



ECONOMIA MARCHE Journal of Applied Economics

Vol. XXXVI, No. 2, 2017

Ruolo e futuro delle città medie: una riflessione teorica ed empirica

R. Camagni *Politecnico di Milano*

Affiliations and acknowledgements

Roberto Camagni (corresponding author), Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano - via G. Ponzio 31, 20133 Milano, Italy. E-mail: roberto.camagni@polimi.it.

Suggested citation

Camagni R. (2017), Ruolo e futuro delle città medie: una riflessione teorica ed empirica, *ECONOMIA MARCHE Journal of Applied Economics*, XXXVI(2): 1-14. Questo articolo e' basato sulla "Lezione Economia Marche" (Ancona, 11 Maggio 2017)

1 Città, cambiamento, sviluppo

Come ci hanno insegnato i grandi storici del secolo scorso, Fernand Braudel in testa, le città hanno da sempre caratterizzato intere epoche col successo della loro cultura, della loro economia e del loro potere. Esse hanno guidato lo sviluppo dei territori circostanti e dei paesi apportando leadership economica e strategica, la raffinatezza della loro cultura umanistica e artistica, la capacità amministrativa e organizzativa, l'efficienza delle infrastrutture di trasporto e comunicazione, la proiezione internazionale. Ad esse dobbiamo i concetti (e le pratiche) di libertà, democrazia, modernità, nonché, in ambito economico, i più rilevanti processi di innovazione grazie alla concentrazione di saperi e di capacità imprenditoriali.

Scrivendo Braudel (1982, p. 450): "Le città sono come dei trasformatori elettrici: esse aumentano le tensioni, precipitano gli scambi, rimescolano all'infinito la vita degli uomini". Ma, soprattutto, "sono dei moltiplicatori capaci di adattarsi al cambiamento, di stimolarlo, di favorirlo. (...) Sono ad un tempo dei motori e degli indicatori: esse provocano e segnalano il cambiamento" Braudel (1981, p. 35).

Proprio per questo ormai da vent'anni le città sono tornate al centro del dibattito internazionale e dell'agenda delle politiche di sviluppo, in Europa ma non solo. L'Unione Europea a partire dal 2000, ha introdotto un asse urbano nelle politiche di sviluppo regionale e i fondi strutturali, e ha appoggiato la predisposizione di agende urbane. Si vedano al proposito quelli che ritengo i documenti non solo culturali ma politici e di *policy* più interessanti: il *Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile* del 1998, presentato dalla Commissione Europea dopo una larga intesa fra le diverse Direzioni Generali che intervengono con risorse anche sull'ambito urbano (solo DG Agricoltura si era negata, non a caso) e la Carta di Lipsia del 2007 del Consiglio Europeo, sotto presidenza tedesca. In entrambi i documenti si afferma che le città stanno alla base della competitività, dell'innovazione, della sostenibilità e, non meno importante, della democrazia: attraverso di loro il *policy maker* si avvicina al cittadino.

Ma di quali città stiamo parlando? Di tutte naturalmente, anche se i ruoli soprattutto fra grandi e grandissime città da una parte e medie e medio-piccole città dall'altra sono assai differenti. Purtroppo al momento due visioni abbastanza contrastanti si confrontano su questo tema nel dibattito internazionale: una visione che chiamerei tradizionale e *mainstream*, che vede solo nelle grandi città i motori della crescita, e una visione moderna che vi si oppone decisamente, a mio avviso per solide e del tutto condivisibili ragioni.

2 1. Una visione tradizionale: priorità alle grandi città

La visione tradizionale, sia nell'interpretazione del ruolo delle città che nella individuazione delle migliori politiche di intervento, vede nelle sole grandi città i veri driver dello sviluppo, accettando, anche da un punto di vista politico, il fatto che lo sviluppo che ne consegue sia necessariamente squilibrato. E' questo il punto di vista espresso esplicitamente dalla Banca Mondiale (World Bank, 2009), che si appoggia sull'esistenza di "economie di agglomerazione", e cioè di vantaggi economici e di efficienza legati alla grande dimensione urbana.

Ne consegue che le politiche di sviluppo, in particolare di supporto ai paesi emergenti, dovrebbero dirigersi al sostegno delle grandi e grandissime città, in primis le città capitali, dopo aver soltanto garantito una certa presenza di infrastrutture relativamente equilibrata sul territorio. I frutti di uno sviluppo anche squilibrato potrebbero essere in un secondo tempo riorientati a favore delle regioni arretrate e delle piccole città in un'ottica di pura redistribuzione

ed equità sociale: comunque il tasso di crescita complessivo del paese resterebbe superiore a quello realizzabile con un investimento pubblico più omogeneo sul territorio.

Il supporto a questa posizione viene trovato, fra gli altri, nella posizione del Premio Nobel ?, laddove egli parla “dell’influenza pervasiva della legge dei rendimenti crescenti”. Altri importanti studiosi di economia e geografia urbana chiamano in causa le stesse economie di agglomerazione come le forze che hanno creato le mega-city e le grandi city-region (Fujita e altri, 1999; Scott, 2001; Rosenthal e Strange, 2001; Glaeser, 2011).

