

Working Team Metropolitan Networks

Le “aree urbane funzionali” (FUAs) della Regione Marche: una nota

Antonio G. Calafati

<http://calafati.univpm.it>

Ancona, Giugno 2005

Indice generale

1. Introduzione.....	3
2. Le aree urbane funzionali delle Marche.....	4
2.1 L'area urbana funzionale di 'Ancona'.....	4
2.2 L'area urbana funzionale di 'Pesaro'	6
2.3 L'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche'	8

1. Introduzione

Negli ultimi decenni vi è stata in Italia una profonda ed estesa trasformazione nella distribuzione territoriale dell'attività economica. In particolare nei decenni 1950-1980 una parte del territorio italiano ha avuto una drastica riduzione della popolazione e degli occupati mentre una parte di esso ha avuto una notevole crescita della popolazione e degli occupati. Queste dinamiche contrapposte di declino e sviluppo sono state polarizzate, nel senso che hanno riguardato cluster di comuni contigui. (Inoltre, praticamente tutte le città di una certa scala sono cresciute insieme ai loro territori contigui.)

A partire dalla fine degli anni Ottanta, questo evidente fenomeno di polarizzazione del declino e dello sviluppo ha condotto a diversi tentativi di concettualizzare il territorio italiano in termini di questi nuovi *cluster* di comuni, comunemente definiti "sistemi locali" nel discorso scientifico e nel discorso pubblico. Per quanto concerne i sistemi locali a carattere urbano, attraverso l'identificazione di queste nuove aggregazioni si è poi giunti ad identificare le "aree urbane funzionali" (FUA).

Nuove mappe del territorio italiano sono state prodotte da organi ufficiali: ISTAT-Irpet (1989), ISTAT (1987). Queste mappe hanno poi avuto un riconoscimento internazionale (OECD, 2002). A seguito dell'introduzione delle "aree metropolitane" nel sistema legislativo (1990), l'identificazione delle aree urbane funzionali è stata condotta anche all'interno di processi bottom-up che hanno visto coinvolte le principali città italiane (Costa e Toniolo, 1992). Questa identificazione è stata condotta con procedure diverse da quelle proposte ufficialmente dall'ISTAT.

Il tema delle aree funzionali è stato ripreso dalla letteratura scientifica – e anche attraverso una discussione critica dei metodi per identificare le aree urbane funzionali (Martellato e Sforzi, 1990; Calafati, 2002, 2005).

Uno dei temi centrali in Italia è stata l'identificazione di aree urbane funzionali di medie-dimensioni – 100.000/250.000 abitanti – e di piccole dimensioni – 50.000/100.000 abitanti –, le quali hanno svolto un ruolo fondamentale, ampiamente esaminato anche in Europa come caso di studio, nei processi di industrializzazione ("Terza Italia", "Area Nec"). In effetti, intensi processi di industrializzazione e sviluppo economico sono avvenuti in Italia anche in sistemi urbani di dimensioni minori – 50.000/100.000 abitanti. Questi processi, che hanno costituito un interessante oggetto di studio e di riflessione nell'ambito delle politiche pubbliche, sono stati facilitati dal costituirsi di "reti di città" che hanno permesso di sfruttare sinergie e complementarità. Si tratta di reti urbane che nei singoli poli e nell'insieme sono fortemente internazionalizzate (in termini di esportazioni/importazioni di merci e di relazioni di apprendimento).

Le Marche, insieme alla Emilia-Romagna, sono tra le regioni italiane maggiormente caratterizzate da un policentrismo basato su aree funzionali urbane di piccole/medie dimensioni capaci di formare una rete di sinergie e complementarità.

Delle dieci aree urbane funzionali delle Marche individuate negli studi recenti (ISTAT, 1997; Calafati e Mazzoni, 2002, 2005) vengono qui descritte le tre più importanti in termini di popolazione e occupazione.

2. Le aree urbane funzionali delle Marche

2.1 L'area urbana funzionale di 'Ancona'

Popolazione

'Ancona' è la più grande area urbana funzionale della Regione Marche. È composta da 13 comuni contigui situati nella parte centrale costiera della Regione Marche. Ha un territorio di 436 kmq e una popolazione di 210.729 abitanti (Censimento 2001). La densità media è pari a 484 abitanti/kmq. Essa ospita il 14,3% della popolazione regionale e il 15,3% dell'occupazione regionale.

