

Università degli Studi di Bergamo - Facoltà di Economia

A.A. 2011/2012

**ECONOMIA REGIONALE  
E  
POLITICHE REGIONALI EUROPEE**

*Prof. Alberto Brugnoli*

# **ECONOMIA REGIONALE**

## **Introduzione**

# Economia e spazio / 1

- L'economia regionale è quella branca dell'economia che inserisce nello studio del funzionamento del mercato la dimensione “spazio”.
- Le domande fondamentali dell'economia regionali:
  - Quali logiche economiche spiegano le scelte localizzative delle attività produttive e residenziali nello spazio?
  - Quali logiche economiche spiegano la configurazione dei grandi sistemi territoriali?
  - Perché esistono alcune aree più sviluppate delle altre?
  - Perché alcune aree crescono più di altre?

# Economia e spazio / 2

- La teoria economica regionale si suddivide in: teorie della localizzazione e teorie della crescita.
- La teoria della localizzazione si occupa dei meccanismi economici sottostanti la distribuzione delle attività nello spazio.
- La teoria della crescita (e dello sviluppo) regionale focalizza l'attenzione sugli aspetti spaziali della crescita economica e della distribuzione territoriale del reddito.
- Definizioni di spazio: spazio fisico-metrico (teoria della localizzazione); spazio uniforme-astratto (crescita regionale); spazio diversificato-relazionale (punto di incontro tra le teorie di localizzazione e di crescita).

# Localizzazione e spazio fisico-metrico

- La teoria della localizzazione spiega la distribuzione delle attività nello spazio, mettendo in luce i fattori che influenzano la localizzazione delle singole attività: costi di trasporto ed economie di agglomerazione.
- Una prima famiglia di modelli localizzativi interpreta la scelta localizzativa dell'impresa nell'ipotesi di un mercato finale e delle materie prime puntiformi, a localizzazione data (Weber / Greenhut).
- Una seconda famiglia di modelli individua le aree di mercato delle imprese, nell'ipotesi di una domanda omogeneamente distribuita sul territorio (Lòsch / Hotelling).
- Una terza famiglia di modelli identifica le aree di produzione, nell'ipotesi di un mercato finale puntiforme nello spazio (Alonso / von Thünen).

# Crescita regionale e spazio uniforme-astratto

- Le prime teorie della crescita regionale, che si sviluppano dalla metà del secolo scorso, utilizzano una concezione di spazio differente dallo spazio fisico-metrico della teoria della localizzazione, quella di spazio uniforme-  
astratto, non più fisico e continuo, ma astratto e discreto.
- Lo spazio geografico è ripartito in “regioni”, “piccoli paesi”, unità discrete.
- Lo spazio resta confinato a un contenitore fisico dello sviluppo, che ignora qualsiasi meccanismo di agglomerazione intraregionale.
- Le teorie che utilizzano questa visione si distinguono per la differente concezione di crescita che assumono. Tra le altre, la teoria neoclassica dello sviluppo regionale, la teoria della base d’esportazione, la teoria del commercio interregionale.

# Sviluppo locale e spazio diversificato-relazionale

- Nella concezione di spazio diversificato-relazionale lo spazio è concepito come generatore di vantaggi economici attraverso i grandi meccanismi di sinergia e retroazione cumulativa che si producono a livello locale.
- E' l'interpretazione di spazio come diversificato-relazionale che permette di recuperare all'interno delle teorie dello sviluppo regionale le economie di agglomerazione e di farne il centro dei processi di sviluppo locale (teoria dei poli di sviluppo di Perroux, distretti e *milieux* locali).
- Si realizza il grande salto concettuale nell'interpretazione dello spazio come territorio, inteso come sistema di esternalità tecnologiche localizzate, sistema di *governance* locale, sistema di relazioni economiche e sociali.
- Si tratta di teorie dello sviluppo, ossia teorie che ricercano gli elementi sia tangibili che immateriali dello sviluppo, dove lo sviluppo è analizzato come sviluppo generativo, da contrapporsi alla visione di sviluppo competitivo.

