

ECOLOGIE PRODUTTIVE:

RIDEFINIRE LA MARGINALITÀ DELLA CITTÀ-TERRITORIO¹ ALPINA

Roberto Segà²

SOMMARIO

Nel tentativo di comprendere meglio la relazione tra economia e costruzione del territorio, questo contributo intende aprire riflessioni critiche sulle dinamiche di polarizzazione, specializzazione e marginalizzazione dei territori produttivi considerati oggi secondari. L'articolo tratterà nello specifico le relazioni tra la presenza di sistemi produttivi industriali e le dinamiche di urbanizzazione nell'arco alpino, descrivendo e rappresentando particolari modelli spaziali di sviluppo territoriale al fine di avanzare possibili scenari di crescita per aree marginali.

In questi territori, la fragilità dei sistemi urbani e l'instabilità delle traiettorie per il loro sviluppo, non permettono oggi la presenza di dinamiche di riconversione economica di intensità paragonabile a quelle delle grandi aree metropolitane. Ecco perché, per questi territori, considerati marginali ma al tempo stesso fortemente policentrici e con un elevato potenziale di attrazione (definizione della Strategia Nazionale per le Aree Interne del 2012), risulti prioritario riflettere sulle conseguenze spaziali della modifica dei loro modelli economici, al fine di salvaguardare le risorse endogene e valorizzare l'ingente patrimonio naturale e culturale presente al loro interno.

¹ Termine utilizzato per la prima volta in Italia nel 1962 da Piccinato, Quilici, Tafuri (rif. Casabella Continuità n. 270 p.16-25). In questa accezione la città-territorio alpina è un esempio di "*horizontal metropolis*" : "una realtà rurale e urbana strettamente interconnessa, con i sistemi economici, di comunicazione e di trasporto, una particolare costruzione territoriale stratificata in cui le attività economiche agricole e non agricole creano un mix originale" (Secchi, Viganò 2013).

² EPFL, lab-U Laboratory of Urbanism, BP 4134 Station 16 CH-1015 Lausanne, Suisse, e-mail: roberto.sega@epfl.ch.

1. Introduzione: Le Alpi come territorio prototipo per una nuova urbanità

Il caso studio è la Macroregione Alpina, costituita da 48 regioni appartenenti a 7 Stati Nazione differenti. Nonostante questi territori abbiano criticità economiche e socio-ambientali simili tra di loro, sono soggetti a politiche e a modelli di sviluppo nazionali diversi. In questo senso l'area alpina viene qui considerata un insieme di laboratori urbani confinanti che si prestano ad un esercizio di confronto dal punto di vista urbano e di organizzazione del territorio.

Il territorio Alpino è circondato da importanti agglomerazioni urbane, mentre l'area in sé è considerata marginale, localizzata alla periferia dello sviluppo sociale ed economico (M. Perlik, 2012). Prima che l'avvento degli Stati Nazione trasformasse le Alpi in uno "steccato" e che venissero considerate esclusivamente come il "parco giochi" delle aree metropolitane di pianura, questi territori erano prima di tutto un luogo di commercio e di scambio sociale. Oggi, il "*global change*" impone una riconsiderazione del ruolo strategico della Alpi, che grazie alla notevole presenza di risorse e alla loro posizione strategica a scala Europea, dovrebbero nel prossimo futuro puntare ad una rinegoziazione della loro marginalità e del loro ruolo di servitori degli spazi metropolitani della pianura. È all'interno di questa sfida, sollecitata ed estremizzata dal contesto Alpino, che va ricercata una diversa idea di crescita, attrattività e sviluppo del territorio europeo.

2. Sviluppo economico e squilibri territoriali

In un territorio eterogeneo in assenza di grandi megalopoli, come risulta essere la città-territorio europea, i fenomeni di squilibrio spaziale sono innescati soprattutto dai processi di forte agglomerazione, secondo cui le attività economiche così come gli insediamenti urbani tendono a localizzarsi l'uno vicino agli altri. Lo squilibrio avviene quando il processo di agglomerazione sovverte le regole di una struttura precedentemente equilibrata senza che questa abbia il tempo utile di evolvere. Si crea quindi una disparità in termini di sviluppo tra aree che si arricchiscono ed aree che soffrono e si marginalizzano. Uno sviluppo territoriale di questo tipo è detto polarizzato. La struttura polarizzata crea squilibrio territoriale tra la regione centrale polarizzante e le regioni ad essa periferiche. In termini spaziali, per contrastare l'egemonia di una parte di territorio a discapito delle altre è necessario ricomporre continuamente i cambiamenti spaziali all'interno di un nuovo quadro evolutivo sistemico. A ogni cambiamento strutturale economico dovrebbe quindi corrispondere la ricomposizione spaziale di tutti gli elementi territoriali e delle loro funzioni alla luce del riconoscimento di un nuovo sistema territoriale.

