

## Lezione 10

### I rapporti centro-periferia negli anni 90

#### Premessa

Con questa lezione proseguiamo la discussione sugli effetti spaziali delle trasformazioni degli anni '90. Nel caso del trasporto in Europa abbiamo potuto intravedere questi effetti sullo sviluppo dell'urbanizzazione, in particolare nelle Alpi, che riprendo anche in questa lezione come esempio di area geografica per le regioni sviluppate. Si parlerà qui dei rapporti centro-periferia, o meglio delle trasformazioni recenti di questi rapporti in termini economico-spaziali alla scala nazionale e regionale. Presenterò prima un caso nelle regioni sviluppate, sullo sviluppo dei rapporti tra la città e la montagna nelle Alpi (in particolare in Svizzera), poi un caso nelle regioni del Sud, lo sviluppo urbano nell'America Latina ed il cambiamento le regioni marginali di queste aree (con l'esempio della Puna de Atacama nelle Ande meridionali).

#### 1. L'impatto della mondializzazione nelle regioni centrali: la regione alpina

Negli scorsi anni ho avuto più volte l'occasione di studiare le trasformazioni economiche e territoriali in Svizzera e nelle regioni dell'Arco alpino. La tesi di fondo di questo breve intervento vuole che durante gli anni '90 i rapporti centro – periferia in Svizzera (in particolare i rapporti tra gli agglomerati urbani e le regioni dell'Arco alpino) si siano profondamente e significativamente modificati, da un lato a causa dei processi di liberalizzazione dei mercati interni, dall'altro grazie al miglioramento dell'accessibilità e dall'abbassamento dei costi di trasporto. Questo cambiamento domanda oggi una re-interpretazione dei rapporti tra la città e la montagna nel contesto attuale dello sviluppo territoriale.

#### Le relazioni centro-periferia nelle regioni alpine

##### Il caso svizzero

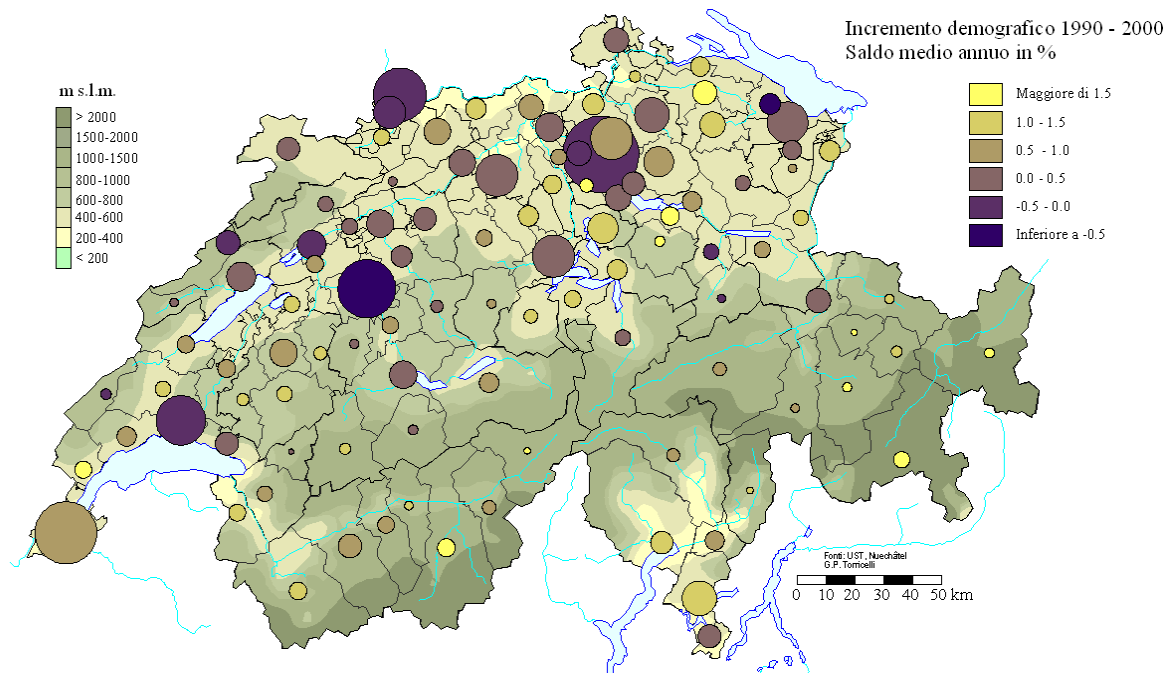
A partire dalla metà degli anni '70, la Svizzera ha di fatto attuato delle politiche di riequilibrio spaziale verso le regioni di montagna (e in generale verso le periferie). Dopo le ondate di spopolamento e di impoverimento degli anni '50 e '60, nei decenni successivi, grazie alla LIM (la legge sugli investimenti nelle regioni di montagna<sup>1</sup>) e al sostegno alle regioni periferiche la montagna svizzera ebbe una parte di sviluppo economico, sottoforma di flussi di redistribuzione della ricchezza dai centri verso le periferie. Così, negli anni '80, l'incremento medio della popolazione residente nell'area alpina diventava più forte di quello medio nelle aree urbane del paese.

