALLE IPOTESI DI AREA VASTA

● Il contesto locale e il contesto globale

Nella sua storia economica Livorno si trova ad affrontare una nuova "ripartenza", dopo la chiusura di vecchi cicli di sviluppo e nell'imminenza dell'apertura di nuovi cicli. Si ricordano i segnali di chiusura e di apertura che sono stati discussi in precedenza:

Segnali di chiusura di vecchi cicli di sviluppo:

- calo demografico
- chiusura del cantiere Luigi Orlando
- crisi dell'industria (che oggi ha un'occupazione paragonabile a quella del 1951)
- alto tasso di disoccupazione (che va, secondo i criteri usati, dall'8,5% all'11,8%)
- mancanza di infrastrutture e di aree per insediamenti industriali di nuove imprese
- perdita di competitività del porto di Livorno per il traffico containers
- turismo cittadino fermo come presenze al 5% del totale provinciale
- distacco fra nuova Cassa di risparmi di Livorno e Fondazione della vecchia Cassa
- insostenibilità ambientale dell'economia dell'Area Livornese e dell'intera Area Vasta

Segnali di riapertura di nuovi cicli di sviluppo:

- saldi migratori positivi nel movimento extra-provinciale verso la città
- insediamento del cantiere Azimut per la nautica da diporto
- crescita delle piccole imprese (assorbono il 30% dell'occupazione nell'industria)
- crescita dei traffici portuali tradizionali (prodotti forestali, cellulosa, ecc.)
- crescita del traffico delle auto e creazione dell'autoparco al Faldo

- completamento del "sistema" integrato della Piattaforma Logistica Costiera
- impegno degli enti locali per programmi integrati per il commercio e il turismo
- possibilità di trovare un migliore equilibrio ambientale in un logica di area vasta

Livorno può iniziare un nuovo ciclo di sviluppo abbandonando i caratteri dominanti del suo Dna economico e valorizzando i caratteri recessivi rimasti silenti. Livorno non potrà più essere città "statuale", neppure in un'ottica europea, perché l'Unione Europea chiede cofinanziamento, corresponsabilità e cogestione mettendo in crisi lo spontaneismo dell'economia. Nell'economia globale lo spontaneismo è importante per rispondere alle esigenze del mercato: il mercato globale è la frontiera sulla quale si misura la competitività dei sistemi economici locali. Nell'economia livornese deve scomparire o attenuarsi un municipalismo esasperato e esasperante che deve tradursi in un localismo meno piccolo, aprendosi all'Area Vasta e/o alla Toscana Costa, per stringere alleanze per le quali si deve sacrificare qualcosa ma dalle quali si può ricevere molto. Livorno deve superare le barriere - insignificanti sul piano fisico ma gigantesche sul piano psicologico - dello Scolmatore dell'Arno a nord (verso l'Area Vasta) e del torrente Chioma a sud (verso la sua stessa provincia e verso il più ampio bacino della Toscana Costa).

Livorno si trova non all'anno zero per l'approccio di Area Vasta, ma nel punto in cui o procede su questa strada o arresta l'unica spinta propulsiva che le rimane a disposizione. Il problema fondamentale è come dare sbocchi di area vasta al porto e al suo indotto, nelle due ipotesi di proiezione delle attività portuali e industriali: la direttrice Livorno-Guasticce-Vicarello-Pontedera (sullo Scolmatore dell'Arno) e la direttrice Livorno-Pisa-Viareggio-Lucca (sul Canale dei Navicelli e sulla ferrovia Livorno-Brennero). Livorno deve aprirsi anche verso la direttrice dell'Alta Maremma (Toscana Costa) per tradurre i progetti del suo turismo, per integrare la piccola-media impresa, per migliorare i servizi pubblici (ASA, ATL, AMPS, TOREMAR) e i servizi privati, dal commercio alle manifestazioni enogastronomiche (come l'iniziativa "Le strade del vino e le vie del mare" cui Livorno dette scarsa importanza e che oggi si è affermata a livello mediterraneo).

● Old o new economy?

Al di là delle frasi fatte Livorno, come altre città industriali italiane e europee, vive drammaticamente il passaggio dalla "old economy" alla "new economy". La vecchia economia si basava sui alcuni pilastri: la divisione fra settori produttivi (primario, secondario e terziario); lo sviluppo basato su tecnologie specifiche di settore; la programmazione rivolta alla localizzazione più favorevole delle imprese dei vari settori. La nuova economia che si basa su tecnologie trasversali (informatiche, telematiche e robotiche) è intersettoriale, promuove l'innovazione di processo e di prodotto e localizza le attività produttive senza altro criterio se non la ricerca dei migliori mercati sia dei prodotti che dei fattori. Nella new economy non c'è più spazio per una programmazione vecchio stile: programmare lo sviluppo significa oggi non fare scelte "contro" il mercato ma, sapendo che le leggi del mercato sono regole formali che devono sposarsi a regole informali degli usi locali, la moderna programmazione deve valorizzare queste ultime per raggiungere obiettivi di sviluppo socialmente condivisi. La programmazione dello sviluppo è fatta dalla progettualità degli agenti nelle reti locali in base ai patrimoni di conoscenza tacita, addensata nelle reti *hard* e *soft* e frutto delle esperienze sedimentate di produttori e consumatori, e di conoscenza esplicita prodotta e diffusa dai centri di ricerca. La programmazione da parte dello stato e degli enti locali deve limitarsi a creare le "condizioni al contorno" affinché possa nascere e attecchire la progettualità degli agenti. Questi concetti si ritrovano nel documento della CGIL della provincia di Livorno "Proposte per un confronto" dove lo sviluppo è definito come «integrazione delle reti, mobilità-energia-telecomunicazioni, promozione della società della conoscenza e dell'informazione, diffusione delle nuove tecnologie, qualità del lavoro e dei diritti.» e dove la programmazione delle "condizioni al contorno" dello sviluppo dovrebbe concentrarsi, sempre per la CGIL, sui punti seguenti (sui concetti di nuova economia e di nuova programmazione dello sviluppo si riscontra una quasi totale sintonia fra le idee contenute nel documento CGIL e quelle esposte nel presente documento):

- occupazione: maggiore occupazione e riduzione precarietà del lavoro giovanile;
- industria: attività industriali manifatturiere; servizi all'impresa da parte del terziario avanzato in rete d'area vasta con i centri di ricerca toscani; integrazione del sistema portuale livornese nel network logistico nazionale e europeo; autostrade del mare; mobilità delle persone con l'integrazione gomma-ferro-mare per una migliore organizzazione degli spazi urbani e una migliore qualità della vita;
- turismo: accessibilità al territorio; sviluppo sostenibile del turismo di qualità; innovazione del settore commerciale a sostegno delle attività turistiche; turismo e economia del mare; turismo e attività di spettacolo, di sport e di cultura;
- agricoltura: risoluzione dell'emergenza idrica; diffusione dei prodotti tipici e dei marchi di qualità; tracciabilità dei prodotti; piattaforme logistiche agroalimentari in connessione con il sistema portuale;
- edilizia: ristrutturazione e riqualificazione del patrimonio edilizio; politiche abitative a favore dei giovani; rilancio dell'edilizia pubblica e risparmio energetico;

- enti locali: razionalizzazione dei servizi sul territorio; politiche socio-sanitarie di area vasta; nuovo modello di welfare basato su inclusione e coesione sociale; gestione ottimale delle risorse idriche, dei rifiuti e del risparmio energetico;
- istruzione e formazione: integrazione formazione-istruzione; percorsi formativi aderenti al mercato del lavoro; offerta formativa per adulti (*long life learning*); contrasto all'abbandono scolastico; potenziamento dei centri per l'impiego;
- credito e finanza allo sviluppo sostenibile: rapporto fra sistemi istituzionali e sociali che chiamino le banche a sostenere lo sviluppo locale per la lotta alla disoccupazione, il sostegno all'innovazione/integrazione e la tutela dell'ambiente.

Non è stravagante parlare di sviluppo sostenibile partendo dal turismo per tre motivi: i) il turismo è l'attività produttiva vicina al consumo e che mette in corto circuito il rapporto produzione-consumo; ii) il turismo è un'attività legata alle condizioni ambientali (naturali, storiche, artistiche e culturali) che impone la doppia lettura della sostenibilità: del turista che sceglie le località da visitare in funzione della fruibilità ambientale e dell'impresa turistica che deve essere consapevole di offrire prodotti-servizi realizzati con altre imprese, enti e comunità locali; iii) il turismo è un'attività che mobilita i giacimenti di conoscenza tacita della cultura locale, dall'enogastronomia alle emergenze storiche e ambientali. Il turismo ha un grande spazio nello sviluppo sostenibile della Toscana Costa e dell'Area Vasta, perché entrambe hanno solide tradizioni non solo per il turismo balneare ma anche per il turismo rurale (agriturismo, enoturismo, strade del vino, trekking) e per il turismo dei centri minori (Ville Lucchesi).

Programmati i consumi dei residenti e programmato il turismo restano da programmare le attività agricole e industriali. Creata una cornice di regole per i consumi sostenibili dei residenti e dei turisti, è difficile immaginare regole diverse per le attività produttive: se gli usi civili dell'acqua si orientano al risparmio, è difficile permettere sprechi all'agricoltura e all'industria; se per l'energia si opta per impianti casalinghi o alberghieri con ridotte emissioni di gas nocivi o basati sull'uso di energie alternative, sarebbe poco comprensibile non fare lo stesso per gli impianti industriali.

L'agricoltura deve restare vitale nell'Area Vasta e nella Toscana Costa per unire alle produzioni alimentari la protezione dell'ambiente. Il patrimonio della conoscenza tacita dell'agricoltura è così importante che sarebbe bene usarlo anche per produrre energie rinnovabili (per esempio, tramite l'uso di *pellets* prodotti da biomasse vegetali).

Il giacimento di conoscenza tacita dell'industria è anch'esso ingente, ma trova spazi di impiego resi difficili dalle logiche del mercato globale: l'industria deve essere "riprogrammata" per favorire l'insediamento di attività industriali della *new-economy*. L'abbandono delle attività tradizionali è sentito come crisi da evitare a ogni costo, non solo dai lavoratori che perdono il loro posto di lavoro ma anche dagli enti e dalle popolazioni locali. La volontà di conservare industrie giunte al capolinea è spesso un "accanimento terapeutico" che fallisce quando i costi di produzione sono troppo alti rispetto a quelli del mercato globale. Al contrario vi sono attività tradizionali che il mercato richiede e per le quali vale la pena di investire mezzi finanziari e risorse umane per il loro rilancio: vedi la cantieristica per la nautica da diporto.

L'industria dei paesi sviluppati non può replicare il passato per produzioni che sono emigrate nei paesi emergenti (come la cantieristica per le navi commerciali ma anche la produzione automobilistica e in parte per la componentistica ad essa collegata). Che fare allora? Si deve investire in capitale umano per le innovazioni delle telecomunicazioni, dell'informatica, delle biotecnologie, ecc. La creazione della piattaforma logistica non è soltanto indispensabile per creare spazi di competitività al porto di Livorno, ma è anche l'occasione forse irripetibile per sviluppare attività industriali e di servizio per l'uso dell'informatica, della telematica e della robotica per ottimizzare la logistica dei movimenti delle merci (e, pensando a passeggeri dei traghetti e croceristi, anche delle persone).

Tutto si lega: creando buona qualità di vita per residenti e turisti, si creano anche posti di lavoro: da qui l'idea delle tecnopoli dell'Area Vasta e della Toscana Costa (alcune sono nate ed altre potranno nascere in futuro). Molti aree in Europa e nel mondo sono riuscite nella riconversione dello sviluppo unendo la qualità residenziale e turistica alla qualità produttiva e della ricerca (*Sophia Antipolis* sulla Costa Azzurra, Dublino in Irlanda, ecc.). Perché non tentare anche nell'Area Vasta e nella Toscana Costa, avendo capito che la logica della dipendenza ha fatto il suo tempo e che la tradizione è un valore se non si irrigidisce in un ordine statico né se si apre caoticamente alle novità senza capacità di saperle governare: la tradizione deve esprimere una capacità di adattamento in scenari economici sempre più difficili e le comunità locali devono assumersi tutta la responsabilità di gestire democraticamente la propria vita e quella dei loro territori.

● **Sostenibilità tra qualità di vita in paesi avanzati e sviluppo in paesi arretrati**

Premesso che lo sviluppo sostenibile deve realizzare obiettivi congiunti di progresso economico e di conservazione ambientale e che, per verificare la sostenibilità dello sviluppo, occorrono strumenti di valutazione rapportati a ambiti territoriali circoscritti, il problema fondamentale è individuare le dimensioni territoriali giuste per impostare, gestire e valutare progetti di sviluppo sostenibile. Il criterio della ottimizzazione territoriale (minima

impronta ecologica localizzata) è un primo passo affinché su tale scelta di sostenibilità si possano stringere patti di solidarietà fra gli attori locali per le transizioni di fase necessarie a vari livelli: tra cittadini e istituzioni; tra percezione soggettiva e immediata dei cittadini e valutazione oggettiva e proiettata nel tempo degli enti locali; tra gli abitanti delle città e quelli delle campagne per cooperare alla gestione conservativa e all'ottimale fruizione delle risorse naturali evitando usi esasperati dei primi (acqua per usi industriali e turistici) e dei secondi (acqua per usi irrigui); tra cittadini di oggi e di domani, trovando un equilibrio fra le pulsioni allo sfruttamento di oggi e le prudenze conservative per il domani. L'approccio bioregionale è la prima mossa della sostenibilità locale dello sviluppo, per avviare un percorso innovativo che abbia come punto di arrivo una maggiore sostenibilità planetaria (in un mondo in cui i divari di ricchezza siano stati anch'essi livellati, ovviamente non verso il basso).

L'approccio bioregionale è percorribile nelle società sviluppate, anche se non ci si pone l'obiettivo della sostenibilità a tutto tondo, ma un obiettivo più modesto, un piccolo passo avanti per contenere gli impatti ambientali non esportabili a aree meno sviluppate (e fortunate). L'approccio bioregionale e il metodo dell'impronta ecologica localizzata sono piccoli passi per imboccare il sentiero che permette lo sviluppo sostenibile in ogni territorio senza irrigidire lo sviluppo locale con logiche autoritarie, pur portate avanti da organi di governo democraticamente eletti, e senza sconvolgere le realtà locali svendendole ai migliori offerenti attratti da scenari promessi dalle operazioni di "marketing d'area" nell'ipotesi che le comunità locali siano incapaci di autonomo sviluppo (per cui qualsiasi cosa venga da fuori va sempre bene). Lo sviluppo sostenibile bioregionale non può essere pianificato né controllato dall'esterno o dall'alto, ma deve basarsi sulla collaborazione tra comunità locali (in cui ha un ruolo anche l'ente locale che deve mettere sul piatto della bilancia aiuti e compensazioni per sostenere l'impegno comunitario).

L'Area Vasta esce dall'approccio bioregionale con risultati ambigui, che si prestano alla classica lettura del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto. Letta come "bicchiere mezzo pieno", l'Area Vasta è un modo accettabile di ragionare, perché è un'area di sviluppo sostenibile ecologicamente corretta; letta come "bicchiere mezzo vuoto", l'Area Vasta è un'area astratta, che ha poco senso pratico per proporre progetti comuni di sviluppo, perché fallisce come identità culturale e come senso di appartenenza, a causa degli inveterati localismi livornesi, pisani, lucchesi...