Inoltre la marginalità dei territori non è mai da considerarsi assoluta, essa dipende dalla scala alla quale la si osserva. Per questo al ragionamento economico va affiancata una lettura attenta delle gerarchie spaziali presenti e una sorta di rilievo del capitale spaziale già investito in questi luoghi nel corso del tempo.

2.1. La marginalità richiede un'indagine e un intervento di tipo spaziale

Per sovvertire la condizione di marginalità creata da uno sviluppo polarizzato, non basta intervenire con sussidi economici per colmare gli svantaggi in termini di produttività dei territori in difficoltà. Le politiche cieche ed assistenzialiste sono perdenti, infatti non rendono liberi gli abitanti dei territori marginali ma li spingono verso le grandi agglomerazioni (F. Barca, 2016).

Oggi, attraverso la SNAI (Strategia Nazionale per le Aree Interne), l'Agenzia per la Coesione Territoriale sta cercando di sovvertire la condizione di marginalità assicurando alle *Aree Interne* determinati standard urbani considerati essenziali come ad esempio la presenza di strutture sanitarie, di edifici scolastici, l'accessibilità e un saldo demografico positivo.

Tuttavia, affidandosi ai dati e ai *ranking* di attrattività territoriale, c'è il rischio di perdere di vista l'aspetto spaziale del territorio e con lui il ruolo dell'urbanistica. È per questo motivo che riteniamo necessario affiancare alla Strategia Nazionale per le Aree Interne il peso di un'analisi morfologica,

geografica ed urbana delle aree marginali. In questo modo si avranno maggiori strumenti per comprendere la reale consistenza della marginalità ed essere in grado di meglio valutare gli interventi spaziali proposti.

