

D

Dipartimento

S

Scienze

E

Economiche

# Note di Lavoro

Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Dipartimento  
di Scienze  
Economiche

Giancarlo Corò

Le economie dell'integrazione  
territoriale



## Le economie dell'integrazione territoriale

**Giancarlo Corò**

*Università Ca' Foscari Venezia*

### **Abstract**

In questo paper si propone un'analisi dei possibili effetti economici dei processi di integrazione territoriale, intendendo questi ultimi come il risultato della riduzione dei costi di transazione fra mercati spazialmente differenziati. In particolare, si cerca di valutare come l'apertura dei mercati locali ad uno spazio di relazioni più ampio – di tipo metropolitano – possa creare processi di adattamento che imprimono una spinta evolutiva al sistema produttivo e di consumo. I processi considerati sono quattro: crescita della concorrenza e della specializzazione, sviluppo di economie di scala e dell'efficienza produttiva, aumento delle economie di varietà dal lato della domanda, estensione delle interdipendenze produttive nelle catene del valore. Tutti questi processi possono contribuire ad accrescere la produttività del sistema economico, creando le condizioni per un migliore impiego delle risorse

### **Parole Chiave**

Integrazione, costi di transazione, economie di scala, economie di scopo

### **Codici JEL**

L14; R12; R39

Giancarlo Corò  
Dipartimento di Scienze Economiche  
Università Ca' Foscari di Venezia  
Cannaregio 873, Fondamenta S.Giobbe  
30121 Venezia - Italia  
Telefono: (+39)041 2349189  
Fax: (+39)041 2349176  
e-mail: [corog@unive.it](mailto:corog@unive.it)

*Le Note di Lavoro sono pubblicate a cura del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Venezia. I lavori riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità del Dipartimento. Le Note di Lavoro vogliono promuovere la circolazione di studi ancora preliminari e incompleti, per suscitare commenti critici e suggerimenti. Si richiede di tener conto della natura provvisoria dei lavori per eventuali citazioni o per ogni altro uso.*

Le Note di Lavoro  
del Dipartimento di Scienze Economiche  
sono scaricabili all'indirizzo:  
[www.dse.unive.it/pubblicazioni/](http://www.dse.unive.it/pubblicazioni/)  
Per contatti: [wp.dse@unive.it](mailto:wp.dse@unive.it)

Dipartimento di Scienze Economiche  
Università Ca' Foscari di Venezia  
Cannaregio 873, Fondamenta San Giobbe  
30121 Venezia Italia  
Fax: ++39 041 2349210

## Le economie dell'integrazione territoriale\*

### 1. Confini amministrativi e limiti della politica

Da anni si discute in Italia della necessità di superare gli angusti confini amministrativi di comuni e province. Ereditati da una storia oramai lontana, questi confini sarebbero incapaci di rispondere ai nuovi problemi di governo che si esprimono in un sempre più vasto spazio di interdipendenze territoriali. L'insoddisfazione per l'inefficiente organizzazione territoriale della risorsa istituzionale è particolarmente sentita nel Nord Est, sia a causa delle più complesse domande di governo delle dinamiche dello sviluppo, sia perché manca un centro urbano-metropolitano capace di fare da riferimento strategico nell'impostazione dell'agenda di *policy*. Da diverse parti si esorta perciò la ricerca di una dimensione politico-amministrativa più appropriata per affrontare una serie di problemi che richiedono decisioni collettivamente vincolanti. Pensiamo alle infrastrutture di mobilità e trasporto, al sistema dell'istruzione, alle qualità ambientali, alle politiche culturali, alla regolazione dei servizi di pubblica utilità, all'organizzazione delle aree industriali e commerciali, allo sviluppo di poli tecnologici e di moderni centri di servizio alle imprese, ecc. Ebbene, difficilmente le soluzioni a questi problemi possono essere trovate all'interno di ambiti amministrativi, com'è il caso dei Comuni, disegnati ancora nel Medioevo. Le stesse province, istituite in Italia con l'invasione napoleonica, non sono riuscite ad affermarsi come ente di programmazione intermedio fra Comune e Regione.

Anche senza soffermarci sulle ragioni storiche che hanno portato all'attuale ritaglio amministrativo – l'esigenza di regolare la distribuzione delle "piazze del mercato" per i municipi, quello di controllo militare e fiscale dello Stato centrale per le province – non è difficile capire come le basi economiche e istituzionali di tali confini abbiano, oggi, perso significato. Questa perdita pone problemi sia di efficacia nelle decisioni politiche, sia di democrazia. Se lo spazio della rappresentanza politica è disallineato rispetto a quello dei principali problemi collettivi, non solo le decisioni assunte sono più difficili da realizzare e rischiano comunque di portare ad uno spreco di risorse, ma anche il meccanismo democratico funziona in modo distorto. Infatti, in presenza di forti interdipendenze territoriali, una decisione locale può escludere dalla rappresentanza soggetti che, in realtà, hanno titolo per esprimere un giudizio politico e per orientare le scelte. Anche per questo, dunque, è importante la ricerca di una più razionale organizzazione della risorsa istituzionale sul territorio. Tema, questo, che non può ridursi alla spesso invocata eliminazione delle Province, ma che richiede un intervento di riforma più ampio, che non può non coinvolgere le istituzioni locali ancora oggi più importanti, quali i Comuni, che invece non sembrano restituire segnali particolarmente incoraggianti in questa direzione.

Per quale motivo, dunque, il sistema amministrativo locale italiano indugia così tanto nel riformarsi? Che cosa ostacola la possibilità di ridisegnare un assetto più moderno, efficiente e giusto degli ambiti di governo locale?

---

\* Questo articolo è stato scritto per il volume *Reti di Impresa e reti di Città*, a cura di P. Messina, Cleup, 2008

Una risposta, fin troppo facile, è che tale sistema possiede, per sua stessa natura, una forte inerzia politica, economica e sociale. Le istituzioni richiedono, infatti, enormi costi fissi per essere create e, una volta attive, esse producono comportamenti sociali adattivi che accrescono i costi del cambiamento. Perciò, nessuna idea di riforma, per quanto razionale, riesce facilmente a passare. Un'altra risposta è che, in realtà, il problema del ridisegno degli spazi di governo non si risolve, necessariamente, con un radicale cambiamento delle unità amministrative, bensì anche attraverso una politica di "cooperazione territoriale"<sup>1</sup>. L'impossibilità di realizzare le "Città metropolitane" previste ancora da una legge del 1992, è lì a ricordarci che una politica metropolitana, se mai verrà attuata in Italia, passerà molto più facilmente attraverso una maggiore cooperazione fra enti locali, piuttosto che a seguito della loro sostituzione con un'unità amministrativa più ampia<sup>2</sup>. Tuttavia, anche se su questo fronte non manca qualche significativa esperienza, rimane il problema della continuità e di una maggiore sistematicità dell'azione di governo di area vasta, di cui in Italia ci sono tuttora poche e labili tracce.