Fu purtroppo una crescita effimera. Infatti negli anni '90 le condizioni cambiarono “brutalmente”: i contributi LIM vennero sensibilmente ridotti e gli incentivi dello Stato (ad esempio sotto forma di impieghi e di commesse federali) vennero gradualmente a mancare alle regioni dell'arco alpino.

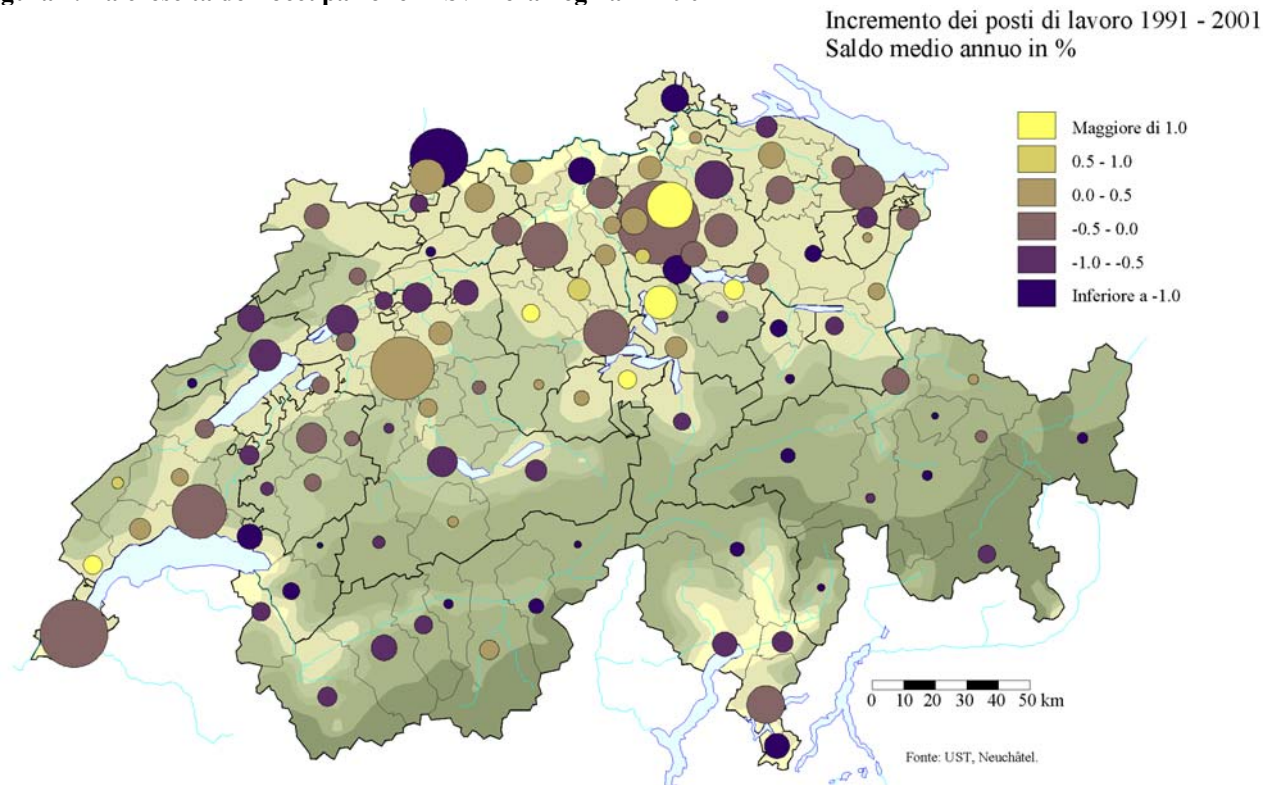
---

<sup>1</sup> La LIM fu varata nella seconda metà degli anni '70 come strumento di politica regionale e segnatamente per contenere il declino economico delle regioni alpine (e mantenere quindi un potenziale di popolazione) attraverso contributi al finanziamento di infrastrutture di base. Fino al 2001 la LIM rimase in Svizzera l'unico strumento di politica regionale. Negli anni '90 gli effetti della LIM si fecero sentire sempre meno, essendo amentata la dotazione infrastrutturale delle regioni alpine, molti contributi vennero soppressi, altri diminuirono. Nel 2001 il parlamento della Confederazione adottò dei principi per una politica degli agglomerati urbani, segnatamente per permettere il finanziamento di servizi comuni, come la pianificazione territoriale, i trasporti pubblici e la viabilità, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, ecc.