Su questo piano, l’evidenza empirica è effettivamente chiarissima. Le grandi aree metropolitane sono le più ricche aree dell’Unione Europea (Figura 1); fruiscono della migliore e maggiore accessibilità continentale (Figura 2); mostrano una produttività maggiore delle città più piccole. Come si vede in Figura 3, il contributo allo sviluppo complessivo dei paesi è decrescente passando dalle grandi alle piccole città (anche se, come si vedrà più avanti, è importante notare che non sono quasi mai le città capitali, con il massimo livello di primazia nei rispettivi sistemi urbani, a fornire il contributo maggiore).

Su quali elementi si appoggia la maggiore produttività ed efficienza delle grandi città? È facile rispondere:

- sulle economie di scala nella produzione di beni e soprattutto di servizio urbani,
- sulla selezione dei settori più avanzati, capaci di pagare le maggiori rendite urbane,
- sulla selezione delle funzioni superiori (direzionali, tecnologiche, di servizio),
- su processi cumulativi di domanda-offerta: fornitura di infrastrutture (che sono localizzate primariamente dove c’è maggiore domanda, e dunque nelle grandi città), di servizi pubblici avanzati (università, centri di ricerca).

Tutto ciò è ben noto e universalmente accettato: non vi è dubbio che le grandi città siano più ricche e generino redditi superiori delle città medie e piccole. Quello che non è accettabile e non è accettato è il passo logico successivo, e cioè l’aspettativa che le economie di agglomerazione conducano direttamente a un maggiore tasso di sviluppo delle città grandi, come affermato dalla World Bank, da Krugman e da Glaeser in particolare.

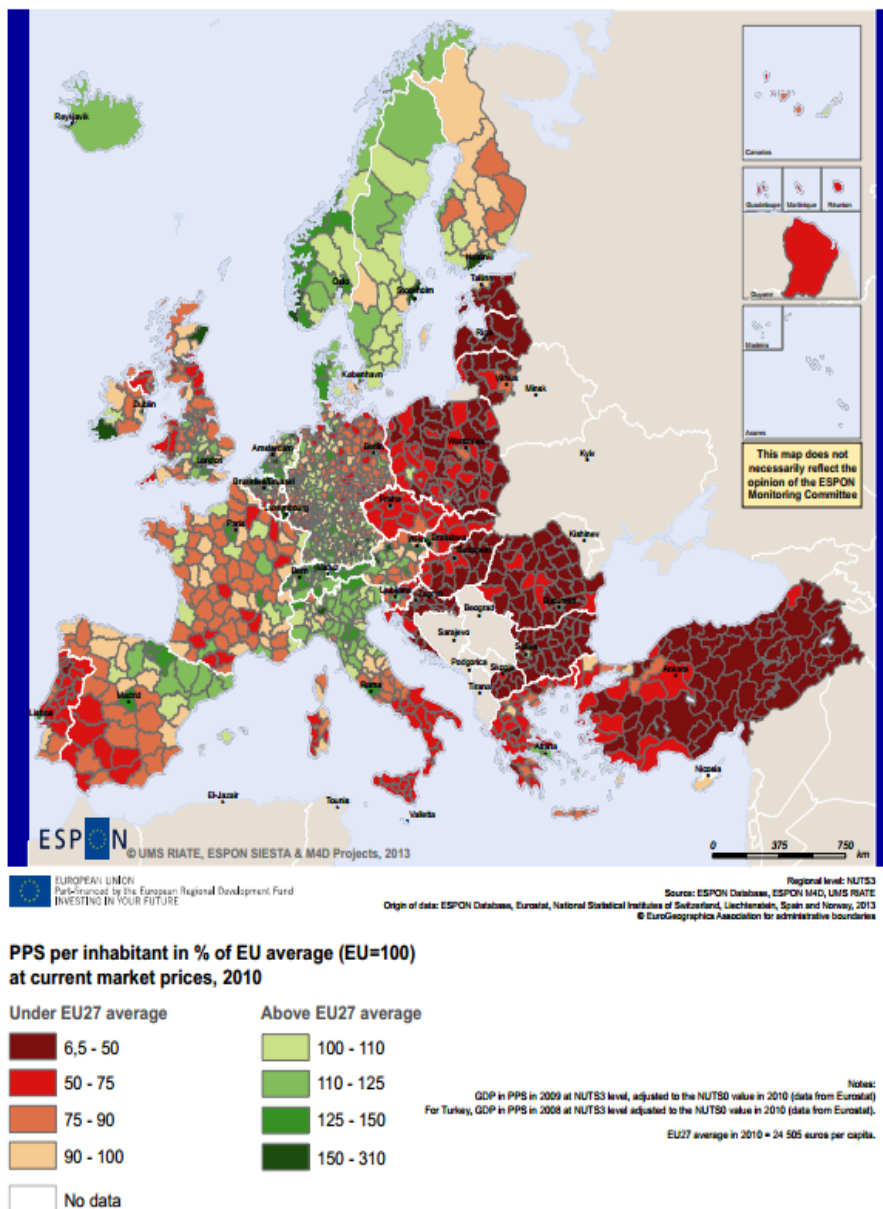
3 Una visione più moderna

In un lavoro recente (Camagni e altri, 2016) abbiamo individuato due scorciatoie logiche inaccettabili nel discorso tradizionale. Innanzitutto si stabilisce un collegamento diretto fra economie di agglomerazione (un concetto statico) e crescita urbana. Ma la presenza di rendimenti crescenti di scala urbana indica solo una superiore efficienza e produttività delle città più grandi rispetto alle più piccole e non che un aumento della dimensione urbana implichi automaticamente una crescita di produttività.

