

Una nota sui sistemi urbani del Mezzogiorno

Gianfranco Viesti

RPS

*Questo contributo analizza
l'evoluzione economica
e demografica nel XXI secolo
dei sistemi urbani del Mezzogiorno*

*d'Italia. Documenta la loro relativa
debolezza, dovuta, fra l'altro,
alla mancanza di infrastrutture
e servizi per la mobilità.*

1. Introduzione

Nel XXI secolo, la crescita del settore dei servizi è stato un elemento comune alle regioni europee di maggiore successo: essi hanno rinvigorito il loro tessuto economico ed occupazionale, sostituendo la parte delle produzioni industriali che si è andata perdendo a causa della crescita delle esportazioni delle economie emergenti e della riorganizzazione internazionale della produzione (Commissione europea e Un-Habitat, 2016; Ocse, 2020). Si è così sviluppato, in molte aree europee, un insieme di servizi avanzati, prevalentemente localizzati nelle aree urbane, con imprese che dalle loro sedi servono gli altri territori, all'interno dei Paesi e a scala internazionale, giovandosi di economie di specializzazione e di agglomerazione. La concentrazione geografica dei servizi avanzati commerciabili a distanza è maggiore di quella dell'industria manifatturiera (Viesti, 2019a).

In questo quadro, la posizione dell'Italia e delle sue città non appare particolarmente forte. L'Italia è più competitiva nella produzione di beni fisici che di beni immateriali; il suo ruolo nel commercio internazionale di servizi è assai più limitato rispetto a quello nel settore manifatturiero. Il quadro delle economie urbane italiane presenta luci e ombre. Nell'insieme, in Italia i sistemi del lavoro urbani realizzano circa metà del valore aggiunto; il loro contributo all'economia nazionale è rilevante, ma un po' inferiore rispetto agli altri grandi Paesi avanzati. Le città italiane hanno, come negli altri Paesi europei, un vantaggio di produttività rispetto al resto del Paese: intorno al 15%, dovuto alle economie di localizzazione e di agglomerazione, anche se in Francia, Regno Unito, Spagna questo vantaggio è cresciuto negli ultimi anni, mentre in Italia e Germania no (Accetturo e al., 2019).

Tuttavia, solo parte di questo vantaggio va ai lavoratori: i premi salariali delle aree urbane sono inferiori a quelli calcolati per altri Paesi; una parte significativa della maggiore produttività si traduce in maggiori costi delle abitazioni, e affluisce alla proprietà immobiliare. Inoltre, l'impetuoso processo di urbanizzazione della seconda metà del Novecento ha incrementato in misura considerevole i costi di congestione delle città italiane, allargando notevolmente i bacini di pendolarismo, a causa di pesanti ritardi infrastrutturale sia di un decrescente investimento sui servizi (Accetturo e al., 2019), ostacolando le possibilità di spostamento fisico in ambito urbano: un fondamentale fattore abilitante per le economie di agglomerazione (Puga, 2010).

In questo quadro questo contributo mira a presentare alcune analisi e riflessioni sui sistemi urbani del Mezzogiorno, riprendendo e rivisitando alcune delle analisi di Viesti (2021). Ha un taglio prettamente analitico-descrittivo. I suoi obiettivi sono metterne in evidenza la dimensione economica, e in particolare a verificare l'esistenza di possibili poli di specializzazione in alcuni comparti del settore dei servizi, tipicamente urbani e ad analizzarne, in relazione agli andamenti economici, quelli demografici. Successivamente si interroga sulle cause della loro relativa debolezza sottolineando in particolare un elemento: il loro relativo isolamento. Esso è frutto tanto della loro collocazione geografica e della loro evoluzione storica; ma la tesi di questo scritto è che essa è anche frutto di una relativa carenza di infrastrutture e servizi tanto intorno alle città quanto fra le città.

Il contributo è strutturato come segue: il par. 2 presenta alcuni riferimenti teorici; il par. 3 illustra le diverse basi dati utilizzate; il par. 4 descrive la dimensione economica e gli andamenti economici più recenti dei sistemi urbani del Mezzogiorno; il par. 5 la loro evoluzione demografica; il par. 6 documenta il loro relativo isolamento, frutto tanto della storia e della geografia quanto della carenza di infrastrutture e servizi; il par. 7 presenta evidenze relative alle loro dotazioni per la mobilità in particolare negli anni dieci; il par. 8, brevemente, conclude.

2. Città ed economie di agglomerazione

Il nuovo secolo ha visto un vero e proprio ritorno delle città, una crescita del peso delle grandi aree urbane e delle capitali specie nelle economie dei Paesi avanzati. Questo fenomeno è collegato al crescente peso del terziario sul totale dell'economia, collegato tanto ai processi di

relativa riduzione delle produzioni industriali dovute all'imperiosa crescita dei Paesi emergenti quanto alla crescita di nuove attività di servizi, anche commerciabili a distanza, consentite dallo sviluppo delle nuove tecnologie a matrice digitali. Tali attività tendono a concentrarsi nelle aree urbane, dato che traggono particolare vantaggio dalle economie di agglomerazione che lì si determinano.

Le economie di agglomerazione possono riferirsi tanto a specifici settori, o raggruppamenti di attività (distretti industriali o cluster), quanto alle aree urbane, caratterizzate dalla presenza di un tessuto economico diversificato. La tradizionale rappresentazione delle economie di agglomerazione fa riferimento a tre grandi fenomeni (McCann e van Oort, 2019; Ottaviano e Puga, 1998; Ottaviano e Thisse, 2004; Puga, 2010). Il primo riguarda la possibilità per le imprese di condividere (sharing) fattori produttivi specifici. Il secondo la migliore e più ampia circolazione e scambio (mixing) di idee, informazioni e conoscenze: un aspetto particolarmente rilevante nelle economie urbane, nelle quali l'incontro casuale e informale (definito «buzz» in Storper e Venables, 2005) fra le persone può accentuare la circolazione delle informazioni e la loro diffusione da una professione e da un'industria alle altre; il terzo riguarda l'accrescersi delle possibilità per le imprese di selezionare (sorting) meglio i propri lavoratori a partire da un insieme più ampio, e parallelamente per i lavoratori di trovare con maggiore probabilità impieghi corrispondenti alle proprie caratteristiche.

Tali condizioni possono rafforzarsi nel tempo, e creare economie esterne per le produzioni, determinando così specifici vantaggi localizzativi rispetto ad aree nelle quali queste economie non vi sono, o si verificano su scala inferiore. Queste condizioni possono stimolare gli investimenti nell'istruzione e nella ricerca e consentire la produzione, accumulazione e diffusione delle tecnologie, favorendo i processi di innovazione e quindi lo sviluppo di nuove attività economiche. Una rappresentazione coerente con le nuove teorie della crescita economica basate sull'investimento in ricerca e l'accumulazione di conoscenze. Lo sviluppo delle economie urbane attrae popolazione dagli altri territori; anche forza lavoro con l'elevato livello di qualificazione richiesto nelle nuove attività terziarie.