**Figura 1. La crescita demografica in Svizzera negli anni '90**



**Figura 2. La crescita dell'occupazione in Svizzera negli anni '90**



Negli anni '90 la montagna alpina perdette quindi “sostanza economica” e la sua popolazione vide sfumare molte occasioni di impiego<sup>2</sup>.

Tuttavia, contrariamente a quanto ci si poteva aspettare, la montagna alpina, soprattutto la media montagna, non perse popolazione residente (come fu il caso negli anni 50, 60), anzi, durante gli anni '90 le regioni alpine guadagnarono abitanti rispetto alle aree urbane dell'Altipiano (Figure 1 e 2).

Negli anni '90 un doppio movimento sembra quindi caratterizzare l'evoluzione delle localizzazioni della popolazione e dell'economia in Svizzera: da un lato l'accelerazione della concentrazione delle attività sui grandi centri (principalmente di Zurigo e Basilea, secondariamente sull'asse Ginevra – Losanna sulle rive del Lago Lemano); dall'altro la diffusione apparentemente più forte della popolazione al di fuori delle aree urbane, in particolare nell'Arco alpino e prealpino.

### **Come spiegare questa evoluzione?**

Possiamo considerare la seguente ipotesi: le aree più accessibili dell'arco alpino e prealpino tendono ora a diventare degli spazi residenziali, sempre più lontani, ma sempre più funzionalmente legati alle città dell'Altipiano.

Possiamo postulare che questo cambiamento avviene attraverso la congiunzione di due fattori:

- In primo luogo attraverso il crollo (dell'efficacia) della vecchia politica regionale. Oltre alla riduzione dei contributi LIM è necessario considerare una serie di altri tagli: riduzione dei contributi federali ai trasporti pubblici, agli impianti di depurazione delle acque, soppressione degli indennizzi per intemperie, la riduzione del prezzo del latte, le riduzioni della pressione fiscale, la mancanza di aiuti federali alla manutenzione forestale nell'Arco alpino. Senza dimenticare la massiccia riduzione dei posti di lavoro federali (Swisscom, esercito, PTT, FFS, ecc.). Questi cambiamenti hanno inciso pesantemente sulla crisi delle regioni di montagna, Ticino compreso (nota 2 per un confronto statistico).
- In secondo luogo, contrariamente alla localizzazione economica, la popolazione residente si è mantenuta nelle regioni alpine soprattutto grazie all'accessibilità rispetto alla rete dei grandi centri. Infatti, a partire dagli anni '70 e '80 con la costruzione della rete autostradale – in parte per attraversare il massiccio – parecchie regioni alpine e prealpine vennero a trovarsi effettivamente “più vicine” alle città e agli agglomerati dell'Altipiano, in termini di distanza-tempo e di distanza-costi. Negli anni 90 certamente questa migliore accessibilità coniugata ad un costo di trasporto relativamente basso ha permesso loro di mantenere una popolazione residente, in diversa misura tra una regione e l'altra, nonostante la forte perdita di posti di lavoro.

Per cercare di dare corpo a questa spiegazione, possiamo prendere l'evoluzione del reddito dei cantoni, cercando di vedere in che misura questo fenomeno si ripercuote sulla creazione locale di ricchezza e di benessere.