Detto in modo più formalizzato si confonde una derivata rispetto alla dimensione per una derivata rispetto al tempo! Se π è la produttività, t il tempo e Dim la dimensione urbana:

$$d\pi/dDim \neq d\pi/dt \quad (1)$$

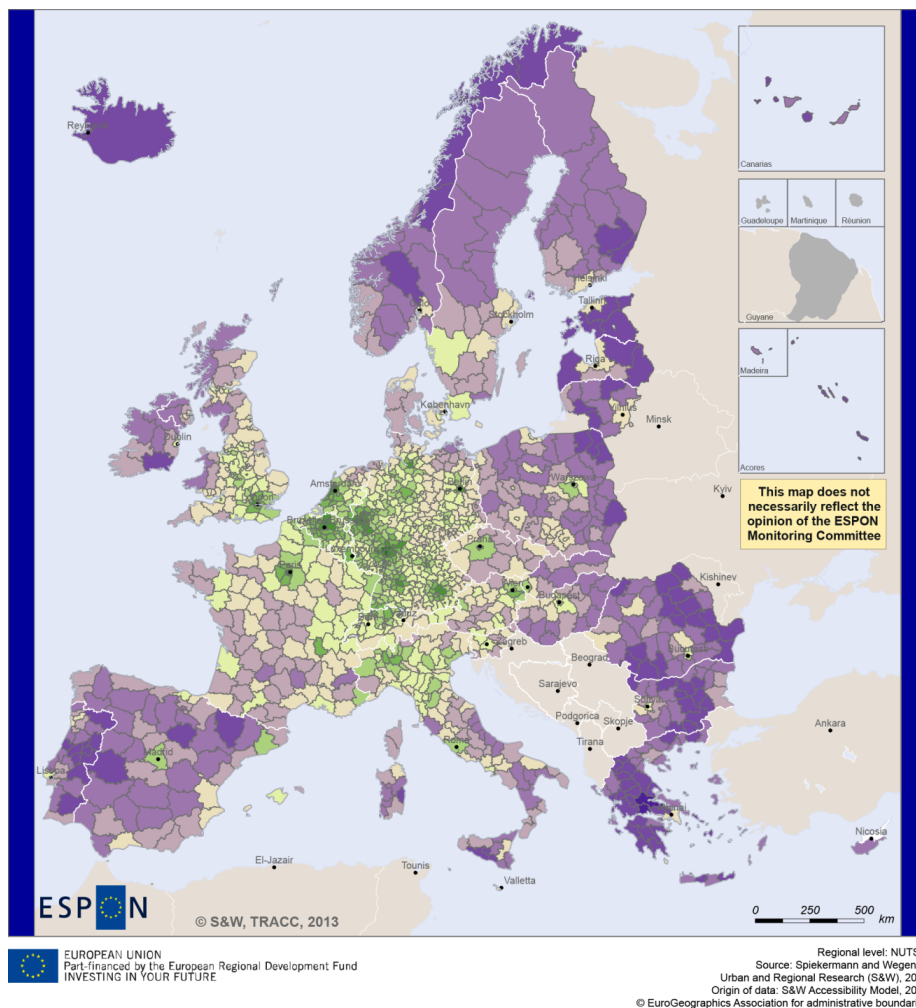
Come ha messo in evidenza giustamente Henderson (2010), una relazione di equilibrio e una correlazione statica tra dimensione e performance sono interpretati erroneamente come una relazione causale e dinamica.

Figura 1: *PII pro-capite in parità di poteri d'acquisto, 2010 (EU=100)*

In secondo luogo, è discutibile l'affermazione di ? che le grandi città possono crescere più delle piccole perché la loro più alta produttività può generare maggiore attrattività su imprese e famiglie esterne. Rispondiamo che per parlare di attrattività si dovrebbero considerare non i livelli relativi di produttività - che si possono interpretare come benefici lordi della dimensione urbana - bensì i benefici netti, scontando dai primi i maggiori costi urbani che le grandi città presentano: costi immobiliari, rendite, costo della vita, tutti assai superiori nelle grandi città. I benefici netti, diversamente da quelli lordi, se comparati fra grandi e piccole città si dimostrano assai più equilibrati e simili; pertanto non è possibile a livello astratto attribuire alle grandi città necessariamente un maggiore tasso di crescita.

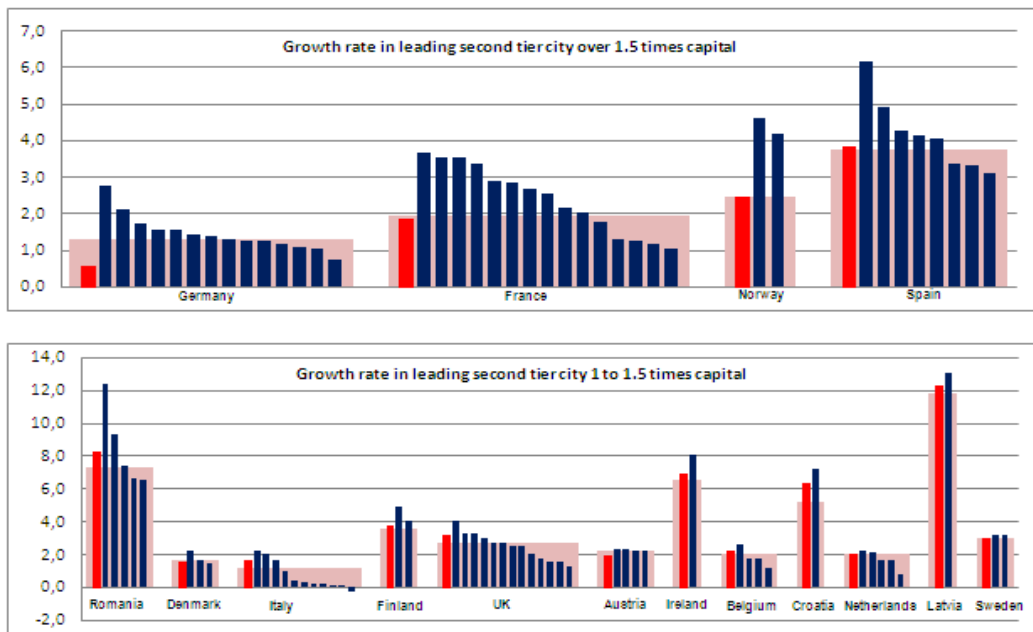
La realtà empirica almeno europea ci dimostra come quanto detto sia vero: già in Figura 3