Nella Toscana Costa, l'aggregazione dei bacini del Cecina, del Cornia e del Pecora e delle isole dell'Arcipelago Toscano forma un'accettabile bioregione perché si può delineare tutta la problematica dello sviluppo sostenibile a livello locale. Molti problemi di sostenibilità dello sviluppo rispetto alle risorse ambientali locali sono da risolvere: si ricorda la crisi idrica in Val di Cornia, il cuneo salino lungo tutta la costa, il dissesto idrogeologico del Cecina, l'inquinamento delle falde freatiche da fosforo e nitrati, l'inquinamento atmosferico e marino prodotto dall'industria chimica e siderurgica e dalle centrali ENEL. Nella Toscana Costa lo sviluppo sostenibile è tuttavia al centro dei pensieri delle comunità che esprimono alti livelli di partecipazione e di concertazione

Nell'Area Vasta non esistono invece, o non sono giunte a livelli sufficienti, le condizioni di partecipazione e concertazione dello sviluppo sostenibile. Il giudizio può apparire drastico: tuttavia, a partire da una certa epoca - prima per Pisa e Livorno e poi anche per Lucca e Viareggio - si è fatta strada una "cultura della dipendenza", prima dal capoluogo regionale, dove Medici e Lorena impartivano direttive e regolamenti severi, ma anche progetti di conservazione e sviluppo del territorio, progetti architettonici di abbellimento delle città e dei paesi, impulsi culturali di vario genere, con un paternalismo illuminato che lasciava ampio margine alle iniziative locali individuali e collettive; poi la cultura della dipendenza è passata allo stato centrale (insediamento dell'industria di base). Il ricorso agli aiuti comunitari, con finanziamenti cospicui per le aree di crisi, è la versione moderna della dipendenza: tali aiuti, anziché promuovere la complessità di sistema e la capacità di ideazione e azione delle comunità locali, creano dipendenza delle comunità dagli enti locali intermediari tra l'Unione Europea e le imprese.

L'educazione degli adulti, cui sono stati dedicati numerosi corsi di formazione o di formazione-lavoro (aggiornamento/riqualificazione), non ha fatto esplodere le potenzialità della conoscenza tacita, ma ha dato una riverniciatura a mestieri obsoleti; oppure, tranne alcuni lodevoli casi, sono stati creati corsi per nuovi mestieri (per il turismo) senza attingere ai giacimenti di cultura presenti nel territorio. Eppure nell'Area Vasta esistono grandi centri di ricerca a Pisa (Università, Scuola Normale, Scuola Superiore Sant'Anna) e a Livorno (Accademia Navale), poli culturali (musei, pinacoteche, conservatori, scuole d'arte) a Pisa, Lucca, Livorno e sono stati creati interessanti "poli tecnologici" a Pontedera, Livorno e Cecina. Se si vuole realizzare lo sviluppo sostenibile locale, come forma educativa e "prima mossa" della modernizzazione sostenibile, si devono puntare gli sforzi sulla politica educativa e sull'integrazione fra cultura scientifica e umanistica e cultura pratica della gente, basata sulla sedimentazione di esperienze di lavoro e di vita: solo così lo sviluppo sostenibile può entrare effettivamente in campo.

Il risultato più importante dell'impronta ecologica localizzata è l'attribuzione della principale responsabilità dell'impatto ambientale ai consumi degli abitanti più che alle industrie o all'agricoltura. Nei paesi ricchi lo sviluppo sostenibile deve puntare più sui nuovi orientamenti dei consumi di residenti e turisti, che sui nuovi orientamenti delle tecniche produttive. Anche le attività produttive hanno i loro impatti, non essendo esenti né da externalità negative né da problemi di bonifica, dopo le dismissioni; tuttavia gran parte della modernizzazione sostenibile deve imperniarsi sui nuovi moduli costruttivi delle abitazioni e dei loro impianti (idrici, elettrici, stradali, telefonici), su nuovi modelli costruttivi e di esercizio dei mezzi di trasporto, sui nuovi metodi di gestione dei rifiuti prodotti dalle attività di

distribuzione, trasporto e conservazione delle merci; ecc.

La programmazione dei consumi e dei servizi connessi è un compito dei comuni, che vi attendono con piani strutturali, regolamenti urbanistici e piani del commercio oltretutto con gestioni dirette o su concessione (servizi di trasporto, idrici, energetici, ambientali; ecc.). Si tratta di compiti importanti per due ragioni. La prima è la crescita esponenziale dei consumi, alcuni dei quali hanno raggiunto dimensioni non immaginabili pochi anni addietro. La crescita esponenziale dei consumi e dei reflui urbani non è contenibile né invertibile: nell'attuale divisione internazionale del lavoro alle aree sviluppate è affidata la funzione di definire i modelli innovativi di consumo da sperimentare e diffondere nel mondo (a questo specifico segmento di "lavoro" sono designati i giovani, troppo costosi per i lavori tradizionali che subiscono la competizione dei paesi emergenti). La seconda ragione è l'impossibilità di programmare i consumi con strumenti coercitivi, che incidono sulle libertà individuali sancite dalla costituzione democratica. Non resta altra strada che affidarsi all'evoluzione dei consumi promossa dall'educazione ambientale. Il cambiamento dei costumi delle comunità locali e lo sviluppo sostenibile delle imprese saranno frutto di piccoli cambiamenti quotidiani, di progressi nelle conoscenze tacite e di scoperte di oscuri innovatori che perseguono processi di adattamento che combinano e ricombinano la conoscenza tacita, attraverso il controllo dell'efficacia delle nuove regole dello sviluppo sostenibile da parte degli agenti nelle comunità dove gli stessi vivono.

Il processo educativo dei consumi deve partire dalla consapevolezza che nelle aree dove c'è ancora un'accettabile sostenibilità dello sviluppo locale si raschia il fondo del barile, mentre nelle altre aree il barile è vuoto. Si ha la sensazione di un'irresponsabilità istituzionale degli enti locali e collettiva delle società nell'eccessiva crescita dei centri residenziali, come se il territorio rurale non svolgesse alcuna funzione: è chiaro il difetto di cultura delle funzioni svolte dalla biocapacità del territorio per contenere l'impatto delle aree urbane sulle risorse idriche, atmosferiche, biologiche e paesaggistiche. La stessa sensazione di irresponsabilità o di scarsa conoscenza si ha per l'uso eccessivo dei mezzi di trasporto, per l'enorme dispendio energetico per far arrivare da enormi distanze beni di consumo, per l'uso eccessivo di spazio per le discariche. La riconversione dei modelli di consumo è il primo problema da risolvere per la sostenibilità locale e globale.

L'eventuale riconversione dei modelli di consumo non sarà indolore per le sorti dei settori tradizionali maturi, come lo fu in passato l'innovazione dei modelli di vita, a sua volta determinata dalle innovazioni nelle attività produttive. La sostenibilità ambientale produrrà una spinta all'innovazione delle abitazioni e dei servizi connessi – si pensi al futuro impiego dell'informatica, della telematica e della robotica nelle case, che avrà l'impatto che ebbe l'uso degli elettrodomestici negli anni del *boom* economico – e questa spinta si è già messa in moto in qualche parte nel mondo con imprese e imprenditori innovativi: imprese e imprenditori che potrebbero insediarsi anche nell'Area Vasta.

Il territorio non adibito a residenze (primarie e secondarie) può servire alle attività produttive, da programmare però oculatamente: conservare la biocapacità del territorio è una risorsa decisiva per lo sviluppo sostenibile locale e globale. Il principio della programmazione delle attività produttive resta valido, purché si limiti alla creazione delle "condizioni al contorno" per lo sviluppo sostenibile, anziché per altri tipi di sviluppo, sapendo che comunque lo sviluppo risponde sempre alle leggi di mercato.

6. CONCLUSIONE POLITICA

● **Stabilità politica durata mezzo secolo: risorsa o limite?**

La stabilità di un sistema politico che dura da mezzo secolo è una risorsa o un limite? è dannosa se pretende di mantenere inalterate le tradizionali direttrici di sviluppo e i consueti canoni localistici, i cui miti devono tramontare prima che sia troppo tardi. La realtà della globalizzazione economica/ecologica impone alla sinistra uno sviluppo sostenibile che miri all'equilibrio ambientale locale e planetario contestualmente alla promozione del benessere delle proprie popolazioni senza dimenticare gli obblighi sociali, economici e ecologici verso le società meno fortunate. La stabilità politica è una risorsa se si mantiene nell'ambito della democrazia socialista, attuando una discontinuità che indichi un cambio di politica. Come? Prima di tutto cambiando il modo di fare i programmi dove non si deve dire tutto - dalla sanità alla guerra in Iraq - ma focalizzare punti portanti di una strategia politica trapiantata allo sviluppo durevole di lungo periodo, che non si culli nei miti del localismo ma che neppure si disperi di fronte alla realtà della globalizzazione. Lo stato-babbo o la mamma-regione hanno già dato: Livorno deve pensare a sé stessa cercando alleanze prima di tutto con i partner di area vasta, concorrenti ma anche alleati in logiche di sviluppo sostenibile capaci di mobilitare le risorse di comunità la storia delle quali è stata sempre all'altezza delle sfide mondiali. Il socialismo democratico è la carta vincente del ricambio culturale ed operativo della politica perché pensa ai diritti e alle responsabilità dell'uomo visto non come un individuo indipendente né come un uomo-massa ma come un agente di reti economiche, sociali, culturali, ecologiche che, dal luogo dov'egli vive, si irradiano nel mondo.

● **Quali scenari di ricambio politico nell'ambito della sinistra democratica?**

Il problema dello sviluppo sostenibile locale si gioca sull'adattamento agli scenari di cambiamento delle reti

formate da comunità, imprese e consumatori che devono adattare i loro comportamenti rivedendo le connessioni nelle reti *hard* (vecchie e nuove funzioni dei beni) e nelle reti *soft* (vecchie e nuove opportunità degli agenti) con transizioni di fase rese possibili dalla bassa connettività fra beni, servizi, funzioni e agenti. Esistono le capacità di adattamento agli scenari della modernizzazione sostenibile nelle reti locali di area vasta? Vi sono nelle reti territoriali *stocks* di conoscenza, regole istituzionali, organizzazioni e *networks* di complessità organizzativa sufficiente a orientare lo sviluppo, senza comprimere la naturalità residua degli ecosistemi locali?

Per raggiungere il fine di uno sviluppo che sia una modernizzazione sostenibile, al di là dei miti dei vecchi localismi e di fronte della dura realtà della globalizzazione economica, si devono cambiare gli approcci sociali e politici allo sviluppo, rivedendo alla radice il concetto di programmazione: si deve passare da approcci esterni alle comunità e/o dall'alto da parte delle gerarchie sociali a approcci dal basso da parte delle comunità stesse che intendono valorizzare le loro capacità di progettazione, decisione, gestione e controllo. L'approccio dello sviluppo locale cambia l'ottica decisionale da "dirigistica" a "partecipativa" (il documento della CGIL livornese è un eloquente richiamo in proposito ed analoghe richieste di concertazione e di partecipazione provengono dalla CNA, dalle piccole e grandi imprese, ecc.).

Le definizioni di partecipazione sono varie: «La partecipazione è intesa come un coinvolgimento attivo di persone nel prendere decisioni circa l'implementazione di processi, programmi e progetti che li riguardano» (Slocum); «la partecipazione è un processo nel quale gli *stakeholders* influenzano la formulazione della politica, propongono alternative e progetti, suggeriscono scelte sul piano degli investimenti e gestiscono le decisioni che riguardano la propria comunità e acquisiscono un senso di appartenenza» (World Bank); «la partecipazione è un processo di conferimento di poteri (*empowering*) che rende capaci di condurre proprie valutazioni, di gestire in prima persona, di acquisire fiducia e prendere decisioni autonomamente» (Okali); «la partecipazione è uno spostamento delle dinamiche di potere» (Nelson e Wright). In ogni caso la partecipazione è uno spostamento di "potere" verso la società civile, i sindacati, le associazioni, i circoli, ecc. per meglio progettare, decidere, realizzare, controllare, influenzare gli scenari dello sviluppo cambiando le scelte al mutare degli scenari. La partecipazione interessa quattro aspetti fondamentali dello sviluppo sostenibile locale: i) l'identità territoriale; ii) la costruzione, la diffusione e la valorizzazione degli *stock* di conoscenza (capitale umano); iii) formazione di regole del gioco per cui le conoscenze tacite e codificate possano interagire creando scenari e progetti di sviluppo; iv) promuovere stili di vita e tecnologie di produzione affinché si attuino le transizioni di fase per lo sviluppo sostenibile locale.

● Quale "utopia" per i giovani?

Le scelte politiche per il governo della città saranno molto impegnative e dovranno scegliere fra i miti del passato (localismo, statalismo, porto di deposito e casualità delle scelte economiche) e le realtà imposte dalla globalizzazione e dalla necessità di cercare alleanze con città e territori vicini. Livorno ha la fortuna di essere la cerniera fra due aree di sviluppo: Area Vasta (per aree portuali e industriali, vie d'acqua, università, turismo, spettacolo, ecc.) e Toscana Costa (per servizi pubblici dei trasporti e gestione delle acque, turismo, manifestazioni eno-gastronomiche come "le strade del vino e le vie del mare", ecc.). In questi nuovi scenari di sviluppo Livorno deve mettere in campo anche la partecipazione dei cittadini che esprimono una società dinamica che ha voglia di fare e discutere. La partecipazione dei cittadini ha bisogno anche di essere spinta dalle speranze dei giovani ed i giovani hanno bisogno anche di utopie

La partecipazione deve essere aperta ai cittadini perché è essenziale per una democrazia reale ed è la "finestra" attraverso la quale i giovani si possono interessare alla vita della città, della "polis", cioè della politica. Ogni iniziazione alla politica dovrebbe partire dalla discussione sulla vita della propria città. Tuttavia per interessarsi alla vita politica e alla democrazia che ne è la linfa vitale, i giovani devono avere passione, entusiasmo, voglia di lottare: in una parola, una loro - e anche nostra - "utopia"!

La principale utopia di un ragazzo e di una ragazza è quella diventare adulti entrando nel mondo del lavoro, non solo per essere economicamente indipendenti ma anche per confrontarsi con i problemi della convivenza civile. Una società che tiene ai margini del mondo del lavoro i propri giovani è una società incivile e egoista che non ha futuro. Come entrare nel mondo del lavoro? Anche il modo conta. Se si dà ai giovani l'idea che l'unico modo di entrare nel mondo del lavoro è quello di prendere il posto del genitore si danno due messaggi deleteri sulla vita democratica: il primo messaggio negativo è che non serve studiare, impegnarsi, lottare anche in politica per raggiungere i traguardi della vita: basta accodarsi, allinearsi, mettersi sotto l'ala protettiva della corporazione paterna o materna. Il secondo messaggio negativo è che il mondo degli adulti non permette ai giovani di innovare l'economia e la società, perché tutto si deve ripetere allo stesso modo, nell'immutabilità degli usi e costumi cittadini: allora perché restare a Livorno, perché non andare in un'altra città, in un altro paese per vivere una vita meno scontata?

Il problema dell'occupazione non è tutto: è importante la qualità del lavoro e come si arriva al lavoro. Le forme di avviamento al lavoro previste dal libro bianco di Biagi, un socialista democratico ucciso dalle nuove brigate rosse, offrono possibilità che non possono essere precluse ai giovani per avversione politica al governo che le ha emanate: è importante applicare le norme che prevedono l'avviamento al lavoro dei soggetti più deboli che senza tali norme non potrebbero avere lavoro e inserirsi nella società, nella vita. Una politica che escluda i giovani è indegna di una sinistra democratica che guardi al futuro (e non al suo passato).

Un dato preoccupante viene dalla scuola: solo il 41% dei giovani livornesi che si iscrivono al 1° anno della scuole medie superiori completa il ciclo quinquennale di studi e non sono pochi i casi di abbandono della scuola dell'obbligo. Si deve concepire un grande investimento nel capitale umano ma a ciò non bastano i corsi di formazione professionale. Il problema è più ampio e riguarda prima di tutto i genitori i quali, non avendo sicurezza del proprio lavoro, non formano coppie fisse e quando le coppie sono fisse vivono comunque condizioni di precarietà di lavoro e non di rado di casa: l'ansia, l'angoscia, il disagio passano dai genitori ai figli che non credono nel loro futuro e non sanno più programmare la loro vita. Vent'anni fa Konrad Lorenz scriveva che una volta per la contadina con sei figli il più piccolo era al centro dell'interesse materno e costituiva il suo centro di interesse. Per molti, troppi genitori il centro di interesse è la quadratura di altri (propri) problemi a breve termine e questo i bambini non lo sopportano. Se non si aiutano i bambini a crearsi un modello di vita al momento giusto (nella più tenera età) essi diventeranno incapaci di sviluppare una giusta volontà di costruirsi una vita sociale. Bisogna tutelare le famiglie deboli e aiutarle ad educare i figli fin dai primi anni di vita.