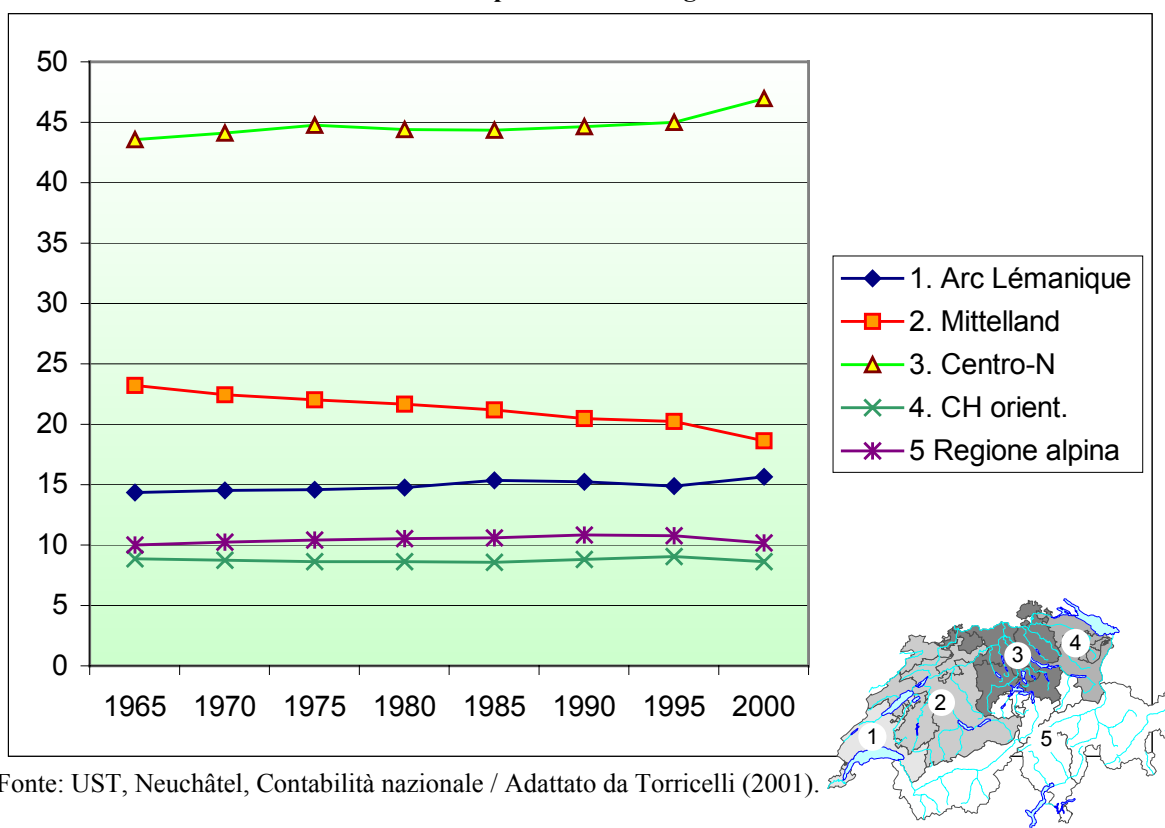
---

<sup>2</sup> Secondo i censimenti federali delle Aziende (UST, Neuchâtel), tra il 1991 e il 2001, la Svizzera ha perso il 2.5% dei posti di lavoro nel secondario e nel terziario (circa 92'300 impieghi). Le aree limitrofe a Zurigo denotavano però un aumento anche consistente (Glattal/Furttal + 16.9 %; Limmattal + 4.1%, ecc.), così come Zugo (+16.3%), l'area tra Ginevra e Losanna (Morges +4.4 %; Nyon + 12.6%), l'agglomerato di Berna (+2 %) hanno conosciuto un saldo positivo di posti di lavoro. Per contro nelle regioni di montagna la diminuzione è stata molto più forte (ad esempio a Glarona, in Engadina, nel Basso Vallese, nel Giura, ecc. le diminuzioni sono state del 10-14%, tassi ancora più negativi si ritrovano nei Grigioni centrali e nel Pays-d'en-Haut). Per il Ticino gli stessi dati annoverano la perdita di quasi 11'500 posti (-7.6 %). Però mentre nel Luganese e nel Bellinzonese gli impieghi diminuivano rispettivamente dell'1.4% e del 6 %, il decremento era dell'ordine dell'8% nel Locarnese – Vallemaggia, del 14.3 % nel Mendrisiotto e del 18% nelle Tre Valli.

Ho cercato di rappresentare la parte prodotta del reddito nazionale in vari gruppi di cantoni<sup>3</sup>. Volendo fare un confronto con l'area alpina ho cercato di aggregare per quanto possibile i cantoni alpini e per osservare in che misura il loro contributo al reddito nazionale varia nel tempo. Si tratta di una semplificazione, ma il risultato è interessante (Grafico 1).

L'evoluzione dei redditi regionali conferma che negli anni '90 la ricchezza si è ulteriormente e più fortemente concentrata negli spazi urbani di Zurigo e Basilea (Centro-Nord) e, in minor misura, sull'asse Ginevra – Losanna (Arco Lemánico). Ma questa evoluzione si attua essenzialmente a scapito del Mittelland, mentre il contributo della “regione alpina” si mantiene stabile attorno al 10 % del reddito nazionale tra il 1965 e il 2000 (senza peraltro variazioni significative durante gli anni '90).

**Grafico 1. Parte in % del reddito nazionale prodotto nelle regioni 1965-2000**



Fonte: UST, Neuchâtel, Contabilità nazionale / Adattato da Torricelli (2001).

Ciò significa, che malgrado la forte perdita di sostanza economica negli anni 90, le regioni alpine hanno mantenuto, rispetto agli anni '60, '70 e '80, il loro contributo alla formazione della ricchezza prodotta in Svizzera. Si può dunque confermare, almeno da questi dati, che il crollo dell'occupazione non ha intaccato oltre misura la capacità dei cantoni alpini di mantenere il proprio reddito.