Figura 2: *Il potenziale di accessibilità multimodale, 2011*



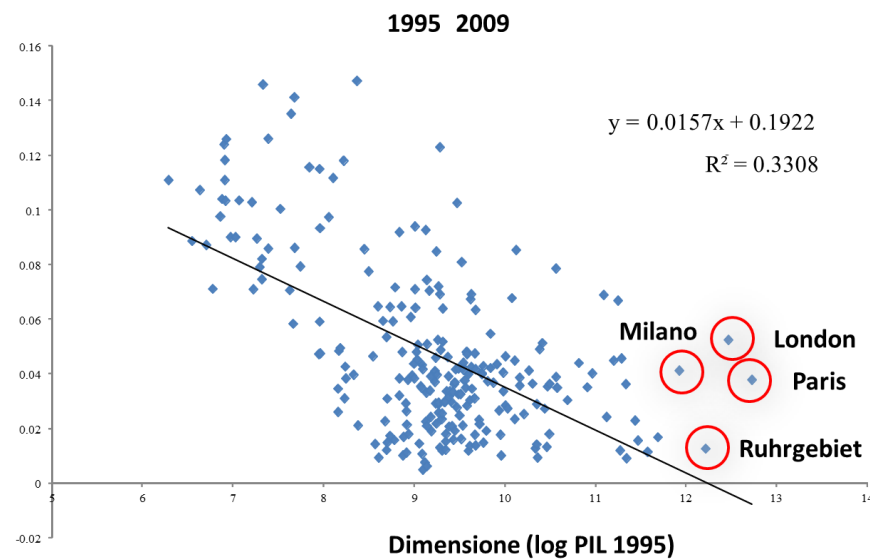
si è visto che non sono le città di rango uno quelle che forniscono il maggiore contributo alla crescita nazionale. Inoltre, se guardiamo allo sviluppo recente pre-crisi delle aree metropolitane in Europa vediamo, calcolando l'interpolante dei tassi di crescita di città a diversa dimensione, che sono piuttosto le piccole aree metropolitane a mostrare i tassi di crescita maggiore (Figura 4). Solo nella crisi sembra che vi sia un maggior equilibrio complessivo nei tassi di crescita

Figura 3: Il contributo di città di diversa dimensione alla crescita dei paesi (tasso di crescita medio annuo del PIL, 2000-2007)



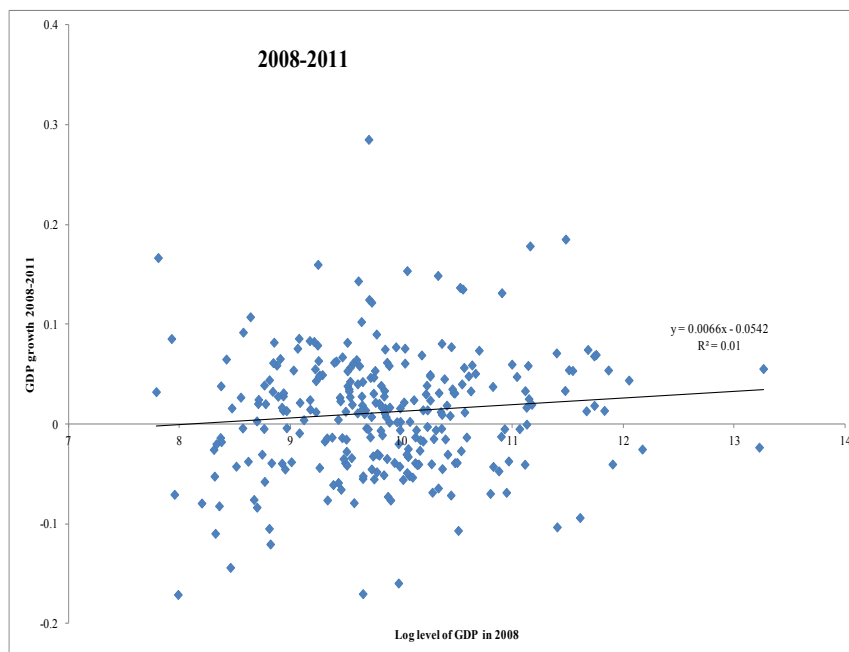
Fonte: (Parkinson e altri, 2014)