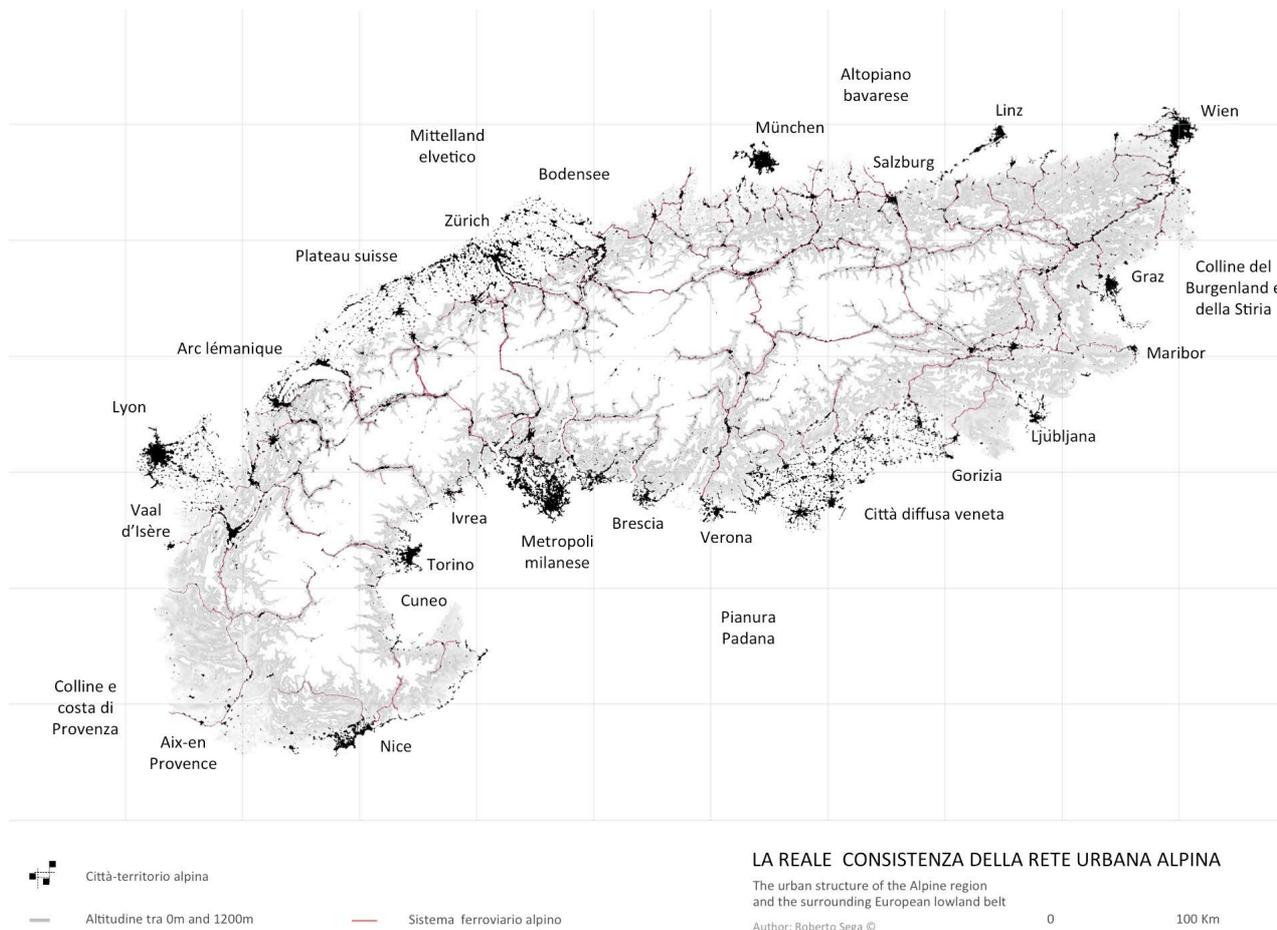


Figura 1 - La reale consistenza della rete urbana Alpina³

La cartografia in Figura 1 è un primo tentativo di rappresentazione della rete urbana Alpina nella sua interezza. Da qui si possono ricavare alcune considerazioni sulla reale consistenza morfologica degli insediamenti, ed avanzare delle ipotesi rispetto alla loro interdipendenza funzionale ed economica alla scala globale. Guardando la carta si possono osservare, fuori dal perimetro della *Convenzione della Alpi*⁴, le grandi metropoli (Milano, Vienna, Monaco, Lione, Torino) così come i grandi territori urbanizzati (la *Città diffusa veneta*, il *Plateau suisse*, l'*Arc lémanique*), che svolgono entrambi sia il ruolo di grandi attrattori economico-sociali, sia quello di consumatori di risorse naturali (acqua ed energia in primis) provenienti dalle Alpi. In rosso sono rappresentati i collegamenti ferroviari, per evidenziare, oltre ai corridoi transalpini, la rete di connessioni tra un fondovalle e l'altro. In grigio è rappresentata la topografia fino a 1200 metri in modo da rendere leggibile ogni singolo sistema di valli secondarie attaccate al loro fondovalle principale.

Inizia quindi a delinarsi in modo più netto la fisicità della marginalità alpina, ma anche le potenzialità di una messa a sistema di diversi territori, come alternativa ad una strategia che prevede altrimenti la concorrenza tra territori vicini.

Procedendo con un'analisi morfologica delle zone urbane (utilizzando i geodati dell'*Urban Morphological Zone* messi a disposizione dall'*European Environmental Agency*), possiamo distinguere all'interno dell'arco

³ Cartografia elaborata dall'autore utilizzando le seguenti base dati: OSM per le infrastrutture, UMZ (EEA) per gli insediamenti urbani, DTM (ec) per la topografia.

⁴ Per approfondimento: http://www.alpconv.org/en/organization/parties/Documents/Administrative_Units_AC.pdf

alpino almeno tre esempi di differenti famiglie di aggregazioni urbane: 1) i territori marginali più interni legati da un rapporto di dipendenza con aree montane più urbanizzate, 2) i corridoi urbanizzati del fondovalle, 3) gli insediamenti isolati posti in luoghi di eccellenza morfologica e a grande potenziale attrattivo. (Figura 2).

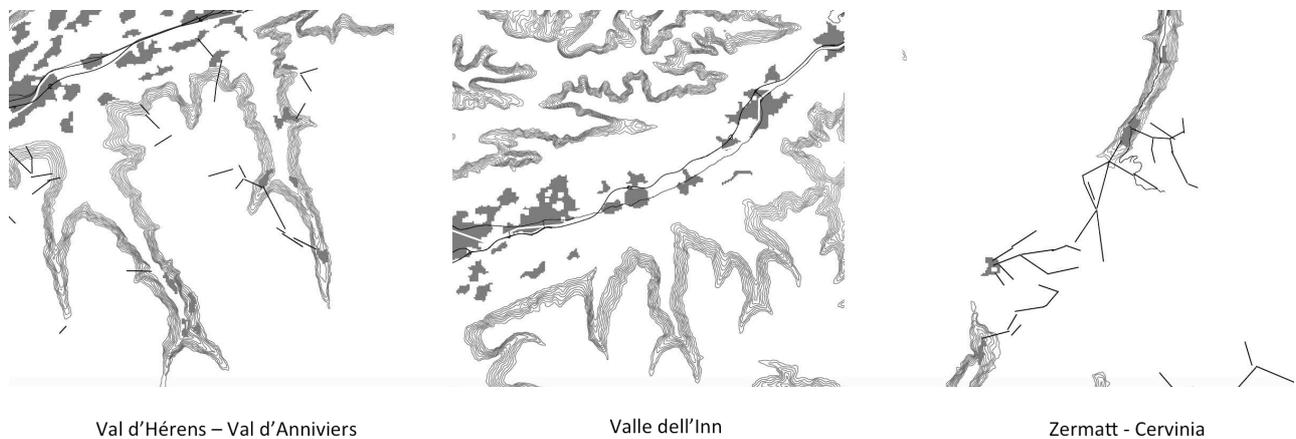


Figura 2 – Tassonomia degli insediamenti alpini (campioni di 25Km X 25Km)