La creazione del futuro dell'uomo - e dell'ambiente in cui questo vive - deve essere il primo obiettivo di una politica democratica e socialista - o come si preferisce chiamarla (riformista, di sinistra...) - perché qualsiasi nome va bene se alle parole corrispondono serie intenzioni (e realizzazioni), mentre se le intenzioni e i fatti di chi si richiama a quei valori non sanno creare il futuro dell'uomo e del suo ambiente, il richiamo ai nomi della sinistra storica o ai nuovi nomi (di qualche pianta) per indicare i raggruppamenti della nuova sinistra non basterebbe a creare utopie credibili per gli adulti, per i giovani che si affacciano la mondo del lavoro e per i loro figli che dovranno costruirsi un avvenire.

APPENDICE I: L'EVOLUZIONE STORICA DELL'ECONOMIA DI LIVORNO

Scheda 1: decollo industriale e riconversione del porto (1900-1920)

Tra il 1902 e il 1904 avviene l'operazione di incorporazione della principale industria livornese - il cantiere, allora il primo d'Italia - nel gruppo Odero-Terni-Orlando grazie ai capitali della Commerciale. Mentre altre industrie sono create - facendo parlare di "riconversione forzata" della sua economia dopo l'abolizione delle franchigie - Livorno frena il declino del suo scalo riconvertendolo in "porto del carbone", essendo il carbone materia prima preziosa per l'industria siderurgica ed elettrica. La diffusione dell'energia elettrica di origine termica, prodotta a Livorno utilizzando carbone di importazione nella centrale a vapore della Società Elettrica Ligure-Toscana (SELT), fondata nel 1905 da Odero e Orlando, determinò nuove forme di dipendenza dell'industria e della città dal porto: fra il 1902 e il 1910 «in connessione con la fase espansiva delle industrie dell'età giolittiana, collegata a un nuovo ciclo economico mondiale, si impiantano nella città numerosi e importanti stabilimenti» (Spadoni). L'intensa attività edificatrice, la costruzione di strade, il vigore delle nuove industrie e la riconversione delle attività portuali determinò una fase espansiva dell'economia livornese. Le dispute sul percorso ferroviario Pisa-Roma ebbero nel 1906 una soluzione con la decisione di costruire la tratta Pisa-Livorno-Cecina (inaugurata nel 1910), invece della tratta Pisa-Maremma con il percorso collinare Pisa-Collesalveti-Cecina. In quegli anni si inizia a parlare del ben più gravoso problema dei collegamenti stradali e Orlando avanza per la prima volta l'ipotesi di creare la zona industriale-portuale Pisa-Livorno, sfruttando il Canale dei Navicelli e facendo interventi di ammodernamento e adeguamento del porto: iniziative che andavano in senso contrario alla mentalità municipalistica e casuale che nel 1901 premeva per il ripristino del porto franco.

Scheda 2: cambiamento tecnologico e nascita della grande industria (1920-1940)

Negli anni Venti, si assiste alla ripresa dell'economia livornese dopo la prima guerra mondiale grazie ai legami personali di imprenditori livornesi con uomini di spicco del nascente regime fascista, primo fra tutti Costanzo Ciano. Dopo vari progetti e persistenti perplessità sull'ipotesi che lo sviluppo "industriale" finisse con il prevalere sullo sviluppo "commerciale", la legge 20 giugno 1929, n. 1012, istituì l'Area Industriale Livornese. Intanto nel 1925, sempre grazie a Ciano, si costituì la provincia di Livorno (nell'attuale configurazione) e Livorno fu contemporaneamente città industriale e il capoluogo della provincia più industriale d'Italia (con lo stabilimento chimico Solvay a Rosignano, lo zuccherificio della Ligure-Lombarda a Cecina, gli Alti Forni e le miniere di ferro dell'ILVA a Piombino e a Rio Marina). Con l'istituzione della zona industriale si installano a Livorno numerose industrie che fecero storia: Genepesca, Motofides, Litopone e molte altre, legate ai grandi gruppi industriali o al partito fascista. Con l'autarchia Livorno vive una nuova stagione di sviluppo con le industrie sempre più collegate alla produzione bellica e con l'espansione dei traffici portuali. Il fatto rilevante che dette un'impronta durevole alla nuova zona industriale ed alla città fu l'introduzione dell'industria dei combustibili liquidi con l'installazione della grande raffineria dell'ANIC, società formata nel 1936 con partecipazione Stato e Montecatini.

Scheda 3: ricostruzione postbellica e caduta dell'intervento statale (1940-1960)

Negli anni Trenta nel Dna dell'economia livornese sembrava giunta l'ora del dominio di un solo carattere - l'industria "statale" - essendo dormienti gli altri tre: porto di ripesizione, casualità e localismo. Sebbene il carattere commerciale fosse secondario piano fra le due guerre, la distruzione del porto e delle industrie principali dovuta al secondo conflitto mondiale colpì Livorno in modo rilevante negli anni 1943-1944. Durante la ricostruzione postbellica, esponenti livornesi premevano per il rinnovo delle agevolazioni previste dalla legge del '29 ma tentarono anche di risuscitare il porto di ripesizione chiedendo una "zona industriale franca" sul canale Pisa-Livorno (tale spazio fu poi occupato da Camp Darby). Il deus ex-machina della ripresa economica livornese fu ancora lo stato: nel 1949 l'IRI incorporò nell'Ansaldo del gruppo IRI il Cantiere OTO; la raffineria ANIC, distrutta dalla guerra, restò inattiva fino al 1948 quando lo stato concluse l'accordo con la Standard Oil Company di New York che dette vita alla STANIC. La ripresa industriale a Livorno, assistita dall'intervento pubblico ma non protetta dall'autarchia, fu più concentrata e più debole: contro 40227 addetti degli anni 1937-1940, nel 1951 c'erano 38144 addetti all'industria (nella zona industriale non riaprirono 19 stabilimenti che occupavano 4380 dipendenti e all'esterno non riaprirono 10 stabilimenti con 2700 dipendenti). La ripresa produttiva non seguì a Livorno il boom economico nazionale, sicché l'industria cittadina non sviluppò tutte le sue potenzialità dovute alla professionalità delle maestranze e alla disponibilità di siti industriali, sia pure da ricostruire e/o da riconvertire: i rilevanti impegni finanziari e tecnologici necessari avrebbero permesso l'avvio di innovazioni che avrebbero reso competitiva l'industria risorta dalle rovine della guerra. Perché ciò avvenne in altre regioni italiane o aree toscane, ma non a Livorno? Le risposte sono diverse ma tutte si riconducono al fatto che la chiusura di un ciclo non lascia Livorno nelle condizioni di riprendere lo stesso ciclo, perché si devono ricostruire nuove

condizioni "al contorno" favorevoli. Vi furono anche i normali cicli congiunturali: i diversi andamenti dei mercati internazionali, sfavorevoli alle costruzioni navali e favorevoli ai prodotti petrolchimici e ceramici (da qui la ripresa di STANIC e Richard Ginori); la crisi della navalmeccanica già si profilava negli anni Cinquanta perché il Cantiere avrebbe subito la concorrenza dei giapponesi che costruivano le navi direttamente in bacino. D'altronde il boom economico italiano degli anni Cinquanta si basava sulla industria di beni di consumo (auto, scooter, frigoriferi, abiti) mentre Livorno aveva un'industria di base, per riconvertire la quale alle produzioni manifatturiere (tipiche dell'industria toscana) sarebbero occorsi capitali locali che non c'erano o che preferirono dedicarsi alle più radicate iniziative commerciali. Altri motivi furono la tendenza dell'imprenditoria locale a agire spontaneamente (casualmente) in un'ottica municipale (localistica), che impedì di assumere iniziative importanti (per le quali occorrono capitali di rischio, progetti e ampie visioni) e, soprattutto, il minore sostegno pubblico: gli aiuti di stato tramite IRI andavano ora al Mezzogiorno. Nel secondo dopoguerra, complice anche il clima politico che fece di Livorno una roccaforte rossa (per una vertenza sindacale il Cantiere scioperò per 40 giorni), Livorno perse i suoi privilegi di tipo meridionale: di essere stata città sfavorita dall'unità d'Italia e di aver avuto tra le due guerre un santo protettore più potente dei notabili democristiani che favorirono lo sviluppo del Sud nel secondo dopoguerra. Il fatto che le leve di comando dell'industria pubblica e privata livornese fossero estranee al tessuto economico cittadino e avessero strategie in cui gli interessi locali contavano poco, fece sì, da un lato, che nell'industria sopravvissuta il lavoro fosse progressivamente sostituito dal capitale e, dall'altro, che le forze politiche locali tentassero di riesumare le strategie del passato ventennio: il ricorso agli interventi straordinari, con una leggina del 1951 che prorogò al 1955 le franchigie della zona industriale (poi abolite del tutto); esaurite nel 1955 le agevolazioni tributarie della legge del '29 da poco riesumate, si pensò a uno sviluppo "autonomo", tirando ancora in ballo la zona industriale Pisa-Livorno non più vista come area franca affiancata a un porto di ripespizione, ma vista distaccata dal porto e autosufficiente per le merci lavorate e prodotte.

Scheda 4: crisi del Cantiere, CMF e primo abbozzo di Area Vasta (1960-1980)

Agli inizi degli anni Sessanta, raffreddato il boom economico, l'inflazione e la depressione causata dalla conseguente manovra restrittiva provoca la caduta degli investimenti produttivi; da ciò la crisi del cantiere: la scelta del governo di ridurre i sostegni alla cantieristica, in parallelo alla ristrutturazione della siderurgia destinata dal piano Sinigallia alle città portuali, porta alla decisione di ridimensionare il gruppo Ansaldo e di cedere il Cantiere alla società "Cantiere Navale Luigi Orlando" che riceve il sostegno della FINCANTIERI con la garanzia di commesse di lavoro. L'occupazione passa dalle 2000 unità del 1956-57 alle 600 previste dal piano di ristrutturazione, circa metà delle quali daranno vita alle cinque cooperative che accompagneranno il cantiere navale di Livorno alla fine negli ultimi anni - esaltanti (all'esterno) ma convulsi e improvvisati (all'interno) - della sua lunga agonia. Livorno ricorre di nuovo allo stato: l'accordo di Roma, stipulato dagli enti locali livornesi in cui spicca per impegno e decisione il sindaco Raugi, prevede a titolo compensativo l'apertura dello stabilimento di carpenteria metallica (CMF) a Guasticce con la partecipazione della quota di capitale pubblico della FINSIDER. L'insediamento del nuovo stabilimento CMF segna una svolta importante dando una risposta positiva ai molteplici scenari di uscita dal localismo, dalla casualità e dalla natura di porto di ripespizione dell'economia livornese: la mancata ripresa produttiva fa rinascere i "sani" propositi di allargare la prospettiva dell'economia livornese al suo retroterra. Nella Conferenza Economica Cittadina del 1964, Pesenti e De Vergottini dicono che la via d'uscita al periodo di difficoltà è, da un lato, il rilancio del porto e, dall'altro, una visione di area vasta perché vi sono «grandi possibilità di un ampio sviluppo avvenire del traffico portuale a condizione che si realizzino alcune premesse di ordine tecnico riguardanti le attrezzature portuali, le infrastrutture, le vie di comunicazione e di ordine economico generale riguardanti lo sviluppo dell'attività industriale livornese e del retroterra e l'allargamento della zona di attrazione del porto». Lo scenario delineato è lo stesso in cui si muovono gli enti locali livornesi tra secondo e terzo millennio. Finché il porto di Livorno aveva conservato la caratteristica commerciale di porto di ripespizione il problema dei collegamenti era sottovalutato o avversato; negli anni Sessanta sono invece numerose le ipotesi per collegare un "porto di spedizione" a un bacino di produzione industriale «in un quadro territoriale più ampio tale da includere, nel disegno di una rinascita del comprensorio Pisa-Livorno, i territori costieri compresi fra la foce del Serchio e il Porto di Livorno in un triangolo avente per vertice est il Collesalvetano o addirittura il Pontederese» (Uffici studi del Comune e della Provincia di Livorno). Il dibattito si arricchisce a tal punto che tra il 1961 e il 1964 sono messi in discussione ben otto progetti, tutti ruotanti intorno a due ipotesi: una imperniata sull'industrializzazione dell'asse Pisa-Livorno, lungo il Canale dei Navicelli, e l'altra rivolta ad incentivare gli insediamenti lungo l'asse Livorno-Collesalveti-Pontedera. La nascita della CMF a Guasticce, la progettazione e poi la costruzione del centro intermodale ancora a Guasticce e della direttissima Firenze-Porto, con svincoli verso il centro intermodale e il futuro autoparco al Faldo a Vicarello, danno la netta indicazione a favore della seconda linea di penetrazione territoriale anche per ragioni politiche: il naufragio di ogni progetto comune tra Pisa e Livorno, a causa dei veti incrociati degli opposti localismi e il potere di persuasione che, grazie all'appartenenza alla stessa unione comunale, il partito di maggioranza di Livorno ha sull'omologo di Collesalveti. Mentre da un lato Livorno continua a non sentirsi parte del territorio provinciale sia per ragioni amministrative (l'unione recente di territori appartenenti a province diverse), sia per la diversità della struttura economica (quando si parla di turismo è arduo dimostrare che Livorno faccia parte della sua provincia o, addirittura, ne sia il capoluogo), dall'altro appare meno difficile tentare di integrare l'attività commerciale e terziaria legata al porto di Livorno con il terziario più avanzato di Pisa (sede di università, con un aeroporto in espansione e con una vivace presenza turistica) e con la piccola e media industria di Collesalveti, Cascina,

Ponsacco e Pontedera. Le prospettive di riapertura del ciclo economico livornese su nuove e più sane basi di quelle tradizionali sono nei primi anni Sessanta ottimistiche e puntano su una visione "trifunzionale" dell'economia di Livorno (città che esporta, che produce per il proprio crescente fabbisogno interno e che fa da collegamento fra l'entroterra e il mare): il decennio successivo farà invece registrare un andamento diverso e più problematico. Della crisi del cantiere si è detto. Anche la STANIC entra in crisi con la creazione dell'impianto petrolchimico di Gela che in un primo tempo sembrava destinato a Livorno. L'artigianato locale tende a passare dalla produzione di beni a quella di servizi, nel quadro della grande espansione del terziario e del declino industriale. Il legame con il porto resta la caratteristica di fondo dell'economia livornese. Mentre si discute delle prospettive di Livorno come porto industriale di rilievo internazionale, al centro di un'area costiera di sviluppo industriale integrato con il porto, in un momento "carico di tensioni propositive ma - come spesso accade a Livorno - povero di iniziative concrete", si verifica una vera "svolta" nello sviluppo del porto con l'innovazione tecnologica dei "containers" che prende piede a Livorno sul finire degli anni Sessanta e si sviluppa per tutti gli anni Settanta, dando la spinta alla ricerca spasmodica di superfici libere in attesa di realizzare il progetto di intercambiabilità di modo (centro intermodale) per il quale Livorno sembra tagliata su misura. Si parla di "porto terrestre" a Vicarello, cioè del futuro centro intermodale A. Vespucci di Guasticce e del centro di autoparco del Faldo, in concorrenza con altri progetti toscani per terminali di container a Firenze-Castello e a Prato, realizzati a spron battuto contro la lentezza realizzativa di Livorno (dove si ama più parlare che fare) e, soprattutto, si propone Livorno come grande porto-hub del Mediterraneo per i containers, che il governo prevede prima a Cagliari e poi realizza a Gioia Tauro, senza contare le tempestive e concrete iniziative di Genova nel centro intermodale di Rivalta-Scrvia e lo sviluppo del porto di La Spezia, grazie alla capacità logistica delle operazioni di scarico dei containers dalle navi ai mezzi su gomma della società Countships (che nel terzo millennio giungerà a Livorno per il tardivo ravvedimento della Compagnia Portuali, che l'ha voluta sua partner). I caratteri dominanti dell'economia livornese si rimescolano di nuovo (o tornano al loro posto naturale?): caduto l'appoggio statale (del governo di Roma, sostituito dal governo di Firenze, che pensa prima a Firenze e a Prato), l'intenso dinamismo dei containers nel porto di Livorno presenta una notevole casualità: «lo sviluppo spontaneo del terziario legato al porto appare legato alla posizione geografica e alle vocazioni del territorio e delle popolazioni. Livorno è rimasta un'isola di territorio completamente isolata dalla rinnovata rete superstradale del Paese ed il porto non ha potuto beneficiare dei suoi grandi spazi di retroterra.» (Provincia di Livorno).