Ancona, capoluogo di regione, è la municipalità più grande (100.000 abitanti circa) e costituisce il comune centroide di questo sistema urbano altamente integrato. La sua popolazione rappresenta il 47,7% della popolazione totale.

Nell'arco temporale 1951-2001 la popolazione dell'area urbana funzionale di 'Ancona' ha avuto un incremento del 31,6% (complessivamente 50.588 unità). Dopo gli incrementi avvenuti negli anni Cinquanta e Sessanta, già negli anni Settanta la popolazione si è tuttavia stabilizzata.

Trasporti

L'area urbana funzionale di 'Ancona' ospita le maggiori infrastrutture viarie della Regione Marche: l'aeroporto di Falconara, il porto marittimo di Ancona, la stazione ferroviaria di Ancona. L'autostrada A14 attraversa il suo territorio in direzione nord-sud e i due caselli autostradali servono la parte nord e sud dell'area, mentre la superstrada Ancona-Roma connette la fascia costiera con la sua parte interna. I collegamenti ferroviari permettono di raggiungere Bologna in 2,30 ore, Milano in 4 ore, Roma in 3,15 ore e Bari in 4 ore.

Turismo

Nell'area urbana funzionale di 'Ancona' l'attività turistica è molto presente ed ha come elemento fondante la "Riviera del Conero", un sistema di risorse naturali tra i più importanti della Regione Marche. L'attività turistica ha assunto in questa area un rilievo nazionale e internazionale. Nel 2004 gli arrivi turistici registrati per le varie tipologie di esercizi ricettivi sono stati circa 319.000 unità, per un totale di presenze turistiche pari a circa 1.500.000 unità. La permanenza media dei turisti è stata di 4,6 giorni. Rimangono ancora non pienamente valorizzate le potenzialità dell'area legate ad una fruizione non solo estiva ma anche in altri periodi dell'anno.

Il sistema produttivo locale

Il sistema produttivo locale dell'area urbana funzionale di 'Ancona' ha una forte caratterizzazione terziaria. Il 73% degli addetti è occupato nei servizi pubblici e privati (64.429 unità). Il fatto che il comune di Ancona sia sede dell'amministrazione provinciale e regionale e di servizi pubblici di rango superiore (sanità, istruzione, ecc.) fa sì che l'economia di questa area funzionale dipenda in modo rilevante dalle attività del terziario pubblico. Il 21% degli addetti totali è occupato nelle attività del settore pubblico.

L'occupazione industriale rappresenta il 27% dell'occupazione totale (24.127 unità). Il processo di industrializzazione dell'area urbana funzionale di 'Ancona' è stato molto modesto: essa è l'area funzionale delle Marche con i più bassi tassi di crescita dell'occupazione manifatturiera. Dopo aver vissuto una fase di espansione delle attività manifatturiere fino agli anni Settanta, a partire dagli anni Ottanta è iniziato un processo di de-industrializzazione. Nonostante le sue dimensioni, nell'arco temporale 1951-2001 l'area funzionale 'Ancona' ha contribuito in misura marginale alla crescita dell'occupazione manifatturiera della Regione.

Nell'ultimo decennio la crescita del sistema produttivo di questa area urbana – 8.046 addetti, tasso di crescita dell'occupazione totale del 10% – è stato determinato dalla crescita dell'occupazione nei servizi privati e pubblici. Le recenti dinamiche settoriali dell'area urbana funzionale di 'Ancona' indicano, pertanto, una chiara terziarizzazione della sua economia.

Conoscenza

L'area urbana funzionale di 'Ancona' è sede universitaria. Le facoltà sono quelle di medicina e chirurgia, ingegneria, agraria, economia e scienze. Benché si tratti del sistema urbano con il più elevato livello di istruzione della Regione Marche, rispetto alle città italiane più dinamiche il livello del capitale umano non è molto elevato.

Nel 2001 il sistema sociale di questa area ha raggiunto la situazione in cui la componente con il maggiore valore percentuale è quella costituita dalla popolazione in possesso di un diploma (30%). La quota dei laureati è pari al 10%. Per il 51% della popolazione il livello formativo è ancora molto basso, avendo conseguito come massimo grado di istruzione la licenza media inferiore (25,8%) e la licenza elementare (25,5%).