Possiamo riflettere su tale questione osservando che la carenza di cooperazione territoriale dipende, essenzialmente, da due aspetti: il primo è lo squilibrio fra la percezione, molto netta, dei *costi* del cambiamento istituzionale, a fronte di una idea molto più vaga dei suoi *benefici*; il secondo è che, anche ammesso il bilancio positivo della cooperazione, non sono ancora riconosciuti sistemi di distribuzione equa dei benefici. Questi temi rinviano ai classici dilemmi dei giochi di cooperazione su cui esiste oramai una vasta letteratura<sup>3</sup>. Com'è noto, non è sufficiente che i giocatori sappiano che un gioco può essere a somma positiva perché i giocatori cooperino. Se non c'è accordo sulla distribuzione dei vantaggi, e se non ci sono regole che assicurano il rispetto dell'accordo su tale distribuzione, sarà allora la *defezione*, non la *cooperazione*, la strategia più razionale per i singoli giocatori.

Alcuni recenti strumenti amministrativi hanno cercato di affrontare questi problemi di cooperazione inter-istituzionale. E' il caso, ad esempio, dei sistemi di *perequazione* di area vasta, con i quali vengono definiti dei criteri di scambio dei benefici fra enti locali che vincolano la realizzazione di progetti congiunti<sup>4</sup>. Anche gli incentivi messi a disposizione dalle Regioni per la formazione di piani urbanistici inter-comunali vanno in questa direzione. Tuttavia, questi strumenti continuano ad avere un ruolo limitato e stentano perciò a diventare prassi comune fra enti locali. A parere di chi scrive, una delle cause di questo scarso impiego è la mancata consapevolezza dei benefici di lungo periodo che la cooperazione territoriale potrebbe portare. Quali possono essere, infatti, i benefici per i cittadini e le imprese derivanti dall'espansione dello spazio di relazioni territoriali? Quali processi economici si attivano nel momento in cui un sistema locale diventa parte di un più vasto spazio metropolitano?

L'obiettivo del presente articolo non è, dunque, discutere gli strumenti di governo della cooperazione istituzionale, quanto concentrarsi sui benefici economici dell'*integrazione*

---

1 E' quanto sostiene anche il rapporto dell'OCSE dedicato alla nuova economia delle città: Cfr. OECD (2006).

2 Si veda in tal senso la ricerca condotta sul tema, nell'ambito del Laboratorio D&F 2006, che ha approfondito i casi delle città metropolitane del Veneto, pubblicata in Messina e Salvato (2007), in particolare si rimanda al saggio di Castelli e Toso (2007).

3 Si veda, ad esempio, il classico libro di Axelrod (1984). Sui dilemmi della cooperazione si veda anche Schelling (2006).

4 Si veda Bruzzo e Zimmer (2006).

*territoriale*. Cerchiamo allora di precisare meglio cosa si intende con il concetto di economie di integrazione.

## **2. Economie di integrazione fra politica e mercato**

Per *economie dell'integrazione* si può intendere, in prima istanza, l'insieme degli effetti conseguenti alla riduzione dei costi di transazione fra aree. In altri termini, un processo di integrazione economica avviene quando i mercati locali entrano in relazione reciproca con altri mercati, generando un insieme di effetti che cambiano le condizioni di equilibrio precedentemente raggiunte. Per capire meglio questo tipo di argomenti possiamo prendere spunto dal campo di analisi economica che più di altri ha cercato di studiare lo sviluppo di relazioni fra territori, che è l'economia internazionale. Per quanto il riferimento alla dimensione internazionale costringa ad uno sforzo di astrazione rispetto alla dimensione locale, tuttavia l'analogia con il nostro ragionamento non dovrebbe risultare del tutto estranea: l'economia internazionale assume, per definizione, l'esistenza di un *territorio* – delimitato dai confini politici della nazione – che condiziona il funzionamento delle attività economiche e che regola le relazioni con gli altri territori. I *confini* di tale territorio hanno, per definizione, natura istituzionale prima che economica, e questo, oltre che per ragioni storiche, è dovuto al fatto che le azioni politiche influenzano in misura rilevante la mobilità dei beni e l'organizzazione dei fattori produttivi. Basti pensare al ruolo della moneta, della fiscalità, della diversa regolazione dei mercati, delle politiche commerciali, della dotazione infrastrutturale, ecc. La natura istituzionale dei territori nazionali ha, inoltre, anche un risvolto *culturale*: le differenze nei livelli di produttività fra paesi non è solo misurabile nella dotazione fattoriale, ma anche dalle diverse capacità del capitale umano, nella maggiore o minore avversione al rischio, nel valore riconosciuto alla libertà di iniziativa, nelle vocazioni produttive, ecc. Insomma, ai nostri fini, usare l'economia internazionale è come svolgere un esperimento di laboratorio che esalta gli elementi che ci interessa analizzare – gli effetti economici dell'integrazione territoriale fra unità politiche distinte – che non si riescono a leggere in modo altrettanto netto a scala locale.