Quello che è interessante studiare ora, rispetto a queste famiglie morfologiche, è il loro modello economico (passato e presente), al fine di comprendere il loro grado di marginalità all'interno del sistema alpino.

2.2. La marginalità in relazione al modello economico

Le Alpi sono una cartina tornasole (Geremia Gios, 2014), un luogo, dove le conseguenze di un certo tipo di progresso e quindi di un certo modello di sviluppo socio-economico si manifestano prima che altrove. Osservando i diversi modelli di sviluppo economico che si sono succeduti nel territorio alpino possiamo trarre - in termini spaziali - alcune delle seguenti considerazioni:

- I. La crisi dell'economia paesana ha comportato una drastica riduzione degli interventi di salvaguardia del territorio alpino e del suo paesaggio, con conseguenze economiche ed ambientali molto evidenti, tra cui la diminuzione dell'autosufficienza alimentare per le popolazioni alpine, la conseguente avanzata della superficie forestale sui terreni non più coltivati o non più utilizzati a pascolo, e l'accentuarsi dei rischi idrogeologici per la mancanza di manutenzione e l'abbandono dei territori più marginali. Per dare un'idea di questo abbandono, se si guardano i dati dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), si vedrà come in Svizzera, fra il primo Inventario forestale nazionale del 1985 e il terzo svolto nel 2006, la superficie forestale è aumentata complessivamente di circa 98.000 ettari, di cui quasi il 90 per cento nelle regioni alpine le più remote. (Figura 3).



Figura 3 – Val Ferret, foto di Beginner Chris, fonte Flickr



Figura 4 – Il fondovalle tra Brig e Visp (Lonza), foto di Ueli Raz

- II. Giuseppe Samonà, con il piano per il Trentino del 1967, aveva deciso di collocare nelle valli della Provincia diversi poli di sviluppo produttivo, per portare in periferia il vantaggio dello sviluppo economico industriale contrastando la piaga della disoccupazione e dell'emigrazione. L'avvento dell'industria nei fondovalle Alpini è stato in generale un enorme motore di sviluppo sociale che ha portato lavoro, infrastrutture e quindi benessere alle popolazioni locali. In questa fase le regioni alpine hanno in un certo senso imitato il modello economico delle aree di pianura, sfruttando in maniera intensiva il territorio dei fondovalle. Al drastico consumo di suolo dei principali fondovalle (quelli piani e meglio connessi alle zone di pianura), corrisponde un abbandono delle valli secondarie e dei luoghi più inaccessibili. (Figura 4).
- III. Oggi, nell'era post-fordista, la regione Alpina tende a essere rappresentata esclusivamente come il distretto della neve, o come un'oasi ecologica di benessere situata al bordo del modello metropolitano (A. Bonomi, 2010). Lo sfruttamento turistico della montagna sembra essere la panacea economica in grado di superare ogni forma di geo-determinismo. Attraverso sforzi selettivi si sono urbanizzati ed infrastrutturati luoghi prima remoti, al solo scopo di renderli competitivi e accessibili alle esigenze dei "turisti di pianura". Le dinamiche di sviluppo legate al turismo di massa e alla costruzione di case secondarie hanno accentuato la polarizzazione del territorio alpino, portando una squilibrata distribuzione degli investimenti destinati esclusivamente a quelle aree montane già considerate attrattive o molto proficue dal punto di vista turistico. (Figura 5).



Figura 5 –Ski resort Avoriaz, foto di Heaven Publicity

2.3. Prime conclusioni

Per quanto riguarda il primo modello, quello dell'economia paesana, è chiaro che in assenza di un investimento economico l'attrattività dei luoghi più marginali continuerà a diminuire insieme alla sua popolazione. Le sovvenzioni all'agricoltura di montagna e il riconoscimento da parte dell'Europa

dell'indicazione geografica per i prodotti alpini potranno forse diminuire l'emorragia verso le aree di pianura, ma difficilmente il solo settore primario riuscirà a riscattare le condizioni di marginalità di questi luoghi.