# Crescita regionale e spazio diversificato-stilizzato: verso una convergenza prospettica?

- Convergenza tra le teorie macroeconomiche tradizionali della crescita, più rigorose e formalizzate ma statiche sotto il profilo dell'analisi spaziale, e le teorie incentrate sulle economie di agglomerazione: lo spazio diversificato-stilizzato.
- Nei modelli della "nuova geografia economica" lo spazio è inteso come spazio diversificato-stilizzato (sviluppo polarizzato).
- Lo spazio rimane stilizzato in punti, ai quali è negata qualsiasi dimensione territoriale, a differenza di quanto fanno gli economisti regionali.
- Vi è quindi la necessità di una convergenza prospettica tra analisi della crescita regionale e spazio diversificato-stilizzato: i due approcci individuano aspetti complementari, non alternativi, della dimensione spaziale dell'analisi economica.



# Teorie della convergenza e della divergenza: una distinzione ormai superata

- Le stesse teorie economiche regionali sono in grado di spiegare sia la convergenza che la divergenza.
- Introducendo economie di scala e agglomerazione nella funzione di produzione, il modello neoclassico può rappresentare situazioni di divergenza.
- La divergenza ottenuta nei modelli keynesiani (Myrdal, Kaldor) è messa in discussione se si analizzano le loro proprietà dinamiche.
- La dicotomia tra teorie della convergenza e della divergenza, quindi, non ha più ragion d'essere.

## Gli elementi concettuali distintivi delle diverse teorie

- Elementi in base ai quali organizzare le teorie della crescita e dello sviluppo:
  - la concezione di spazio;
  - le interpretazioni del concetto di crescita;
  - le nozioni di benessere individuale (salari, reddito pro capite);
  - le determinanti della competitività reale.
- Sulla base di questi elementi, le seguenti corrispondenze biunivoche:
  - spazio fisico-metrico e teorie della localizzazione (spazio);
  - spazio uniforme-astratto e teorie della crescita regionale a rendimenti costanti (crescita, benessere);
  - spazio diversificato-relazionale e teorie dello sviluppo locale (competitività esogena);
  - spazio diversificato-stilizzato e teorie della crescita regionale a rendimenti crescenti (competitività endogena).

# **ECONOMIA REGIONALE**

**Teoria della localizzazione:  
lo spazio fisico-metrico**

**I.**

**Agglomerazione e localizzazione**

# Economie di agglomerazione e costi di trasporto / 1

- L'esistenza di economie di agglomerazione spiega la tendenza alla concentrazione spaziale.
- Le economie di agglomerazione sono tutti quei vantaggi di ordine economico che le imprese ottengono da una localizzazione concentrata.
- I vantaggi della localizzazione concentrata sono:
  - le economie di scala, interne all'impresa;
  - le economie di localizzazione, esterne all'impresa ma interne al settore;
  - le economie di urbanizzazione, esterne sia all'impresa che al settore.

## Economie di agglomerazione e costi di trasporto / 2

- L'esistenza di costi di trasporto può controbilanciare i vantaggi dell'agglomerazione.
- Rientrano nei costi di trasporto:
  - il costo economico dello spostamento;
  - il costo opportunità di coprire la distanza;
  - il costo psicologico del viaggio;
  - il costo e la difficoltà di comunicazione a distanza;
  - il rischio della perdita di informazioni essenziali.
- Le teorie della localizzazione delle attività industriali si suddividono nelle seguenti categorie:
  - teorie orientate alla minimizzazione dei costi;
  - teorie orientate alla massimizzazione dei profitti.