L'economia internazionale ha una lunga tradizione di ricerca teorica e applicata. E ha fin da subito mantenuto uno stretto rapporto con la politica. Quando agli inizi del XIX secolo David Ricardo formula la sua rivoluzionaria teoria sui “vantaggi comparati”, ha di fronte una cultura “mercantilista” molto restia ad accettare il valore dello scambio commerciale fra paesi. Soprattutto, il suo orientamento liberale è ostacolato dai forti interessi dei latifondisti inglesi, avversi ad ogni ipotesi di apertura alle importazioni agricole, in quanto ciò avrebbe ridotto la loro posizione di rendita. Ricardo sosteneva, invece, che l'apertura dell'economia nazionale allo scambio con altri paesi – apertura ostacolata dai dazi istituiti con le *corn laws* – avrebbe portato indubbi benefici all'Inghilterra, sia perché avrebbe ridotto il costo delle derrate alimentari (componente rilevante del costo del lavoro), sia perché avrebbe consentito di impiegare in modo più efficiente i fattori produttivi nazionali, aumentando la possibilità di specializzazione nell'industria. In altri termini, l'integrazione internazionale rappresentava, secondo Ricardo, una sorta di *tecnologia* il cui risultato era elevare la produttività complessiva del sistema economico nazionale, accrescendo la prosperità dei paesi che accettavano di partecipare al gioco dello scambio. Ridurre i dazi alle importazioni e favorire le relazioni commerciali internazionali rappresentavano, dunque, condizioni per far crescere l'economia. Come si vede, ritroviamo qui temi su cui si dibatte ancora oggi e

che, a scala diversa, richiamano la questione dalla quale siamo partiti, ovvero i benefici del processo di integrazione economica fra territori. L'economia internazionale ha inoltre messo in luce fin da subito un altro tema rilevante per il nostro ragionamento: quali effetti re-distributivi si vengono a creare quando il meccanismo dello scambio si allarga oltre i confini nazionali? L'attenzione agli effetti re-distributivi del commercio internazionale – fra latifondisti e industriali nel XIX secolo, fra lavoratori generici e tecnici qualificati nella globalizzazione attuale – rende perciò evidente come nel processo di integrazione, economia e politica costituiscono dimensioni strettamente intrecciate.

Da Ricardo ai giorni nostri, l'economia internazionale ha fatto molti progressi. Non è certo questa la sede per una rassegna sull'argomento<sup>5</sup>. Tuttavia, nella discussione che segue cercheremo di introdurre alcuni elementi tratti anche dalle nuove teorie del commercio internazionale, con lo scopo di mettere in luce la pluralità di effetti conseguenti allo sviluppo dell'integrazione economica.

Il punto da cui ripartire è quello dei *costi di transazione*, che nel nostro ragionamento rappresentano un ostacolo o un *freno dell'integrazione*. Se per l'economia internazionale i costi di transazione comprendono un insieme molto ampio di fattori – sistemi di comunicazione, assetti istituzionali e regolamentari, problemi di cambio, standard tecnici, lingua, stili di consumo, politiche tariffarie, ecc. – in ambito di analisi regionale questi costi sono invece costituiti dai vincoli di mobilità, misurabili in termini di costi dei collegamenti fra aree. Questi ultimi comprendono sia il costo diretto degli spostamenti, sia il costo-opportunità del tempo necessario a mettere in comunicazione due luoghi e il premio di rischio associato alla percorrenza di tragitti lunghi e complessi. I costi di transazione fra territori possono comprendere, tuttavia, anche altri elementi importanti: ad esempio, i costi relativi alle informazioni su mercati non domestici, oppure la necessità di superare barriere normative e amministrative stabilite localmente, come la stessa necessità di frammentare l'offerta di un servizio in conseguenza della differenziazione della domanda locale o di una regolazione specifica (come nel caso delle *local utilities*).

La riduzione di tali costi dipende sia da scelte politiche (infrastrutture di collegamento, creazione di normative e standard comuni, estensione dei bacini di servizio, ecc.), sia dallo sviluppo di tecnologie di comunicazione e trasporto. In ogni caso, tale riduzione ha come effetto economico generale quello di accrescere la possibilità di scambio fra aree. Detto in termini più precisi, attività che operano in aree distinte possono entrare fra loro in relazione solo se i *costi di transazione* fra queste aree sono inferiori al *differenziale* di efficienza misurabile dai rispettivi prezzi di equilibrio interno. Nel caso in cui i costi di transazione fra due aree rimangano, per qualsiasi ragione, elevati, si riduce la possibilità che fra queste aree si stabiliscano scambi reciprocamente profittevoli.

Gli economisti chiamano questa possibilità di scambio fra mercati locali con il termine *commerciabilità*. Possiamo vedere questo problema anche nel modo seguente: un bene prodotto nel sistema locale A diventa *commerciabile* ( $\Psi$ ) per il mercato di un altro sistema locale B se, oltre ad essere prodotto in modo più efficiente in A, può raggiungere i potenziali consumatori di B a costi di transazione  $\Gamma_{A-B}$  inferiori alla differenza rispetto al costo marginale di produzione locale.

In simboli, quanto appena detto può essere espresso nel seguente modo:

---

<sup>5</sup> Il riferimento di scuola è il classico manuale di Krugman e Obstfeld (2003).

$$|C'_{i,A} - C'_{i,B}| > \Gamma_{A-B} \Rightarrow \Psi_i(A, B)$$

Se si verifica questa condizione, significa che il bene prodotto in A è commerciabile (*tradable*), e le attività che prima erano vincolate a mercati locali (rispettivamente in A e B), possono ora estendere il servizio ad un'area più ampia (composta dall'insieme dei mercati A+B).

Lo sviluppo di mercati sovra-locali ci fa dunque intravedere le potenzialità delle economie di integrazione. Tuttavia, per fare un passo avanti, dobbiamo porci di fronte ad un interrogativo più preciso: una volta che beni e servizi diventano commerciabili, quali sono gli effetti generati sulle economie locali? In altre parole, quali tipi di conseguenze economiche ci si deve attendere dalla riduzione dei costi di transazione fra aree?

Mantenendo sullo sfondo i modelli elaborati dall'economia internazionale, ma riportando l'analisi a livello di relazioni entro uno spazio metropolitano regionale, possiamo considerare almeno quattro possibili effetti generati da una maggiore commerciabilità:

- a) il primo è la crescita della *concorrenza* fra aree, specie in alcuni settori, e la ricerca di vantaggi da specializzazione;
- b) il secondo effetto è lo sviluppo di *economie di scala*, fra cui anche la maggiore efficienza generata dalla gravitazione su alcuni nodi infrastrutturali;
- c) il terzo è l'aumento delle *economie di varietà* dal lato della domanda;
- d) il quarto, infine, è riconducibile alla crescita di *interdipendenze funzionali* in alcune catene del valore.

Questi quattro effetti presentano molti punti in comune. Per comodità espositiva proveremo, tuttavia, ad analizzare separatamente ognuno di essi, facendo spesso riferimento al dibattito in corso sull'integrazione metropolitana del Nord Est.