Per il settore secondario, la localizzazione di grandi impianti industriali nei fondovalle ha sottostimato i rischi ambientali nel contesto alpino che, in futuro, si riveleranno più accentuati e pericolosi rispetto alle zone di pianura. Ci sarebbe inoltre da fare un bilancio sul "breve periodo" di prosperità garantito dalla grande industria alla luce dei danni ambientali causati, al lungo tempo di *standby* delle aree industriali abbandonate e ai costi per la dismissione e la bonifica.

Infine per il terzo settore, quello dei servizi, c'è il rischio di una specializzazione economica (soprattutto verso l'industria della neve) che, in caso di crisi del settore o di modificazione del clima (vedi scarse precipitazioni o l'innalzamento della quota della neve), costringeranno quei territori a grandi e pericolosi investimenti al fine di resistere e rallentare il loro processo di declino. A parte la grande industria del turismo, che risponde perlopiù alle logiche invasive del mercato, esiste un'altra economia dei servizi più lenta e rispettosa dei luoghi. Si sono fatte strada una ricca gamma di pratiche turistiche "dolci", esperienziali ed eco-sostenibili (di origine soprattutto urbana), che stanno modificando l'offerta ricettiva e che cambieranno l'immagine economica della montagna (G. Dematteis, 2015).

3. Ecologie produttive: preservare il funzionamento della città-territorio

Una terziarizzazione dell'intero territorio alpino è, oltre che poco augurabile, molto improbabile. Alla luce di quanto detto in precedenza, non è auspicabile che i grandi poli turistici alpini diventino quello che le città di pianura sono oggi per la montagna. Per questo, ci sembra doveroso investigare più in profondità il settore economico secondario, quello industriale, al fine di ipotizzare, alla luce di una "leggera" terza rivoluzione industriale, nuovi possibili scenari di sviluppo e crescita per i territori alpini. A differenza del modello economico dell'agricoltura, la produzione industriale è affrontata oggi quasi esclusivamente in termini di dismissione. Poche sono oggi le riflessioni spaziali che si occupano di mantenere e rilanciare il ruolo degli spazi produttivi nelle città europee. Allo stesso tempo l'industria e più in generale la produzione sono uno degli elementi del territorio che sono cambiati maggiormente negli ultimi decenni.

A Cergy-Pontoise, nell'Ile de France, il prossimo workshop internazionale di progettazione urbana organizzato dagli *Ateliers*⁵ rifletterà esattamente sull'avvenire delle zone produttive. Si discuterà, in un clima interdisciplinare, sulle dinamiche di mutazione e trasformazione delle zone di attività economica nella regione settentrionale di Parigi. Il tema sarà affrontato all'interno del contesto di crisi energetica e di scarsità e alto costo del suolo, in cui la città e le sue attività sono chiamate a rigenerarsi su sé stesse.

3.1. L'eterogeneità e le sfide del fondovalle alpino

L'approfondimento che segue si focalizza sul fondovalle alpino in quanto realtà più eterogenea, dove il modello urbano e quello montano si sono già scontrati. Qui di seguito sono riportate due rappresentazioni grafiche (una carta e dei diagrammi) che illustrano l'eterogeneità della città-territorio alpina, mettendo l'accento sul ruolo dell'industria come elemento costituente.

La mappa in figura 6 rappresenta l'uso del suolo nella piana del Rodano nel Vallese: in nero l'industria e in arancio gli insediamenti urbani. La griglia (avente una maglia di 100m x 100m) con la quale è stata costruita la carta, ci mostra la distribuzione e il ritmo di alternanza tra spazio produttivo e residenziale lungo tutta la piana del Rodano. Si osserva che le zone residenziali si dispongono generalmente ai lati del fondovalle. Infatti, gli antichi centri abitati si situavano esclusivamente, sui coni di deiezione⁶, i luoghi più

⁵ <http://www.ateliers.org/dynamiques-economiques-urbaines-et>

⁶ Depositi sedimentari dalla caratteristica forma a ventaglio, sono costituiti da un accumulo di sedimenti di un corso d'acqua a regime torrentizio, generalmente posti allo sbocco di una valle montana in una pianura o in una valle più grande.

alti della piana al riparo dalle inondazioni del fiume Rodano. Le opere di drenaggio della piana e le diverse canalizzazioni del Rodano hanno diminuito la percezione del rischio idraulico, permettendo all'industria di installarsi nelle zone più prossime al fiume, generalmente nello spazio tra due villaggi. L'esigenza dell'industria di localizzarsi in prossimità dell'acqua è dettata sia dal suo sfruttamento in particolari processi produttivi, ma anche dalla presenza, a bordo fiume, delle principali infrastrutture energetiche e di trasporto. Il percorso della ferrovia, seguendo la pendenza minima della valle, si è mantenuta distante dai centri dei villaggi posti più in alto. Le stazioni sono quindi spesso localizzate in prossimità, se non addirittura all'interno delle zone industriali.