Scheda 5: crescita delle infrastrutture e nuovi scenari di sviluppo (1980-2000)

Con la vendita della SpA "Cantiere Navale Luigi Orlando" al pool di cooperative "Luigi Orlando" il cantiere ha un breve risveglio prima della sua agonia. L'epitaffio sulla tomba del simbolo di un secolo e mezzo di storia industriale cittadina potrebbe essere: "Concepito dalla politica medicea e lorenese, adottato in giovane età dalla politica risorgimentale, sviluppato e fattosi adulto con la politica autarchica, assistito nella maturità dalla politica repubblicana delle partecipazioni statali, curato in vecchiaia dalla politica locale, il glorioso Cantiere Navale di Livorno di politica è nato e di politica è morto. Gloria a Lui e a quanti, grazie a Lui, vi hanno lavorato e vissuto!". Il cantiere, come l'araba fenice, risorge dalle sue ceneri come cantiere Azimut; non è però un semplice cambio di nome: è un cambio di prodotto, tecnologia, know-how delle maestranze e dell'indotto, mercato e connotato urbano (da area industriale-portuale a area industriale-turistica). Il cantiere per la nautica da diporto è una "ripartenza" senza legami con il passato e con un futuro tutto da creare e da consolidare. Di nuovo sono intervenuti soggetti e capitale esterni, con strategie di mercato globali e che non avranno, come al solito, rispetto per le esigenze locali e per il tessuto economico cittadino. Anche la CMF, nata da una costola del cantiere, è scomparsa ed ironia della sorte: alcuni lavoratori che avevano riavuto il lavoro nelle cooperative del cantiere si sono trovati dopo poco a cercare lavoro altrove. Nuovi insediamenti industriali sono sorti nell'area della CMF, acquistata dalla SPIL; in nuovo stabilimento ha sostituito la SPICA (Società Pompe Iniezione Cassiani Ardenza) e in mani americane opera nella componentistica auto. La crisi dell'industria livornese ha assunto toni drammatici: mancano all'elenco delle industrie esistenti nel sessanta Cantiere, CMF, Genepesca, Vetreria Italiana, Pirelli, Peroni, S. Marco, Acque del Corallo, Coca-Cola ed altre ancora. Sta per chiudere la LIPS e la Richard-Ginori non gode buona salute. La Cassa di Risparmi è stata venduta alla Banca Popolare di Lodi e la Fondazione della stessa Cassa partecipa al capitale sociale della Cassa di Lucca, anch'essa della BPL, che ha incorporato la Livorno, rinata come SpA senza servizi contabili e autonomia direzionale. Il punto di forza, il vero motore dell'economia livornese, resta il porto, con il quale la città è nata e con cui si sviluppa e regredisce, in una logica di casualità e di localismo, che, venuto meno il sostegno pubblico per l'industria, si aggrappa alla spesa pubblica per le grandi opere nello scalo marittimo, nelle sue infrastrutture e nella grande viabilità di collegamento con le correnti di traffico nazionale e internazionale. Iniziati negli anni Settanta, terminano alla fine del XX secolo alcuni progetti fondamentali per lo scalo livornese: la Darsena Toscana e il Piano Regolatore. La prima opera, i cui lavori iniziarono nel 1973, non si configura come semplice potenziamento dello scalo labronico, ma come sua ridefinizione nell'ambito della generale revisione del piano regolatore: il progetto Bonifica (ITALSIDER) prevedeva il raddoppio della capacità ricettiva del porto; la sua espansione a nord (Pisa) con soluzioni per la sovrapposizione al Canale dei Navicelli; il trasferimento delle attività di stoccaggio e manipolazione containers nel centro intermodale di Guasticce per ridurre i tempi e i costi delle operazioni di sbarco-imbarco e aumentare la capacità ricettiva del porto; l'esecuzione della variante Aurelia e della superstrada Firenze-Pisa-Livorno, con penetrazione in Darsena Toscana, e - sogni ancora nel cassetto - la costruzione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia e della linea ferroviaria pontremolese e il rinnovo di quella tirrenica (sogni nei cassetti dall'inizio

del secolo scorso). Le opere eseguite dallo stato nello scalo livornese, la creazione della Port Authority, la "privatizzato" delle banchine, la trasformazione della Compagnia Portuali in SpA e la sua partnership con la Countship, hanno cambiato la natura storica del porto di Livorno? Non sembra: ridotto il traffico containers alle dimensioni dei porti di secondo livello, dove fanno scalo le navi feeders che distribuiscono i containers sbarcati dalle grandi navi porta-containers transoceaniche nei porti-hub del Mediterraneo (Algesiras, Malta, Gioia Tauro, Pireo) e la concorrenza che Livorno subisce dagli scali tirrenici vicini (Genova, La Spezia, Civitavecchia), un traffico di successo è a Livorno quello delle auto della soc. Elia: ma è anch'esso un traffico di rispedizione (nessuna auto è prodotta in zona e pochissime auto sono destinate al retroterra livornese). Altri traffici di successo - passeggeri delle navi-traghetto da e verso le isole tirreniche e delle navi da crociera - sono ancora "rispedizioni" di persone se non di merci (intervenendo al convegno sul traffico croceristico, il presidente della Port Authority Marcucci parlava di passeggeri da... "movimentare"). Intorno ai traffici portuali, ma non circoscritto ad essi, vi è lo sviluppo prepotente e ormai quasi esclusivo del settore terziario nell'economia della città di Livorno (è un paradosso che, a fronte del fiume di denaro che portano i passeggeri in transito e i croceristi, il settore terziario livornese non sappia che cogliere le briciole, non solo per la solita casualità localistica - le bancarelle di Piazza XX settembre vendono in contanti perché non sanno gestire le carte di credito - ma anche per lo statalismo, stavolta molto "locale", che da sempre avversa il turismo, nonostante le dichiarazioni ufficiali, come fonte di corruzione dei sani costumi di una "città operaia"... che non c'è quasi più!).

Scheda 6: Efficacia dei modelli di sviluppo dell'economia della città di Livorno

Il funzionamento dell'economia cittadina è analizzato in base alla capacità "propulsiva" dei 5 modelli di sviluppo succedutisi in epoca lorenese (1739-1860) e poi dall'unità d'Italia ad oggi (1860-2000):

1. 1789-1860 (porto, commercio, artigianato, agricoltura, presidi militari, cultura);
2. 1860-1900 (porto, cantiere, commercio, artigianato, presidi militari, edilizia, agricoltura, cultura);
3. 1900-1940 (porto, cantiere, industria manifatturiera e petrolifera, commercio, artigianato, presidi militari, edilizia, cultura, agricoltura);
4. 1940-1980 (porto, cantiere, industria metalmeccanica, chimica e petrolchimica, commercio, edilizia, servizi, presidi militari, artigianato)
5. 1980-2000 (porto, cantiere, industria meccanica, chimica e petrolchimica, piccola impresa, commercio al dettaglio, grande distribuzione, edilizia, servizi, presidi militari, cultura)

Per ciascuno dei 5 modelli si valutano gli effetti di **accelerazione** (di reddito e occupazione) all'interno di ogni comparto produttivo, di **attivazione** (di reddito e occupazione) di ogni settore nei riguardi dei settori a monte ed a valle (indotto) e di **moltiplicazione** (di reddito e occupazione) in tutti i comparti dell'economia dovuti ai maggiori consumi messi in moto dai maggiore redditi dovuti alla maggiore occupazione. A ogni comparto si assegna in ogni periodo un punteggio agli effetti acceleratori, attivatori e moltiplicatori (da 0 a 5) e dalla loro somma si individuano i "motori dello sviluppo" (punteggio > 2) e lo stadio di sviluppo dell'economia livornese con i relativi effetti demografici, occupazionali e di reddito.

MODELLO PRE UNITARIO (1789-1860: porto, commercio, artigianato, agricoltura, presidi militari, edilizia, cultura):

	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
Porto	1	3	3	7
Commercio (di deposito)	3	3	3	9
Artigianato	1	2	1	4
Agricoltura	1	1	1	3
Presidi militari	-	1	1	2
Edilizia (grandi opere)	-	1	2	3
Cultura	-	1	2	3
TOTALI	5	13	13	30

Motori dello sviluppo (p>2): porto, commercio di deposito, artigianato, agricoltura, edilizia,

cultura

Trend dello sviluppo: stadio "pre-decollo" con forte crescita demografica, di occupazione e reddito

MODELLO POST UNITARIO (1860-1900: porto, cantiere navale, commercio, artigianato, presidi militari, edilizia, agricoltura, cultura):

	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
Porto	1	2	2	6
Cantiere navale	3	2	2	7
Commercio	1	2	1	4
Artigianato	1	2	1	4
Presidi militari	-	2	1	3
Edilizia (urbana)	1	1	1	3
Agricoltura	-	1	1	2
Cultura	-	1	2	3
TOTALI	7	13	10	30

Motori dello sviluppo (p>2): porto, cantiere, commercio, artigianato, presidi militari, edilizia, edilizia, agricoltura, cultura

Trend dello sviluppo: stadio "decollo" con forte crescita demografica, di occupazione e reddito

MODELLO PRIMA META' DEL NOVECENTO (1900-1940: porto, cantiere, industria manifatturiera e petrolifera, commercio, artigianato, presidi militari, edilizia, cultura, agricoltura):

	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
Porto	1	1	1	3
Cantiere navale	3	3	3	9
Industria manifatturiera e petrolifera	1	2	2	5
Commercio	1	1	1	3
Artigianato	-	1	1	2
Presidi militari	-	1	-	1
Edilizia (urbana)	-	1	1	2
Cultura	-	1	1	2
Agricoltura	-	-	1	1
TOTALI	5	11	11	27

Motori dello sviluppo (p>2): porto, cantiere, industria manifatturiera e petrolifera, commercio

Trend dello sviluppo: stadio "maturità tecnologica" con persistente trend di crescita demografica, di occupazione e reddito

1° MODELLO DELLA SECONDA META' DEL NOVECENTO: LA RIPRESA (1940-1980: porto, cantiere, industria metalmeccanica, chimica e petrolchimica, commercio, edilizia, servizi, presidi militari, artigianato):

	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
--	---------------	-------------	-----------------	--------

Porto	2	1	3	6
Cantiere navale	1	2	2	5
Industria metalmeccanica	1	1	1	3
Industria chimica e petrolchimica	1	-	1	2
Commercio	1	1	1	3
Edilizia (residenziale)	1	2	1	4
Servizi	-	1	1	2
Presidi militari	-	1	-	1
Artigianato	-	-	1	1
TOTALI	7	9	11	27

Motori dello sviluppo (p>2): porto, cantiere, industria metalmeccanica, commercio, edilizia

Trend dello sviluppo: stadio "consumi di massa" con ancora pronunciata crescita demografica, di occupazione e reddito

2° MODELLO DELLA SECONDA META' DEL NOVECENTO: IL DECLINO (1980-2000: porto, cantiere, industria metalmeccanica, chimica e petrolchimica, piccola impresa, commercio al dettaglio, grande distribuzione, edilizia, servizi, presidi militari, cultura): Effetti di

	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
Porto	1	2	2	5
Cantiere navale	-	1	-	1
Industria metalmeccanica	-	1	-	1
Industria chimica e petrolchimica	-	1	-	1
Piccola impresa	1	1	1	3
Commercio al dettaglio	1	1	1	3
Grande distribuzione	-	1	1	2
Edilizia (residenziale)	-	-	1	1
Servizi	1	1	1	3
Presidi militari	-	1	-	1
Cultura	-	1	1	2
TOTALI	4	11	8	23

Motori dello sviluppo (p>2): porto, cantiere, piccola impresa, commercio, servizi

Trend dello sviluppo: stadio "crisi post-moderna" o "della globalizzazione" con trend stazionario o negativo di crescita demografica, occupazionale e di reddito

MODELLO DEL TERZO MILLENNIO (2000 - ?): porto, cantiere, industria meccanica, piccola impresa, commercio al dettaglio e turismo, grande distribuzione, edilizia, servizi, presidi militari, cultura):

	Effetti di			
	Accelerazione	Attivazione	Moltiplicazione	Totale
Porto	1	1	1	3
Piattaforma Logistica	1	2	-	3
Cantiere Azimut	1	1	1	3

Industria meccanica (componentistica)	-	1	1	2
Industria chimica e energetica	-	1	1	2
Industria elettromeccanica di precisione	-	1	1	2
Piccola impresa	-	1	1	2
Commercio al dettaglio e turismo	1	1	1	3
Grande distribuzione	-	1	1	2
Edilizia (residenziale)	-	1	1	2
Servizi avanzati	-	1	1	2
Produzioni agro-alimentari	-	1	1	2
Presidi militari	-	1	-	1
Cultura	-	1	-	1
TOTALI	4	15	11	30

Motori dello sviluppo (p>2): porto, piattaforma logistica, cantiere, commercio e turismo, servizi avanzati

Trend dello sviluppo: stadio della ripresa dell'economia "post-moderna" o "della globalizzazione"

APPENDICE II - DATI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SUL TERRITORIO

Scheda 1: DATI DELLA BIOREGIONE "AREA VASTA DI LIVORNO, PISA, LUCCA"

Ripartizione in SEL dell'Area Vasta vista come bioregione

Sistemi Economici Locali	Superfici (Km ²)	Abitanti (n°)	Abitanti/ Km ²
Valdarno inferiore	236	67.788	287,2
Valdera	636	102.078	160,5
Area Pisana	512	180.722	353,0
Area Livornese	212	178.434	841,7
Val di Serchio - q. Garfagnana	534	30.319	56,8
Val di Serchio - q. Media Valle	367	29.751	81,1
Area Lucchese	517	156.617	302,9
Versilia	355	159.449	449,2
Bioregione Area Vasta	3.369	905.208	268,7

Superfici biologicamente produttive (biocapacità territoriali) dell'Area Vasta

Sistemi economici locali (SEL) della bioregione Area Vasta	superficie totale (ettari)	superficie biologicamente produttiva (biocapacità territoriale)					
		aree terrestri (ettari)				aree marine (ettari)	biocapacità territoriale (ettari)
		terre arabili	pascoli e incolti	foreste e boschi	totale aree terrestri		
Valdarno inferiore	23.604	33.396	381	7.315	41.092	-	41.092
Valdera	63.591	91.647	1.948	24.007	117.602	-	117.602
Area Pisana	51.236	61.296	1.049	16.469	78.814	10.500	89.314

Area Livornese	21.222		367		34.340	16.208	50.548
		25.983		7.990			
Garfagnana	53.377		4.339		58.495	-	58.495
		10.854		43.302			
Media Valle	36.647		2.200		39.542	-	39.542
		5.081		32.261			
Area Lucchese	51.638		2.417		63.877	-	63.877
		36.264		25.196			
Versilia	35.524		1.271		48.781	8.750	57.531
		29.883		17.627			
Area Vasta	336.839	294.40	13.972	174.16	482.543	35.458	518.001
		4		7			

Impronta ecologica totale e localizzata dell'Area Vasta (dati assoluti)

Sistemi economici locali (SEL) della bioregione Area Vasta	Impronta ecologica localizzata residenti (ettari)	Impronta economica dei settori produttivi				Impronta ecologica localizzata (ettari)
		agricoltura (ettari)	industria (ettari)	turismo (ettari)	totale settori produttivi (ettari)	
Valdarno inferiore	67.788	3.982	22.770	1.200	27.952	95.740
Valdera	102.078	11.160	24.150	1.200	36.510	138.588
Area Pisana	180.722	8.734	17.250	5.400	31.384	212.106
Area Livornese	178.434	3.516	14.375	330	18.221	196.655
Garfagnana	30.319	1.739	2.875	1.350	5.964	36.283
Media Valle	29.751	780	6.440	525	7.745	37.496
Area Lucchese	156.617	6.062	27.312	1.425	34.799	191.416