### 3. Effetto concorrenza

Nell'ipotesi di differenti livelli di efficienza fra mercati (nel nostro caso, se  $|C'_{i,A} - C'_{i,B}| > 0$ ), la crescita della commerciabilità (fenomeno collegato alla riduzione dei costi di transazione  $\Gamma_{A-B}$ ) rende il mercato più efficiente disponibile anche nell'altra area, accrescendo il benessere degli utilizzatori e aumentando la pressione concorrenziale sull'offerta. Si tratta del classico effetto di apertura di un'economia: quando un sistema locale si apre all'esterno, i suoi consumatori possono beneficiare delle migliori condizioni *eventualmente* disponibili nel mercato aperto. Come abbiamo appena visto, un processo di integrazione economica fra due mercati avviene non solo in presenza dell'abbassamento dei costi di comunicazione, ma anche di differenziali di efficienza. In questo caso, il benessere del consumatore presente nel mercato meno efficiente aumenta in conseguenza della riduzione dei prezzi o, a parità di prezzi, come maggiore soddisfazione dell'eventuale miglioramento della qualità. D'altro canto, se i prezzi esterni sono inferiori a quelli di equilibrio interno, allora aumenta la pressione concorrenziale e l'offerta locale subisce una selezione. Solo i produttori locali più efficienti rimarranno nel mercato, mentre gli altri sono costretti ad uscire.

Effetti di questo genere riguardano lo *sviluppo* di diversi mercati, i quali, grazie ad una maggiore accessibilità, potrebbero allargare il bacino di domanda. Il mercato dei servizi turistici è sicuramente coinvolto in questo processo. Si pensi, ad esempio, a cosa potrebbe avvenire nelle regioni del Nord Est Italia a seguito della realizzazione di una infrastruttura autostradale che mette in comunicazione aree oggi molto lontane in

termini logistici, riducendo perciò  $\Gamma_{A-B}$ : nel momento in cui i sistemi turistici dell'area trentina diventassero più accessibili al Veneto, l'effetto immediato sarebbe un aumento di benessere dei consumatori veneti, che troverebbero prezzi più bassi – o maggiori possibilità di scelta, a parità di prezzo – rispetto alle alternative disponibili. Dall'altro lato, però, solo l'offerta turistica trentina ne ricaverebbe un vantaggio, vedendo aumentare il bacino di domanda, mentre quella veneta (ad esempio dell'Altopiano di Asiago) sarebbe sottoposta ad una maggiore pressione concorrenziale. Gli effetti di medio periodo dipenderanno dalla capacità di adattamento dell'offerta. Se l'offerta turistica trentina è in grado di accrescere la produzione di servizi, possono aumentare i ricavi senza che i prezzi subiscano un incremento significativo. Per quanto riguarda l'offerta turistica veneta, la maggiore pressione concorrenziale può generare sia una riduzione dei prezzi, sia la ricerca di innovazione nei servizi o una specializzazione complementare a quella offerta dal Trentino. In entrambi i casi, i consumatori (ma anche i produttori) ne possono trarre dei vantaggi.

Un ragionamento analogo potrebbe essere esteso anche ad altri mercati rilevanti per l'economia, come quelli delle forniture industriali, dei servizi alle imprese e della logistica. Particolarmente significativi sono gli effetti economici dell'integrazione territoriale nel campo dei servizi, sia pubblici che privati. Nel caso dei servizi privati la riduzione dei costi di transazione può essere progressiva e anche l'adattamento dei mercati seguirebbe, perciò, l'evoluzione dello spazio di accessibilità. E' quanto sta avvenendo per alcuni servizi alle imprese, come quelli finanziari, di consulenza e trasferimento di tecnologia, di comunicazione e marketing: la possibilità di raggiungere più facilmente Milano o altri centri di servizio in Europa dai territori produttivi del Nord Est, produce una forte pressione concorrenziale sulla tradizionale offerta locale, creando effetti di sostituzione non molto diversi, e forse più insidiosi, di quelli subiti dai fornitori industriali nei confronti delle economie *low cost*. Infatti, se in quest'ultimo caso la concorrenza si basa quasi esclusivamente sui prezzi delle forniture, nel campo dei servizi, invece, la concorrenza segue piuttosto strategie di differenziazione. In ogni caso, il risultato è la crescita di gerarchizzazione urbana, in quanto lo sviluppo dei servizi avanzati richiede economie di scala e di scopo che più difficilmente sono assicurate da un sistema locale periferico. Basti pensare alla finanza, i cui prodotti innovativi sono offerti ad una pluralità di settori, non certo ad una singola industria. E proprio i centri di governo della finanza, hanno infatti manifestato negli ultimi anni segnali molto chiari a favore della concentrazione proprietaria e metropolitana. Un altro caso è quello delle fiere: la crescita della concorrenza internazionale nell'ambito delle manifestazioni fieristiche, ha creato una domanda di infrastrutture sempre più qualificate e accessibili, oltre che di un insieme di iniziative collegate (economiche, culturali, sociali), tali da rendere interessante per espositori e visitatori l'investimento su quella specifica iniziativa. Grandi infrastrutture fieristiche, elevata accessibilità internazionale, ambienti vivaci e stimolanti sono prerogative più facilmente sostenibili nelle aree metropolitane piuttosto che nei piccoli centri.

La pressione concorrenziale che, nel mercato dei servizi alle imprese, i centri metropolitani possono oggi esercitare nei confronti dei sistemi produttivi locali, non ha, tuttavia, solo effetti di sostituzione. La concorrenza, infatti, incentiva anche la ricerca di specializzazione. E' quello che sta succedendo nel campo della logistica, dove i fornitori "distrettuali" cercano di superare il gap di efficienza rispetto gli operatori presenti nei principali centri intermodali, attraverso strategie di forte specializzazione settoriale, e la costruzione di alleanze con reti *global service*. Lo stesso avviene nel sistema fieristico,



dove le tradizionali esposizioni basate sulle produzioni locali devono concentrarsi su pochi e importanti eventi, collegati ad iniziative promozionali e culturali che vanno ben oltre gli ambiti locali.