Figura 6 - L'uso del suolo lungo la piana della valle del Rodano nel Cantone del Vallese (CH)⁷

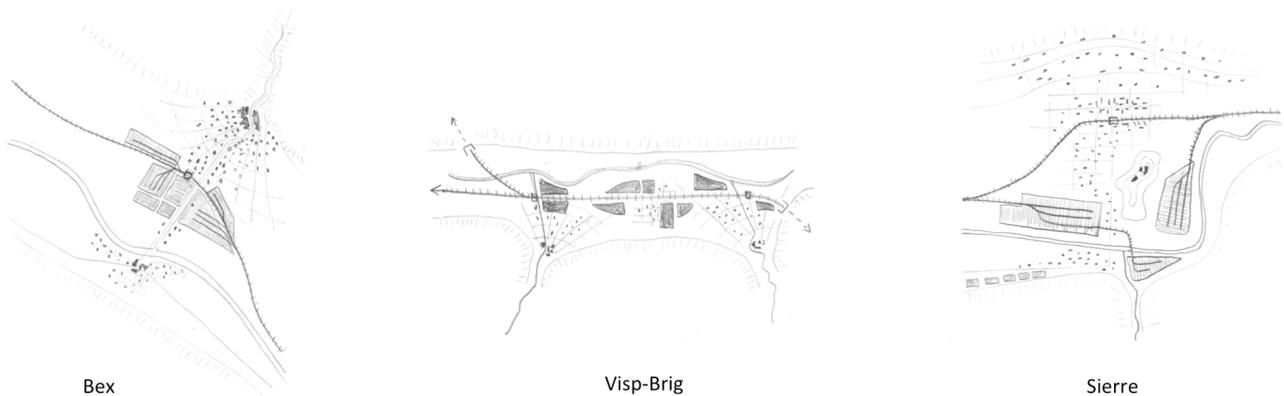


Figura 7 – Diagrammi dei sistemi insediativi e produttivi (i casi di Monthey, Visp-Brig, Chablai)

Con l'espansione urbana i villaggi si sono avvicinati tra loro e oggi è possibile vedere sulla mappa i primi fenomeni di coalescenza⁸ urbana. La crescita generalmente avviene lungo l'asse che connette il villaggio alla stazione (caso di Bex, Gampel, Tourtman), tra un insediamento urbano e l'altro (caso di Visp-Brig), o verso il fiume alla ricerca di un *waterfront* urbano (casi di Sion e Sierre). Tutte queste dinamiche provocano

⁷ Cartografia elaborata dall'autore utilizzando le seguenti base dati: Ufficio federale di statistica (UST) per l'uso del suolo anno 2009, Swisstopo "Vector 200" per le infrastrutture stradali e ferroviarie.

⁸ La coalescenza è il fenomeno fisico attraverso il quale due entità singole di partenza si uniscono per formare delle entità di dimensioni maggiori.

una pressione attorno all'industria, sia rispetto al valore del suolo che all'incompatibilità funzionale (accentuata dagli incalzanti standard d'urbanità, dal rumore, dall'inquinamento dell'aria, dal traffico merci e dai problemi logistici).

3.2. *Verso un rinascimento industriale?*

In ambito alpino, la fragilità dei sistemi urbani e l'instabilità delle traiettorie per il loro sviluppo, non permettono oggi la presenza di dinamiche di riconversione economica d'intensità paragonabile a quelle delle grandi aree metropolitane. La dismissione industriale è una speculazione che questo tipo di territorio non può permettersi. È necessario dunque accettare la sfida di un nuovo tipo d'industria, che si sta delineando a livello mondiale, e che i territori alpini potrebbero fare propria, sfruttando le risorse del loro territorio e la strategicità geografica della Alpi a livello europeo. La terza rivoluzione industriale (J. Ritfkin), i programmi comunitari per una reindustrializzazione dell'Europa⁹, o ancora la manifattura 4.0, promuovono l'integrazione crescente di servizi, internet e tecnologie informatiche nella produzione industriale, sostenendo che la nostra società sia ormai entrata in un nuovo rinascimento industriale. Oltre ai cambiamenti tecnologici legati al processo produttivo, è possibile riscontrare maggiori contingenze tra produzione, personalizzazione e commercializzazione del prodotto. Si riscontra un'accentuata presenza di un'economia di tipo "circolare" che tende a prolungare il ciclo di vita del prodotto, sostituendo, di fatto, il precedente modello legato all'obsolescenza programmata. Col tempo tutto questo si ripercuoterà sul territorio, modificando la logistica delle merci, la taglia delle imprese, la loro localizzazione, il loro ruolo energetico, e quindi le loro sinergie con gli altri elementi che compongono il territorio. I territori produttivi dovranno trovarsi preparati per far fronte ai cambiamenti strutturali, mentre le aree marginali dovranno scoprirsi pronte ad accettarne le sfide.