A partire dalla fine del Novecento, tanto in Europa quanto negli altri Paesi avanzati, i territori con una elevata quota di popolazione che vive in aree metropolitane sono cresciute più delle altre. A fine anni dieci, nei Paesi dell'area Ocse le aree urbane maggiori (cioè quelle con più di mezzo milione di abitanti) ospitavano il 45% della popolazione e gene-

ravano il 52% dell'attività economica complessiva; nel XXI secolo, in quasi tutti i Paesi avanzati, la loro crescita economica è stata maggiore rispetto al resto del Paese (Jrc, 2019; Ocse, 2020).

Ma ci sono grandi differenze sia nei livelli di reddito sia nella crescita economica fra le città. Il vantaggio urbano non è un processo deterministico. È molto diversa la situazione da Paese a Paese (von Erlich e Overman, 2020). Ad esempio, in Inghilterra e in Italia l'«effetto-regione» può prevalere sull'«effetto-città»: le aree urbane delle regioni più deboli sono riuscite poco a sviluppare economie competitive (Viesti, 2021).

Le città di maggiori dimensioni possono godere di particolari vantaggi, ma in Europa non sembra essere così netto il legame fra dimensione delle città e crescita, come invece negli Stati Uniti. Sono molte le aree urbane di media dimensione che hanno ottimi risultati, mentre alcune delle più grandi stentano; giocano un ruolo importante fattori specifici, diversi da caso a caso: la storia economica delle città europee è ricca e diversificata. Tuttavia, nel determinare il vantaggio urbano conta sempre molto la concentrazione di forza lavoro con un elevato livello di istruzione. La presenza di laureati, in particolare, è molto maggiore nelle maggiori città, e spiega sia il loro vantaggio rispetto agli altri territori, sia le migliori performance di alcune di esse rispetto ad altre, anche per la maggiore capacità di innovazione a cui essa è collegata (Glaeser, 2012; Ocse, 2020).

Un aspetto della massima importanza è che le economie urbane non sono contenute nei confini amministrativi e soprattutto non vivono isolatamente. La prossimità fra le città rappresenta un importante volano del loro successo: esiste un effetto di aumento della produttività, dato dalla contiguità fra città, per distanze fino a 300 chilometri. Le aree più prossime alle città hanno avuto nel XXI secolo una dinamica economica migliore rispetto alle aree rurali più remote. Anche la diffusione delle tecnologie è chiaramente influenzata dalla distanza: negli Usa il tasso di citazione di brevetti in altri brevetti si dimezza quando si passa da imprese localizzate molto vicine fra loro ad imprese localizzate a maggiore distanza; le relazioni interpersonali fuori dai luoghi di residenza hanno anch'esse una interessante configurazione geografica (Ocse, 2015; Ocse, 2018; Ocse, 2020).

L'ampiezza dell'effetto-città dipende dalle connessioni esistenti fra le aree urbane e i loro dintorni, a breve e media distanza, ed in particolare dai servizi di trasporto che permettono ai lavoratori di spostarsi fra aree di residenza e aree di lavoro; ai cittadini ed agli imprenditori di muoversi

agevolmente e incontrarsi; alle conoscenze di diffondersi tramite l'interazione fra le persone; e alle nuove imprese di nascere tramite l'incontro di esperienze e conoscenze diverse. Contano i tempi effettivi di percorrenza, e ad una riduzione di metà dei tempi di spostamento è associata con un aumento fra lo 0,2% e lo 0,4% nel tasso di crescita del Pil pro-capite (Ocse, 2018).

RPS

Gianfranco Viesti

3. I dati

Questo contributo, dedicato alla situazione italiana, è principalmente basato sull'analisi di dati resi disponibili dall'Istat. Essi sono analizzati tanto a livello comunale quanto di sistemi locali del lavoro (Sll). I sistemi locali del lavoro sono porzioni del territorio caratterizzate da un elevato auto-contenimento della mobilità delle forze di lavoro. L'Istat ne ha da tempo definito le metodologie di individuazione, periodicamente riviste (Istat, 2015); produce da tempo dati di varia natura a livello di Sll; particolarmente importante è però il nuovo «frame territoriale» definito dall'Istituto di Statistica che a partire dal 2015 consente di disporre di dati, riferiti alle attività industriali e terziarie private, non finanziarie, e relativi al numero di imprese, alla loro occupazione, al loro fatturato e al loro valore aggiunto ad un livello di disaggregazione settoriale molto interessante (Istat, 2018a). In questo contributo sono presentati alcuni dati relativi al 2015. I Ssl che in questo lavoro sono definiti «grandi» sono quelli con una popolazione superiore a mezzo milione di abitanti; quelli «medi» hanno una popolazione compresa fra centomila e mezzo milione; quelli «piccoli» hanno meno di centomila abitanti.

Ad essi sono affiancati dati sul complessivo andamento dell'occupazione per Sll, che l'Istat rende disponibili a partire dal 2006, nonché dati demografici. Per l'analisi delle dotazioni infrastrutturali e di servizi si fa invece riferimento tanto a contributo dello stesso Istituto (Istat, 2020a e 2020b), quanto ad analisi di istituzioni specializzate quali il servizio studi di Cassa Depositi e Prestiti e Legambiente. Viene ripresa anche un'elaborazione di Viesti (2019b) relativa agli investimenti pubblici nei sistemi di trasporto ferroviario, che è basata su dati di fonte sistema dei conti pubblici territoriali.

4. I sistemi urbani del Sud

Da analisi dei sistemi urbani italiani a livello di Sll è possibile trarre alcune chiare conclusioni relative alle città del Sud (Viesti, 2021). Molte città del Sud hanno una dimensione economica contenuta; è assai più debole, rispetto al Centro-Nord, il tessuto delle città di dimensione media. Fra i primi cento sistemi locali italiani per dimensione economica ve ne sono solo 17 al Sud. Fra di essi risalta l'area napoletana, che nel 2015 era quarta in Italia con 17,5 miliardi di valore aggiunto nell'industria e nei servizi non finanziari, seguita a distanza da Bari e Palermo, e poi da Catania e Cagliari. Uno scarto piuttosto ampio separa i 4,8 miliardi di valore aggiunto del sistema urbano di Cagliari dai 2,8 di quello di Pescara, e poi via via da tutti gli altri. Spicca in particolare la debolezza economica dei sistemi urbani siciliani: ce ne sono solo tre fra i primi cento italiani per valore aggiunto; e la debolezza di quelli calabresi (solo Cosenza fra i primi cento). Migliore la situazione in Puglia, che ha sei sistemi locali tra i primi cento in Italia, e della Campania, che ne ha altri quattro oltre a Napoli.