Centri decisionali del settore privato

Questa area funzionale ha un grado di decentramento decisionale nell'ambito del settore privato molto elevato. Data la dis-integrazione verticale del processo economico – carattere distintivo del sistema produttivo della Regione – i soggetti privati che effettuano decisioni e azioni di investimento sono un numero molto elevato. Se si considerano le imprese operanti nel settore industriale e in quello del terziario privato, essi sono pari rispettivamente a 3.541 unità e a 12.481 unità, per un totale di 16.022 unità.

Centri decisionali del settore pubblico

L'area urbana funzionale di 'Ancona' è sede del governo regionale e provinciale. È anche sede di servizi pubblici di rango superiore (istruzione, sanità, giustizia).

Il livello comunale è il principale ambito di regolazione dell'evoluzione dell'organizzazione spaziale in questa area funzionale. È un livello di governo che si è ulteriormente rafforzato negli ultimi anni in seguito ai cambiamenti avvenuti nell'ambito della finanza pubblica che hanno attribuito ai comuni nuovi strumenti di intervento e maggiori risorse. Ciò determina, pertanto, una forte discrepanza tra l'attuale capacità di regolazione dei singoli comuni e la necessità di istituire un livello di governo intercomunale, alla scala, cioè, dell'area urbana funzionale.

Un'altra istituzione di governo del territorio è l'Autorità portuale che esercita le sue funzioni nell'area del porto marittimo di Ancona.

Non esiste un livello di governo alla scala dell'area funzionale, né forme di cooperazione tra municipalità. Il processo di coalescenza che ha determinato la formazione dell'area urbana funzionale di 'Ancona' è stato, infatti, un processo generato da meccanismi di auto-organizzazione che nessun decisore collettivo ha pianificato o regolato e al quale non ha corrisposto una "coalescenza istituzionale".

2.2 L'area urbana funzionale di 'Pesaro'

Popolazione

L'area urbana funzionale di 'Pesaro' è composta da 7 comuni contigui situati nella parte settentrionale costiera della Regione Marche. Ha un territorio di 288 kmq e una popolazione di 116.179 abitanti (Censimento 2001). La densità media è pari a 403 abitanti/kmq. Essa ospita il 7,9% della popolazione regionale e il 9,5% dell'occupazione regionale. Ad eccezione di Pesaro – comune centroide – che ha poco meno di 100.000 abitanti, gli altri comuni sono di piccolissime dimensioni, non superando ciascuno di essi i 7.000 abitanti.

Il tasso di crescita della popolazione nel periodo 1951-2001 è stato consistente (59%). L'area urbana funzionale di 'Pesaro' ha iniziato a svilupparsi già negli anni Cinquanta, ha avuto la massima crescita negli anni Sessanta, una prestazione minore ma sempre elevata nel decennio successivo, una fase di stagnazione demografica negli anni Ottanta e un nuovo impulso negli anni Novanta.

Trasporti

In questa area urbana funzionale le infrastrutture viarie principali sono quelle della autostrada costiera e della statale 16 – oltre all'asse stradale che collega Pesaro a Roma.

Due sono gli aeroporti di riferimento: quello di Falconara (Regione Marche) che dista 62 km (tempo di percorrenza 49 minuti) e quello di Rimini che dista 35 km (tempo di percorrenza 33 minuti). I collegamenti ferroviari permettono di raggiungere Bologna in 1,30 ore, Milano in 4 ore, Roma in 4 ore.

Turismo

L'area urbana funzionale di 'Pesaro' è un centro turistico di interesse nazionale e internazionale.

Nel 2004 gli arrivi turistici registrati per le diverse tipologie di esercizi ricettivi sono stati circa 193.000 unità, per un totale di presenze turistiche pari a circa 888.000 unità. La permanenza media dei turisti è stata di 4,6 giorni.

Il sistema produttivo locale

Il sistema produttivo locale dell'area urbana funzionale di 'Pesaro' non ha una marcata caratterizzazione. I servizi privati e pubblici occupano il 56,8% degli addetti totali (31.366 unità); l'industria ne occupa il 43,2% (23.835 unità). Tuttavia, il ruolo del settore industriale nello sviluppo di questa area urbana è stato molto rilevante. Lo è stato anche per quanto concerne il processo di industrializzazione della Regione. Dopo l'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche', è quella che ha maggiormente contribuito alla crescita dell'occupazione manifatturiera della Regione. Ha avuto prestazioni elevate a partire dal 1951 fino al 1981, un tasso di crescita meno elevato nel decennio 1981-91 e una ripresa significativa dell'occupazione manifatturiera negli anni Novanta.