4. **La piattaforma produttiva Alpina¹⁰**

L'ipotesi alla base di questa ricerca è che esistano alcuni fattori d'innovazione nell'industria e nel modo in cui si produce che permettano di rimettere in questione e invertire tendenze di servitù e marginalizzazione oggi presenti nei territori secondari.

Si è proceduto quindi all'osservazione delle trasformazioni del sistema produttivo nell'arco alpino in relazione allo sviluppo urbano, con particolare attenzione alla presenza di risorse energetiche rinnovabili, e alla logistica di trasporto delle merci. Si è cominciato dunque un lavoro di rilievo e descrizione della macchina produttiva alpina, mostrando gli investimenti e le modifiche apportate dall'uomo in questi territori troppo spesso considerati "vuoti". La cartografia di figura 8 è uno dei risultati di questo studio svolto alla scala dell'arco alpino. In rosso si può osservare il *layer* dell'industria che "risale" dalle periferie delle città di pianura fino all'interno delle alpi seguendo i fondovalle. In nero sono rappresentate le centrali idroelettriche rispetto alla loro potenza, mentre le croci mostrano i principali valichi e tunnel per il trasporto delle merci.

Il tentativo generale è quello di costruire delle rappresentazioni in grado di introdurre nel dibattito sul futuro di questi territori un'immagine diversa e più complessa rispetto a quella della marginalità. L'obiettivo è di argomentare le ragioni di un modello di sviluppo legato ai luoghi che sia effettivamente policentrico, che non banalizzi l'eterogeneità della città-territorio alpina attraverso una densificazione omogenea in nome di un'idea astratta di urbanità, ma che sappia esaltare le occasioni presenti attraverso la propria economia. La visione di sviluppo, utilizzata per costruire il ragionamento teorico e in seguito la costruzione di scenari economici progettuali, è quella di "un'industrializzazione senza fratture", che segue il concetto di G. Fuà e

⁹ "For a European Industrial Renaissance" Commissione Europea, (2014).

¹⁰ È Aldo Bonomi che per primo parla di « piattaforma produttiva alpina » definendola più che una realtà, un grande progetto : « che per essere realizzato necessita di una progettualità in grado di sottrarre la montagna a un'idea di sviluppo da fiera delle marginalità e delle tipicità, per identificare quei denominatori comuni che possono incrementare la capacità dei territori di rappresentarsi come soggetto pluri-identitario eppure collettivo. »

C. Zacchia (1983) di un modello economico di sviluppo per l'appunto senza fratture, che minimizzi gli strappi e che esalti le specificità del territorio. La necessità di preservare l'eterogeneità del territorio, evitando un brusco sviluppo polarizzato, rispecchia l'esigenza di poter abitare un « territorio lento » (E. Lancerini e A. Lanzani, 2005 e Dematteis, 2014), senza ingiustizie spaziali e senza la privazione dei diritti di cittadinanza.