La disponibilità di dati molto disaggregati sul valore aggiunto prodotto a scala comunale consente un'analisi delle attività economiche nel terziario di mercato nelle città del Sud, per capire se, in che misura e in quali ambiti vi sono concentrazioni di attività terziarie in grado di servire un territorio più vasto¹. Per verificarlo è possibile calcolare il valore aggiunto per abitante nei diversi settori dei servizi, e confrontarli con quelli delle altre città italiane. Non sorprendentemente, tutte le città del Sud avevano nel 2015 un valore aggiunto pro-capite complessivo nel terziario di mercato inferiore alle città del Centro-Nord; non solo rispetto a Milano, che spiccava nettamente come la città italiana più forte (con 32.500 euro pro-capite), ma anche a Firenze e Roma (intorno ai 15.000). Comparando il valore aggiunto alla popolazione, si delinea una geografia in parte originale. Emerge Cagliari, che con 11.600 euro per abitante non è lontana da Torino e Genova (entrambe a 12.800); la città sarda evidentemente svolge un ruolo di vera e propria capitale dell'Isola, con una concentrazione di servizi che vengono forniti all'in-

¹ L'analisi è svolta per i capoluoghi di provincia. Essendo i dati disaggregati disponibili solo per comune, e non per sistema locale del lavoro come quelli appena presentati, vanno letti con una certa cautela, perché alcune attività economiche possono essere localizzate nelle aree metropolitane prossime ma amministrativamente al di fuori del comune capoluogo.

tero territorio regionale. Fra gli 8.700 e i 7.500 euro (quindi valori intorno alla metà di Firenze e Roma) si ritrovano le città del Sud relativamente più forti: nell'ordine Bari, Lecce, Pescara, Napoli e poi Salerno. Molto inferiori i dati delle altre: il valore aggiunto pro-capite del terziario di mercato a Catania è pari a 6.400 euro, Palermo a 5.700.

Guardando agli specifici settori, e calcolando il valore aggiunto per abitante nei singoli comparti del terziario emergono alcuni interessanti casi di relativa densità di alcune attività economiche. Nelle attività professionali, scientifiche e tecniche, a Cagliari, Lecce, L'Aquila e Bari; nei servizi legati alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ancora a Cagliari (che in questo settore superava nel 2015 nettamente Firenze e Genova), Bari, Pescara, Lecce; nei trasporti, a Napoli, Bari, Cagliari, Salerno e Brindisi; nei servizi alle imprese a Lecce, Avellino, Caltanissetta, Cagliari, Brindisi e Pescara. Questi dati confermano, anche dal punto di vista della specializzazione economica, la debolezza delle città calabresi e siciliane, specie a confronto con la Campania (oltre a Napoli, Salerno e Avellino) e la Puglia (dove è interessante il ruolo di Lecce come polo urbano del Salento) e soprattutto con Cagliari.

L'evoluzione recente dell'economia delle città del Sud non è stata positiva. Non disponendo di dati sul valore aggiunto su un arco temporale sufficientemente lungo, si fa qui riferimento alle dinamiche dell'occupazione per sistemi locali del lavoro, disponibili dal 2006. In Italia fra il 2006 e il 2018 (tab. 1), come negli altri Paesi europei, la creazione di occupazione è stata maggiore nei sistemi locali del lavoro che includono i principali centri urbani. Le città hanno una performance migliore rispetto agli altri territori. È il terziario a fare la differenza.

Tabella 1 - Variazione dell'occupazione nei sistemi locali del lavoro, 2006-2018. Incremento percentuale totale

	Grandi	Medi	Piccoli	Totale
Nord	4.3	3.8	2.9	3.7
Centro	13.0	4.2	3.9	7.4
Sud	-6,3	-4,5	-4,3	-4,9
Italia	4.0	1.7	0.3	2.0

Grandi: più di 500.000 abitanti; medi: da 100 a 500.000; piccoli: meno di 100.000.

Fonte: Elaborazione su dati Istat.

Nei 16 sistemi del lavoro italiani più grandi l'occupazione è aumentata di circa trecentomila unità, del 4% rispetto al 2006, il doppio della me-

dia nazionale; a Roma (dove è stata molto legata alla forte crescita del turismo), a Milano, Bologna e Firenze; è calata invece, seppur lievemente, a Torino e Genova.

Nelle aree urbane meridionale l'occupazione è invece diminuita. I dati sono tutti peggiori che al Centro-Nord: il decremento è più contenuto a Cagliari e Bari, più netto a Napoli e soprattutto a Palermo e Catania; lo stesso è accaduto nelle città di media dimensione.

Perché? In base alle più compiute analisi presentate in Viesti (2021) è possibile sostenere che le dinamiche economiche dell'intero Mezzogiorno e delle sue città in particolare sono state dovute a più fattori. In particolare, c'è stata una forte contrazione dell'occupazione nell'edilizia; laddove era presente, un ridimensionamento di quella manifatturiera. All'interno del terziario si è significativamente ridotta l'occupazione nel settore pubblico, specie nella scuola e nella sanità; i servizi di dimensione locale, come la distribuzione commerciale, hanno sofferto per il calo dei redditi.

L'aspetto che qui rileva sottolineare è che non sono cresciuti nelle città del Sud, quantomeno non a sufficienza, i nuovi servizi di mercato, vendibili al di fuori del territorio di insediamento, che hanno sostenuto la crescita dell'occupazione e del reddito in molte città europee.

5. *Le dinamiche demografiche*

Nel nuovo secolo le dinamiche demografiche sono state molto diverse fra Centro-Nord e Sud; e, come nell'intera Europa, sono state le migrazioni a fare la differenza (Viesti, 2021). Nel XXI secolo al Centro-Nord la popolazione è aumentata di 3,4 milioni, frutto di 3,3 milioni di immigrati dall'estero più ottocentomila dal Sud, che hanno compensato un saldo naturale negativo per circa settecentomila unità. Al Sud la popolazione alla fine degli anni dieci è la stessa di inizio secolo; ciò è stato frutto di un saldo naturale nullo, di un'emigrazione verso il Nord di circa ottocentomila unità e un'immigrazione dall'estero di circa settecentomila. Nel corso del ventennio però al Sud il saldo naturale ha cambiato segno, da +30.000 circa all'anno nei primi anni duemila a -90.000 circa nel 2019.