# Economie di localizzazione e costi di trasporto: il modello di Weber (1909) / 1

- Le ipotesi fondamentali del modello di Weber sono:
  - un mercato del bene puntiforme;
  - due mercati delle materie prime, anch'essi puntiformi, localizzati a una certa distanza tra loro;
  - mercato perfettamente concorrenziale;
  - una domanda del bene finale rigida rispetto al prezzo;
  - un'unica tecnica di produzione uguale in ogni possibile localizzazione (costi di produzione dati e costanti).
- La scelta localizzativa è il risultato di un complesso calcolo effettuato in due stadi:
  - il primo stadio evidenzia la localizzazione che garantisce costi di trasporto minimi, con  $CT = xa + yb + zc$ ;
  - nel secondo stadio l'impresa confronta la localizzazione a costo minimo con una alternativa nella quale può godere di economie di localizzazione.

# Economie di localizzazione e costi di trasporto: il modello di Weber (1909) / 2

- Gli elementi critici più importanti del modello sono:
  - la sua natura statica;
  - la sua natura transport-oriented;
  - la sua natura astratta;
  - la sua natura di modello di equilibrio parziale;
  - la sua natura supply-oriented.

# Dimensioni del mercato e costi di trasporto

- Rimuovendo l'ipotesi weberiana di mercati finali identici e puntiformi, e ipotizzando invece l'esistenza di mercati finali di diversa dimensione e densità, cambiano le considerazioni sulle scelte localizzative delle imprese.
- Qualora nella regione A la distanza che separa il mercato di sbocco da quello delle materie prime fosse superiore a quella esistente nella regione B, l'esistenza di un mercato di dimensioni maggiori in A spiegherebbe perché le imprese scelgono una localizzazione nella regione A, nonostante la distanza tra il mercato finale e il mercato delle materie prime sia maggiore rispetto a una localizzazione alternativa.



# Economie di scala e costi di trasporto / 1

- I modelli sopra presentati danno ragione dell'esistenza di agglomerazioni industriali contrapponendo economie di localizzazione o di urbanizzazione a costi di trasporto.
- I modelli delle aree di mercato invece evidenziano come la coesistenza di economie di scala e costi di trasporto identifica la divisione spaziale del mercato tra i produttori.
- L'analisi più semplice della formazione delle aree di mercato per ogni produttore viene effettuata in base alle seguenti ipotesi:
  - esiste una domanda omogeneamente distribuita lungo un mercato lineare e rigida rispetto al prezzo;
  - esistono due produttori che offrono lo stesso prodotto a identiche funzioni di costo;
  - la localizzazione dei produttori è data;
  - il costo di trasporto per unità di distanza è costante ;
  - il costo di trasporto è a carico del consumatore.

# Economie di scala e costi di trasporto / 2

- Le conclusioni più importanti che si possono trarre da questa famiglia di modelli sono le seguenti:
  - i consumatori localizzati più vicino al luogo di produzione ottengono un vantaggio in termini di minori costi di trasporto e di minore prezzo complessivo del bene, del quale si avvantaggiano qualora il produttore non applichi discriminazioni di prezzo;
  - il produttore può discriminare sul prezzo all'interno della sua area di mercato, dove opera in regime di monopolio, senza perdere quote di mercato;
  - la distanza fisica svolge il ruolo di barriera all'entrata nei mercati locali.
- Esistono ulteriori raffinamenti di questo approccio “di base” (es.: modello di Hoover (1937): economia di scala endogeneizzate e dipendenti, in modo indiretto, dalla distanza).

# La domanda spaziale, l'equilibrio del mercato e la localizzazione dell'impresa

- Per costruire un modello di equilibrio economico spaziale del mercato, nel quale i consumatori sono disposti ad acquistare diverse quantità del bene offerto dall'impresa (Lösch), occorre:
  - costruire la curva di domanda spaziale individuale;
  - ottenere la curva di domanda spaziale del mercato.
- All'interno di ogni singola area, l'impresa si comporta da monopolista: la distanza protegge la sua area di mercato:
  - nel breve periodo, il mercato è formato da molte aree non sovrapposte l'una all'altra, con extraprofitti e ampi spazi in cui esiste una domanda non servita;
  - nel lungo periodo, in seguito all'entrata di nuove imprese, gli extraprofitti sono riassorbiti e il mercato raggiunge una condizione di saturazione.