Il sistema manifatturiero di questa area funzionale si caratterizza in quanto distretto industriale del mobile. Il 44% degli addetti manifatturieri è occupato in due comparti produttivi legati alla fabbricazione di mobili. Il grado di specializzazione del sistema manifatturiero è cresciuto nel tempo ma non in modo rilevante. Negli ultimi dieci anni, si è andato delineando un altro comparto produttivo, quello della meccanica, il quale ha avuto un incremento occupazionale dell'80% – la metà circa dell'incremento occupazionale totale delle attività manifatturiere.

Le dinamiche settoriali dell'area urbana funzionale di 'Pesaro' dell'ultimo decennio indicano una crescita significativa ma anche equilibrata della sua economia. Non è cresciuta soltanto l'occupazione manifatturiera. È significativo anche il ruolo dei servizi privati come fonte di incremento occupazionale, in particolare delle attività legate alla produzione di servizi funzionali alle imprese.

Conoscenza

Nel 2001 il sistema sociale di questa area ha raggiunto la situazione in cui la componente con il maggiore valore percentuale è quella costituita dalla popolazione in possesso di un diploma (28%). La quota dei laureati è pari al 9%. Per il 52% della popolazione il livello formativo è ancora molto basso, avendo conseguito come massimo grado di istruzione la licenza media inferiore (27,6%) e la licenza elementare (24,4%).

Centri decisionali del settore privato

Questa area funzionale ha un grado di decentramento decisionale nell'ambito del settore privato molto elevato. Data la dis-integrazione verticale del processo economico – carattere distintivo del sistema produttivo della Regione – i soggetti privati che effettuano decisioni e azioni di investimento sono un numero molto elevato. Se si considerano le imprese operanti nel settore industriale e in quello dei servizi privati essi sono pari rispettivamente a 3.526 unità e a 7.888 unità, per un totale di 11.414 unità.

Centri decisionali del settore pubblico

Benché non esista un organo istituzionale alla scala dell'area funzionale, sono già in atto significative forme di cooperazione tra comuni nella definizione e realizzazione di politiche di sviluppo spaziale. In questo caso, il processo cooperativo è scaturito dalla presenza di una municipalità – quella di Pesaro – che per scala e struttura è dominante rispetto alle altre e che ha assunto la guida di tale processo.

2.3 L'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche'

Popolazione

L'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche' è composta da 10 comuni contigui situati nella parte centro-meridionale costiera della Regione Marche. Ha un territorio di 328 kmq e una popolazione di 136.538 abitanti (Censimento 2001). La densità media è pari a 416 abitanti/kmq. Essa ospita il 9,3% della popolazione regionale e il 10,4% dell'occupazione regionale. Per dimensione è la seconda area urbana funzionale della Regione Marche.

Il sistema urbano di questa area funzionale ha un elevato grado di dispersione – soltanto il 28% della sua popolazione è concentrato nel comune centroide di Civitanova Marche. È l'area funzionale, tra quelle delle Marche, che nell'arco temporale 1951-2001 ha avuto le migliori prestazioni demografiche e occupazionali. La popolazione è aumentata di 61.000 unità (tasso di crescita dell'80%).

Gli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta sono stati i decenni della crescita demografica più rilevante. Molto intensa è stata la dinamica dei saldi migratori positivi, i quali hanno alimentato la crescita demografica, benché con intensità diverse, anche nel corso degli anni Novanta.

Trasporti

Lo sviluppo del sistema delle infrastrutture viarie è stato fortemente condizionato dai caratteri geografici dell'area. Le principali strutture viarie si sviluppano sulla costa lungo un asse nord-sud – autostrada A14, linea ferroviaria adriatica – e lungo la Valle del Chienti in direzione est-ovest – superstrada, strada provinciale maceratese, linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina. La stazione ferroviaria, il casello autostradale e la superstrada, situati a Civitanova Marche in posizione baricentrica, sono a servizio dell'intero sistema urbano.

Gli aeroporti di riferimento sono quello di Falconara (Regione Marche) e quello di Pescara (Regione Abruzzo) rispettivamente a 55 km (tempo di percorrenza 31 minuti) e a 119 km di distanza (tempo di percorrenza 75 minuti). I collegamenti ferroviari permettono di raggiungere Bologna in 3 ore, Milano in 5 ore, Roma in 5 ore.