Dopo una storia demografica assai diversa, e caratterizzata da una natalità a lungo molto maggiore, il Mezzogiorno si è ormai allineato ai tassi di fertilità medi nazionali. Il Sud resta un territorio con una popolazione più giovane: ma con le tendenze in corso questa situazione è

destinata a mutare rapidamente. La presenza di popolazione nata all'estero nel Mezzogiorno non è irrilevante, ed è significativa la presenza di lavoratori stranieri soprattutto in agricoltura, nel turismo e nei servizi alle famiglie. Tuttavia, è molto inferiore a quella che si è venuta consolidando nelle regioni del Centro-Nord. Nel 2019 erano stranieri il 14,5% dei residenti a Milano, il 12,9% a Roma e solo il 3% a Palermo. La presenza straniera al Sud è maggiore nei comuni costieri della Sardegna nord-orientale, della Campania, della Puglia settentrionale, di Basilicata e Calabria joniche e della Sicilia sud-orientale: collegata ad occasioni di lavoro nel turismo e nell'agricoltura (Istat, 2020a).

In questo quadro d'insieme la tabella 2 mostra i dati demografici a livello di sistemi locali del lavoro italiani fra il 2006 e il 2018 suddividendoli per circoscrizione e dimensione. La variazione della popolazione è stata più positiva nelle aree urbane rispetto al resto del territorio, ed è continuato il processo di relativo spopolamento delle aree interne, con tassi di natalità molto bassi e il movimento della popolazione verso le città (De Rossi, 2018). Come in tutta Europa, vi è quindi stata una maggiore crescita demografica nelle città. Ma la popolazione delle città del Sud è aumentata meno rispetto alle aree urbane del Centro-Nord. Negli anni dieci, in particolare, la popolazione è cresciuta moltissimo, tanto in valore assoluto quanto in percentuale, nelle aree metropolitane di Roma e Milano, mentre si è ridotta, in valore assoluto, in quelle di Genova, Messina e Reggio Calabria².

Tabella 2 - Variazione percentuale della popolazione nei sistemi locali del lavoro, 2006-2018

	Grandi	Medi	Piccoli	Totale
Nord	5.7	5.2	2.3	4.6
Centro	10.9	5.8	1.6	6.7
Sud	2.3	0.3	-1,3	0.2
Italia	5.9	3.7	0.6	3.5

Sistemi del lavoro: grandi (più di 500.000 abitanti); medi (100.000 - 500.000); piccoli (meno di 100.000).

Fonte: Elaborazione su dati Istat.

² E a Taranto fra le altre grandi città, nonché ad Avellino, Brindisi, Catanzaro, Ferrara, Potenza e Trapani fra i sistemi urbani di rango medio. Cfr. Curci e al., 2020.

Il Sud è nel pieno di un radicale cambiamento demografico. L'area attira poca immigrazione dall'estero; cede invece al Centro-Nord, e in misura crescente anche all'estero, popolazione giovane (aggravando così le dinamiche naturali, perché è la popolazione giovane che fa figli). Sensibile è il flusso in uscita di giovani ad elevata qualificazione. Le tendenze demografiche sono molto peggiori nelle aree interne e nei comuni minori rispetto alle città di maggiore dimensione: ma la capacità delle città del Sud di accrescere la propria popolazione, con positive dinamiche demografiche e soprattutto attraendo residenti dal resto del Paese e dall'estero è modesta. Questo fattore è strettamente collegato a quanto detto in precedenza: è il contenuto sviluppo delle attività terziarie più moderne e qualificate a determinare una modesta domanda di lavoro; elemento quest'ultimo che favorisce i processi di emigrazione (Viesti, 2021).

La riduzione della popolazione può determinare conseguenze estremamente rilevanti. La contrazione delle forze di lavoro non determina solo una minore capacità dell'area di creare reddito. L'aumento di peso degli anziani provoca maggiori esigenze di servizi di cura, una contrazione dei bacini di domanda di altri servizi pubblici (scuola, trasporti) e una caduta del gettito fiscale per finanziarli, con possibili circoli viziosi: fenomeni già evidenti nelle aree interne (non solo al Sud). La Fondazione Agnelli (2020) ad esempio prevede che la popolazione scolastica italiana si ridurrà del 16% fra il 2019 e il 2030: ma tale riduzione sarà molto più intensa nel Mezzogiorno (metà del totale nazionale), con tutto ciò che questo implica per la domanda di lavoro di nuovi insegnanti. La decrescente domanda di abitazioni dovuta ad una popolazione che si riduce non solo deprime l'attività edilizia, ma può produrre anche un permanente calo dei prezzi, e quindi dei valori, degli immobili; quindi una contrazione della ricchezza delle famiglie, che al Sud, assai più che nella media nazionale, è immobiliare, come già avvenuto negli anni dieci, con possibili effetti sui consumi. Si tratta di scenari del tutto inediti nella storia italiana.

Qui c'è un punto fondamentale della questione meridionale nel XXI secolo: economia e demografia sembrano legate da un circolo vizioso, nel quale le tendenze negative si influenzano e si rafforzano a vicenda. La carenza di servizi e politiche per la natalità, e i bassi tassi di occupazione femminile rendono difficile immaginare un aumento della fertilità, e quindi una ripresa delle dinamiche demografiche naturali. Il cattivo andamento dell'economia rallenta i flussi di immigrazione e incentiva i flussi di emigrazione (come sempre selettiva per età; divenuta an-

cor più selettiva per livello di istruzione); le dinamiche migratorie, a loro volta, rendono più difficile lo sviluppo economico. Le città del Sud sono il crocevia di questi processi.

6. Città isolate

Ma da che cosa dipende la debolezza economica delle città del Sud nel terziario più avanzato? È bene innanzitutto ricordare un fattore storico di grande rilevanza: è particolarmente difficile per un ambito territoriale, urbano o meno che sia, che non ha sperimentato un processo di industrializzazione sufficientemente intenso, e nel quale non sono presenti i centri direzionali di imprese di dimensione medio-grande, sviluppare un moderno settore dei servizi. Una parte rilevante di esso (si pensi a logistica e trasporti, ma anche a design, marketing, consulenza, servizi legali e finanziari) nasce infatti anche per la domanda che proviene dalle imprese industriali del territorio. È molto difficile passare in una fase di avanzata terziarizzazione senza avere alle spalle una lunga storia di industrializzazione (Viesti, 2021).