# Interdipendenza nelle scelte localizzative: il modello di Hotelling (1929)

- Le ipotesi fondamentali (simili a quelle del modello delle aree di mercato) sono le seguenti:
  - esistono due soli produttori (duopolio);
  - esiste un mercato lineare, sul quale è distribuita omogeneamente la domanda;
  - il bene prodotto è a sua volta omogeneo;
  - i costi di rilocalizzazione sono nulli;
  - la domanda è completamente anelastica al prezzo.
- Le conclusioni principali del modello sono le seguenti:
  - anche in presenza di costi di trasporto, esiste una naturale tendenza delle attività produttive a concentrarsi nello spazio (agglomerazione);
  - la soluzione competitiva ottenuta dalle forze di mercato non coincide con l'interesse pubblico: una volta raggiunto dai produttori l'equilibrio localizzativo, il consumatore deve percorrere una distanza maggiore per acquistare il bene.

# **ECONOMIA REGIONALE**

**Teoria della localizzazione:  
lo spazio fisico-metrico**

## **II. Accessibilità e localizzazione**

# Accessibilità e costi di trasporto: valore d'uso del suolo

- Nella famiglia di modelli sull'accessibilità territoriale, differentemente da quella dei modelli delle aree di mercato, è il luogo di produzione ad assumere una dimensione spaziale, mentre il luogo di consumo (il mercato) viene concepito come puntiforme (modelli delle aree di produzione).
- L'accessibilità diviene un principio organizzatore delle attività nello spazio.
- Il costo del suolo o rendita fondiaria, influenza in modo determinante le scelte localizzative.
- In questi modelli le attività (agricole, produttive, residenziali) che ottengono di potersi localizzare nelle aree più centrali sono quelle in grado di pagare per quelle aree una rendità più elevata.

# La localizzazione delle attività agricole: il modello di von Thünen (1826)

- Le ipotesi fondamentali del modello, che risale alla prima metà dell'800, sono:
  - esistenza di uno spazio omogeneo, con uguale fertilità delle terre e stesse infrastrutture di trasporto;
  - esistenza di un unico centro in cui le merci vengono vendute (borgo medioevale);
  - esistenza di una domanda illimitata;
  - perfetta distribuzione dei fattori produttivi nello spazio;
  - funzioni di produzione specifiche per ogni bene agricolo, a coefficienti fissi e rendimenti di scala costanti;
  - concorrenza perfetta sul mercato dei beni agricoli;
  - costi di trasporto unitario costanti nello spazio.
- Sulla base del concetto di rendita residuale, von Thünen individua la suddivisione delle terre tra i coltivatori intorno al borgo.
- Il modello individua nella semplice distanza o accessibilità al borgo (costi di trasporto) e non nella diversa fertilità delle terre (come Ricardo) la ragione della diversa rendita del suolo.

# La localizzazione urbana delle attività produttive: il modello di Alonso (1960)

- Le ipotesi di base del modello sono analoghe a quelle di von Thünen, adattate al contesto urbano: esiste una città, caratterizzata da spazio omogeneo, e dotata di infrastrutture che coprono l'intera città in senso radiale; la città è caratterizzata da un unico centro, ideale per la localizzazione delle attività produttive.
- Il modello evidenzia l'allocazione dello spazio urbano tra produzioni alternative, una volta noto il costo del suolo che il mercato esprime per diverse distanze dal centro.
- L'attività che, ad ogni distanza dal centro, sarà disposta a pagare una rendita superiore otterrà la disponibilità dell'utilizzo del suolo.
- La diversa "fertilità" delle terre può essere interpretata in senso moderno, nel modello, come diversa produttività dei terreni più centrali.