Versilia	159.499	2.770	17.423	12.600	32.793	192.292
Area Vasta	905.208	38.743	132.595	24.030	195.368	1.100.576

Impronta ecologica e deficit (-) o surplus (+) di biocapacità dell'Area Vasta

Sistemi economici locali (SEL) della bioregione Area Vasta	Impronta ecologica				biocapacità territoriale (c) (ettari)	bilancio ecologico globale (c - a)	bilancio ecologico essenziale (c - b)
	globale (ettari) (a)	localizzata (b)					
		abitanti	settori	totale			
		(ettari)	(ettari)	(ettari)			
Valdarno inferiore	271.152	67.788	27.952	95.740	41.092	- 230.060	- 54.648
Valdera	408.312	102.078	36.510	138.588	117.602	- 290.710	- 20.986
Area Pisana	722.888	180.722	31.384	212.106	89.314	- 633.574	- 122.792
Area Livornese	713.736	178.434	18.221	196.655	50.548	- 663.188	- 146.107
Garfagnana	121.276	30.319	5.964	36.283	58.495	- 62.781	+ 22.212
Media Valle	119.004	29.751	7.745	37.496	39.542	- 79.462	+ 2.046
Area Lucchese	626.468	156.617	34.799	191.416	63.877	- 562.591	- 121.539
Versilia	637.996	159.499	32.793	192.292	57.531	- 580.465	- 134.761
Area Vasta	3.620.838	905.208	195.368	1.100.576	518.001	- 3.102.831	- 582.575

Scheda 2: DATI DELLA BIOREGIONE "TOSCANA COSTA"

Ripartizione in SEL della Toscana Costa vista come bioregione

Sistemi Economici Locali	Superfici (Km²)	Abitanti (n°)	Abitanti/ Km²
Val di Cecina - quadrante interno	1.064	32.540	30,6
Val di Cecina - quadrante costiero	372	67.901	182,5
<i>Bacino della Val di Cecina</i>	<i>1.436</i>	<i>100.441</i>	<i>69,9</i>
Val di Cornia	366	57.953	158,3
Arcipelago Toscano	263	30.389	115,5
Colline Metallifere	795	44.102	55,5
<i>Bacini di Cornia, Pecora e Isole</i>	<i>1.424</i>	<i>132.444</i>	<i>93,0</i>
Bioregione Toscana Costa	2.860	232.885	81,4

Superfici biologicamente produttive (biocapacità territoriali) della Toscana Costa

Sistemi economici locali della bioregione Toscana Costa	superfici totali (ettari)	superficie biologicamente produttiva (biocapacità territoriale)					
		aree terrestri (ettari)				aree marine (ettari)	biocapacità territoriale (ettari)
		terre arabili	pascoli e incolti	foreste e boschi	totale aree terrestri		
Val di Cecina q. interno	106.381	104.987	6.000	49.984	160.881	-	160.881
Val di Cecina q. costiero	37.162	58.011	726	13.423	72.160	19.748	91.908
Val di Cornia	36.590	55.803	1.612	12.679	70.094	22.760	92.854
Colline Metallifere	79.524	61.401	4.939	44.448	110.788	8.750	119.538
Arcipelago Toscano	26.294	9.237	1.605	17.434	28.276	69.463	97.739

Toscana Costa	285.95	289.439	14.882	137.878	442.199	120.72	562.920
	1					1	

Impronta ecologica globale e localizzata della Toscana Costa (dati assoluti)

Sistemi economici locali della bioregione Toscana Costa	Impronta ecologica localizzata residenti (ettari)	Impronta ecologica localizzata settori prod.				Impronta ecologica localizzata economia (ettari)
		agricoltura (ettari)	industria (ettari)	turismo (ettari)	totale settori produttivi (ettari)	
Val di Cecina q. interno	32.540	14.477	5.065	5.250	24.792	57.332
Val di Cecina q. costiero	67.901	10.869	7.205	11.250	29.324	97.225
Val di Cornia	57.953	14.039	11.778	7.500	33.317	91.270
Colline Metallifere	44.102	11.156	6.772	6.600	24.528	68.630
Arcipelago Toscano	30.389	1.322	2.994	15.090	19.406	49.795
Toscana Costa	232.885	51.863	33.814	45.690	131.367	364.252

Impronta ecologica e deficit (-) o surplus (+) di biocapacità della Toscana Costa

Sistemi economici locali della bioregione Toscana Costa	Impronta ecologica				biocapacità territoriale (ettari) (c)	bilancio (c - a)	bilancio (c - b)
	globale (ettari) (a)	localizzata (b)					
		abitanti (ettari)	settori (ettari)	totale (ettari)			
Val di Cecina q. interno	130.160	32.540	24.792	57.332	160.881	+ 30.721	+ 103.549
Val di Cecina q. costiero	271.60		29.324	97.225	91.908	- 179.696	- 5.317

	4	67.901					
Val di Cornia	231.812	57.953	33.317	91.270	92.854	- 138.958	+ 1.584
Colline Metallifere	176.408	44.102	24.528	68.630	119.538	- 56.870	+ 50.908
Arcipelago Toscano	121.156	30.389	19.406	49.795	97.739	- 23.817	+ 47.944
Toscana Costa	931.540	232.885	131.367	364.252	562.920	- 368.620	+ 198.668

[23][1] «La borghesia è l'altro nome della società moderna. E' una classe senza statuto, senza tradizioni, senza contorni definiti e non dispone che di un fragile titolo al dominio: la ricchezza. Pur essendo una categoria sociale definita dall'economico, la borghesia sbandiera valori universali... Presuppone la libertà fondamentale del singolo, eguale per tutti, di darsi un'esistenza migliore aumentando i propri beni e le ricchezze. Il borghese si pensa libero dalla tradizione politica o religiosa e indeterminato come può esserlo un uomo libero e eguale in diritto a tutti gli altri... Egli porta alla ribalta del mondo la libertà, l'eguaglianza, i diritti dell'uomo... l'autonomia dell'individuo contro le società fondate sulla dipendenza, che erano apparse prima di lui ... una società che metta in comune solo poche cose, visto che ha come dovere principale di garantire ai propri membri il libero esercizio delle loro attività private e il godimento assicurato di ciò che hanno acquisito.... Mentre proclama l'eguaglianza come diritto imprescrittibile dell'uomo, la società moderna produce di continuo ineguaglianza soprattutto materiale più di qualsiasi altra società conosciuta...La dinamica della società borghese sta tutta nella contraddizione tra la divisione del lavoro, che è il segreto della ricchezza, e l'eguaglianza degli uomini. L'idea di eguaglianza funziona come criterio immaginario della società borghese irraggiungibile ma costantemente rivendicato. Il dramma è che un'identica regola, la libertà, quindi il pluralismo, di idee, opinioni, gusti, interessi, ispira sia il capitalismo, sia la libertà moderna.» (Furet, «Il passato di un'illusione»).

[24][2] «Il vero segreto della complicità tra bolscevismo e fascismo resta l'esistenza di un avversario comune, la democrazia, che le due dottrine rivali riducono o esorcizzano con l'idea che è un avversario agonizzante, sebbene costituisca il loro humus. Uso il termine «democrazia» nei suoi due significati classici: il primo indica un tipo di governo fondato sul libero voto dei cittadini, la periodica competizione dei partiti per l'esercizio del potere, oltretutto eguali diritti garantiti a tutti. L'altro significato rinvia alla definizione filosofica delle società moderne formate da individui autonomi e eguali, liberi di scegliere la propria attività, il modo di pensare o il tipo di esistenza. Fascisti e comunisti mostrano verso queste due qualifiche della modernità non la stessa repulsione, visto che utilizzano argomenti filosofici diversi, ma una repulsione altrettanto radicale.» (Furet, *ibidem*).

[25][3] «Bolscevizzazione continua in parte a evocare la vocazione universale dei soviet, mentre il termine in realtà non rinvia che a un partito-Stato, quello che è al potere a Mosca. Per definirlo anch'io dopo molti altri ho usato il termine "totalitario", perché è il meno imperfetto. L'aggettivo segnala qualcosa di nuovo nella politica moderna, che va ben oltre il monolitismo d'un partito o d'un gruppo. Indica anzitutto la pretesa di un partito di essere in se stesso il proprio fine, in modo che gli uomini che ne fanno parte non abbiano altro scopo nell'esistenza che servirlo *perinde ac cadaver*.

Questa pretesa avvicina il partito a una setta religiosa, poiché rappresenta l'intera vita dei suoi membri, vita pubblica e privata, la loro salvezza, di cui esso si trova a essere investito mentre la sua attività pratica è di ordine puramente politico: prendere il potere ed esercitarlo... La politica dev'essere costantemente tradotta in termini di linguaggio sacrale e fittizio, il quale ogni volta che occorre distingue gli amici dai nemici. I bolscevichi sono come il clero d'una ideocrazia e Stalin diventa il loro capo destinato in quanto capo di un clero a essere creduto sulla parola.» (Furet, , ibidem).

[26][4] «Nel mondo diventato piccolo, abbiamo l'economia globale, lo spettacolo, l'informazione, i crimine e l'inquinamento globale. Manca la politica globale. Nell'eterna lotta tra il denaro e i poteri democratici (ovvero la politica) il primo oggi domina incontrastato. Perché il denaro si muove liberamente per il mondo. La politica è invece schiacciata all'interno dei confini nazionali, anacronistici, disegnati secoli fa. Accade così che gli squilibri, senza l'influsso razionalizzatore della politica, ingigantiscono... In fondo i giovani sono i primi ad aver capito che si deve costruire una politica senza frontiere. Anzi, i no global paradossalmente si dimostrano esattamente il contrario di ciò che suggerisce la loro definizione: per con i loro errori e le loro ingenuità estremistiche, sono la prima generazione "globale" di militanti politici. La passione e l'energia che sprigionano sono positive, ma la crescita di un "estremismo globale" contro l'attuale sistema di potere sottolinea ancor di più l'urgenza di costruire lo schieramento riformista prima delineato, il "riformismo globale".» (Intini, «La politica globale»).

[27][5] «(Un) aspetto singolare della democrazia moderna nella storia universale... consiste nell'infinita capacità di produrre giovani ed adulti che detestano il regime sociale e politico nel quale sono nati e odiano l'aria che respirano, pur vivendone e non conoscendone altre... Ho in mente la passione costitutiva della democrazia, quella fedeltà esasperata ai principi che nella società moderna rende un po' tutti nemici del borghese, compreso lo stesso borghese. Lo scenario fondamentale non è la lotta dell'operaio contro il borghese, come credeva Marx, perché l'operaio non sogna altro che diventare borghese, e quella lotta fa parte del movimento generale della democrazia. Ben più essenziale è l'odio del borghese verso se stesso e il dissidio interiore che lo spinge a rivoltarsi contro quello che è: onnipotente nell'economia, padrone delle cose, ma privo di potere legittimo sugli uomini e sprovvisto d'unità morale nel proprio foro interiore. Creatore di una ricchezza nuova, ma capro espiatorio della politica democratica, moltiplica ovunque i monumenti del suo genio tecnico e i segni della propria infermità politica.» (Furet, ibidem).

[28][6] «...ignorare l'importanza fondamentale della discussione pubblica nell'idea di democrazia significa non solo distorto e degradare la storia delle idee democratiche, ma anche trascurare i processi interattivi per mezzo dei quali una democrazia funziona e dai quali dipende il suo successo. Anche con l'estensione del diritto di cittadinanza e voto e di elezioni giuste, una deliberazione libera e senza censura è essenziale perché il popolo possa decidere che cosa deve richiedere, che cosa deve criticare e come deve votare... il ruolo di diffusione delle informazioni che svolge la democrazia, operando principalmente attraverso la discussione pubblica aperta [ha] un'importanza decisiva... Il valore della discussione pubblica si applica alla riflessione sulla stessa democrazia. È un fatto positivo che le pratiche democratiche siano state sottoposte a severi scrutini nella letteratura sugli affari internazionali dato che ci sono evidenti mancanze nel comportamento di molti paesi che hanno, ciò malgrado, classiche istituzioni democratiche. La discussione pubblica su queste carenze non è soltanto un mezzo efficace per cercare di porvi rimedio, ma è precisamente il modo in cui la democrazia, intesa nella forma del "governo attraverso la discussione", dovrebbe funzionare. In questo senso, i difetti della democrazia richiedono più democrazia, e non meno.» (Sen: «I molti padri della democrazia»).

[29][7] «A partire dagli anni Cinquanta [del XVIII secolo] a Parigi e nelle grandi città di provincia tutta l'opinione pubblica si informa e discute del potere, del sistema rappresentativo e dell'esempio inglese, dell'eguaglianza naturale e della diseguaglianza sociale, della distribuzione delle ricchezze... di tutti i settori della vita sociale... Il partito non è un'organizzazione centralizzata nel senso che attribuiamo oggi al termine di partito. è molto di più: è l'opinione pubblica, quella delle città e nelle città quella dei club che alla fine del 1788 si riaprono e soprattutto si moltiplicano. A Parigi ve n'è una vera e propria fioritura...» (Furet e Richet: «La rivoluzione francese»)

[30][8] «Il territorio italiano è caratterizzato dalla storia delle città che costituiscono un reticolo molto fitto, complesso di città grandi, piccole e medie. In questo contesto nel corso dello sviluppo storico si stratificano molte città "centrali": Torino, Genova, Bologna, Milano, Lucca, Pisa, Venezia, Firenze, Siena, Napoli, Palermo...» (Magnaghi: «Il progetto locale»). Livorno è città "senza contado", perché per la funzione di emporio del commercio di deposito «un legame con il territorio circostante non solo non serve, ma disturba... Livorno (è)... una città del sistema "a rete", formatasi... fin dal basso medioevo: sono città che legano "la regione al mondo esterno, permettendole di conciliare i vantaggi della specializzazione con l'esperienza della diversità, di acquisire dal mondo ciò che vi è di nuovo e vitale"... L'altro sistema è quello della città centrali (e Pisa è una di queste): sono città strettamente legate al territorio circostante, dal quale assorbono i prodotti e anche gli abitanti, e al quale forniscono i servizi.» (Bortolotti e Trotta, «Profilo storico-territoriale della provincia di Livorno»). «La società industriale nella sua fase matura non ha progettato più città, ma siti ai quali è stata attribuita una funzione... Tali siti funzionali non fanno una città, ma un sistema economico produttivo localizzato nello spazio, suddiviso per funzioni... Questi segmenti di funzioni non solo seppelliscono il territorio sottostante, ma muoiono essi stessi se non sono sostenuti dalla logica e dalle protesi della macchina produttiva che li ha generati... Questa macchina insediata non è la città. La città è un evento complesso, culturale dotato di identità storica, che risiede in atti costitutivi non soltanto economici, ma nel mito, nel progetto sociale, negli eventi simbolici, nella costruzione dello spazio pubblico. Le nostre periferie sono stampate a macchina, come frigoriferi.» La "città diffusa" occupa a macchia di leopardo il territorio periurbano con quartieri-satellite, industrie, shopping centers, ipermercati, centri intermodali o logistici, sedi universitarie o ospedaliere decentrate, centri direzionali e amministrativi e si trasforma in "città a rete" priva di riferimenti territoriali, puro nodo di scambi reali di merci e persone e virtuali di messaggi da e per il mondo. «La sparizione di senso dello spazio pubblico è stata da alcuni risolta concettualmente nella erranza metropolitana, nella "piazza telematica", nella comunità di rete e nel "villaggio globale", in un'estetica di nomadismo e dell'attraversamento.» (Magnaghi: «Il progetto locale»).