Per lo sviluppo delle attività terziarie più qualificate, come è stato già ricordato, conta poi moltissimo il livello di istruzione delle forze di lavoro, ed in particolare la disponibilità di lavoratori con un'istruzione di tipo universitaria. Da questo punto di vista, in un quadro nazionale che evidenzia un sensibile divario rispetto alle medie europee, la situazione del Sud, è particolarmente negativa. I livelli di istruzione sono molto modesti; ancora elevati gli abbandoni nell'istruzione secondaria; limitati, inferiori rispetto alla media italiana, i tassi di passaggio dal diploma all'università. E conseguentemente molto più contenuta la presenza di forze di lavoro ad elevato livello di istruzione. Nell'ultimo decennio la situazione è peggiorata, interrompendo un processo secolare di avvicinamento delle condizioni del Sud rispetto a quelle del resto del Paese; si sono creati circoli viziosi: la diffusione dell'istruzione terziaria è diminuita e sono cresciuti i flussi in uscita di laureati. Tutto questo, in particolare per quanto riguarda l'università, a causa delle politiche che sono state messe in atto in particolare nel decennio 2008-2018, che hanno volutamente creato una compressione selettiva territorialmente e cumulativa nel tempo del sistema universitario italiano (Viesti, 2018; Viesti, 2019c).

Tuttavia, in questa sede si vuole mettere l'accento su un ulteriore, importante, elemento. I sistemi urbani del Sud sono molto più isolati,

RPS

Gianfranco Viesti

scarsamente collegati e interrelati fra loro rispetto a quelli del Centro-Nord e soprattutto del Nord. Più isolate fra loro, le città del Sud sono molto meno in grado di scambiare idee, servizi, persone e attività imprenditoriali e quindi di giovare di fenomeni di diffusione di innovazioni tecnologiche e manageriali, e di specializzarsi in specifiche attività giovandosi di specifiche economie di scala e di agglomerazione e di scambiarsi servizi. Questa è da sempre una cruciale differenza fra il Centro-Nord e il Mezzogiorno e contribuisce in misura rilevante a spiegare le disparità interne all'Italia e il ritardo di sviluppo del Sud: mentre da lungo tempo il Nord «esiste» come area territoriale in larga misura funzionalmente ed economicamente integrata, il Sud «non esiste» (Viesti, 2021).

In una vasta area del Nord si è creato un sistema multipolare e interconnesso. In questo sistema è evidente la centralità di Milano come primo centro di produzione e fornitura di servizi urbani avanzati per le imprese e i cittadini; Milano è la città italiana che più si è giovata delle trasformazioni dell'economia del XXI secolo, riuscendo ad attrarre dall'esterno capitali (anche nel settore immobiliare) ed intelligenze, e a fornire servizi avanzati in molti ambiti (dalla comunicazione all'informazione alla finanza, dalle fiere ai servizi sanitari avanzati) al resto del Paese. Essa è il fulcro di un sistema territoriale interconnesso, che si dipana lungo tre principali assi: longitudinalmente, da Milano verso Treviso e da Milano verso Rimini; in direzione Nord-Sud, da Trento a Firenze. Lungo questi assi, nell'economia del Nord hanno un ruolo importante anche molte città di media dimensione: esse non si limitano alle funzioni urbane meno sofisticate, ma sviluppano anche proprie specializzazioni, in limitati gruppi di servizi più avanzati: così la logistica a Novara, Piacenza o Verona, i servizi fieristici a Parma e Rimini, il design a Modena, con intense attività di scambio fra di loro. Esse paiono configurarsi come nodi di un sistema più ampio, di veri e propri «corridoi territoriali», in cui si attua un processo di regionalizzazione dei processi urbani, in particolare lungo le principali arterie di traffico. Torino e ancor più Genova paiono ai margini di questi processi; la modesta dimensione dei sistemi urbani lungo l'Adriatico non li favorisce (Perulli e Pichierri, 2010; Garavaglia, 2017; D'Albergo e al., 2019).

Analisi sulla diffusione spaziale delle attività economiche mostrano che i territori dell'Italia settentrionale formano un vero e proprio sistema, con economie locali contigue con livelli di produttività superiori alla media italiana. Al contrario nel Mezzogiorno, dove pure vi sono economie locali con elevati livelli di produttività, queste sono isolate le une

dalle altre, vere e proprie *enclaves* in territori a produttività più bassa (Istat, 2018b).

Al Sud ci sono tre sistemi territoriali di più rilevante dimensione, in cui si realizza più della metà del valore aggiunto dell'industria e dei servizi di mercato: quello abruzzese, con un valore aggiunto (2015) di 12 miliardi, che si estende principalmente lungo la costa; quello della Puglia centrale (20 miliardi), a forma semicircolare intorno alla città da Bari e che si estende da Barletta a Matera e poi a Brindisi-Lecce; e quello della Grande Napoli, che sviluppa il maggior valore aggiunto (31 miliardi), intorno al capoluogo partenopeo. Ma essi sono relativamente poco connessi fra loro. L'Abruzzo presenta una conformazione territoriale simile a quella dell'Italia centrale: ma è privo di centri urbani di rango superiore. A sud dell'Abruzzo, ma non contiguo data la presenza di Molise e Tavoliere, vi è il sistema territoriale della Puglia centrale: anch'esso è ben interconnesso al suo interno ma poco con l'esterno. In particolare, con il sistema della Grande Napoli: un sistema ampio, denso, compatto, e ben collegato con Roma; che mostra elementi positivi di agglomerazione, ma anche evidenti diseconomie di congestione. Fra Napoli, Pescara e Bari i collegamenti sono modesti. Le possibilità di mobilità delle persone possibili solo su auto, e con tempi di percorrenza non piccoli: circostanza che certo non favorisce gli scambi di idee ed esperienze, e le possibilità di lavoro comune. Il resto del Mezzogiorno è particolarmente frammentato e isolato. Grave è l'isolamento delle città siciliane, che hanno scarsi rapporti anche fra loro, all'interno dell'Isola; debole e per nulla interconnesso, il sistema calabro-lucano.

Una delle possibili misure dell'integrazione economica fra le regioni sono i flussi di merci trasportati su strada: è difficile avere relazioni profonde nel mondo immateriale dei servizi se mancano rapporti commerciali in quello dei beni. Al 2018 l'interscambio di merci fra le regioni del Sud era relativamente modesto, anche rispetto alla loro dimensione economica. Quanto al traffico stradale passeggeri è evidente la densità dei flussi all'interno dei tre sistemi territoriali; più modesti quelli fra loro³ (Mit, 2020). Appare un grande vuoto di relazioni e di contatti all'interno del triangolo Salerno-Taranto-Cosenza. Interessanti in Sicilia i flussi lungo la costa orientale, da Messina a Siracusa; molto più modesti quelli fra le altre città dell'Isola, inclusa Palermo. A conclusioni del

³ Si vedano le figure alle pagine 67 e 68 di Mit (2020) per il trasporto merci e a pagina 58 per il trasporto passeggeri.

tutto simili arrivano anche gli studi che stimano il valore del commercio interregionale, sulla base di tavole input-output (Bentivogli e al., 2019).