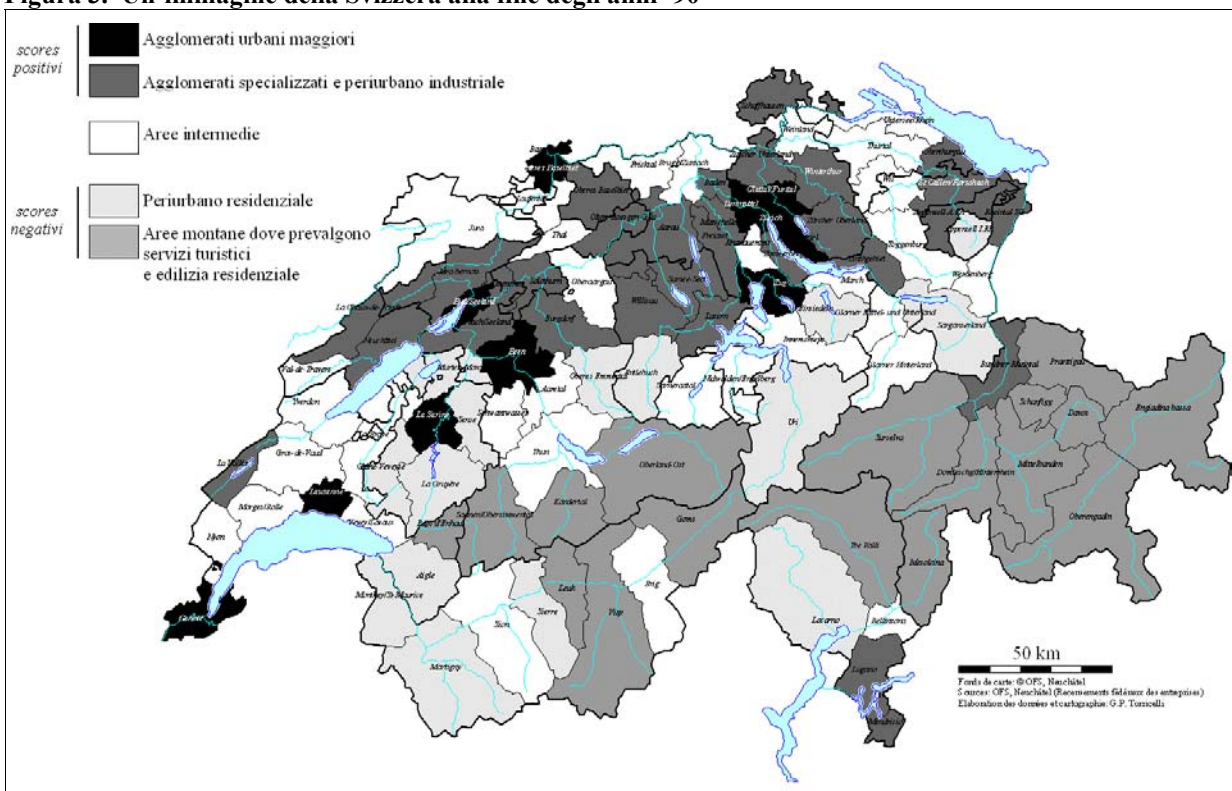
Ma a che prezzo?

<sup>3</sup> Il metodo di calcolo del reddito nazionale e dei redditi cantonali (che raggruppa i redditi delle economie domestiche più i redditi dell'economia privata ed i redditi delle amministrazioni pubbliche) è stato modificato più volte nel corso degli ultimi decenni. Nel tempo quindi solo la parte in % dei redditi cantonali sul reddito nazionale è effettivamente confrontabile.

## I rapporti centro - periferia negli anni '90

La figura 3 qui sotto è il risultato di una analisi fattoriale in componenti principali, realizzata sulla distribuzione delle attività economiche nelle RMS (regioni di mobilità spaziale) nel 1998, ponderata con la variazione della popolazione e dei posti di lavoro rispetto al 1991 (cf. Torricelli 2001A). Le aree più scure (punteggi positivi) sono da un lato i poli urbani, dall'altra le "corone" industriali o terziarie (periurbano produttivo): esse "attirano" (o creano) attività qualificate terziarie e industriali; le aree con trame più chiare (punteggi negativi) sono molto meno urbanizzate (in generale "periferie") che risultano con due distinte tipologie: regioni alpine "turistiche" e regioni prealpine "residenziali"; esse perdono attività durante la crisi, ma in alcuni casi, come si è visto, guadagnano popolazione residente con percentuali superiori alla media nazionale. Le aree bianche hanno invece un comportamento simile alla media (non significative per questo confronto).

Figura 3. Un'immagine della Svizzera alla fine degli anni '90



Questa immagine – pur in tutti i suoi limiti e le sue generalità – tende a mostrare che le gerarchie urbane non scompaiono durante gli anni '90, ma piuttosto si semplificano - in ragione della crisi. Appaiono più chiaramente dei rapporti tra città e montagna sostenuti da una sorta di divisione funzionale tra spazi produttivi e spazi residenziali. Le aree alpine si situano chiaramente in questa prospettiva.