Per quanto invece riguarda i *servizi pubblici*, l'apertura dei mercati locali è in stretta relazione con le politiche in materia di liberalizzazioni. Per definizione, tale apertura accresce la pressione concorrenziale, anche nel caso in cui il mercato mantiene i caratteri del monopolio naturale: com'è noto, in questo caso la concorrenza non si esercita *nel* mercato, bensì *per il* mercato. L'effetto non è tuttavia molto diverso da quanto avviene in ambito privato: crescita dell'efficienza, incentivi all'innovazione, ricerca di specializzazione. La differenza rispetto ai servizi privati è che, in questo caso, i costi di transazione sono principalmente di natura politica: infatti, l'esistenza di monopoli naturali conferma la rilevanza delle economie di scala, solo che l'ambito territoriale dei mercati è definito non sulla base di criteri di efficienza – che si modificano con la tecnologia – bensì di regolamentazione e controllo. Estendere gli ambiti di governo delle *local utilities* è un modo per accrescere l'efficienza di quei servizi per i quali rimane un'esigenza di regolazione – come nel trasporto pubblico, nel ciclo integrato dell'acqua, oppure per la gestione dei rifiuti – anche se questo può portare ad una perdita di controllo da parte del sistema politico locale. Una politica di liberalizzazione più ampia – come nell'ambito del gas o dell'energia elettrica, oppure in passato nella produzione del latte – ha generato immediatamente l'entrata dei grandi gruppi industriali, che a sua volta ha incentivato l'aggregazione degli operatori locali.

Un aspetto politicamente sensibile che potrebbe ulteriormente accrescere gli effetti concorrenziali dell'integrazione è quello del federalismo fiscale. Nei costi di produzione le imprese valutano, assieme ai costi netti ( $Cn'_i$ ) anche i differenti regimi fiscali ( $C'_i = Cn'_i + t$ ). Nell'ipotesi di riduzione dei costi di collegamento fra aree, la tassazione può svolgere un ruolo non secondario, in quanto aumenterebbe i vantaggi connessi alla localizzazione nell'area a minore costo fiscale. In effetti, nell'ipotesi che non esistano differenziali di efficienza netta, sarà il regime fiscale a fare la differenza.

E' quello che già oggi avviene nelle "aree di confine", dove essendo pressoché nulli i costi di transazione, vengono offerti incentivi selettivi per le attività localizzate nelle aree con maggiore pressione fiscale. Se, infatti,  $Cn'_{i,A} = Cn'_{i,B}$ , e, allo stesso tempo,  $\Gamma_{A-B} = 0$ , allora l'esistenza di un differenziale fiscale ( $|t_A - t_B| > 0$ ) può influenzare il vantaggio di un'area rispetto all'altra.

La riduzione dei costi di trasporto tende, per definizione, ad espandere le fasce di prossimità ai confini, rendendo politicamente più difficile e costoso trattare in modo selettivo operatori coinvolti dal diverso trattamento fiscale. Questo porta ad una concorrenza fiscale che, se da un lato potrebbe avere effetti distorsivi nel mercato, dall'altro incentiva le istituzioni locali a fornire infrastrutture e servizi corrispondenti al livello effettivo di tassazione.

#### **4. Effetto economie di scala: efficienza dinamica e ricerca di specializzazione**

Se, grazie ad una maggiore accessibilità, aumenta il bacino di domanda, possono crescere anche le economie di scala. Come abbiamo già messo in evidenza, la pressione concorrenziale non genera solo effetti di sostituzione, ma anche effetti dinamici di specializzazione. Un'impresa che vede entrare nel proprio mercato un operatore più efficiente può decidere di modificare la propria strategia di offerta, cambiando di fatto mercato di riferimento (al limite, creando anche un mercato completamente nuovo). E'

questo un aspetto solitamente poco considerato dei processi di integrazione territoriale. Eppure rappresenta un fenomeno molto rilevante per i benefici che può generare allo sviluppo economico. Infatti, l'idea che la concorrenza esercitata dalle imprese (o dalle aree) più forti abbia come effetto esclusivo la riduzione degli spazi di mercato, non considera il fatto che proprio la concorrenza è il principale motore dell'innovazione. Infatti, la pressione concorrenziale incentiva la ricerca di maggiore efficienza produttiva, spinge verso la differenziazione dei prodotti e alimenta lo sviluppo di nuovi mercati<sup>6</sup>. Rimane ovviamente quanto abbiamo già ricordato a proposito degli effetti redistributivi del cambiamento economico, la cui gestione intelligente da parte del sistema politico è una delle condizioni per rendere socialmente accettabile l'innovazione<sup>7</sup>.

L'aumento della commerciabilità fra sistemi economici non costituisce, dunque, un gioco a somma zero – uno vince, l'altro perde – bensì un fattore di specializzazione e crescita. Sappiamo, infatti, che il limite della specializzazione è dato dalla dimensione del mercato, per cui la maggiore accessibilità che un'impresa subisce, può diventare anche l'occasione per espandere, una volta differenziato il prodotto, la propria area di offerta. In altri termini, se all'interno del mercato locale non c'erano le dimensioni sufficienti di domanda per specializzare l'offerta, ora che il mercato diventa più ampio queste condizioni diventano non solo possibili, ma spesso necessarie, in quanto la maggiore concorrenza spinge a cercare nuove strade per sfuggire alla pressione sui costi.

Situazioni di questo genere si manifestano in quei settori che, di fatto, possono ridurre i costi medi unitari all'aumentare dei volumi prodotti. Molti servizi alle imprese rientrano in tale situazione. Molti servizi avanzati alle imprese presentano, infatti, la caratteristica di "non rivalità" nel consumo che rende possibile sfruttare le economie di replicazione. Ad esempio, quando una soluzione tecnologica viene brevettata, può essere ceduta ad una pluralità di utilizzatori a costi marginali pressoché nulli. Tuttavia, l'investimento necessario per produrre tale soluzione può essere molto elevato in termini di ricerca, sperimentazione, verifica delle applicazioni. Inoltre, sono alti anche i rischi di insuccesso e, nel caso di successo di mercato, non si possono sottovalutare i pericoli che altri si appropriano dei benefici dell'innovazione senza pagarne i costi (data la caratteristica di difficile escludibilità delle conoscenze). Tutto questo porta ad elevare le economie di scala della produzione o, detto in altri termini, a prestare molta attenzione alla dimensione del mercato, poiché, solo se tale mercato è sufficientemente ampio, è possibile moltiplicare gli usi e ottenere un adeguato ritorno degli investimenti<sup>8</sup>.