Turismo

Nonostante l'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche' sia una tipica città industriale, il turismo è oggi un'attività significativa e in crescita. Nel 2004 gli arrivi turistici registrati per le diverse tipologie di esercizi ricettivi sono stati circa 117.000 unità, per un totale di presenze turistiche pari a circa 719.000 unità. La permanenza media dei turisti è stata di 6,1 giorni.

Il 'mare' e il 'litorale' sono gli elementi del patrimonio naturale su cui si è fondata l'attività turistica dell'area. Tuttavia, negli ultimi anni politiche di valorizzazione delle emergenze storiche e architettoniche dell'area – in particolare i centri urbani ricchi di memorie storiche –, politiche di riqualificazione urbana – miglioramento estetico e funzionale degli spazi collettivi, maggiore offerta di spazi ricreativi all'aperto, ecc. – e politiche culturali – organizzazione di eventi culturali qualificati – hanno introdotto nuovi elementi di attrattività turistica nell'area.

Il sistema produttivo locale

Il sistema produttivo locale dell'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche' ha una caratterizzazione industriale molto forte. Ancora nel 2001, dopo due decenni di elevata crescita dell'occupazione nelle attività terziarie, il settore industriale occupa il 60% degli addetti totali (35.912 unità). Il sistema produttivo di questa area funzionale si caratterizza in quanto distretto industriale specializzato nella produzione di calzature. Il suo settore calzaturiero (2.989 imprese e 25.204 addetti) costituisce gran parte del distretto calzaturiero delle Marche, il più grande fra i distretti calzaturieri italiani. Il grado di specializzazione del settore manifatturiero è molto elevato (77%) ed era già elevato nel 1961 (64%), all'inizio del processo di industrializzazione dell'area. La struttura produttiva del settore calzaturiero è molto frammentata – il 63% delle imprese ricade nella classe di addetti fino a 5 unità – ed è tipica di un processo produttivo basato sulla dis-integrazione verticale della produzione: numero limitato di imprese leader che delegano fasi del processo produttivo ad un numero elevato di imprese conto terzi di piccole e piccolissime dimensioni. Il sistema produttivo dell'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche' – in definitiva, il distretto industriale calzaturiero – ha dato il maggiore contributo alla crescita dell'occupazione manifatturiera della Regione. Le attività manifatturiere hanno avuto prestazioni molto elevate a partire dal 1951 fino al 1981, cui seguono una riduzione dell'occupazione manifatturiera del 10% negli anni Ottanta e una fase di stagnazione negli anni Novanta.

Nell'ultimo decennio si è rafforzato il processo di terziarizzazione dell'economia di 'Civitanova Marche' iniziato negli anni Ottanta. Con il 40% degli addetti totali occupati nei servizi pubblici e privati 'Civitanova Marche' rimane comunque l'area urbana funzionale delle Marche con il più basso grado di terziarizzazione. L'incremento occupazionale nel terziario privato (tasso di crescita del 27%) e nel terziario pubblico (tasso di crescita del 7%) ha permesso all'economia di questa area urbana di crescere (tasso di crescita del 7,6%) nonostante la stagnazione del settore industriale.

Conoscenza

Il livello di formazione scolastica di questa area funzionale è ancora molto basso – il più basso fra le aree urbane funzionali delle Marche. Benché il livello di formazione scolastica sia migliorato nel tempo, il 59% della popolazione dell'area funzionale di 'Civitanova Marche' ha un livello di istruzione il cui massimo grado è rappresentato dal conseguimento della licenza media inferiore (30%) e della licenza elementare (29%). Anche le basse quote dei diplomati (22%) e dei laureati (5%) mostrano un evidente ritardo formativo. Questa situazione è certamente molto influenzata dal fatto che il sistema economico di questa area funzionale è cresciuto quasi esclusivamente intorno al settore calzaturiero, il quale non ha espresso e stimolato una domanda di capitale umano professionalmente più diversificato e qualifiche professionali che richiedono itinerari formativi di grado superiore. È anche verosimile, inoltre, che la collettività locale abbia espresso figure professionali qualificate che non hanno trovato una adeguata occupazione all'interno del sistema produttivo dell'area funzionale e sono emigrate.