L'organizzazione del territorio a scala nazionale, e segnatamente la relazione centro-periferia, si modifica sostanzialmente poiché non si basa più soltanto sulla divisione del lavoro (ad esempio tra centri decisionali e centri di esecuzione), ma si basa ora anche su una inedita specializzazione funzionale tra aree urbane e aree montane, tra spazi produttivi e spazi residenziali.

## **La “metropolizzazione” dello spazio alpino**

Come abbiamo visto per il caso del transito alpino questa nuova relazione tra centro e periferia, tra spazi produttivi e spazi residenziali e di svago, si ritrova con forme simili anche in altre regioni alpine, come nelle Alpi francesi del Sud ed in parte anche in Piemonte (vedi l'esempio della Valle Susa come spazio residenziale per l'area metropolitana di Torino).

Per contro in Savoia e nella regione di Grenoble (Alpi francesi del Nord), nelle montagne della Lombardia orientale e del Veneto, in Carinzia questa relazione sembra coesistere con il mantenimento di funzioni produttive importanti o addirittura con l'incremento di queste funzioni con un modello di tipo “distretto industriale” nel campo delle nuove tecnologie delle telecomunicazioni e dell'informazione. Che si tratti di creazione di una divisione funzionale dello spazio o dello sviluppo di nuove localizzazioni industriali, questi processi indicano una maggiore integrazione delle economie dell'arco alpino nelle regioni metropolitane centrali extra-alpine (Torino, Lione, Ginevra, Milano, Zurigo, Monaco di Baviera, ecc.).

Nel caso svizzero in particolare questo processo di “metropolizzazione” (o di “scomposizione metropolitana”) delle regioni dell'arco alpino non è dovuto soltanto all'abbassamento dei costi di trasporto e al miglioramento dell'accessibilità delle regioni alpine (a partire dagli anni '70 e '80), condizione necessaria ma non sufficiente. Esso va visto piuttosto come un effetto spaziale congiunto della crisi, contemporanea ai processi di deregolamentazione dell'economia, che si attua con una concentrazione ulteriore delle attività nei grandi agglomerati. In questo movimento l'area di influenza delle grandi città si allarga e tende ora a comprendere le regioni più accessibili delle Alpi (si veda per una analisi di questo fenomeno in Francia Veltz 1996 e Ascher 1995, si veda anche Dematteis 1988).

Il nuovo assetto dei rapporti centro-periferia pone con maggiore evidenza l'importanza del sistema della mobilità e dei trasporti per il funzionamento del sistema urbano nazionale. La migliore accessibilità e l'abbassamento dei costi di trasporto permette alle regioni periferiche (se dispongono di qualche attrattiva, come nell'arco alpino) di resistere in termini di popolazione e di reddito, anche in un contesto di grave crisi economica. Probabilmente però questo sviluppo senza delle misure di accompagnamento potrebbe in futuro porre qualche grattacapo alle regioni periferiche (ad esempio in termini di pressioni e di speculazioni sui mercati fondiari e immobiliari).

## 2. L'impatto della mondializzazione nelle regioni del sud: aree centrali e marginali nell'America latina

I sistemi urbani dei paesi europei sono sistemi storici di città relativamente equilibrati, sebbene differenziati da modelli specifici di sviluppo nazionale. Il principale effetto delle trasformazioni recenti in Europa e in generale nel mondo sviluppato è forse il “ritorno al centro”, allo squilibrio *pre-fordista* tra centro e periferia (che in qualche modo era stato contenuto dalle politiche di riequilibrio), o ancora il ritorno allo sviluppo ineguale di città e regioni. Questo sviluppo ineguale è tuttavia mitigato dalle sedimentazioni storiche insite in ogni cultura urbana, in ogni città e sistema di città in Europa, cosa che non necessariamente ritroviamo nei paesi del sud.

Nei paesi del sud, dove lo sviluppo urbano è un fenomeno più recente, questa “corsa al centro” risultò amplificata, con l'acuirsi del fenomeno dell'accentramento economico e politico nelle “città primaziali” di cui vorrei ora brevemente parlare. Per questa lezione mi sono essenzialmente basato sul lavoro di Saskia Sassen (tr. it. 1997) un lavoro molto interessante sul piano delle tesi sugli effetti della globalizzazione sullo sviluppo urbano mondiale. La tesi generale di Sassen, che ritroviamo anche in Scott (tr. it. 2001) e in altri autori contemporanei, vuole che la mondializzazione abbia contribuito all'accentramento delle funzioni di direzione e di comando sulle principali “città globali”, nelle metropoli che sono oggi i "nodi" dell'economia mondiale.

