

ALBERTO VANOLO

TORINO NELLA COMPETIZIONE EUROPEA: UNA PROPOSTA METODOLOGICA PER L'ANALISI DELLA COMPETITIVITÀ URBANA

Il termine competitività è da tempo protagonista nei testi di economia con particolare riferimento all'efficienza delle imprese; negli ultimi anni il concetto ha tuttavia trovato spazio anche nella letteratura geografica e l'idea di una competitività «collettiva» degli attori che operano su uno specifico territorio si è imposta sempre più spesso nelle agende politiche delle istituzioni locali (Conti e Giaccaria, 2001). Al di là delle suggestioni del termine e del dibattito teorico che ne ha fatto da sfondo, la misura del livello di competitività di un luogo rimane un tema difficile e affrontato raramente (1).

In questo articolo si intende descrivere i principali risultati di una recente ricerca sulla competitività del sistema urbano torinese (Conti, 2002) (2). I temi affrontati riguardano: come e in che modo si può applicare l'idea di competitività a un territorio (urbano); il rapporto tra il concetto teorico di competitività urbana e la sua effettiva misurazione; la metodologia di analisi proposta, i suoi limiti, le sue potenzialità e i possibili sviluppi futuri; la posizione di Torino nello scenario europeo, evidenziando i punti di forza e di debolezza del capoluogo piemontese.

Competitività e territorio. – Il concetto di competitività è alquanto ambiguo e non esiste oggi un'interpretazione condivisa (Begg, 1999). Una possibile, generica definizione di competitività consiste nella *capacità di un attore di ottenere successi rispetto ai propri rivali, rispettando le regole stabilite da terzi*. L'idea si applica con facilità alle imprese: essere competitivi può significare, per esempio, conquistare con i propri prodotti ampie quote di mercato (superiori a quelle dei concorrenti), realizzare crescenti profitti o, ancora, raggiungere determinati obiettivi considerati strategici.

(1) Uno dei pochi esempi è la valutazione della competitività di ventiquattro aree metropolitane statunitensi effettuata da Kresl e Singh (1999).

(2) La ricerca è stata condotta da Piero Bonavero, Sergio Conti, Paolo Giaccaria e Alberto Vanolo del Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico e Università di Torino.

Nel caso di un territorio non ci si può accostare all'idea di competitività in modo altrettanto intuitivo. In che modo una città può competere con altre e quali possono essere i successi e gli obiettivi di un territorio?

L'idea di competitività urbana deve essere necessariamente pensata a partire dai recenti processi di globalizzazione dell'economia. La crescente internazionalizzazione dei flussi commerciali e finanziari, l'ampliamento degli orizzonti strategici delle imprese, la diffusione di nuove tecnologie e conoscenze hanno senza dubbio trasformato la funzione dei sistemi regionali e urbani. Le funzioni tradizionali di livello regionale, come quella di essere un centro di elaborazione culturale e tecnologica avanzato per il proprio contesto regionale, si sono progressivamente ridotte in favore di ruoli di integratori dell'economia locale nel più ampio circuito dell'economia internazionale, di nodi di reti globali di commercializzazione, direzionalità, finanza, competenza e cultura (Camagni, 1994). L'economia urbana non è più basata unicamente sulle risorse radicate localmente, ma sulla capacità di intercettare e valorizzare i flussi (finanziari, di idee, di conoscenze e di capitale umano) (Hubbard, 2001). Queste nuove importanti funzioni urbane rendono esplicita la competizione economica tra i centri: le città concorrono tra loro per attrarre capitali e investimenti, per finanziare il proprio sviluppo e favorire la localizzazione e il radicamento dei soggetti economici. In questa «nuova» forma di competizione, le risorse locali non perdono certo di importanza, ma diventano anzi i fattori chiave della competitività e dell'attrattività urbana. Se lo sviluppo economico delle città, come si è detto, non è più legato esclusivamente alla valorizzazione delle risorse locali (bensì alla capacità di intercettare e utilizzare i flussi economici mondiali), esse sono però la principale determinante dell'attrattività delle città. I flussi globali, infatti, sono diretti soprattutto verso quei centri che possono valorizzare gli investimenti, cioè verso quelle città caratterizzate da un *milieu* di risorse e di attori locali particolarmente ricco e propositivo.

Le maggiori città hanno da tempo compreso l'importanza di questa forma di competizione internazionale: *marketing* urbano, programmi di riqualificazione, politiche di agevolazione fiscale e assistenza alle decisioni localizzative sono tutti strumenti adottati di recente dai maggiori centri urbani per accrescere la propria competitività (3). In questo senso, Cheshire e Gordon (1993) definiscono la competitività territoriale come un processo attraverso il quale gruppi che agiscono per conto di un'economia locale promuovono l'area per favorire la localizzazione di attività economiche (in competizione con altre economie locali) (4). In effetti, il concetto di competitività territoriale è riferito soprattutto agli

(3) E' significativo il fatto che, parallelamente alla presa di coscienza da parte degli attori politici e economici di una competitività territoriale, molti problemi sociali moderni siano percepiti e affrontati alla scala urbana. Riguardo a questo nuovo protagonismo della città come unità di osservazione e all'idea di una città-attore, dotata di una propria identità sociale e, conseguentemente, anche di una propria competitività, si veda Bagnasco e Le Galès (1997).