Figura 4: Crescita del PIL delle aree metropolitane europee, 1995-2009



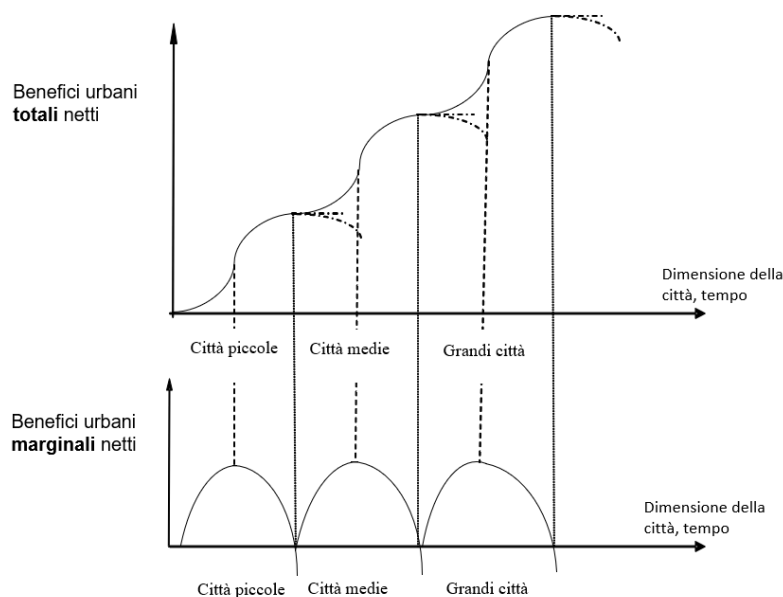
(Figura 5).

La visione moderna, che potremmo chiamare istituzionalista ed evolutiva, è orientata, diversamente da quella tradizionale, al sostegno di tutte le regioni e delle città di grande ma soprattutto di media dimensione. Questa è ad esempio la posizione molto influente e rispettata dell'OCSE di Parigi (OECD, 2006, 2009), nonché della Commissione Europea (European

Figura 5: Crescita del PIL delle aree metropolitane europee 2008-2011

Commission, 2009). Quali sono le più rilevanti giustificazioni per una tesi di questo genere?

- Innanzitutto l'obiettivo di sfruttare al meglio il "capitale territoriale" esistente e naturalmente disperso (OECD, 2001). Per capitale territoriale si intende quell'insieme di risorse, fattori e asset -naturali e artificiali, di natura pubblica, privata o "comune", materiali o immateriali, produttivi o umani, cognitivi, relazionali e sociali - che rappresentano e determinano il potenziale competitivo delle singole regioni e città (Camagni, 2009, 2017b). Esse sono presenti con qualità differenziata in tutti luoghi ove esiste una comunità umana, e quindi normalmente diffusi sul territorio;
- in secondo luogo perché, da quanto indicato più sopra, molti altri elementi al di là della pura dimensione urbana conducono allo sviluppo: assetti istituzionali, reti, capitale sociale, fiducia (OECD, 2011);
- in terzo luogo perché noi riteniamo che il tradizionale trade-off fra efficienza ed equità (o più modernamente fra competitività e coesione) non esiste o appare comunque sopravvalutato (Camagni e altri, 2015);
- in quarto luogo perché politiche adeguate come quelle basate sulla *smart specialisation* (Coffano e Foray, 2014; Capello e Kroll, 2016; Foray, 2016) e su una filosofia *place-based* (Barca, 2009) possono essere assai efficaci per tutti i territori; e agendo su tutti i territori è possibile massimizzare il tasso di sviluppo complessivo;
- in quinto luogo poiché critiche convincenti alla tesi tradizionale, che siano le grandi città i veri driver dello sviluppo, hanno mostrato come molto del vantaggio di queste ultime dipenda dall'operato di élite locali e ruling class che favoriscono naturalmente la localizzazione di servizi avanzati nelle grandi città, dove risiedono;

Figura 6: *Dinamiche strutturali alternative: crescita, stabilità, declino*

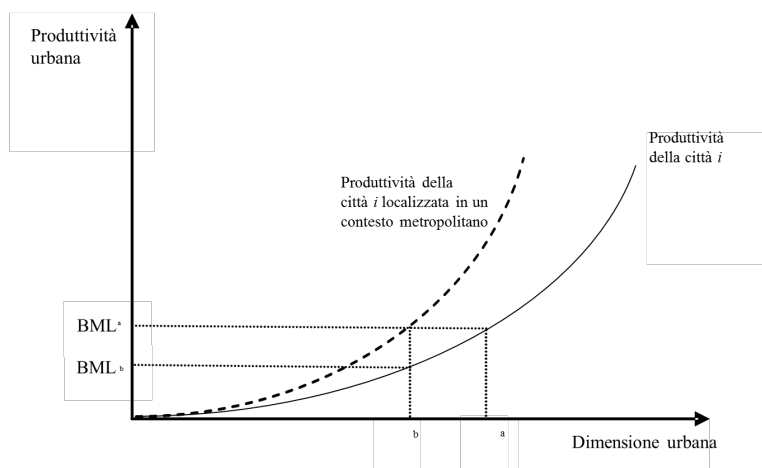
- infine perché oltre alle economie di agglomerazione esistono anche le diseconomie di agglomerazione, che si manifestano al di là di una certa densità di sviluppo su aree locali comunque limitate.