# La localizzazione urbana delle attività residenziale: il modello di Alonso (1964)

- Le ipotesi di base sono del tutto analoghe a quelle del modello precedente, con l'introduzione di una nuova variabile, prima inesistente, data dalla dimensione dell'appartamento. Il modello è centrato pertanto su tre variabili: costo del suolo (o dell'appartamento), dimensione dell'appartamento e costi di trasporto.
- La rendita offerta è espressa, dato un certo livello di utilità del consumatore-acquirente immobiliare, dalle diverse inclinazioni della sua retta di bilancio per diverse distanze dal centro. Le curve di rendita offerta rappresentano la trasposizione delle curve di indifferenza nello spazio del consumo a curve di indifferenza nello spazio urbano.
- Condizione di indifferenza localizzativa o condizione di Muth: come nel modello di von Thünen, si tratta di un trade-off tra costi di trasporto (maggiori in periferia) e valore dell'appartamento (maggiore in centro). Le localizzazioni alternative mantengono costante l'utilità derivante all'individuo da una localizzazione più o meno centrale.

# Alcune considerazioni critiche

- La famiglia dei modelli sull'accessibilità territoriale nell'ambiente urbano riesce a individuare, nel contesto teorico neoclassico, le condizioni di equilibrio localizzativo delle attività produttive e residenziali, il profilo spaziale del costo del suolo urbano, la densità e la dimensione della città.
- Questi modelli arrivano a descrivere condizioni rispondenti alla realtà, pur partendo da ipotesi astratte: un vettore della rendita del suolo urbano negativo rispetto alla distanza dal centro, una localizzazione centrale a favore di attività a elevato valore aggiunto, ampi spazi urbani per attività residenziali.
- Il modello ha anche alcuni limiti, tra cui:
  - il ruolo decisivo dei movimenti pendolari nella determinazione dell'equilibrio localizzativo;
  - mancanza di interesse per il modo in cui è organizzato il centro della città e per quello che succede al di fuori della città stessa;
  - non efficace interpretazione dell'equilibrio interpretativo tra città.

# Accessibilità generalizzata e modello gravitazionale

- Nei modelli presentati il centro esercita un ruolo di attrazione delle attività produttive e residenziali che, a loro volta, influenzano il centro attraverso i modi più diversi: movimenti pendolari, diffusione di conoscenza e di informazione, rapporti di cooperazione e collaborazione.
- La teoria economica si è quindi riferita a forze di attrazione gravitazionale, non solo nei confronti del centro, ma fra ogni tipo di coppia di punti nello spazio (quartieri diversi nella stessa città, o città differenti) per spiegare che i flussi di persone, di beni, di informazioni a livello territoriale sembrano organizzarsi sulla base di campi gravitazionali.
- Il modello gravitazionale, che si ispira nella formalizzazione algebrica alla legge di gravitazione universale di Newton, indica che ogni punto dello spazio sembra subire (ed esercitare) un'influenza che dipende in modo proporzionale dall'entità delle masse in gioco e in modo inversamente proporzionale dalla distanza che lo separa dall'altro punto nello spazio.
- Le potenzialità previsive del modello sono notevoli: serve a stimare l'impatto potenziale della localizzazione di una nuova attività produttiva in una certa area e a prevedere la domanda di trasporto, il potenziale di mercato e il potenziale di reddito di un'attività economica collocata territorialmente.