Per tornare al tema dell'integrazione territoriale, un caso in cui i rendimenti di scala svolgono un ruolo decisivo è quello dei servizi logistici e delle infrastrutture di trasporto intermodale. L'aumento di accessibilità ad un nodo della rete infrastrutturale – come, ad esempio, un porto, un aeroporto o un interporto – implica che il suo bacino di domanda potenziale si espande. Considerato che la realizzazione di queste infrastrutture comporta, per definizione, elevati costi fissi (non solo diretti, ma anche esterni, come quelli ambientali), è facile, allora, concordare sull'esistenza di rilevanti economie di scala. Tuttavia, ad accrescere i rendimenti di tali infrastrutture è soprattutto

---

<sup>6</sup> Questa posizione è sostenuta in modo convincente da Baumol (2002). Di questo autore si veda anche il volume più recente Baumol, Litan e Schramm (2007).

<sup>7</sup> Sulla *political economy* dell'innovazione si veda la brillante ricostruzione storica fornita da Mokyr (2002).

<sup>8</sup> Una analisi stimolante sulle economie di replicazione della conoscenza e sulle implicazioni per l'industria e i servizi, è quella fornita da E. Rullani (2004).

l'indivisibilità dei servizi di trasporto di medio e lungo raggio. Pensiamo ad una nave container: è conveniente toccare un porto se vengono caricate o scaricate una certa quantità di merci, tali da giustificare il costo fisso dell'attracco. Tanto maggiori sono le dimensioni di mercato di un porto, tanto maggiore il numero di navi disposte ad attraccare (oltre alla dimensione di queste navi), tanto maggiore, allora, il livello di servizio che il porto sarà in grado di offrire. Inoltre, più le navi sono disposte ad usare un porto, più ampio sarà il ventaglio dei collegamenti assicurati (in termini di origine-destinazione e frequenza) e anche questo contribuisce ad elevare il livello di servizio. I volumi di attività logistica di un porto giustificano poi anche l'investimento per migliorare i collegamenti a terra – stradali e ferroviari – con evidenti effetti cumulativi. Un altro caso di infrastrutture in cui le economie di indivisibilità possono risultare rilevanti è quello degli interporti. La formazione di un treno merci presuppone il raggiungimento di una soglia minima di efficienza in termini di numero di vagoni collegati. La frequenza dei treni e la varietà delle destinazioni servite dipende, allora, dal volume di merci che affluiscono all'interporto. Se queste infrastrutture vengono frammentate sul territorio, si riduce il loro livello di servizio, fino al limite sotto il quale diventa diseconomico organizzare un'operazione di inter-scambio modale.

Non molto diverso è il ragionamento sulle economie di scala di un aeroporto. In questo caso non è tanto l'indivisibilità dei vettori aerei a creare soglie minime di efficienza, bensì l'esigenza di fornire adeguati servizi a terra e un ricco sistema di connessioni aeree. Quest'ultimo aspetto, in particolare, è sensibile alle esternalità di rete, in quanto ogni collegamento che l'aeroporto sviluppa accresce il valore delle altre relazioni. In tutti i casi, comunque, la concentrazione dei nodi di interscambio è condizione per sviluppare efficienti servizi di accessibilità. Ad esempio, la possibilità di servire un aeroporto con una rete di trasporto metropolitano è riservata agli aeroporti che superano una certa soglia di domanda. Lo stesso si potrebbe dire per una stazione dell'Alta velocità ferroviaria: se i nodi della rete sono ravvicinati, la domanda che gravita su ogni nodo sarà limitata, e viene meno la convenienza economica di realizzare collegamenti di tipo metropolitano.

In definitiva, un processo di integrazione territoriale contribuisce ad accrescere i rendimenti di scala dei servizi, favorendo la loro specializzazione e creando le condizioni per elevare la loro qualità. Ora, dato che tali servizi rivestono un ruolo importante non solo come *settori* economici, ma anche come *fattori* produttivi (in quanto fornitori di altri settori), la riduzione dei costi medi può creare benefici più generali per la competitività del territorio.

## **5. Effetto economie di varietà**

La specializzazione accresce l'efficienza e la varietà dell'offerta. Se tale varietà diventa accessibile, aumentano le possibilità reali di scelta dei consumatori finali (o degli utilizzatori intermedi) e questo genera benefici tangibili per la domanda. Il tema delle economie di varietà può essere affrontato da due lati: quello della domanda e quello dell'offerta. Dal lato dell'offerta, le economie di varietà corrispondono ad un particolare tipo di rendimenti di scala da produzione congiunta, e sono chiamate anche economie di scopo<sup>9</sup>. In altre parole, le economie di varietà dal lato dell'offerta esistono quando è

---

<sup>9</sup> Per approfondire questo aspetto dal punto di vista dell'economia d'impresa si veda Di Bernardo (1991). Per una rassegna aggiornata sulle forme organizzative in cui si esprimono i rendimenti di scala sia consentito rinviare a Corò e Grandinetti (2007).

possibile ottenere benefici dalla produzione congiunta di più beni differenziati. L'esempio tipico è quello delle imprese *multi-utilities*, che riescono ad ottimizzare gli investimenti per la realizzazione di infrastrutture di reti diverse (ad esempio, gas e acqua), o possono gestire congiuntamente servizi fra loro interdipendenti (come la raccolta e smaltimento dei rifiuti con la produzione di energia elettrica). Abbiamo già avuto modo di osservare che le economie di scopo possono caratterizzare l'offerta di servizi logistici, fieristici e finanziari, in quanto è possibile ripartire i costi fissi di produzione su una varietà di settori di domanda. In generale, anche le attività di ricerca possono sfruttare questo tipo di economie, soprattutto quelle di base, in quanto producono moduli tecnologici che possono poi venire sviluppati, a costi marginali contenuti, in una pluralità di applicazioni utili. Essendo una manifestazione specifica della più generale categoria delle economie di scala, molti dei temi discussi nel precedente paragrafo tornano nuovamente utili. In particolare, è importante sottolineare come le economie di varietà esaltino l'importanza dello "spazio metropolitano" come fattore di sviluppo. Tale spazio esprime, infatti, un potenziale di relazioni generative che invece manca ad un sistema produttivo specializzato. Questo potenziale è condizione per sviluppare servizi di maggiore qualità. Di cui possono beneficiare anche i distretti industriali: il problema dei distretti, infatti, non è rinunciare alle economie di specializzazione, ma semmai quella di aggiungere ad esse anche la possibilità di accedere alla più ricca varietà di offerta metropolitana.