4 Alcuni elementi qualificanti e determinanti dello sviluppo territoriale

Avendo citato le economie ma anche le diseconomie di scala urbana, vale la pena approfondire un po' l'argomento. Ogni sistema in cui si verificano processi di crescita in presenza di alcune risorse limitate - ad esempio quelle territoriali- è soggetto a processi naturali in cui si verificano dapprima rendimenti crescenti ma poi decrescenti (per effetto di scarsità). In Figura 6 si rappresenta questa condizione ad esempio identificando astrattamente città piccole, città medie e città grandi: per ciascuna di esse i benefici urbani netti della crescita si possono rappresentare con una curva logistica in cui, approssimandosi la città a una dimensione massima, essi divengono costanti o addirittura decrescenti. La continuazione dello sviluppo è purtuttavia possibile, ma a condizione che si superino alcune indivisibilità e alcune caratteristiche limitanti attraverso quella che in ecologia matematica si chiama una "dinamica strutturale". Una piccola città, se cresce troppo, senza innovare ad esempio nelle funzioni ospitate o nelle tecnologie di mobilità interna, va incontro proprio alle diseconomie di cui sopra; se invece riesce a trasformare alcune funzioni interne, a migliorarle o ad attrarne altre di migliore qualità dall'esterno, essa può continuare a crescere in quanto i maggiori benefici derivanti da queste innovazioni saranno in grado di controbilanciare i maggiori costi legati alla più grande dimensione urbana.

Il messaggio è dunque questo, assai importante: rendimenti crescenti si possono presentare per tutte le tipologie urbane, ma a partire da un certo momento, in presenza di costi di

Figura 7: *Borrowed size: le piccole città “prendono a prestito” una maggiore dimensione*



localizzazione urbana crescenti, è possibile continuare a crescere solo attraverso dinamiche “strutturali”, legate all’innovazione nelle funzioni e nelle strutture interne alla città.

Un secondo concetto geografico, molto interessante in un’ottica di crescita delle città medie e piccole per superare l’apparente contraddizione della loro minore efficienza, è il concetto di “*borrowed size*” (“dimensione presa in prestito”), presentata da [Alonso \(1973\)](#) e ripresa dalla scuola geografica di Delft più recentemente ([Burger e altri, 2014](#)). “Una piccola città o un’area metropolitana può mostrare alcune delle caratteristiche di una più grande se è collocata vicino ad altre concentrazioni di popolazione” ([Alonso, 1973](#), , pagina 200). Il concetto può essere esplicitato graficamente come in [Figura 7](#) ove viene presentata la curva della produttività di una città isolata e contemporaneamente la curva, tratteggiata, di una città localizzata in un contesto metropolitano: si percepisce agevolmente che lo stesso livello di produttività può essere raggiunto dalla seconda città in corrispondenza di una dimensione urbana inferiore alla prima. Si comprende bene come questo concetto possa essere sfruttato strategicamente da città anche di piccola dimensione, integrate in (e non solo collocate all’interno di) sistemi metropolitani vasti ed efficienti.

Che cosa determina l’effetto di “*borrowed size*”? Innanzitutto l’elemento della dimensione dei mercati: la piccola o media città si avvantaggia dalla presenza di un mercato del lavoro più vasto e più diversificato in cui è inserita, e dalla presenza di un più vasto mercato di beni finali. In secondo luogo un effetto funzionale (che possiamo chiamare di “*borrowed function*”: la piccola o media città si avvantaggia della più ampia accessibilità ai servizi della città maggiore ed anche degli *spillover* di funzioni in uscita dalla stessa (alla ricerca di localizzazioni meno congestionate e meno care nella piccola città satellite).

Esiste infine un terzo dispositivo che può avvantaggiare in termini di efficienza le città di minore dimensione: esso si basa sul concetto di “reti di città” ([Camagni, 1993](#); [Camagni e Capello, 2004](#)): funzioni più elevate possono essere sviluppate nella città di minori dimensioni grazie a relazioni di cooperazione non gerarchica con città di simile dimensione, anche distanti. Attraverso la collocazione in una rete di cooperazione, la città può sviluppare funzioni di alta qualità, in genere tipiche di città maggiori, anche senza crescere di dimensione, a condizione di essere ben integrata in senso trasportistico e comunicativo con la città partner per realizzare

una massa critica di mercato maggiore. In questo senso si parla di “reti di sinergia”, allorché le città in rete svolgono funzioni simili; è questo il caso di città turistiche di dimensione limitata che si organizzano in itinerari ben integrati con altre città; è il caso delle città finanziarie integrate in grandi mercati globali. Si parla invece di “reti di complementarità” quando le città in rete svolgono attività diverse e si dividono il lavoro specializzandosi ciascuna su alcune particolari eccellenze.

5 Alcune verifiche empiriche delle ipotesi teoriche

Le ipotesi teoriche tratteggiate più sopra - sulla natura delle economie di agglomerazione, su altri elementi che possono influenzare la produttività e competitività urbana - devono essere sottoposte a una verifica empirica, come è richiesto dal metodo scientifico al fine di trovare continue corroborazioni. Questo è stato fatto in due successivi articoli (Camagni e altri, 2014, 2016) e in un volume (Agnoletti e altri, 2014) di cui voglio ora sintetizzare i principali risultati emersi.

La prima analisi empirica, effettuata sulle aree metropolitane europee presentate da Eurostat, assume come variabile dipendente, come suggerito in precedenza, i benefici netti urbani (e non i benefici lordi come la produttività), misurati attraverso un indicatore che ci sembra molto valido, già utilizzato da altri autori: i valori immobiliari medi al metro, quadro che effettivamente emergono da una disponibilità a pagare per localizzarsi nelle singole città e che comprendono oltre ai vantaggi anche i costi urbani. Inoltre sono state definite (arbitrariamente) tre classi dimensionali di aree metropolitane con limiti di 300.000 abitanti e 1 milione e mezzo di abitanti.