[31][9] «Le franchigie concesse alla fine del XIII secolo da Ugolino della Gherardesca al nascente porto di Livorno, rinnovate successivamente dalla Repubblica Fiorentina e da altri governi, conferirono alla piccola città costiera una tipica impronta commerciale... Alla metà del 600 sebbene l'attività cantieristica avesse continuato a prosperare e... fosse stata impiantata anche la lavorazione della seta, Livorno cominciò ad assumere un sempre più evidente carattere di piazza di intermediazione, distaccandosi dall'economia e dalle vicende del territorio retrostante... Al 1675 risalgono le nuove franchigie concesse da Cosimo III, che condussero alla creazione di un vero e proprio porto franco.» (IRPET a cura di Pozzana: «Livorno e la sua provincia»). Ma «dove la politica livornese dei Medici ebbe successo fu nel costituire la città come base del commercio di transito, con una popolazione in gran parte straniera (ebrei spagnoli e portoghesi, "moriscos" cioè arabi di Spagna convertiti, greci, armeni, ecc. immigrati grazie alle immunità assicurate dalla "Livornina" e con abitudini, leggi e religioni diverse da quelle prevalenti nel Granducato... La neutralità di Livorno era stata decisa nel 1669 dalle "nazioni" stabilitesi in città, sancita nel trattato

di Londra nel 1718, e unilateralmente dall'Editto di neutralità del 1739. A Livorno le merci provenienti da vari parti d'Italia, dal Mediterraneo, dall'Europa venivano depositate in regime extradoganale, in attesa che si determinassero condizioni favorevoli alla loro riesportazione.» (Bortolotti e Trotta, «Profilo storico-territoriale della provincia di Livorno»). «Tale situazione si protrasse sino al 1865 quando l'abolizione delle franchigie inferse un duro colpo alle attività commerciali di Livorno... Livorno arriva all'unificazione con una tradizione assai consolidata di centro commerciale di "rispedizione" cioè senza alcun legame con il traffico merci e le eventuali attività di trasformazione della terraferma. Tale connotazione veniva direttamente dalla caratteristica di "porto franco" dello scalo labronico e dalla neutralità internazionale osservata dai Medici prima e dal Granducato di Toscana poi, che aveva facilitato al massimo l'esplicarsi di questa sua particolare funzione.» (IRPET a cura di Pozzana, ibidem).

[32][10] «Val la pena di notare come per Nicola Badaloni la storia economica di Livorno sino ai primi anni Sessanta sia stata caratterizzata dal contrasto tra una mentalità - che definisce "casuale" - che concepisce l'attività economica - e di conseguenza anche lo sviluppo urbano - come il saper cogliere le varie occasioni favorevoli offerte dalla situazione congiunturale, in maniera "spontanea", cioè, appunto, "casuale", ed una ben diversa mentalità secondo cui l'impresa economica è basata invece su studi e conoscenze ed è quindi più dinamica, più efficiente, e soprattutto meno angusta e provinciale, essendo aperta ad una visione dello sviluppo in un contesto ben più ampio: ciò che è mancato è stata una visione dei problemi che non fosse soltanto legata a Livorno, ma che sapesse tener presente il contesto della vita regionale e nazionale... Badaloni sottolinea come uno dei principali interpreti di questa seconda concezione, l'industriale tessile G. Coccoluto Ferrigni, seppe dire che i problemi essenziali della nostra Livorno non stavano in particolari franchigie, ma nella facilitazione delle comunicazioni col retroterra toscano e con il resto del paese. Questa concezione però, dice Badaloni, non si affermò mai completamente tant'è vero che anche in momenti ben più recenti di difficoltà o vera e propria crisi sempre si ripresentò la vecchia visione angusta imperniata sugli interventi governativi straordinari, sulla difesa di una "spontaneità" che altro non è che "casualità".» (IRPET a cura di Pozzana, ibidem).

[33][11] «Esistevano (a Livorno fino all'unità d'Italia) industrie legate al porto in qualche modo. Erano piccole industrie che lavoravano per il levante, importando - senza pagamento di dazio - le materie prime e riesportando i prodotti finiti: occupavano complessivamente circa 6000 lavoratori, ma non ci consentono certo di parlare di "industria livornese" né di attribuire al porto la qualifica di "porto industriale": anche nel XVIII secolo le attività trasformatrici, relativamente modeste, di Livorno erano quasi del tutto indipendenti dal movimento portuale. Solo i cantieri, le tre fabbriche di vele e l'industria del corallo potevano ritenersi entro certi limiti collegate al porto e ai suoi traffici» (IRPET a cura di Pozzana, ibidem). Livorno aveva la sua campagna e le sue ville: nelle ville di Montenero, nate dalla fattoria medicea di Antignano, allivellata ai mercanti livornesi di varie nazionalità, Goldoni ambientò "Le smanie per la villeggiatura": parlando delle smanie di chi si trasferiva in estate dalla calda Livorno alla fresca Montenero, Goldoni anticipa le moderne smanie per seconde case, ville, ecc. Goldoni fu legato alla stagione che a Livorno vide fiorire numerosi teatri. «Era normale in quei tempi recitare opera e balletto quattro o cinque sere per settimana e la prosa sei, per capitalizzare sulle entrate e ammortizzare le spese di permanenza, Con questi spettacoli in scena contemporaneamente al nuovo Teatro Carlo Ludovico e al Teatro degli Avvalorati era impossibile che le recite si svolgessero con questi ritmi normali perché non si potevano riempire tutti e due i teatri contemporaneamente... Finite le guerre napoleoniche Livorno conobbe un ritorno alla prosperità e la popolazione della città, scesa di 7000 unità durante il blocco continentale, tornò ad aumentare. Nel 1813 constava di 46.000 abitanti e nel 1815 il numero salì a 50.000. Con la popolarità dei bagni di acqua marina la città scoprì anche una vocazione turistica. Con la Restaurazione... il Governo attribuì a ambedue i teatri uguali privilegi... Intanto nacque nel 1819 un'arena all'aperto per la prosa con una stagione che durava spesso da aprile a ottobre. A

questa struttura seguirono l'Arena Labronica nel 1833 e il Teatro Diurno degli Acquedotti che aprì il 14 agosto 1841... il Teatro Rossini, con 130 palchi e circa 1000 posti, aprì nell'autunno del 1842 e si distinse per la sua capacità di imporsi all'attenzione della cittadinanza in un modo che al San Marco (ex Carlo Ludovico) non era mai riuscito. Ma... ormai si era passati al mondo della libera iniziativa. Il teatro si muoveva in direzione di un pubblico meno assiduo e più numeroso, di cui il Teatro Leopoldo, oggi Goldoni, aperto nel 1847, con i suoi 3000 posti e la possibilità di mettere in scena due recite al giorno grazie al soffitto di cristallo e ad un sofisticato sistema di illuminazione, sarebbe stato il simbolo.» (Hewitt, «I teatri di Livorno tra illuminismo e risorgimento»). A Livorno nacque anche il turismo balneare: «... nell'ambiente ottocentesco delle "bagnature" a Livorno, i Curini giungono la mattina del 1° agosto da Pisa, con il treno, percorrendo l'ultima parte della ferrovia "Leopolda", inaugurata quattro anni prima, nel 1844... Al tempo in cui Maddalena scrive il suo diario, gli stabilimenti balneari, i "bagni", erano situati lungo il litorale ed a questo collegati da lunghi ponticelli di legno, luogo di passaggio dei bagnanti. Il bagno "Squarci" frequentato dai Curini - che in seguito si chiamerà "Scoglio della Regina" e che oggi è molto deteriorato - era allora uno dei più confortevoli... I bagni dell'Ardenza non sono diversi: questa località allora in via di sviluppo abitativo, ridente, aperta sul mare, con la pineta e i boschetti di macchia mediterranea, costituiva un luogo di delizie per i villeggianti del lungomare di Livorno che la raggiungevano in carrozza o a piedi nei pomeriggi e nelle belle sere estive.» (Rossi, «Tempo di bagnature e di rivoluzione nell'estate livornese del 1848»). All'inizio del terzo millennio, alla fine di un ciclo industriale e all'inizio dell'ennesima ripartenza economica, alcuni sognano a Livorno un futuro che ripeta il passato con un'idea di città da disseppellire sotto strati di storia industriale che l'ha appesantita e stravolta. Il sogno è l'immagine della Livorno descritta da Charles de Brosses nel 1739, anno del passaggio del Granducato di Toscana dalla casa dei Medici a quella dei Lorena: «Immaginate una cittadina tascabile, nuovissima, bellina da conservarsi in una tabacchiera ed avrete Livorno... Dirvi da quale nazione questa città sia abitata non sarebbe facile; molto più semplice è asserire che vi si trova rappresentata ogni sorta di paese europeo e asiatico, il che conferisce alle strade l'aspetto di una fiera mascherata in piena torre di Babele. Ciò nonostante la lingua francese è la volgare, o almeno così corrente da essere considerata tale. La città, estremamente popolata, è libera, tant'è vero che ogni nazione vi esercita il proprio culto in assoluta tranquillità... il porto e la città devono essere costati cifre favolose».

[34][12] Carlo Casarosa: «L'evoluzione strutturale dell'economia della Provincia di Livorno nel periodo 1981-1996», Centro Studi Economico-Finanziari "Rino Ricci", 1999.

[35][13] Questa opinione è stata espressa anche dal prof. Paoli in occasione del convegno indetto dal circolo "Libertà Eguale" sul documento della CGIL di Livorno: «L'aver riaffermato l'importanza e la necessità di una forte e qualificata oltre che qualificante presenza industriale nel modello di sviluppo complessivo della provincia prende un valore strategico che condivido pienamente». Per Paoli non si deve esporre un modello troppo terzariizzato e turistico alla volubilità del ciclo e della domanda internazionale.

[36][14] IRPET: «La congiuntura economica del SEL livornese», Comune di Livorno, 2003

[37][15] Paolo Mariti: «L'evoluzione strutturale dell'economia della Provincia di Livorno nel periodo 1981-1996: I settori industriale e manifatturiero», Centro Studi Economico-Finanziari "Rino Ricci", 1999.

[38][16] Il Tirreno 26 febbraio 2004 così sottotitola il pezzo di spalla nella pagina di cronaca dedicata al traffico delle auto: "C'è gran fame di spazi sulle banchine e nella fascia attorno". Nel testo si dice: «Le "bocche" di ingresso sono tre: il terminal Da Vinci, dal quale passano 300.000 auto l'anno; la sponda est della Darsena Toscana (100.000 auto con sosta a Paduletta e al terminal Mediterraneo; un tratto della sponda ovest e l'Alto Fondale (50.000 auto). Ma i piazzali nella fascia intorno al porto, dove sono? Quasi metà del flusso (200.000 auto) trova spazio in 300.000 metri quadrati affittati da Cagliata alla Colmatina sotto il ponte Genova, al bivio dell'Aurelia per il Calabrone

presso i Lupi; un'altra rilevante quota di auto (100-120 mila su 220 mila m²) in un'area in affitto dall'Agip Petroli, vicino alla raffineria, da restituire entro l'anno (per installare un cogeneratore?); altri piazzali (30-40 mila m²) sono nelle aree ex Ginori, Euroterminal, Labroterminal e Mariter nei pressi di via delle Cateratte.»

[39][17] In proposito vale il concetto detto dal prof. Paoli nel dibattito sul documento GCIL: «Il porto di Livorno se vuole sopravvivere nel sistema logistico planetario non può considerarsi il porto di Livorno e tanto meno dei livornesi. Come minimo è uno dei porti fondamentali per il traffico logistico del Sud Europa. Ed è quindi, come minimo, dei toscani o dei "sud europei", non di qualche famiglia nostrana. Quell'atteggiamento localistico ben presente nella privatizzazione del porto di Livorno deve cessare rapidamente....»

[40][18] «Sotto il dominio francese Livorno fu sede della prefettura del dipartimento del Mediterraneo, comprendente la sottoprefettura del capoluogo, quelle di Pisa, Volterra e, dal 1811, Portoferraio. Il circondario della sottoprefettura di Livorno comprendeva le comunità, poi mairies, di Livorno, Pontedera, Ponsacco, Peccioli, Laiatico, Palaia, Lari, Chianni, Fauglia, Orciano, Lorenzana, Castellina Marittima, Rosignano, San Miniato, Montopoli, Castel Fiorentino e Certaldo.» (Pieri, *ibid.*). La breve storia di Livorno capoluogo dell'effimera Area Vasta ideata dai francesi con il Dipartimento del Mediterraneo, fu ben presto ricondotta all'ordine dalla restaurazione granducale, per cui «il cancelliere di Livorno tornò a dipendere dall'ufficio di soprintendenza comunitativa ricostituito presso l'Ufficio Fiumi e Fossi di Pisa.» (Pieri, *ibid.*). Livorno venne così ricondotta alla dimensione di città senza contado (Bartolotti e Trotta, *ibid.*).

[41][19] In prima approssimazione Elia considera Area Vasta il «territorio di tutte e cinque le cinque le provincie toscane collocate sulla fascia tirrenica, comprese le provincie di Massa Carrara e Grosseto che, per la loro struttura socioeconomica e per i loro accessi al mare, possono avere una serie di comuni - e forse complementari - problemi con la stessa A.V. e costituire per essa un punto di immediato riferimento.» (Elia, 1997). Un simile Area Vasta, che coprirebbe metà della superficie e il 43% della popolazione toscana, è proposta dal Consiglio regionale che per l'integrazione delle politiche locali individua come due aree strategiche: Toscana centrosettentrionale (provincie di Firenze, Prato e Pistoia) e Toscana occidentale (provincie di Livorno, Pisa, Lucca e Massa). In seconda approssimazione Elia include nell'Area Vasta solo le provincie di Livorno, Pisa e Lucca che si presentano «come una realtà policentrica, formata da tre città-guida, che assumono una posizione di dominanza relativa al contesto territoriale soprattutto in ordine alle strutture istituzionali, ai grandi complessi, alle attrezzature in esse esistenti. Le singole città si trovano pertanto a svolgere determinate funzioni e specializzazioni, ponendosi come specifici punti di riferimento per particolari attività.» (Elia, *ibid.*). Nella terza e definitiva formulazione di Elia l'Area Vasta è concepita come un'area «aperta alla modernizzazione e alle nuove linee di sviluppo economico e sociale.» (Elia, *ibid.*). I comuni sono selezionati in base agli scarti dai valori medi di alcuni indici "della modernità" (alta densità demografica; prevalenza di abitanti in centri urbani; alta incidenza sulla popolazione totale di persone in età produttiva, di diplomati e laureati, di attivi in condizione professionale e di addetti all'industria e al terziario). Classificati i comuni in tre gruppi - A (comuni a indice urbano alto), B (comuni a indice urbano-industriale medio), C (comuni a indice industriale-urbano basso) - l'Area Vasta risulta formata dai gruppi A e B e da alcuni comuni del gruppo C per garantire la continuità territoriale. Tale Area Vasta riguarda 31 comuni: 4 in provincia di Livorno (Cecina, Collesalveti, Livorno, Rosignano Marittimo); 17 in quella di Pisa (Bientina, Buti, Calci, Calcinai, Capannoli, Cascina, Castelnuovo di Sotto, Montopoli Valdarno, Pisa, Ponsacco, Pontedera, San Giuliano Terme, San Miniato, Santa Croce sull'Arno, Santa Maria a Monte, Vecchiano, Vicopisano); 10 in quella di Lucca (Camaiole, Capannori, Forte dei Marmi, Lucca, Massarosa, Montecatini, Pietrasanta, Porcari, Seravezza).

[42][20] Luciano Iacononi: «Ambiente, società e sviluppo. L'impronta ecologica localizzata delle bioregioni Toscana Costa ed Area Vasta di Livorno, Pisa e Lucca», ETS, Pisa 2003

[43][21] «I modelli interregionali input-output sono nati come tentativo di inserire lo spazio nello schema di equilibrio economico generale di Leontief. Quando lo schema è applicato a un'area fortemente integrata con l'esterno attraverso lo scambio di beni e servizi, come lo è usualmente una regione, diventa molto difficile conservargli tutta la capacità di descrivere l'interdipendenza di un sistema. Accade che una larga quota della produzione venga esportata e che un'altrettanto larga fetta

della domanda locale non attivi occupazione in loco. La originaria interdipendenza del modello input-output può allora essere mantenuta facendo dipendere le importazioni interregionali dal livello della produzione o, meglio, dalla domanda totale delle singole regioni. In generale si può affermare che quanto più è piccola la regione... tanto più elevate sono le importazioni e tanto più utile è il tentativo di trattarle in modo endogeno.» (Martellato: «L'approccio input-output all'economia locale: un background per un modello interregionale»).