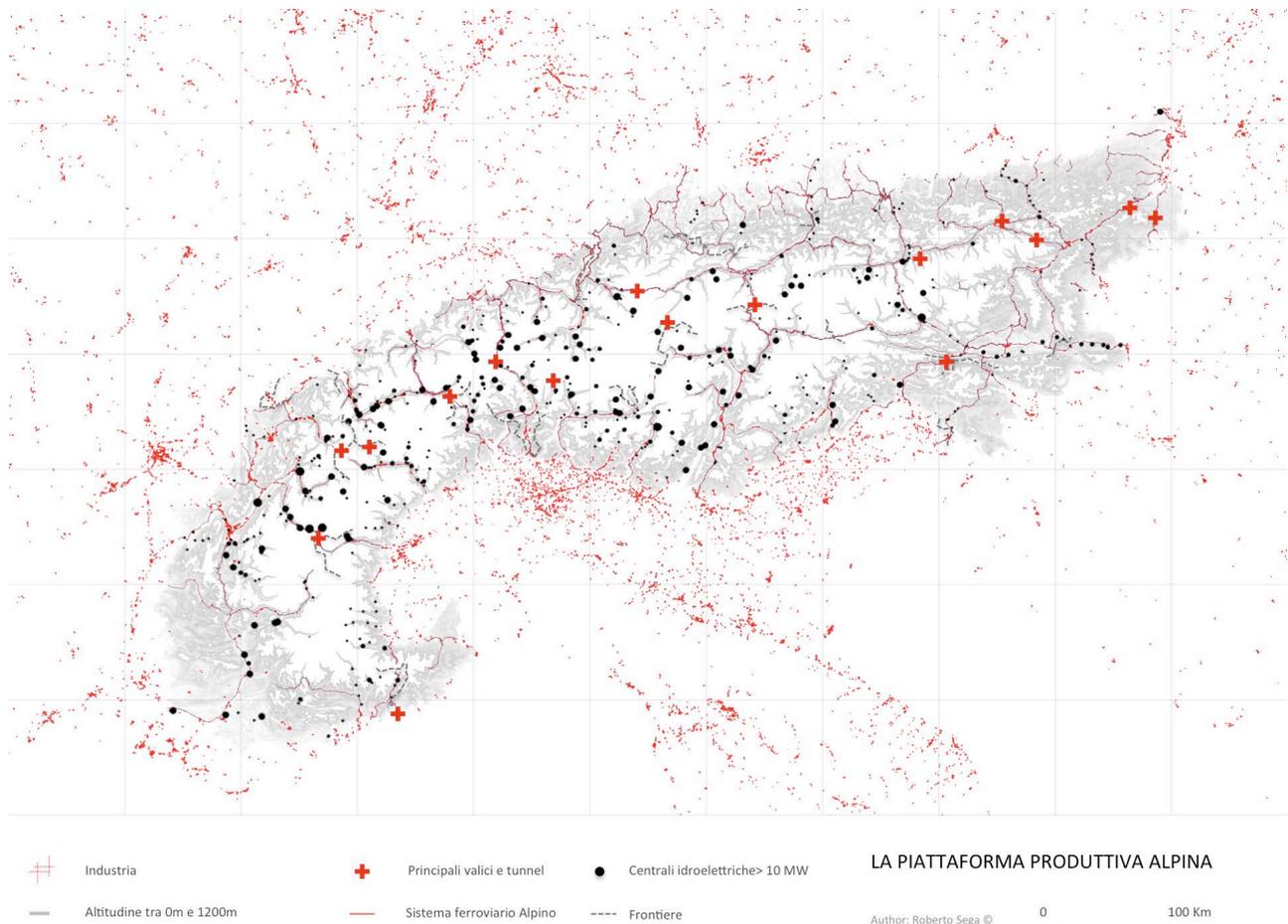


Figura 8 – La piattaforma produttiva Alpina¹¹

¹¹ Cartografia elaborata dall'autore utilizzando le seguenti base dati: Corine Land Cover 2006 (eea) per le zone industriali, OSM per le infrastrutture, DTM (ec) per la topografia, Alpine Convention per l'idroelettrico.

5. Bibliografia

- Barca F., Guiso L. (2016), *Crescere senza fuggire. L'esperienza di una politica attenta ai luoghi*. Trento. <http://goo.gl/7sd75O>.
- Bätzing, W. (2005), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*. Bollati Boringhieri.
- Bonomi, A. (2010), *La piattaforma produttiva dell'arco alpino*, in *Economia trentina Dossier*, n.2/3.
- Coletti E., Cribari, V., Pizzini D., Ulrici G. (eds.) (2014), *Aree produttive e progetto urbanistico*, Sentieri Urbani n.14 rivista della Sezione Trentino dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
- Commissione Europea (2014), *For a European Industrial Renaissance*. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52014DC0014>.
- Commissione Europea (2015), *Territorial cohesion*. http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/territorial-cohesion/.
- Dematteis, G. (2009), *Polycentric urban regions in the Alpine space*. *Urban Research & Practice*, 2(1), pp.18–35.
- Dematteis, G. (2014), *Montagna, città e aree interne in Italia: una sfida per le politiche pubbliche*. Documenti geografici. <http://www.documentigeografici.it/index.php/docugeo/article/view/64>.
- Diamantini, C., Corrado F. (eds.) (2015), *La città alpina: identità, strategie e progetti*, Sentieri Urbani n.18 rivista della Sezione Trentino dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
- Fuà, G., Zacchia, C. (eds.) (1983), *Industrializzazione senza fratture*. Bologna: Il Mulino.
- Garofoli, G., Scott, A. (eds) (2007) *Development on the Ground*. New York:Routledge.
- Indovina, F. (2013), *La metropoli europea. Una prospettiva*. Milano: Franco Angeli Edizioni.
- Perlik, M. (2012), *Les zones de montagne comme laboratoire en vue d'identifier les nouvelles inégalités spatiales post-fordistes*. Grenoble.
- Secchi, B. (1974), *Squilibri regionali e sviluppo economico*. Venezia: Marsilio.
- Secchi, B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*. 3 edizione ed. Roma: Laterza.