Centri decisionali del settore privato

Questa area funzionale ha un grado di decentramento decisionale nell'ambito del settore privato molto elevato. Data la dis-integrazione verticale del processo economico – carattere distintivo del sistema

produttivo della Regione – i soggetti privati che effettuano decisioni e azioni di investimento sono un numero molto elevato. Se si considerano le imprese operanti nel settore industriale e in quello dei servizi privati essi sono pari rispettivamente a 5.489 unità e a 7.388 unità, per un totale di 12.877 unità.

Centri decisionali del settore pubblico

Il livello comunale è il principale ambito di regolazione dell'evoluzione dell'organizzazione spaziale in questa area funzionale. È un livello di governo che si è ulteriormente rafforzato negli ultimi anni in seguito ai cambiamenti avvenuti nell'ambito della finanza pubblica che hanno attribuito ai comuni nuovi strumenti di intervento e maggiori risorse. Ciò determina, pertanto, una forte discrepanza tra l'attuale capacità di regolazione dei singoli comuni e la necessità di istituire un livello di governo intercomunale, alla scala, cioè, dell'area urbana funzionale.

Non esiste un livello di governo alla scala dell'area urbana funzionale, né vi sono esperienze di strategie di sviluppo locale definite a livello sovra-comunale. Il processo di coalescenza che ha determinato la formazione dell'area urbana funzionale di 'Civitanova Marche' è stato, infatti, un processo generato da meccanismi di auto-organizzazione che nessun decisore collettivo ha pianificato o regolato e al quale non ha corrisposto una "coalescenza istituzionale". Esistono soltanto forme di cooperazione tra alcuni comuni per quanto concerne la gestione di servizi che, tuttavia, sono marginali rispetto al problema della regolazione dei processi di territorializzazione degli investimenti privati e pubblici e alla formulazione di interventi di trasformazione urbana alla scala dell'area funzionale.

Bibliografia

- BAGNASCO, A. (1977) *Tre Italie: la problematica territoriale dello sviluppo economico italiano*. Bologna: Il Mulino.
- CALAFATI, A.G. (2005) On the Use of Local Labour Systems, *Italian Journal of Regional Science*, 1
- CALAFATI, A.G. (2002) Sistemi locali: esercizi di identificazione, in: Malfi e Martellato (Ed.) (2002).
- CALAFATI, A.G. and MAZZONI, F. (2005) *Città in nuce. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*. (to be published).
- CALAFATI, A.G. and MAZZONI, F. (2002) *Città in nuce: uno studio di caso*, *Quaderni di ricerca*, 175, Università degli studi di Ancona, Dipartimento di economia.
- CAMAGNI, R. (1999) The city as a milieu: applying GREMI's Approach to Urban Evolution, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3.
- CAMAGNI, R. (Ed.) (1991) *Innovation networks. Spatial perspectives*. Londra: Belhaven Press.
- COSTA, P., MARTELLATO, D. and VAN DER BORG, J. L'economia del sistema urbano e regionale italiano. Le trasformazioni 1971-1981, in: Martellato e Sforzi (1990).
- COSTA, P. and TONIOLO, M. (Ed) (1992) *Città metropolitane e sviluppo regionale*. Milano: Franco Angeli.
- (FUÀ, G. (1983) L'industrializzazione nel Nord Est e nel Centro, in FUÀ and ZACCHIA (1983).
- FUÀ, G. and ZACCHIA, C. (Ed.) (1983) *Industrializzazione senza fratture*, Bologna: Il Mulino.
- FUÀ, G. (Ed.) (1991) *Orientamenti per la politica del territorio*, Bologna: Il Mulino.
- ISTAT-Irpet (1987) *I sistemi locali del lavoro*
- ISTAT (1997) *I sistemi locali del lavoro 1991*. Roma: ISTAT.

- MALFI, L. e MARTELLATO, D. (Ed.) (2002) *Il ruolo del capitale nello sviluppo locale e regionale*. Milano: Franco Angeli.
- MARTELLATO, D. e SFORZI, F. (Ed.) (1990) *Studi sui sistemi urbani*. Milano: Franco Angeli.
- OECD (2001) *Territorial Reviews: Italy*, Paris.
- SFORZI, F. (1990) Problemi di definizione dei sistemi urbani, in: Martellato e Sforzi (Eds.) (1990).