I risultati più interessanti sono quelli che da una parte confermano l'esistenza di economie e diseconomie di scala urbana all'interno di ciascuna delle tre classi; d'altra parte, quelli che indicano come i casi singoli di successo si riferiscano a città che sfuggono ai rendimenti decrescenti attraverso un forte *upgrading* delle funzioni ospitate (Camagni e altri, 2014).

Nel secondo contributo, che utilizza la stessa base dati aggiornata, non si distinguono più le tre classi dimensionali urbane ma si ricercano le determinanti dei benefici netti urbani complessivi, analizzati sia nel loro livello statico che nella loro dinamica fra il 2004 e il 2011. Anche in questo caso i risultati sono molto interessanti in quanto con sole due equazioni comprensive, una per interpretare il livello e una per la dinamica dei benefici netti, si effettua una verifica di teoria diverse variamente presentate da autori diversi in diversi momenti.

Per quanto riguarda il *livello* dei benefici netti, si conferma la rilevanza forte della dimensione urbana, come unanimemente accettato. Tuttavia la dimensione non è l'unico elemento determinante: altri elementi statisticamente molto significativi sono rappresentati dalla presenza di funzioni economiche di alto livello (misurate dalla quota di occupazioni di alto livello sugli occupati totali); dalla qualità delle funzioni presenti nel contesto complessivo, un elemento che risulta particolarmente rilevante per le città maggiori (oltre che, come ipotizzato, per le città di dimensioni inferiori); dalla dimensione demografica del contesto urbano complessivo; dalla presenza di reti di cooperazione fra città sulla lunga distanza, misurate attraverso la cooperazione in programmi europei di ricerca applicata. Quest'ultimo elemento risulta particolarmente importante per le piccole città, quelle che, data la limitata dimensione, richiedono una maggiore massa critica di funzioni elevate come quelle di ricerca.

Particolarmente rilevanti per corroborare la nostra ipotesi principale, e cioè che la dimensione urbana non genera per ciò stesso sviluppo, sono i risultati sulla *dinamica* dei benefici netti

urbani. Emerge in modo fortemente significativo che la crescita dei benefici netti non dipende in alcun modo dalla dimensione iniziale delle città, ma che tutti gli altri elementi già individuati posseggono una significatività ancora più elevata. Tale crescita dipende dunque dalla crescita delle funzioni di alto livello, specialmente per le città più piccole; dalla crescita delle stesse funzioni di alto livello nel sistema urbano complessivo; dalla crescita della dimensione demografica complessiva del sistema urbano, con effetti soprattutto sulle città più grandi; dalla presenza (ma non dalla crescita) delle reti di cooperazione fra città. (Camagni e altri, 2016).

6 Implicazioni per le strategie e le politiche pubbliche.

Le conclusioni che discendono dalle analisi qui presentate possono essere sintetizzate nei punti seguenti.

1. Per le città di media e medio-piccola dimensione le modalità per aumentare la loro efficienza e attrattività (produttività netta) sono numerose e soprattutto indipendenti dalla dimensione urbana.
2. Emerge in modo chiarissimo l'importanza della qualità delle funzioni ospitate e della loro crescita (che abbiamo chiamato "dinamica strutturale").
3. Soprattutto in un periodo di scarsità di risorse pubbliche, i policy maker dovrebbero concentrare le risorse disponibili sulle città più capaci di realizzare una strategia di crescita basata sull'innovazione, sul rinnovamento e la modernizzazione delle funzioni presenti, nonché sulla cooperazione e l'integrazione con altre città anche localizzate al di fuori del sistema urbano locale.
4. Le medie e piccole città (ma anche le grandi) devono vincere oggi la duplice sfida posta dal nuovo paradigma tecnologico emergente, che chiamo "culturale-cognitivo", che è andato ben al di là del precedente paradigma delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione: devono da una parte sviluppare nuove funzioni, generare nuova istruzione, favorire ricerca e cultura ma anche, d'altra parte, generare inclusione, coesione, solidarietà. Il nuovo paradigma infatti restringe la base produttiva di punta ai ceti sociali più dotati di cultura, competenze, conoscenze e creatività mentre relega in funzioni di puro servizio la maggior parte dei ceti a più bassa cultura ed anche quelle che chiamiamo le classi medie, oggi a forte rischio di disoccupazione (Camagni, 2017a).
5. Il ruolo dell'intero sistema urbano-metropolitano regionale, appare sommamente importante sia per l'efficienza che per la dinamica delle città di ogni dimensione. L'accessibilità a un contesto avanzato di funzioni metropolitane è cruciale soprattutto per le città più piccole, mentre la dimensione metropolitana complessiva avvantaggio sia le piccole che le grandi città.
6. Agendo sulle caratteristiche del contesto urbano di area vasta - e cioè sull'integrazione del potenziale demografico attraverso opportuni sistemi di trasporto e comunicazione, sul costante aumento della qualità delle funzioni ospitate e sulle reti di cooperazione interna - è possibile raggiungere importanti risultati sulle performance complessive, anche senza aumentare la dimensione dei singoli centri urbani. Cruciale in questo senso appare l'accessibilità interna all'area metropolitana vasta, che crea un vero mercato metropolitano sia per i servizi e le funzioni superiori, sia per i beni e sia per il lavoro.