*“Le tecnologie informatiche, anziché vanificare il fattore spazio, come si pensa spesso, in realtà contribuiscono alla concentrazione spaziale, giacché rendono possibile la dispersione territoriale e la simultanea integrazione di molte attività. Ma le particolari condizioni in cui tali strutture tecnologiche divengono disponibili hanno stimolato l'accentramento degli utenti più avanzati nei centri di telecomunicazioni più evoluti. Possiamo osservare sviluppi paralleli nelle città che fungono da nodi regionali -ossia, che si differenziano dalle città globali per le scale territoriali più modeste e per minori livelli di complessità”. (Sassen, tr. it. 1997, p. 153).*

Questo processo avviene in un contesto di cambiamento della natura stessa del rapporto centro – periferia. La periferia (o meglio la povertà e l'emarginazione) può essere ora dappertutto, anche nei centri stessi delle “ricche” metropoli occidentali. Non vorrei ora troppo soffermarmi su questi interessanti aspetti, che in qualche modo abbiamo già analizzato parlando della mondializzazione (lezione 8). Vorrei ora parlarvi di rapporti centro-periferia, a scala regionale o nazionale nei paesi del sud.

### I sistemi di città di tipo primaziale: l'America latina<sup>4</sup>

(sintesi)

Come in molte aree dell'Asia e dell'Africa, nei paesi dell'America latina, da diversi decenni predomina il modello della *città primaziale*, ossia di sistemi urbani in genere dominati economicamente da una sola città che storicamente concentra una buona fetta della ricchezza prodotta nei rispettivi paesi.

*Le città di tipo primaziale accentrano quote esorbitanti di popolazione, occupati e PNL (...). Ad esempio, nella Grande San Paolo ha origine il 36 per cento del prodotto nazionale interno e il 48 per cento di quello industriale netto del Brasile. Santo Domingo accentra il 70 per cento delle tran-*

---

<sup>4</sup> Si consiglia la lettura di Sassen (tr. it. 1997), pp. 44-54.



*sazioni commerciali e bancarie e il 56 per cento della crescita industriale della Repubblica Dominicana. Lima contribuisce per il 43 per cento al prodotto interno lordo del Perù . (ibid., p. 44).*

Caracas, Lima, Messico City, Santo Domingo, Città del Guatemala, San Paolo e Buenos Aires sono oggi, in misura diversa, città primaziali, il che non significa che necessariamente queste città furono dalla loro fondazione concepite e sviluppate come tali. La prevalenza del sistema urbano monocefalo (o primazia) è sì in alcuni casi un retaggio del colonialismo iberico, tuttavia la maggior parte delle capitali odierne furono fondate dai colonizzatori nel XVII secolo, e lo furono assieme ad altre città che nel frattempo decadde o ebbero uno sviluppo molto più modesto.

*La primazia non è semplicemente una questione di dimensioni assolute, ne può ravvisarsene un segno nella „grandezza». Molte delle città elencate nella tab 3.1(pp. 46-47) non sono necessariamente fra le più grandi del mondo. La primazia è una condizione relativa che vale all'interno di un sistema urbano nazionale. Alcuni fra i più grandi agglomerati urbani del mondo non si connotano necessariamente come primaziali: New York, ad esempio, è una delle venti metropoli più grandi del mondo, ma se si tiene conto della natura multipolare del sistema urbano degli Stati Uniti, non può essere considerata una città primaziale. Per giunta la presenza di città primaziali non è una connotazione esclusiva dei paesi in via di sviluppo, sebbene quel fenomeno vi si manifesti nelle sue forme estreme: infatti Tokyo e Londra sono due città che hanno le caratteristiche della primazia. Infine, la comparsa delle cosiddette megacittà può trovarsi oppure no associata alla condizione di primazia. Fra i venti massimi agglomerati urbani del passato recente e del futuro prevedibile si annoverano alcune città che non sono necessariamente di tipo primaziale, quali New York, Los Angeles (...); e altre scarsamente connotate come tali [benché in modo significativo N.d.R.] ad esempio Parigi e Buenos Aires. (Sassen tr. it. 1997, pp. 44-45).*

La città primaziale diventa quindi anche il luogo dell'interazione locale/globale delle economie nazionali dell'America Latina. Sebbene il carattere storico dei sistemi urbani dell'America Latina e dei Carabi sia generalmente "monocefalo" vi sono singolari eccezioni, come la Colombia, in cui sorprendentemente un sistema di città più equilibrato è sopravvissuto alle vicissitudini della violenza politica ed economica di quel paese. In generale però l'accentramento delle risorse dell'economia nazionale e degli investimenti diretti esteri delle imprese multinazionali si è attuata nella maggior parte delle economie dell'America Latina su un solo centro urbano, una sola metropoli che negli anni '90 ha assunto man mano peso e dimensioni crescenti rispetto al PIL prodotto nell'intero paese. Nell'area del MERCOSUR, questa crescita ha verosimilmente subito una serie di battute di arresto con l'innescarsi della crisi argentina in modo lento poi in modo critico e drammatico nel dicembre del 2001 (con la fine della parità dollaro/peso).