7. I sistemi della mobilità

L'integrazione territoriale non è solo frutto della geografia; ma anche e soprattutto dell'azione pubblica per realizzare infrastrutture e servizi di connessione. Nel XXI secolo sono migliorate alcune connessioni di grande distanza delle città del Sud verso il Nord e l'Europa (alta velocità a Napoli e Salerno, trasporto aereo), con effetti molto positivi; ma sono peggiorate le connessioni ferroviarie interregionali e quelle di breve distanza: trasporto pubblico urbano e regionale. Nell'insieme si è accentuato lo scarto fra le città italiane collocate lungo i grandi assi prioritari di trasporto e il resto del Paese, e in generale fra Nord e Sud (Beria e al., 2017; Banca d'Italia, 2019).

Guardiamo in primo luogo al trasporto urbano, cioè alla mobilità all'interno delle città. Esso è un fattore abilitante fondamentale di quelle connessioni fra le persone e le imprese che determinano le economie di agglomerazione. Nell'insieme il quadro delle infrastrutture per il trasporto pubblico urbano mostra nell'insieme un sensibile ritardo dell'Italia rispetto agli altri grandi Paesi europei. A fine anni dieci erano attivi in tutto il Paese 247 chilometri di metropolitane: una dotazione inferiore a quella della sola città di Madrid, e che si compara con valori circa tripli per la Germania. Sensibili sono gli scarti anche per le tramvie e per le reti ferroviarie suburbane (tab. 3).

Tabella 3 - Infrastrutture fisse di trasporto nelle aree metropolitane, fine anni dieci, chilometri

	Nord Italia	Centro Italia	Sud Italia	Italia	Spagna	Francia	Germania
Metropolitane	131	61	56	247	610	361	650
Tramvie	405	47	53	506	261	756	2023
Ferrovie suburbane	348	205	185	738	1432	698	2038

Fonte: Legambiente (2019).

Ma il dato nazionale nasconde profonde differenze territoriali. Guardando a tutti i capoluoghi di provincia, e rapportando le dotazioni alla

popolazione, al 2016, al Centro-Nord c'era una situazione infrastrutturale quattro volte migliore per le metropolitane e oltre tre volte migliore per le tramvie rispetto al Mezzogiorno. Alle differenze nelle reti facevano riscontro differenze ancor più sensibili nelle disponibilità di mezzi, specie per metropolitane e tram. Anche per i soli autobus, la dotazione di mezzi dei capoluoghi del Sud, rapportata alla popolazione, non raggiungeva il 60% di quella dei capoluoghi del Centro-Nord (Mele, 2020). Non sorprende quindi che l'offerta di trasporto pubblico urbano, espressa in posti/chilometro per abitante fosse così fortemente dispari, come leggibile dai dati della tabella 4.

Tabella 4 - Dotazioni infrastrutturali e servizi di mobilità urbana nei capoluoghi di provincia, 2016

	Centro-Nord	Mezzogiorno	Italia
<i>Reti (chilometri per 100.000 ab.)</i>			
Metropolitane	1,3	0,4	1,0
Tramvie	2,6	0,8	2,1
<i>Mezzi (numero per 100.000 ab.)</i>			
Metropolitane	2,9	0,3	2,1
Tram	6,7	1,6	5,1
Bus	86,3	49,6	75,2
<i>Posti/km per 100.000 abitanti</i>			
Metropolitane	194,6	22,8	142,8
Tram	43,3	8,5	32,8
Bus	315,2	172,7	272,3

Fonte: Mele (2020) su dati Istat.

Ciò significa che le possibilità di mobilità urbana su mezzo pubblico erano nelle città del Sud non solo molto inferiori ma anche fortemente sbilanciate verso i mezzi su gomma, più lenti e meno sostenibili ecologicamente; e notevolmente invecchiati. Non sorprende quindi che al 2017 la mobilità a Bari e Palermo fosse per oltre tre quarti su mezzi individuali (auto) contro meno di metà per le principali città del Nord, con Roma a mezza via (65%) (Cdp, 2019).

Al 2017 l'offerta complessiva annua di trasporto pubblico urbano era di 5834 posti/km per abitante nelle città del Nord, di 5076 nelle città del Centro e di 2070 nelle città del Sud. In valori assoluti, comparando regioni confrontabili per dimensione e peso delle aree urbane, si andava da 3,5 a 5,4 miliardi di posti/km all'anno in Veneto, Emilia, Toscana; da 2,5 a 2,8 in Campania, Sicilia e Puglia. Il peso del trasporto su auto-

bus, rispetto a questa offerta era del 51% al Nord, del 67% al Centro e dell'82% al Sud, con un giudizio di soddisfazione dell'utenza ad essi proporzionato (Istat, 2020a). Fra le città del Sud, solo Cagliari aveva un'offerta e una qualità del servizio paragonabile alle medie nazionali.

Nel nuovo secolo la capacità di trasporto pubblico urbano nelle città del Sud non è cresciuta, in alcuni casi si è ridotta⁴. I posti/km offerti nei capoluoghi italiani sono aumentati del 5%, con incrementi decisamente maggiori in Piemonte e Lombardia. Al Sud si sono invece significativamente ridotti – di circa un terzo – nelle città della Campania e della Sicilia, specie negli anni dieci; sono diminuiti anche in Abruzzo mentre sono aumentati in Puglia, in Calabria, a Cagliari. Ciò è avvenuto in seguito alla contrazione delle disponibilità di spesa e degli investimenti infrastrutturali degli enti locali. La capacità di spesa di regioni ed enti locali per il trasporto pubblico urbano sul finire degli anni dieci era per le città del Mezzogiorno, rispetto alla popolazione, circa due terzi rispetto al Centro-Nord⁵, circostanza collegata anche alla mancata attuazione delle norme relative al finanziamento degli enti locali previste nella legge 42 del 2009 (Viesti, 2021). Quanto agli interventi infrastrutturali, non sono mancati progressi, come nei casi del potenziamento della metropolitana di Catania, e delle reti tramviarie a Cagliari e Palermo; interventi comunque minori rispetto ai casi di grande successo e di grande impatto delle nuove tramvie fiorentine e della metropolitana milanese (Legambiente, 2019).

Molto differenziata è anche la situazione del trasporto pubblico ferroviario regionale, che ha una grande importanza per la mobilità dei cittadini specie intorno alle grandi aree urbane: come si è ricordato anche questo è un fattore abilitante delle economie di agglomerazione e dell'estensione geografica dei loro effetti. A fine anni dieci tre milioni di italiani si spostavano ogni giorno sui treni regionali, l'8% in più che all'inizio del decennio. Ma il servizio era molto meno disponibile nel Mezzogiorno, dove si contavano nell'insieme solo mezzo milione di passeggeri. Il servizio era di una qualche rilevanza solo in Campania, con oltre 250.000 utenti, e in Puglia (140.000); quasi inesistente nelle altre regioni, e particolarmente nelle due Isole (Legambiente, 2019).