Complementare a questo è il ragionamento dal lato della domanda. In questo caso l'integrazione territoriale favorisce l'accesso dei consumatori ad un paniere differenziato di beni e servizi prodotti anche in altri sistemi locali, accrescendo sia l'elasticità della domanda (i beni *differenziati* sono anche potenziali *sostituti*), sia il benessere complessivo del consumatore. Un mercato in cui la varietà accresce il benessere è quello dei servizi turistici. Pensiamo a come i cittadini residenti in Trentino e Veneto possono trarre maggiore soddisfazione dalla possibilità di scegliere e variare il proprio paniere di servizi turistici e di svago (includendo per i veneti la montagna trentina, e per i trentini i litorali adriatici). In realtà, le economie di varietà dal lato della domanda forniscono benefici anche all'offerta turistica locale: per una famiglia tedesca che decide di trascorrere le proprie vacanze nel Trentino, la maggiore accessibilità a Venezia costituisce un miglioramento della qualità del servizio, che lo rende perciò più competitivo rispetto alla concorrenza di altre aree, o per il quale è disposta a pagare un prezzo maggiore.

Fra gli utilizzatori di servizi che esprimono elevate economie di varietà rientrano soprattutto le imprese. Nel momento in cui per un'impresa manifatturiera localizzata in un distretto diventa accessibile, grazie all'integrazione territoriale, un insieme di servizi avanzati offerti in un centro metropolitano, tale impresa ottiene indubbi vantaggi competitivi. Non solo, infatti, l'impresa può utilizzare servizi con contenuti tecnologici avanzati, ma può uscire dal mercato *captive* dei servizi locali a cui era costretta in presenza di elevati costi di comunicazione e trasporti.

Un altro ambito nel quale le economie di varietà dell'integrazione possono esprimersi è quello dell'istruzione universitaria. Già oggi gli studenti universitari tendono a rivolgersi a sedi di atenei di città diverse da quelle di residenza. E questo riguarda in particolare, com'è intuitivo, le aree periferiche, in quanto meno dotate, per definizione, di una varietà di offerta di istruzione superiore. Tale fenomeno è destinato ad aumentare nei prossimi anni, e gli atenei avranno sempre più bisogno di attirare studenti da altri bacini. L'accessibilità delle sedi universitarie diventa, perciò, un fattore importante per

lo sviluppo dell'offerta universitaria. Se tale sviluppo verrà accompagnato dall'integrazione fra aree, allora porterà ad una maggiore specializzazione e, dunque, ad un aumento di varietà dell'offerta del sistema universitario a cui la domanda può rivolgersi.

In questo caso, tuttavia, l'integrazione non è solo il risultato di una riduzione dei costi di trasporto, i quali possono senz'altro influenzare ma non determinare interamente le scelte degli atenei da frequentare. Fondamentale diventa, invece, la capacità degli atenei di *governare l'integrazione*, sia realizzando adeguate infrastrutture di accoglienza, sia, soprattutto, creando condizioni di offerta differenziata, evitando duplicazioni di corsi, dipartimenti e laboratori simili. Se consideriamo che tale varietà non ha effetti solo sulla domanda di istruzione, ma anche su quella di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico delle imprese, i benefici dell'integrazione del sistema universitario italiano e del Nord Est sono ancora maggiori.

## **6. Effetto economie di complementarità**

Le riflessioni svolte nei punti precedenti, in particolare proprio nell'ultimo, portano ad un'ulteriore conclusione sui vantaggi dell'integrazione territoriale: la riduzione dei costi di transazione fra aree può contribuire ad accrescere, nel medio periodo, gli effetti di complementarità produttiva, favorendo lo sviluppo di catene del valore più forti, specializzate e competitive.

Un caso particolarmente rilevante è quello dell'industria meccanica, che oggi rappresenta il comparto manifatturiero più rilevante per il Nord Est. La meccanica presenta, del resto, rilevanti potenziali di frammentazione tecnica dei cicli produttivi, favoriti anche da una notevole modularità dei prodotti e dei processi. Ciò rende più facile organizzare reti fra imprese complementari, le quali contribuiscono attraverso produzioni specializzate alla creazione di catene del valore. Questo modello produttivo, che costituisce una peculiarità storica del Nord Est ma che si sta estendendo anche in altre aree, consente di raggiungere elevati livelli di efficienza senza ricorrere all'integrazione verticale della produzione all'interno di un unico stabilimento. L'integrazione può essere organizzata da un'impresa attraverso una rete proprietaria di stabilimenti decentrati, ma molto più spesso attivando estese catene di fornitura che coinvolgono diverse imprese autonome. Fenomeni simili si trovano, tuttavia, anche in altre industrie, come quelle del sistema arredo, dell'abbigliamento o della calzatura, in particolare dello *sport system* che nel Nord Est ha, com'è noto, uno dei distretti di classe mondiale. In realtà, a causa dei forti processi di *out-sourcing* internazionale, in queste industrie le relazioni di complementarità nelle catene *regionali* del valore riguardano in misura minore le operazioni manifatturiere, quanto piuttosto le attività creative, tecnologiche e di servizio. Tuttavia, anche le relazioni strettamente industriali non devono essere sottovalutate e, anzi, possono tornare a svolgere un ruolo importante sia nelle produzioni di maggiore qualità, sia in funzione della ricerca e dello sviluppo di innovazioni. Come diverse ricerche hanno messo in luce, i processi di apertura dei distretti alle catene *globali* del valore vedono le imprese leader dei distretti non solo attente a delocalizzare le attività manifatturiere nelle aree a basso costo del lavoro, ma anche a selezionare i propri fornitori locali, rafforzando con alcuni le relazioni

strategiche di *partnership* produttiva<sup>10</sup>. Con tali partner, le imprese leader dei distretti sviluppano non solo un insieme di scambi anonimi di mercato, bensì quello che David Lane definisce un «sistema di mercato»:

Con il sistema di mercato, intendo un insieme di agenti che si impegnano in modelli di interazioni ricorrenti, organizzate intorno ad una famiglia di manufatti che si evolve. (...) In un sistema di mercato il significato dei manufatti aumenta in virtù delle negoziazioni. (...) Gli agenti imparano più uno dall'altro che dai prezzi, e non si scambiano semplicemente delle informazioni, bensì sviluppano interpretazioni in modo congiunto. (Lane 2002, p. 119-120).