7. In conseguenza di tutto quanto precede, scommettere non solo sulle grandi e grandissime città ma anche sulle città di secondo e terzo ordine è vantaggioso per lo sviluppo dell'intera economia nazionale. Infatti ciò consente:

- di ridurre le tendenze inflazionistiche di uno sviluppo troppo concentrato territorialmente, che hanno un impatto negativo sulla competitività;
- di sfruttare più a fondo il capitale territoriale necessariamente disperso che è presente nel sistema urbano complessivo e le specifiche eccellenze delle singole città.

Una recente ricerca realizzata al Politecnico di Milano dal nostro gruppo di economisti territoriali per l'Unione Europea con un modello econometrico di previsione (*forsight*) (Camagni e altri, 2014) ha mostrato che una strategia di supporto alle medie città europee sarebbe, in una prospettiva di 15 anni, la strategia allo stesso tempo più coesiva e più efficace per lo sviluppo economico complessivo.

Riferimenti bibliografici

- Agnoletti C.; Camagni R.; Iommi S.; Lattarulo P. (2014). *Competitività urbana e policentrismo in Europa*. Il Mulino, Bologna.
- Alonso W. (1973). Urban zero population growth. *Daedalus*, **102**(4), 191–206.
- Barca F. (2009). An agenda for a reformed cohesion policy. Report to Commissioner for Regional Policy, Brussel.
- Braudel F. (1981). *La dinamica del capitalismo*. Il Mulino, Bologna.
- Braudel F. (1982). *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, volume Libro I. Einaudi, Torino.
- Burger M.; Meijers E.; Hoogerbrugge M. M.; Masip Tresserra J. (2014). Borrowed size, agglomeration shadows and cultural amenities in North-West Europe. *European Planning Studies*, **23**(6), 1090–1109.
- Camagni R. (1993). From city hierarchy to city networks: reflections about an emerging paradigm In *Structure and change in the Space Economy: Festschrift in honour of Martin Beckmann*. A cura di Lakshmanan L. T. R., Nijkamp P., pp. 66–87. Springer Verlag, Berlin.
- Camagni R. (2009). Territorial Capital and Regional Development In *Handbook of regional growth and development theories*. A cura di Capello R., Nijkamp P., pp. 118–132. Edward Elgar, Cheltenham.
- Camagni R. (2017a). Afterthoughts on urban economic theory. *Regional Research – Investigaciones Regionales*, **Special Issue on New Frontiers of Regional and Urban Analysis**(36), 87–106.
- Camagni R. (2017b). Territorial capital, competitiveness and regional development In *Handbook of Regions and Competitiveness – Contemporary theories and perspectives on economic development*. A cura di Huggins R., Thompson P., pp. 232–244. E. Elgar, Cheltenham.
- Camagni R.; Capello R. (2004). The city network paradigm: theory and empirical evidence In *Urban Dynamics and Growth: Advances in Urban Economics*. A cura di Elsevier, pp. 495–532. Elsevier, Amsterdam.
- Camagni R.; Capello R.; Caragliu A. (2014). The Rise of Second-Rank Cities: What Role for Agglomeration Economies. *European Planning Studies*, **23**(6), 1069–1089.
- Camagni R.; Capello R.; Caragliu A.; Fratesi U. (2015). Territorial scenarios in Europe: Growth and disparities beyond the economic crisis. *Europa Regional*, **21**(4), 190–208.
- Camagni R.; Capello R.; Caragliu A. (2016). Static vs. Dynamic Agglomeration Economies: Spatial Context and Structural Evolution Behind Urban Growth. *Papers in Regional Science*, **94**(1), 133–159.
- Capello R.; Kroll H. (2016). From Theory to Practice in Smart Specialization Strategy: Emerging Limits and Possible Future Trajectories. *European Planning Studies*, **24**(8), 1393–1406.

- Coffano M.; Foray D. (2014). The Centrality of Entrepreneurial Discovery in Building and Implementing a Smart Specialisation Strategy. *Scienze Regionali*, **13**(1), 33–50.
- European Commission (2009). Sixth Progress Report on economic and social cohesion. Report to the Parliament and the Council, Brussels .
- Foray D. (2016). On the policy space of smart specialization strategies. *European Planning Studies*, **24**(8), 1428–1437.
- Fujita M.; Krugman P.; Venables A. (1999). *The spatial economy: cities, regions and international trade*. the MIT Press, Cambridge Ma.
- Glaeser E. L. (2011). *Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin Books, New York.
- OECD (2001). Territorial Outlook. OECD, Paris.
- OECD (2006). Competitive cities in the global economy. OECD, Paris .
- OECD (2009). Regions matter: economic recovery, innovation and sustainable growth. OECD, Paris .
- OECD (2011). Regional Outlook: building resilient regions for stronger economies. OECD, Paris .
- Parkinson M.; Meegan R.; Karecha J. (2014). City Size and Economic Performance: Is Bigger Better, Small More Beautiful or Middling Marvellous?, . *European Planning Studies*, **23**(6), 1054–1068.
- Rosenthal S. S.; Strange W. C. (2001). The determinants of agglomeration. *Journal of Urban Economics*, **50**(2), 191–229.
- Scott A., (A cura di) (2001). *Global city-regions: trends, theory, policies*. Oxford University Press, Oxford.
- World Bank (2009). World Development Report. Washington DC.