L'offerta ferroviaria regionale dipende da più fattori, a partire dallo stato e dalla qualità delle reti e dalla disponibilità di mezzi. Al Sud i treni

⁴ Le cifre sui posti/km sono frutto di elaborazioni su dati Istat per gli anni 2000-2016.

⁵ Il dato è ricavato dalla tabella A.2.3 di Banca d'Italia (2020).

regionali sono meno e viaggiano più lentamente perché maggiore è la quota di linee a binario unico e/o non elettrificate; quanto ai secondi, a fine anni dieci nelle regioni del Mezzogiorno l'età media del materiale rotabile era assai più elevata: 19,3 anni contro 12,5 al Nord. Gli investimenti sulle reti si sono fortemente concentrati al Centro-Nord (Viesti, 2019b); investimenti per l'ammodernamento della flotta ci sono stati in tutte le regioni italiane, ma sono stati più rilevanti, ancora una volta, al Centro-Nord.

Sotto il profilo finanziario, dal 2001 la competenza per questi servizi è in capo alle regioni, che ricevono dal governo nazionale cospicue risorse per fronteggiarne i costi, cui possono aggiungere propria finanza. Sono stati operati forti tagli sul finanziamento nazionale del trasporto pubblico regionale, sceso da 6,2 a 4,8 miliardi fra il 2009 e il 2019. Quanto agli interventi delle regioni, nel decennio 2009-18 la loro spesa per i servizi ferroviari e il materiale rotabile è stata molto diversificata: si è aggirata in molte grandi regioni del Centro-Nord e in Campania e Basilicata fra i 10 e i 16 euro; su livelli inferiori in Puglia, Veneto, Lazio, Sardegna; è stata particolarmente bassa in Abruzzo e Sicilia.

Le differenze nella disponibilità e qualità dei servizi si sono accentuate. L'offerta di treni regionali si è particolarmente ridotta in Campania, dove si è scesi (per la sola Trenitalia) da 11,8 a meno di 10 milioni di treni/km fra il 2010 e il 2018, e dove i passeggeri si sono ridotti del 44%; notevolmente peggiorata la situazione di Napoli, specie nel fondamentale servizio periurbano della Ferrovia Circumvesuviana; significative riduzioni di offerta si sono avute anche in Abruzzo, Calabria e Basilicata. In Molise i collegamenti fra Campobasso e Termoli, dopo 130 anni, sono stati soppressi. Migliori gli andamenti in Puglia, dove sono cresciuti treni e passeggeri: questi ultimi aumentati del 29% sempre fra 2010 e 2018 (Legambiente, 2019).

Nel 2019 ogni giorno in tutto il Sud circolavano meno treni regionali che nella sola Lombardia. Il servizio ferroviario è quasi inesistente nelle Isole: in Sicilia c'erano 428 corse (lentissime) di treni regionali contro 2396 in Lombardia, in Sardegna 297, quanto nella provincia di Bolzano, che ha un terzo della popolazione. In Basilicata non ci sono collegamenti fra Potenza e Matera. In Calabria non esiste un collegamento diretto fra Cosenza e Crotone: è necessario un cambio e quasi tre ore di viaggio per percorrere 115 chilometri. In Sicilia fra Ragusa e Palermo vi sono solo 3 collegamenti al giorno, tutti con un cambio, con una durata complessiva di 4 ore e mezza (aumentata di mezz'ora rispetto a pochi anni prima); per percorrere i 266 chilometri da Siracusa a Trapani

sono necessari tre cambi, per una durata complessiva di 11 ore e 21 minuti (Legambiente, 2019).

Non sono mancati investimenti e progetti: come nel caso dei nuovi collegamenti ferroviari fra la città e l'aeroporto a Bari e Palermo; o il potenziamento delle ferrovie Appulo-lucane fra Puglia e Basilicata (con interventi sulle linee, la realizzazione della nuova stazione di Matera e una riduzione dell'età media dei treni da 20,8 a 6,4 anni). Laddove ci sono stati interventi su reti e servizi, si è registrato un sensibile aumento dei passeggeri (Legambiente, 2019).

Infine, i collegamenti tra le città non hanno conosciuto particolari miglioramenti, al netto dell'alta velocità fra Napoli e Salerno e di alcuni interventi di velocizzazione della rete adriatica e della linea tirrenica a Sud di Salerno. L'unico grande progetto di nuova rete di collegamento ad alta velocità, quello fra Napoli e Bari ha scontato tempi di realizzazione molto più lenti rispetto alle altre reti (Viesti, 2019 e 2021). I servizi disponibili si sono ridotti o sono rimasti estremamente modesti; per l'intero primo ventennio del XXI nessun treno ha mai collegato, senza necessità di cambio, le due principali città del Sud, Napoli e Bari. I servizi ferroviari nelle Isole, e quindi fra Palermo e Catania e fra Cagliari e Sassari sono rimaste in condizioni che è possibile definire, senza esagerazioni, ottocentesche.

8. Alcune conclusioni

In questo lavoro si è argomentato che il principale motore dello sviluppo economico dell'economia contemporanea sono i nuovi settori dei servizi, basati sulle nuove tecnologie digitali e che consentono di servire aree anche molto lontane rispetto ai luoghi di produzione. Sono attività prettamente urbane, che si giovano delle economie di agglomerazione tipiche delle città. Principalmente ad esse si devono i processi di crescita dei sistemi urbani europei.

Non tutte le città sono state però in grado di sviluppare queste attività. Ai processi di polarizzazione fra aree urbane e rurali, si sono quindi aggiunti fenomeni di diversificazione e gerarchizzazione fra le città. È ad esempio quanto avvenuto in Italia, dove solo alcuni sistemi urbani del Nord, interconnessi di fra di loro, hanno avuto sviluppi piuttosto positivi. Ciò è avvenuto molto meno, oltre che in alcune aree più deboli del Centro-Nord, nelle città del Sud; pur con una diversità da caso a caso (ad esempio fra gli sviluppi più positivi a Cagliari e meno a Pa-

lermo e Catania), e pur con la presenza di interessanti aree di specializzazione.

La relativa debolezza delle città del Sud è dovuta a fattori di ordine geografico e storico. Ma anche ad insufficienti politiche volte alla creazione di quei fattori di contesto che favoriscono lo sviluppo delle economie urbane, a partire dall'istruzione. In questo contributo si è provato a mettere in luce come lo stesso sia avvenuto anche per le fondamentali politiche per la mobilità.