[44][22] Sulle ragioni che all'Area Vasta come unità di programmazione economica Elia ha riflettuto più volte: «la nostra proposta di delimitazione dell'Area vasta è basata su determinati parametri urbano-industriali e sulla continuità territoriale di un insieme di comuni delle provincie di Livorno, Pisa e Lucca, caratterizzati da complementarità socio-economiche e territoriali... Si può allora cominciare a riflettere... sulla possibilità di affidare il destino post-industriale delle tre provincie alla riorganizzazione territoriale della costa tirrenica... Senza nascondersi che il traguardo dell'Area Vasta non è dietro l'angolo, che il cammino da compiere per raggiungerlo è irto di difficoltà e probabilmente intralciato da resistenze di tipo localistico, a livello comunale e provinciale.» (Elia, 1999); ancora, «vedendo che le aree metropolitane erano ferme, qualche collega ha con me portato avanti una battaglia a favore dell'area metropolitana Pisa-Lucca-Livorno, che non si può fare senza un'apposita legge istitutiva... Combattendo le sospensive all'italiana, nasce il concetto di area vasta. La differenza tra l'area metropolitana e l'area vasta è che, se entrambe hanno interesse alla pianificazione territoriale, l'area metropolitana è prevista come un organo di governo che ha nella pianificazione il più significativo intervento sul territorio, mentre l'area vasta non ha l'autorità per definire il territorio e per governare la sua organizzazione... [l'area vasta è perciò un] concetto estremamente generico, in gran parte indefinito: noi abbiamo fatto il tentativo di definire l'area vasta delle provincie di Pisa, Lucca e Livorno [ma] anche questa definizione di area vasta si sta rivelando un ballon d'essai privo d'effetto.» (Elia, 2001); infine, sebbene «le strategie dell'area vasta possono efficacemente contrastare le varie forme di localismo... comportano implicazioni politiche che rendono difficile e problematico il passaggio dalla prospettive enunciate alla loro attuazione. [La nostra] proposta individua l'area vasta come una nuova unità di pianificazione, caratterizzata da omogeneità e complementarità strutturali, indirizzata a coordinare risorse e attività, così da creare una sorta di "area di vita comune" sulla base di programmi economici e sociali di forte integrazione. Ma la realizzazione di questo progetto incontra gravi difficoltà politiche e amministrative. Probabilmente esso è ostacolato, a livello più latente che manifesto, dalle tradizionali rivalità storiche (e anche da fermenti di localismo) di queste provincie.» (Elia, 2002).

[1][1] «La borghesia è l'altro nome della società moderna. E' una classe senza statuto, senza tradizioni, senza contorni definiti e non dispone che di un fragile titolo al dominio: la ricchezza. Pur essendo una categoria sociale definita dall'economico, la borghesia sbandiera valori universali... Presuppone la libertà fondamentale del singolo, eguale per tutti, di darsi un'esistenza migliore aumentando i propri beni e le ricchezze. Il borghese si pensa libero dalla tradizione politica o religiosa e indeterminato come può esserlo un uomo libero e eguale in diritto a tutti gli altri... Egli porta alla ribalta del mondo la libertà, l'eguaglianza, i diritti dell'uomo... l'autonomia dell'individuo contro le società fondate sulla dipendenza, che erano apparse prima di lui ... una società che metta in comune solo poche cose, visto che ha come dovere principale di garantire ai propri membri il libero esercizio delle loro attività private e il godimento assicurato di ciò che hanno acquisito... Mentre proclama l'eguaglianza come diritto imprescrittibile dell'uomo, la società moderna produce di continuo ineguaglianza soprattutto materiale più di qualsiasi altra società conosciuta... La dinamica della società borghese sta tutta nella contraddizione tra la divisione del lavoro, che è il segreto della ricchezza, e l'eguaglianza degli uomini. L'idea di eguaglianza funziona come criterio immaginario della società borghese irraggiungibile ma costantemente rivendicato. Il dramma è che un'identica regola, la libertà, quindi il pluralismo, di idee, opinioni, gusti, interessi, ispira sia il capitalismo, sia la libertà moderna.» (Furet, «Il passato di un'illusione»).

[2][2] «Il vero segreto della complicità tra bolscevismo e fascismo resta l'esistenza di un avversario comune, la democrazia, che le due dottrine rivali riducono o esorcizzano con l'idea che è un avversario agonizzante, sebbene costituisca il loro humus. Uso il termine «democrazia» nei suoi due significati classici: il primo indica un tipo di governo fondato sul libero voto dei cittadini, la periodica competizione dei partiti per l'esercizio del potere, oltretutto eguali diritti garantiti a tutti. L'altro significato rinvia alla definizione filosofica delle società moderne formate da individui autonomi e eguali, liberi di scegliere la propria attività, il modo di pensare o il tipo di esistenza. Fascisti e comunisti mostrano verso queste due qualifiche della modernità non la stessa repulsione, visto che utilizzano argomenti filosofici diversi, ma una repulsione altrettanto radicale.» (Furet, *ibidem*).

[3][3] «Bolscevizzazione continua in parte a evocare la vocazione universale dei soviet, mentre il termine in realtà non rinvia che a un partito-Stato, quello che è al potere a Mosca. Per definirlo anch'io dopo molti altri ho usato il termine "totalitario", perché è il meno imperfetto. L'aggettivo segnala qualcosa di nuovo nella politica moderna, che va ben oltre il monolitismo d'un partito o d'un gruppo. Indica anzitutto la pretesa di un partito di essere in se stesso il proprio fine, in modo che gli uomini che ne fanno parte non abbiano altro scopo nell'esistenza che servirlo *perinde ac cadaver*. Questa pretesa avvicina il partito a una setta religiosa, poiché rappresenta l'intera vita dei suoi membri, vita pubblica e privata, la loro salvezza, di cui esso si trova a essere investito mentre la sua attività pratica è di ordine puramente politico: prendere il potere ed esercitarlo... La politica dev'essere costantemente tradotta in termini di linguaggio sacrale e fittizio, il quale ogni volta che occorre distingue gli amici dai nemici. I bolscevichi sono come il clero d'una ideocrazia e Stalin diventa il loro capo destinato in quanto capo di un clero a essere creduto sulla parola.» (Furet, , *ibidem*).

[4][4] «Nel mondo diventato piccolo, abbiamo l'economia globale, lo spettacolo, l'informazione, i crimine e l'inquinamento globale. Manca la politica globale. Nell'eterna lotta tra il denaro e i poteri democratici (ovvero la politica) il primo oggi domina incontrastato. Perché il denaro si muove liberamente per il mondo. La politica è invece schiacciata all'interno dei confini nazionali, anacronistici, disegnati secoli fa. Accade così che gli squilibri, senza l'influsso razionalizzatore della politica, ingigantiscono... In fondo i giovani sono i primi ad aver capito che si deve costruire una politica senza frontiere. Anzi, i no global paradossalmente si dimostrano esattamente il contrario di ciò che suggerisce la loro definizione: per con i loro errori e le loro ingenuità estremistiche, sono la prima generazione "globale" di militanti politici. La passione e l'energia che sprigionano sono positive, ma la crescita di un "estremismo globale" contro l'attuale sistema di potere sottolinea ancor di più l'urgenza di costruire lo schieramento riformista prima delineato, il "riformismo globale".» (Intini, «La politica globale»).

[5][5] «(Un) aspetto singolare della democrazia moderna nella storia universale... consiste nell'infinita capacità di produrre giovani ed adulti che detestano il regime sociale e politico nel quale sono nati e odiano l'aria che respirano, pur vivendone e non conoscendone altre... Ho in mente la passione costitutiva della democrazia, quella fedeltà esasperata ai principi che nella società moderna rende un po' tutti nemici del borghese, compreso lo stesso borghese. Lo scenario fondamentale non è la lotta dell'operaio contro il borghese, come credeva Marx, perché l'operaio non sogna altro che diventare borghese, e quella lotta fa parte del movimento generale della democrazia. Ben più essenziale è l'odio del borghese verso se stesso e il dissidio interiore che lo spinge a rivoltarsi contro quello che è: onnipotente nell'economia, padrone delle cose, ma privo di potere legittimo sugli uomini e sprovvisto d'unità morale nel proprio foro interiore. Creatore di una ricchezza nuova, ma capro espiatorio della politica democratica, moltiplica ovunque i monumenti del suo genio tecnico e i segni della propria infermità politica.» (Furet, *ibidem*).

[6][6] «...ignorare l'importanza fondamentale della discussione pubblica nell'idea di democrazia significa non solo distortere e degradare la storia delle idee democratiche, ma anche trascurare i processi interattivi per mezzo dei quali una democrazia funziona e dai quali dipende il suo successo. Anche con l'estensione del diritto di cittadinanza e voto e di elezioni giuste, una deliberazione libera e senza censura è essenziale perché il popolo possa decidere che cosa deve richiedere, che cosa deve criticare e come deve votare... il ruolo di diffusione delle informazioni che svolge la democrazia, operando principalmente attraverso la discussione pubblica aperta [ha] un'importanza decisiva... Il valore della discussione pubblica si applica alla riflessione sulla stessa democrazia. è un fatto positivo che le pratiche democratiche siano state sottoposte a severi scrutini nella letteratura sugli affari internazionali dato che ci sono evidenti mancanze nel comportamento di molti paesi che hanno, ciò malgrado, classiche istituzioni democratiche. La discussione pubblica su queste carenze non è soltanto un mezzo efficace per cercare di porvi rimedio, ma è precisamente il modo in cui la democrazia, intesa nella forma del "governo attraverso la discussione", dovrebbe funzionare. In questo senso, i difetti della democrazia richiedono più democrazia, e non meno.» (Sen: «I molti padri della democrazia»).

[7][7] «A partire dagli anni Cinquanta [del XVIII secolo] a Parigi e nelle grandi città di provincia tutta l'opinione pubblica si informa e discute del potere, del sistema rappresentativo e dell'esempio inglese, dell'eguaglianza naturale e della diseguaglianza sociale, della distribuzione delle ricchezze... di tutti i settori della vita sociale... Il partito non è un'organizzazione centralizzata nel senso che attribuiamo oggi al termine di partito. è molto di più: è l'opinione pubblica, quella delle città e nelle città quella dei club che alla fine del 1788 si riaprono e soprattutto si moltiplicano. A Parigi ve n'è una vera e propria fioritura...» (Furet e Richet: «La rivoluzione francese»)

[8][8] «Il territorio italiano è caratterizzato dalla storia delle città che costituiscono un reticolo molto fitto, complesso di città grandi, piccole e medie. In questo contesto nel corso dello sviluppo storico si stratificano molte città "centrali": Torino, Genova, Bologna, Milano, Lucca, Pisa, Venezia, Firenze, Siena, Napoli, Palermo...» (Magnaghi: «Il progetto locale»). Livorno è città "senza contado", perché per la funzione di emporio del commercio di deposito «un legame con il territorio circostante non solo non serve, ma disturba... Livorno (è)... una città del sistema "a rete", formatasi... fin dal basso medioevo: sono città che legano "la regione al mondo esterno, permettendole di conciliare i vantaggi della specializzazione con l'esperienza della diversità, di acquisire dal mondo ciò che vi è di nuovo e vitale"... L'altro sistema è quello della città centrali (e Pisa è una di queste): sono città strettamente legate al territorio circostante, dal quale assorbono i prodotti e anche gli abitanti, e al quale forniscono i servizi.» (Bortolotti e Trotta, «Profilo storico-territoriale della provincia di Livorno»). «La società industriale nella sua fase matura non ha progettato più città, ma siti ai quali è stata attribuita una funzione... Tali siti funzionali non fanno una città, ma un sistema economico produttivo localizzato nello spazio, suddiviso per funzioni... Questi segmenti di funzioni non solo seppelliscono il territorio sottostante, ma muoiono essi stessi se non sono sostenuti dalla logica e dalle protesi della macchina produttiva che li ha generati... Questa macchina insediata non è la città. La città è un evento complesso, culturale dotato di identità storica, che risiede in atti costitutivi non soltanto economici, ma nel mito, nel progetto sociale, negli eventi simbolici, nella costruzione dello spazio pubblico. Le nostre periferie sono stampate a macchina, come frigoriferi.» La "città diffusa" occupa a macchia di leopardo il territorio periurbano con quartieri-satellite, industrie, shopping centers, ipermercati, centri intermodali o logistici, sedi universitarie o ospedaliere decentrate, centri direzionali e amministrativi e si trasforma in "città a rete" priva di riferimenti territoriali, puro nodo di scambi reali di merci e persone e virtuali di messaggi da e per il mondo. «La sparizione di senso dello spazio pubblico è stata da alcuni risolta concettualmente nella erranza metropolitana, nella "piazza telematica", nella comunità di rete e nel

"villaggio globale", in un'estetica di nomadismo e dell'attraversamento.» (Magnaghi: «Il progetto locale»).

[9][9] «Le franchigie concesse alla fine del XIII secolo da Ugolino della Gherardesca al nascente porto di Livorno, rinnovate successivamente dalla Repubblica Fiorentina e da altri governi, conferirono alla piccola città costiera una tipica impronta commerciale... Alla metà del 600 sebbene l'attività cantieristica avesse continuato a prosperare e... fosse stata impiantata anche la lavorazione della seta, Livorno cominciò ad assumere un sempre più evidente carattere di piazza di intermediazione, distaccandosi dall'economia e dalle vicende del territorio retrostante... Al 1675 risalgono le nuove franchigie concesse da Cosimo III, che condussero alla creazione di un vero e proprio porto franco.» (IRPET a cura di Pozzana: «Livorno e la sua provincia»). Ma «dove la politica livornese dei Medici ebbe successo fu nel costituire la città come base del commercio di transito, con una popolazione in gran parte straniera (ebrei spagnoli e portoghesi, "moriscos" cioè arabi di Spagna convertiti, greci, armeni, ecc. immigrati grazie alle immunità assicurate dalla "Livornina" e con abitudini, leggi e religioni diverse da quelle prevalenti nel Granducato... La neutralità di Livorno era stata decisa nel 1669 dalle "nazioni" stabilitesi in città, sancita nel trattato di Londra nel 1718, e unilateralmente dall'Editto di neutralità del 1739. A Livorno le merci provenienti da vari parti d'Italia, dal Mediterraneo, dall'Europa venivano depositate in regime extradoganale, in attesa che si determinassero condizioni favorevoli alla loro riesportazione.» (Bortolotti e Trotta, «Profilo storico-territoriale della provincia di Livorno»). «Tale situazione si protrasse sino al 1865 quando l'abolizione delle franchigie inferse un duro colpo alle attività commerciali di Livorno... Livorno arriva all'unificazione con una tradizione assai consolidata di centro commerciale di "rispedizione" cioè senza alcun legame con il traffico merci e le eventuali attività di trasformazione della terraferma. Tale connotazione veniva direttamente dalla caratteristica di "porto franco" dello scalo labronico e dalla neutralità internazionale osservata dai Medici prima e dal Granducato di Toscana poi, che aveva facilitato al massimo l'esplicarsi di questa sua particolare funzione.» (IRPET a cura di Pozzana, *ibidem*).