Le interazioni ripetute fra imprese sono quelle decisive per la competitività dei territori, in quanto assicurano la possibilità di mantenere la produzione nelle fasce alte di mercato, di sviluppare prototipi, partecipare alla progettazione e alla ricerca di soluzioni innovative. Ma la possibilità di sviluppare queste interazioni ripetute dipende anche dalle economie di integrazione territoriale. Se spostarsi all'interno di un ambito regionale diventa difficile o troppo costoso, allora aumenta la possibilità che tali relazioni complementari vengano cercate altrove, magari in prossimità delle nuove piattaforme manifatturiere fornite dalle economie *low cost*, oppure direttamente nei centri più qualificati di ricerca e di servizio presenti nelle aree metropolitane. Prestare attenzione alle economie di integrazione vuol dire, perciò, guardare alla possibilità di mantenere e sviluppare alcune importanti filiere produttive – industriali, tecnologiche, di servizio – e favorire la crescita di attività complementari come condizione per accrescere la capacità competitiva del territorio.

Il problema, come dovrebbe essere oramai chiaro, non riguarda solo i costi materiali degli spostamenti – ciò che gli economisti chiamano *esternalità pecuniarie* – ma la possibilità di condividere conoscenze ed esperienze produttive. L'integrazione territoriale, in quest'ultima prospettiva, richiama dimensioni politiche e culturali che si risolvono solo in parte con una moderna dotazione infrastrutturale. Ciò che diventa utile, invece, è la capacità di creare un contesto di comunicazione condiviso. E questo ci riporta al punto dal quale abbiamo iniziato questa analisi, ovvero sulla necessità della cooperazione territoriale, e sulle condizioni istituzionali che ne possono assicurare lo sviluppo.

## 7. Conclusioni

In questo capitolo abbiamo presentato un'analisi dei possibili effetti economici dei processi di integrazione territoriale, intendendo questi ultimi come il risultato della riduzione dei costi di transazione fra mercati spazialmente differenziati. In particolare, abbiamo osservato come, favorendo l'apertura dei mercati locali verso uno spazio metropolitano, possono manifestarsi alcuni processi di adattamento che imprimono una spinta evolutiva al sistema produttivo e di consumo. I processi considerati sono stati quattro: crescita della concorrenza e della specializzazione, sviluppo di economie di scala e dell'efficienza produttiva, aumento delle economie di varietà dal lato della domanda, estensione delle interdipendenze produttive nelle catene del valore. Tutti

---

<sup>10</sup> L'analisi oggi più esauriente sulle strategie di riorganizzazione internazionale delle imprese distrettuali è quella proposta da Guelfa e Micelli (2007). Una rassegna delle ricerche sugli effetti della delocalizzazione internazionale è contenuta nel volume di Tattara, Corò e Volpe (2007).

questi processi possono contribuire ad accrescere la produttività del sistema economico, creando le condizioni per un migliore impiego delle risorse.

La convinzione di chi scrive è che tanto maggiore sarà la consapevolezza dei *policy makers* sui benefici di medio-lungo termine dell'integrazione territoriale, tanto maggiore sarà la motivazione a superare i diversi problemi che, nel breve periodo, ostacolano fatalmente i progetti di apertura dei mercati locali ad un più ampio sistema di relazioni. In questo senso, la fase di rallentamento che l'economia del Nord Est ha vissuto negli ultimi anni, può essere l'occasione per dare maggiore forza ad una strategia di innovazione istituzionale sul territorio. In particolare, questo vuol dire favorire, attraverso progetti di cooperazione territoriale, la formazione di uno spazio metropolitano che liberi la ricerca di una maggiore qualità nel funzionamento di servizi pubblici e privati che ancora oggi operano in modo sub-efficiente all'interno di mercati locali.

### **Riferimenti bibliografici:**

- Axelrod R. (1984), *The Evolution of Cooperation*, Basic Books, New York.
- Baumol W.J. (2002), *The Free-Market Innovation Machine: Analyzing the Growth Miracle of Capitalism*, Princeton University Press.
- Baumol W.J., Litan R.E., Schramm C.J. (2007), *Good Capitalism, Bad Capitalism, and the Economics of Growth and Prosperity*, Princeton University Press.
- Bruzzo A., Zimmer E.K. (2006), *La perequazione territoriale*, Clueb, Bologna
- Castelli R., Toso C. (2007) *Città o area metropolitana? I casi studio di Venezia e di Padova*, in Messina P., Salvato M. (2007, a cura di), *Dalla città alle reti urbane. Politiche per la progettazione di aree vaste a confronto*, Cleup, Padova, pp. 101-144.
- Corò G., Grandinetti R. (2007), *Le strategie di crescita delle medie imprese. Dimensione, relazioni, competenze*, «il Sole 24 Ore», Milano
- Di Bernardo B. (1991), *Le dimensioni d'impresa: scala, scopo, varietà*, Franco Angeli, Milano.
- Guelfa F., Micelli S. (2007, a cura di), *I distretti industriali del terzo millennio. Dalle economie di agglomerazione alle strategie d'impresa*, il Mulino, Bologna.
- Krugman P., Obstfeld M. (2003), *Economia internazionale*, Hoepli, Torino
- Lane P. (2002), "Complexity and Local Interactions: Toward a Theory of Industrial Districts", in Quadrio-Curzio A., Fortis M., *Complexity and Industrial Clusters*, Physica-Verlag, New York
- Messina P., Salvato M. (2007, a cura di), *Dalla città alle reti urbane. Politiche per la progettazione di aree vaste a confronto*, Cleup, Padova.
- Mokyr J. (2002), *The Gifts of Athena: Historical Origins of the Knowledge Economy*, Princeton University Press.
- OECD (2006), *Competitive Cities in the Global Economy*, Paris.
- Rullani E. (2004), *La fabbrica dell'immateriale*, Carocci, Roma.
- Schelling T. C. (2006), *La strategia del conflitto*, Bruno Mondadori, Milano.
- Tattara G., Corò G., Volpe M. (2007, a cura di), *Andarsene per continuare a crescere. La delocalizzazione internazionale come strategia competitiva*, Carocci, Roma.