Interventi di rafforzamento delle economie urbane del Mezzogiorno, attraverso un potenziamento delle loro dotazioni infrastrutturali e della loro capacità di erogare servizi sono pertanto assai opportuni. Essi possono nel tempo accrescere le economie di agglomerazione e quindi la produttività delle imprese, e contribuire al rilancio dell'occupazione urbana nei servizi più avanzati.

Il ruolo delle aree urbane del Mezzogiorno può essere fondamentale per l'intera area; e per lo sviluppo dell'intero Paese: perché è nelle aree urbane che si insediano quelle attività terziarie specializzate e commerciabili a distanza che fanno crescere redditi ed occupazione. E i Paesi che meglio sono stati in grado di adattarsi alle nuove condizioni economiche e tecnologiche del nuovo secolo, come la Germania, sono organizzate su una rete estesa di economie urbane competitive. Un Paese è forte economicamente quando lo sono tutte le sue aree urbane e non solo alcune. Tuttavia, le tendenze delle politiche pubbliche degli ultimi anni, come si è visto in questa nota, non sono andate in questo senso. Nel momento in cui il Paese riflette sul proprio futuro di medio e lungo termine, anche a seguito dell'emergenza Covid, tali questioni dovrebbero essere al centro dell'agenda politica.

Riferimenti bibliografici

- Accetturo A., Lamorgese A., Mocetti S. e Sestito P., 2019, *Sviluppo locale, economie urbane e crescita aggregata: i risultati di una recente ricerca della Banca d'Italia*, in D'Albergo e al., cit.
- Banca d'Italia, 2019, *Relazione annuale*, Roma.
- Banca d'Italia, 2020, *Economie regionali. Economia della Sardegna*, Roma.
- Bentivogli C., Ferraresi T., Monti P., Panicià R. e Rosignoli S., 2019, *Italian Regions in Global Value Chains. An Input-Output Approach*, «Politica Economica - Journal of Economic Policy», vol. 35, n. 1.
- Beria P., Debernardi A. e Ferrara E., 2017, *Measuring the Long-Distance Accessibility of Italian Cities*, «Journal of Transport Geography», n. 62.

- Cdp Ricerca e Studi, 2019, *Luci e ombre della mobilità urbana in Italia: ripartire dal trasporto pubblico*, Focus settori, Cassa depositi e prestiti, aprile.
- Commissione europea e Un-Habitat, 2016, *The State of European Cities 2016. Cities Leading the Way to a Better Future*, Bruxelles.
- Curci F., Kercuku A. e Lanzani A., 2020, *Dinamiche di contrazione insediativa*, «Rivistailmulino.it», 21 maggio.
- D'Albergo E., De Leo D. e Viesti G. (a cura di), 2019, *Il governo debole delle economie urbane. Quarto Rapporto Urban@it*, il Mulino, Bologna.
- De Rossi A. (a cura di), 2018, *Riabitare l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Fondazione Agnelli, 2020, *Rapporto sull'edilizia scolastica*, Laterza, Roma-Bari.
- Garavaglia L., 2017, *Le città dei flussi. I corridoi territoriali in Italia*, Guerini e Associati, Milano.
- Glaeser E.L., 2012, *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*, Penguin Random House, New York; trad. it.: 2013, *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano.
- Istat, 2015, *La nuova geografia dei sistemi locali*, Roma.
- Istat, 2018a, *Risultati economici delle imprese a livello territoriale. Ampliamento del livello di analisi*, anno 2016, Roma.
- Istat, 2018b, *Rapporto Annuale 2018. La situazione del Paese*, Roma.
- Istat, 2020a, *Rapporto sul territorio 2020. Ambiente, economia, società*, Roma.
- Istat, 2020b, *Rapporto annuale 2020. La situazione del Paese*, Roma.
- Jacobs J. (1969), *The economy of cities*, Vintage, New York.
- Jrc Joint Research Centre of the European Commission, 2019, *The Future of Cities. Opportunities, Challenges and the Way Forward*, Publications Office of the EU, Lussemburgo.
- Legambiente, 2019, *Pendolaria 2018. La situazione e gli scenari del trasporto pendolare in Italia*, Roma.
- McCann P. e van Oort F., 2019, *Theories of Agglomeration and Regional Economic Growth: A Historical Review*, in Capello R. e Nijkamp P. (a cura di), *Handbook of Regional Growth and Development Theories*, Revised and extended second edition, Elgar, Londra.
- Mele G., 2020, *Infrastrutture di trasporto, accessibilità e mobilità*, in Coco G. e De Vincenti C. (a cura di), *Una questione nazionale. Il Mezzogiorno da «problema» a «opportunità»*, il Mulino, Bologna.
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, 2020, *Allegato al documento di economia e finanza*, Roma.
- Ocse, 2015, *The Metropolitan Century. Understanding Urbanization and its Consequences*, Parigi.
- Ocse, 2018, *Productivity and Jobs in a Globalized World. (How) Can All the Regions Benefit?*, Parigi.

- Ocse, 2020, *Cities in the World. A New Perspective on Urbanization*, Parigi.
- Ottaviano G. e Puga D., 1998, *Agglomeration in the Global Economy: A Survey of the New Economic Geography*, «World Economy», vol. 21, n. 6.
- Ottaviano G. e Thisse J.-F. (2004), *Agglomeration and Economic Geography*, in Henderson J.V. e Thisse J.-F. (a cura di), *Handbook of Regional and Urban Economics. Volume 4: Cities and Geography*, Elsevier, Amsterdam.
- Perulli P. e Pichierri A., 2010, *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino.
- Puga D., 2010, *The Magnitude and Causes of Agglomeration Economies*, «Journal of Regional Science», vol. 50, n. 1.
- Storper M. e Venables A.J., 2005, *Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy*, «Journal of Economic Geography», n. 4, pp. 351-370.
- Viesti G., 2018, *La laurea negata. Le politiche contro l'istruzione universitaria*, Laterza, Roma-Bari.
- Viesti G., 2019a, *Qualche riflessione sulla nuova geografia economica europea*, «Meridiana», n. 94.
- Viesti G., 2019b, *Il trasporto ferroviario in Italia nel XXI secolo: un Paese sempre più diseguale*, «Economia e Politica», 2 dicembre.
- Viesti G., 2019c, *Le politiche universitarie*, «Sinapsi», n. 3.
- Viesti G., 2021, *Centri e periferie. Europa, Italia e Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Laterza, Roma-Bari.
- Von Erlich M. e Overman H., 2020, *Place-Based Policies and Spatial Disparities across European Cities*, «Journal of Economic Perspectives», vol. 34, n. 3.