Resta il fatto che negli anni '90 la crescita degli IDE ha ulteriormente rafforzato il ruolo dei maggiori centri d'affari dell'America Latina, in particolare Città del Messico, San Paolo e Buenos Aires. Le privatizzazioni sono state un elemento chiave di questa ulteriore concentrazione di risorse e di ricchezze, mentre la crescita degli investimenti diretti esteri (IDE) mostra che la concentrazione economica su questi centri è anche una conseguenza della deregolamentazione dei mercati finanziari. L'impatto degli investimenti si è così ripercosso soprattutto sulla crescita di queste aree urbane, emarginando ulteriormente le economie delle regioni periferiche di molti paesi della regione.

Vi sono però delle eccezioni al modello della città primaziale. In alcune aree dell'America latina si sono creati nuovi poli di crescita, esterni a queste città. Alcuni di essi sono dovuti a localizzazioni di tipo turistico o di paradisi fiscali, ma in altre la crescita avviene a seguito di nuove opportunità di produzioni e di scambi scaturiti dalla messa in valore di una particolare posizione geografica, come vedremo nel caso dei porti cileni del *Norte Grande* o come le città di frontiera, che in alcuni casi



hanno conosciuto un rapidissimo sviluppo come centri di produzione industriale, specializzata e non (si veda il caso specifico della città di Tijuana alla frontiera tra gli Stati Uniti e il Messico).

*(...) La globalizzazione economica ha avuto una serie di effetti sulle città e sui sistemi urbani dell'America Latina e dei Caraibi. In certi casi essa ha contribuito allo sviluppo o alla formazione di nuovi poli di crescita esterni ai principali agglomerati urbani, poli rappresentati spesso da zone industriali e agricole che producono per i mercati d'esportazione e da centri di attività turistiche. In altri casi la globalizzazione ha effettivamente accresciuto il peso di agglomerazioni urbane di tipo primaziale, in quanto è al loro interno che si sono sviluppati i nuovi poli di crescita. In terzo caso è quello rappresentato dai principali centri economici e finanziari della regione, molti dei quali hanno visto un netto rafforzamento dei propri legami con i mercati globali e con i maggiori centri d'affari internazionali del mondo sviluppato.*

*Aree di produzione, zone turistiche e principali centri economici e finanziari sono i tre tipi di localizzazioni in cui innestare i processi globali. Al di là di esse si trova un vasto insieme di città e villaggi sempre più avulso da questa nuova dinamica di crescita internazionale. Non sono soltanto le dimensioni urbane a determinare questa divaricazione, in quanto anche piccoli villaggi vengono collegati ai mercati mondiali da lunghe catene di lavori dati in subappalto. Essa dipende piuttosto dal modo in cui i sistemi economici transnazionali emergenti si articolano, dal modo in cui collega determinate località di paesi meno sviluppati a mercati e località di paesi altamente sviluppati. L'innesto dei processi globali ha contribuito ad accrescere la separazione - la disarticolazione - fra le città e, all'interno di queste, fra i settori che sono integrati nell'economia globale e quelli che non lo sono. La disuguaglianza interurbana si presenta qui in una forma nuova, che differisce da quelle presenti già da tempo nelle città e nei sistemi urbani nazionali per il fatto di derivare dall'innescarsi di una dinamica globale, che può consistere tanto nella globalizzazione della produzione e nella finanza quanto nella crescita del turismo internazionale (ibid. p. 53-54).*

## **Le aree marginali dell'America latina**

### **[« Le Ande e la globalizzazione. I nuovi assi stradali ed il loro impatto sull'integrazione regionale nella Puna de Atacama »](#)**

Per il seguito della lezione, prego riferirsi alla presentazione in:

[www.gpt.adhoc.ch/atacama](http://www.gpt.adhoc.ch/atacama)

## **Bibliografia**

ASCHER F. (1995) *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris.

DEMATTEIS G. (1988) « La scomposizione metropolitana », in L. Mazza ed., *Le città nel mondo e il futuro delle metropoli*, Electa, Milano, pp. 33-42.

SASSEN S. (tr. it. 1997) *Le Città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna

SCOTT A. J. (tr. it. 2001) *Le regioni nell'economia mondiale*, Il Mulino, Bologna

TORRICELLI G.P. (2001A) « Changement structurel et organisation des territoires montagnards : le cas de la Suisse » *L'Espace géographique*, tome 30, n. 4 – 2001, pp. 333-347

TORRICELLI G.P. (2002) « Traversées alpines, ville et territoire : le paradoxe de la vitesse », *Revue de Géographie Alpine*, Tome 90, n. 3-2002, pp. 25-36.

VELTZ P. (1996) *Mondialisation villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF, Paris.