# **ECONOMIA REGIONALE**

**Teoria della localizzazione:  
lo spazio fisico-metrico**

## **III. Gerarchia e localizzazione**

# Gerarchia e sistemi urbani

- Si fa riferimento ad alcune teorie che spiegano le scelte localizzative di più imprese e individui in centri urbani alternativi, e non necessariamente in un unico centro urbano, come nel caso delle teorie precedenti.
- Le teorie gerarchiche cercano quindi di dare ragione dell'esistenza di sistemi urbani e agglomerazioni di diversa dimensione, individuando una regola che sia in grado di spiegare la gerarchia urbana, spiegando in particolare:
  - la dimensione e la frequenza dei centri urbani di ciascun livello gerarchico e pertanto l'area di mercato di ciascuno;
  - la distanza tra un centro di un certo ordine e quelli di livello immediatamente inferiore o superiore.
- Questa corrente di pensiero va sotto il nome di teoria delle località centrali.

# L'approccio geografico: il modello di Christaller (1933) / 1

- L'obiettivo del modello è quello di comprendere come prodotti e servizi, e in particolare funzioni terziarie, si organizzano sul territorio dando vita a una gerarchia urbana.
- Le ipotesi del modello sono le seguenti:
  - ottimalità nel comportamento dei consumatori;
  - spazio geografico omogeneo;
  - costo di trasporto proporzionale alla distanza percorsa;
  - presenza di economie di scala;
  - equità nell'offerta del servizio.
- Ogni servizio è prodotto solo se la sua portata supera la sua soglia e la portata di ogni servizio definisce la dimensione della sua area di mercato.
- In equilibrio, viene a delinearsi nello spazio una struttura a favo, costituita da  $n$  centri che producono per  $n$  aree di mercato esagonali, tutte della stessa dimensione.

# L'approccio geografico: il modello di Christaller (1933) / 2

- I fenomeni di decentramento avvengono secondo tre principi organizzatori delle aree di mercato nello spazio:
  - principio del mercato, che individua 3 centri di ordine inferiore;
  - principio di trasporto (o di traffico), che individua 4 centri di ordine inferiore;
  - principio amministrativo (o di isolamento), che individua 7 centri di ordine inferiore.
- Il modello dimostra l'esistenza di una gerarchia urbana, nella quale ogni centro maggiore produce i beni/servizi relativi al suo livello gerarchico e tutti i beni/servizi di ordine inferiore e ogni città svolge una precisa funzione.
- Il modello è anche in grado di trovare una regola per evidenziare il numero di centri di un certo ordine, la dimensione di ognia area di mercato di ogni centro, la distanza tra i centri dello stesso ordine e, pertanto, la loro distribuzione geografica.

# L'approccio economico: il modello di Lösch (1940) / 1

- Le ipotesi fondamentali del modello sono le seguenti:
  - la competizione tra imprese non permette l'esistenza di aree di mercato non coperte;
  - la razionalità dei consumatori li spinge a rivolgersi al produttore in grado di offrire il bene a prezzi più bassi, ossia al produttore meno distante.
- L'equilibrio del singolo settore è raggiunto facendo riferimento al mercato di concorrenza monopolistica di Chamberlin.
- A differenza di Christaller, Lösch evidenzia diversi fattori di proporzionalità, detti anche coefficienti di annidamento, lungo la gerarchia urbana ( $k = 3, 4, 7, 9, 12, 13, 16, 19, 21$ ), che altro non sono però che multipli geografici dei coefficienti di Christaller e che rispondono agli stessi tre principi:
  - principio di mercato (3, 9, 21);
  - principio di trasporto (4, 16);
  - principio amministrativo (7, 13, 19);
  - principio di mercato prima e di trasporto poi (12).



# L'approccio economico: il modello di Lösch (1940) / 2

- L'abbandono dell'ipotesi di un fattore di proporzionalità costante lungo la gerarchia urbana offre ragione di situazioni empiriche importanti quali:
  - la diversa specializzazione funzionale di centri delle stesse dimensioni;
  - la possibilità di specializzazioni produttive dei centri.
- Il modello di Lösch ammette soluzioni più realistiche del modello di Christaller; esse tuttavia sono raggiunte a scapito di un chiaro concetto di gerarchia urbana.
- La versione formalizzata del modello di Lösch comporta peraltro alcuni limiti:
  - la soluzione del modello è complessa per il fatto che non è noto il numero di centri in cui si svolge la produzione;
  - viene ignorata la possibilità che esistano economie di agglomerazione;
  - la non linearità del sistema di equazioni non garantisce l'esistenza e l'unicità di soluzioni di equilibrio.