[10][10] «Val la pena di notare come per Nicola Badaloni la storia economica di Livorno sino ai primi anni Sessanta sia stata caratterizzata dal contrasto tra una mentalità - che definisce "casuale" - che concepisce l'attività economica - e di conseguenza anche lo sviluppo urbano - come il saper cogliere le varie occasioni favorevoli offerte dalla situazione congiunturale, in maniera "spontanea", cioè, appunto, "casuale", ed una ben diversa mentalità secondo cui l'impresa economica è basata invece su studi e conoscenze ed è quindi più dinamica, più efficiente, e soprattutto meno angusta e provinciale, essendo aperta ad una visione dello sviluppo in un contesto ben più ampio: ciò che è mancato è stata una visione dei problemi che non fosse soltanto legata a Livorno, ma che sapesse tener presente il contesto della vita regionale e nazionale... Badaloni sottolinea come uno dei principali interpreti di questa seconda concezione, l'industriale tessile G. Coccoluto Ferrigni, seppe dire che i problemi essenziali della nostra Livorno non stavano in particolari franchigie, ma nella facilitazione delle comunicazioni col retroterra toscano e con il resto del paese. Questa concezione però, dice Badaloni, non si affermò mai completamente tant'è vero che anche in momenti ben più recenti di difficoltà o vera e propria crisi sempre si ripresentò la vecchia visione angusta imperniata sugli interventi governativi straordinari, sulla difesa di una "spontaneità" che altro non è che "casualità".» (IRPET a cura di Pozzana, *ibidem*).

[11][11] «Esistevano (a Livorno fino all'unità d'Italia) industrie legate al porto in qualche modo. Erano piccole industrie che lavoravano per il levante, importando - senza pagamento di dazio - le materie prime e riesportando i prodotti finiti: occupavano complessivamente circa 6000 lavoratori, ma non ci consentono certo di parlare di "industria livornese" né di attribuire al porto la qualifica di "porto industriale": anche nel XVIII secolo le attività trasformatrici, relativamente modeste, di Livorno

erano quasi del tutto indipendenti dal movimento portuale. Solo i cantieri, le tre fabbriche di vele e l'industria del corallo potevano ritenersi entro certi limiti collegate al porto e ai suoi traffici» (IRPET a cura di Pozzana, *ibidem*). Livorno aveva la sua campagna e le sue ville: nelle ville di Montenero, nate dalla fattoria medicea di Antignano, allivellata ai mercanti livornesi di varie nazionalità, Goldoni ambientò "Le smanie per la villeggiatura": parlando delle smanie di chi si trasferiva in estate dalla calda Livorno alla fresca Montenero, Goldoni anticipa le moderne smanie per seconde case, ville, ecc. Goldoni fu legato alla stagione che a Livorno vide fiorire numerosi teatri. «Era normale in quei tempi recitare opera e balletto quattro o cinque sere per settimana e la prosa sei, per capitalizzare sulle entrate e ammortizzare le spese di permanenza, Con questi spettacoli in scena contemporaneamente al nuovo Teatro Carlo Ludovico e al Teatro degli Avvalorati era impossibile che le recite si svolgessero con questi ritmi normali perché non si potevano riempire tutti e due i teatri contemporaneamente... Finite le guerre napoleoniche Livorno conobbe un ritorno alla prosperità e la popolazione della città, scesa di 7000 unità durante il blocco continentale, tornò ad aumentare. Nel 1813 constava di 46.000 abitanti e nel 1815 il numero salì a 50.000. Con la popolarità dei bagni di acqua marina la città scoprì anche una vocazione turistica. Con la Restaurazione... il Governo attribuì a ambedue i teatri uguali privilegi... Intanto nacque nel 1819 un'arena all'aperto per la prosa con una stagione che durava spesso da aprile a ottobre. A questa struttura seguirono l'Arena Labronica nel 1833 e il Teatro Diurno degli Acquedotti che aprì il 14 agosto 1841... il Teatro Rossini, con 130 palchi e circa 1000 posti, aprì nell'autunno del 1842 e si distinse per la sua capacità di imporsi all'attenzione della cittadinanza in un modo che al San Marco (ex Carlo Ludovico) non era mai riuscito. Ma... ormai si era passati al mondo della libera iniziativa. Il teatro si muoveva in direzione di un pubblico meno assiduo e più numeroso, di cui il Teatro Leopoldo, oggi Goldoni, aperto nel 1847, con i suoi 3000 posti e la possibilità di mettere in scena due recite al giorno grazie al soffitto di cristallo e ad un sofisticato sistema di illuminazione, sarebbe stato il simbolo.» (Hewitt, «I teatri di Livorno tra illuminismo e risorgimento»). A Livorno nacque anche il turismo balneare: «... nell'ambiente ottocentesco delle "bagnature" a Livorno, i Curini giungono la mattina del 1° agosto da Pisa, con il treno, percorrendo l'ultima parte della ferrovia "Leopolda", inaugurata quattro anni prima, nel 1844... Al tempo in cui Maddalena scrive il suo diario, gli stabilimenti balneari, i "bagni", erano situati lungo il litorale ed a questo collegati da lunghi ponticelli di legno, luogo di passaggio dei bagnanti. Il bagno "Squarci" frequentato dai Curini - che in seguito si chiamerà "Scoglio della Regina" e che oggi è molto deteriorato - era allora uno dei più confortevoli... I bagni dell'Ardenza non sono diversi: questa località allora in via di sviluppo abitativo, ridente, aperta sul mare, con la pineta e i boschetti di macchia mediterranea, costituiva un luogo di delizie per i villeggianti del lungomare di Livorno che la raggiungevano in carrozza o a piedi nei pomeriggi e nelle belle sere estive.» (Rossi, «Tempo di bagnature e di rivoluzione nell'estate livornese del 1848»). All'inizio del terzo millennio, alla fine di un ciclo industriale e all'inizio dell'ennesima ripartenza economica, alcuni sognano a Livorno un futuro che ripeta il passato con un'idea di città da dissepellire sotto strati di storia industriale che l'ha appesantita e stravolta. Il sogno è l'immagine della Livorno descritta da Charles de Brosses nel 1739, anno del passaggio del Granducato di Toscana dalla casa dei Medici a quella dei Lorena: «Immaginate una cittadina tascabile, nuovissima, bellina da conservarsi in una tabacchiera ed avrete Livorno... Dirvi da quale nazione questa città sia abitata non sarebbe facile; molto più semplice è asserire che vi si trova rappresentata ogni sorta di paese europeo e asiatico, il che conferisce alle strade l'aspetto di una fiera mascherata in piena torre di Babele. Ciò nonostante la lingua francese è la volgare, o almeno così corrente da essere considerata tale. La città, estremamente popolata, è libera, tant'è vero che ogni nazione vi esercita il proprio culto in assoluta tranquillità... il porto e la città devono essere costati cifre favolose».

[12][12] Carlo Casarosa: «L'evoluzione strutturale dell'economia della Provincia di Livorno nel periodo 1981-1996», Centro Studi Economico-Finanziari "Rino Ricci", 1999.

[13][13] Questa opinione è stata espressa anche dal prof. Paoli in occasione del convegno indetto dal

circolo "Libertà Eguale" sul documento della CGIL di Livorno: «L'aver riaffermato l'importanza e la necessità di una forte e qualificata oltre che qualificante presenza industriale nel modello di sviluppo complessivo della provincia prende un valore strategico che condivido pienamente». Per Paoli non si deve esporre un modello troppo terziarizzato e turistico alla volubilità del ciclo e della domanda internazionale.

[14][14] IRPET: «La congiuntura economica del SEL livornese», Comune di Livorno, 2003

[15][15] Paolo Mariti: «L'evoluzione strutturale dell'economia della Provincia di Livorno nel periodo 1981-1996: I settori industriale e manifatturiero», Centro Studi Economico-Finanziari "Rino Ricci", 1999.

[16][16] Il Tirreno 26 febbraio 2004 così sottotitola il pezzo di spalla nella pagina di cronaca dedicata al traffico delle auto: "C'è gran fame di spazi sulle banchine e nella fascia attorno". Nel testo si dice: «Le "bocche" di ingresso sono tre: il terminal Da Vinci, dal quale passano 300.000 auto l'anno; la sponda est della Darsena Toscana (100.000 auto con sosta a Paduletta e al terminal Mediterraneo; un tratto della sponda ovest e l'Alto Fondale (50.000 auto). Ma i piazzali nella fascia intorno al porto, dove sono? Quasi metà del flusso (200.000 auto) trova spazio in 300.000 metri quadrati affittati da Cagliata alla Colmatina sotto il ponte Genova, al bivio dell'Aurelia per il Calambrone presso i Lupi; un'altra rilevante quota di auto (100-120 mila su 220 mila m²) in un'area in affitto dall'Agip Petroli, vicino alla raffineria, da restituire entro l'anno (per installare un cogeneratore?); altri piazzali (30-40 mila m²) sono nelle aree ex Ginori, Euroterminal, Labroterminal e Mariter nei pressi di via delle Cateratte.»

[17][17] In proposito vale il concetto detto dal prof. Paoli nel dibattito sul documento GCIL: «Il porto di Livorno se vuole sopravvivere nel sistema logistico planetario non può considerarsi il porto di Livorno e tanto meno dei livornesi. Come minimo è uno dei porti fondamentali per il traffico logistico del Sud Europa. Ed è quindi, come minimo, dei toscani o dei "sud europei", non di qualche famiglia nostrana. Quell'atteggiamento localistico ben presente nella privatizzazione del porto di Livorno deve cessare rapidamente....»

[18][18] «Sotto il dominio francese Livorno fu sede della prefettura del dipartimento del Mediterraneo, comprendente la sottoprefettura del capoluogo, quelle di Pisa, Volterra e, dal 1811, Portoferraio. Il circondario della sottoprefettura di Livorno comprendeva le comunità, poi mairies, di Livorno, Pontedera, Ponsacco, Peccioli, Laiatico, Palaia, Lari, Chianni, Fauglia, Orciano, Lorenzana, Castellina Marittima, Rosignano, San Miniato, Montopoli, Castel Fiorentino e Certaldo.» (Pieri, ibid.). La breve storia di Livorno capoluogo dell'effimera Area Vasta ideata dai francesi con il Dipartimento del Mediterraneo, fu ben presto ricondotta all'ordine dalla restaurazione granducale, per cui «il cancelliere di Livorno tornò a dipendere dall'ufficio di soprintendenza comunitativa ricostituito presso l'Ufficio Fiumi e Fossi di Pisa.» (Pieri, ibid.). Livorno venne così ricondotta alla dimensione di città senza contado (Bartolotti e Trotta, ibid.).

[19][19] In prima approssimazione Elia considera Area Vasta il «territorio di tutte e cinque le cinque le provincie toscane collocate sulla fascia tirrenica, comprese le provincie di Massa Carrara e Grosseto che, per la loro struttura socioeconomica e per i loro accessi al mare, possono avere una serie di comuni - e forse complementari - problemi con la stessa A.V. e costituire per essa un punto di immediato riferimento.» (Elia, 1997). Un simile Area Vasta, che coprirebbe metà della superficie e il 43% della popolazione toscana, è proposta dal Consiglio regionale che per l'integrazione delle politiche locali individua come due aree strategiche: Toscana centrosettentrionale (provincie di Firenze, Prato e Pistoia) e Toscana occidentale (provincie di Livorno, Pisa, Lucca e Massa). In seconda approssimazione Elia include nell'Area Vasta solo le provincie di Livorno, Pisa e Lucca che si presentano «come una realtà policentrica, formata da tre città-guida, che assumono una posizione di dominanza relativa al contesto territoriale soprattutto in ordine alle strutture istituzionali, ai grandi complessi, alle attrezzature in esse esistenti. Le singole città si trovano pertanto a svolgere determinate funzioni e specializzazioni, ponendosi come specifici punti di riferimento per particolari attività.» (Elia, ibid.). Nella terza e definitiva formulazione di Elia l'Area Vasta è concepita come un'area «aperta alla modernizzazione e alle nuove linee di sviluppo economico e sociale.» (Elia, ibid.). I comuni sono selezionati in base agli scarti dai valori medi di alcuni indici "della modernità" (alta densità demografica; prevalenza di abitanti in centri

urbani; alta incidenza sulla popolazione totale di persone in età produttiva, di diplomati e laureati, di attivi in condizione professionale e di addetti all'industria e al terziario). Classificati i comuni in tre gruppi - A (comuni a indice urbano alto), B (comuni a indice urbano-industriale medio), C (comuni a indice industriale-urbano basso) - l'Area Vasta risulta formata dai gruppi A e B e da alcuni comuni del gruppo C per garantire la continuità territoriale. Tale Area Vasta riguarda 31 comuni: 4 in provincia di Livorno (Cecina, Collesalveti, Livorno, Rosignano Marittimo); 17 in quella di Pisa (Bientina, Buti, Calci, Calcinaia, Capannoli, Cascina, Castelfranco di Sotto, Montopoli Valdarno, Pisa, Ponsacco, Pontedera, San Giuliano Terme, San Miniato, Santa Croce sull'Arno, Santa Maria a Monte, Vecchiano, Vicopisano); 10 in quella di Lucca (Camaione, Capannori, Forte dei Marmi, Lucca, Massarosa, Montecarlo, Pietrasanta, Porcari, Seravezza).

[20][20] Luciano Iacononi: «Ambiente, società e sviluppo. L'impronta ecologica localizzata delle bioregioni Toscana Costa ed Area Vasta di Livorno, Pisa e Lucca», ETS, Pisa 2003

[21][21] «I modelli interregionali input-output sono nati come tentativo di inserire lo spazio nello schema di equilibrio economico generale di Leontief. Quando lo schema è applicato a un'area fortemente integrata con l'esterno attraverso lo scambio di beni e servizi, come lo è usualmente una regione, diventa molto difficile conservargli tutta la capacità di descrivere l'interdipendenza di un sistema. Accade che una larga quota della produzione venga esportata e che un'altrettanto larga fetta della domanda locale non attivi occupazione in loco. La originaria interdipendenza del modello input-output può allora essere mantenuta facendo dipendere le importazioni interregionali dal livello della produzione o, meglio, dalla domanda totale delle singole regioni. In generale si può affermare che quanto più è piccola la regione... tanto più elevate sono le importazioni e tanto più utile è il tentativo di trattarle in modo endogeno.» (Martellato: «L'approccio input-output all'economia locale: un background per un modello interregionale»).

[22][22] Sulle ragioni che all'Area Vasta come unità di programmazione economica Elia ha riflettuto più volte: «la nostra proposta di delimitazione dell'Area vasta è basata su determinati parametri urbano-industriali e sulla continuità territoriale di un insieme di comuni delle provincie di Livorno, Pisa e Lucca, caratterizzati da complementarità socio-economiche e territoriali... Si può allora cominciare a riflettere... sulla possibilità di affidare il destino post-industriale delle tre provincie alla riorganizzazione territoriale della costa tirrenica... Senza nascondersi che il traguardo dell'Area Vasta non è dietro l'angolo, che il cammino da compiere per raggiungerlo è irto di difficoltà e probabilmente intralciato da resistenze di tipo localistico, a livello comunale e provinciale.» (Elia, 1999); ancora, «vedendo che le aree metropolitane erano ferme, qualche collega ha con me portato avanti una battaglia a favore dell'area metropolitana Pisa-Lucca-Livorno, che non si può fare senza un'apposita legge istitutiva... Combattendo le sospensive all'italiana, nasce il concetto di area vasta. La differenza tra l'area metropolitana e l'area vasta è che, se entrambe hanno interesse alla pianificazione territoriale, l'area metropolitana è prevista come un organo di governo che ha nella pianificazione il più significativo intervento sul territorio, mentre l'area vasta non ha l'autorità per definire il territorio e per governare la sua organizzazione... [l'area vasta è perciò un] concetto estremamente generico, in gran parte indefinito: noi abbiamo fatto il tentativo di definire l'area vasta delle provincie di Pisa, Lucca e Livorno [ma] anche questa definizione di area vasta si sta rivelando un ballon d'essai privo d'effetto.» (Elia, 2001); infine, sebbene «le strategie dell'area vasta possono efficacemente contrastare le varie forme di localismo... comportano implicazioni politiche che rendono difficile e problematico il passaggio dalle prospettive enunciate alla loro attuazione. [La nostra] proposta individua l'area vasta come una nuova unità di pianificazione, caratterizzata da omogeneità e complementarità strutturali, indirizzata a coordinare risorse e attività, così da creare una sorta di "area di vita comune" sulla base di programmi economici e sociali di forte integrazione. Ma la realizzazione di questo progetto incontra gravi difficoltà politiche e amministrative. Probabilmente esso è ostacolato, a livello più latente che manifesto, dalle tradizionali rivalità storiche (e anche da fermenti di localismo) di queste provincie.» (Elia, 2002).