# Valutazione critica dei due modelli

- Sono i primi modelli di equilibrio spaziale generale: partendo da condizioni di spazio omogeneo, riescono a spiegare l'esistenza di insiemi di città di diverse dimensioni, il ruolo di ciascuna di esse e la distanza tra di esse (struttura dei sistemi di città).
- Tuttavia, i due modelli presentano alcuni limiti, tra cui:
  - la mancanza di un'analisi della domanda;
  - la mancanza di interdipendenza nelle scelte produttive e localizzative delle imprese;
  - la natura statica della modellizzazione.
- Ed emergono alcune contraddizioni tra i risultati del modello e le ipotesi di partenza:
  - distribuzione omogenea della domanda e concentrazione in centri urbani della popolazione;
  - Considerazione delle economie di agglomerazione per giustificare la scelta dei produttori e successivamente non curanza dei vantaggi prodotti dalle stesse.

# Alcuni sviluppi recenti

- Modelli di natura più squisitamente economica che hanno permesso di inserire nell'equilibrio generale gli aspetti inerenti la domanda:
  - il modello di Beckmann e Mc Pherson (1970);
  - il modello do Beguin (1984).
- Modelli che hanno inserito le economie di localizzazione nei modelli di Christaller e Lösch:
  - il modello di Long (1971).
- Modelli che cercano di spiegare non solo la struttura urbana, ma anche la sua evoluzione e la sua dinamica:
  - il modello di statica comparata di John Parr (1978).

# Verso una nuova teoria dei sistemi urbani: le reti di città / 1

- Lo sviluppo urbano recente dimostra che i sistemi urbani hanno in realtà poco in comune con la struttura gerarchica christalleriana. Questi infatti rivelano al loro interno:
  - processi di specializzazione urbana, in contrasto con la despecializzazione gerarchica ipotizzata da Christaller;
  - presenza incompleta di tutto il mix di funzioni in ogni città;
  - presenza di funzioni di rango elevato in centri di ordine inferiore;
  - legami orizzontali tra città che svolgono funzioni simili;
  - legami di sinergia tra centri simili che svolgono funzioni di produzione avanzata e di servizi, così come tra distretti industriali sub-regionali.
- Secondo alcuni nuovi approcci teorici nel sistema urbano esiste la possibilità di rapporti privilegiati tra centri urbani che cooperano e interagiscono sulla base di relazioni economiche specifiche: relazioni verticali (tra città di ordine diverso) o orizzontali (tra città dello stesso ordine, che agiscono sulla base di effetti di complementarità e sinergia).

# Verso una nuova teoria dei sistemi urbani: le reti di città / 2

- Sulla base di queste due relazioni economiche è possibile identificare due tipi di reti di città:
  - reti di complementarità;
  - reti di sinergia, e, all'interno di queste, le c.d. reti di innovazione.
- Gli elementi di novità che caratterizzano il nuovo paradigma interpretativo dei sistemi di città sono molteplici:
  - focalizzazione sulle relazioni di lunga distanza;
  - focalizzazione su nuove logiche di efficienza economica che trovano origine nei positivi effetti ottenuti dalle attività cooperative o complementari (nel caso delle reti di sinergia, le esternalità di rete; nel caso delle reti di complementarità, la divisione territoriale del lavoro e la specializzazione);
- Ne emerge una definizione di reti di città quali insieme di rapporti, orizzontali e non gerarchici, fra centri complementari o similari, che realizza la formazione di economie o esternalità rispettivamente di specializzazione / divisione del lavoro e di sinergia / cooperazione / innovazione.