(4) L'idea di competizione locale apre interessanti questioni riguardanti le politiche, come la necessità di promuovere la condivisione degli interessi tra gli attori locali e la cooperazione

attori economici: un territorio è competitivo nella misura in cui possiede e sostiene il ricco tessuto di relazioni fra gli attori economici e istituzionali da cui dipende la competitività delle imprese localizzate (5).

E' peraltro noto come la localizzazione dei soggetti economici sia strettamente legata alla presenza di economie esterne: in molti settori economici, la competitività di un'impresa dipende in larga misura dalla presenza e dalla qualità di queste economie. Le relazioni esterne sono fattori strettamente radicati sul territorio: fiducia, condivisione di valori, competenze e linguaggi sono infatti il risultato di lunghi processi di *territorializzazione*, di sedimentazioni culturali, della coevoluzione di attori economici e sociali localizzati. Queste istituzioni (6) sono strettamente legate a specifici luoghi e sono, nel contempo, difficilmente trasferibili o riproducibili: la competitività non può prescindere, infatti, dal radicamento territoriale. Mentre i moderni processi di globalizzazione economica tendono a limitare l'importanza della prossimità geografica rispetto a molti fattori di localizzazione «tradizionali» (materie prime, infrastrutture di trasporto, prossimità ai mercati), le relazioni esterne giocano oggi un ruolo di primaria importanza: in un mondo in cui le risorse materiali e i mercati appaiono sempre più virtualmente accessibili a tutti gli attori economici, la competitività e la concorrenzialità tra le imprese si giocano sempre più su fattori non trasferibili, come il costo del lavoro e, soprattutto, la capacità di produrre conoscenza. Il

tra il governo urbano e le imprese locali (Begg, 1999). Budd (1998) evidenzia invece il pericolo che le politiche per la competitività urbana possano distogliere l'attenzione dallo sviluppo delle imprese locali, aumentando la pressione fiscale per finanziare politiche mirate ad attirare imprese esterne.

(5) Questa idea di competitività territoriale è estremamente controversa e vede in' opposizione due prestigiosi economisti come Paul Krugmann e Michael Porter. Secondo il primo, l'idea di una competitività territoriale (in particolare l'autore si riferisce ai livelli nazionale e regionale) è una «pericolosa ossessione» (Krugman, 1994). La Germania e la Gran Bretagna, per esempio, non competono direttamente: la Germania può avere un vantaggio comparato nella produzione chimica e automobilistica, mentre la Gran Bretagna nel campo aerospaziale e farmaceutico. Secondo Krugman, la competitività è propria solo delle imprese e dei settori economici. Differente è la posizione di Porter (1990), che evidenzia i vantaggi per le economie regionali e nazionali legati ai processi localizzativi e di *clustering* delle imprese. Riguardo al dibattito tra questi due autori si vedano Boddy (1999) e Budd (1998).

(6) Il concetto di istituzione si riferisce a unità sociali (o raggruppamenti sociali) deliberatamente costruiti e ricostruiti per il raggiungimento di fini specifici (Parsons, 1996), e in questo senso «istituzione» può essere considerato sinonimo di «organizzazione». Spesso, tuttavia, il termine istituzione si riferisce a un fenomeno differente, vale a dire un principio normativo che, in una determinata cultura, definisce un tipo di comportamento: sono istituzioni in questo senso il matrimonio e la proprietà (Etzioni, 1967). Negli ultimi anni, pur con prospettive metodologiche differenti, molti autori hanno utilizzato il concetto di istituzione in discipline differenti (Magatti, 1995). Dal punto di vista della geografia economica, l'idea è che da un lato il mercato non sia un evento naturale, ma una costruzione istituzionale (formata da pratiche, *routine*, centri di potere) (Chandler, 1987; Granovetter, 1995), mentre dal punto di vista geografico viene ribadita la nota idea che il territorio non sia socialmente omogeneo, ma ricco di processi sociali che si oggettivano nello spazio (Raffestin, 1981). In pratica, il territorio è ricco di valori, pratiche sociali e *routines* radicate sul territorio che possono costituire vantaggi o svantaggi economici (esternalità) per gli attori locali.

vantaggio competitivo delle imprese si fonda cioè su processi fortemente localizzati che valorizzano le specifiche condizioni tecnologiche, culturali e di mercato: la sfida per i soggetti economici è fondata sullo sviluppo di capacità relazionali che consentano di individuare, accedere e sfruttare risorse situate all'esterno dell'impresa.

Un'analisi della competitività dei luoghi dovrebbe tenere conto, in qualche misura, di questa complessificazione dell'idea di competitività territoriale e, nonostante le oggettive difficoltà, tentare di individuare concretamente i fattori che determinano la posizione di una città all'interno della gerarchia urbana internazionale. Sarebbe naturalmente impossibile considerare tutti i possibili fattori della competitività urbana. In un mondo dove l'economia si basa sempre più su attività immateriali altamente differenziate e specializzate, le esigenze degli attori economici sono altrettanto varie: così come un'impresa può ritenere importante la disponibilità di servizi finanziari avanzati, un'altra può considerare decisiva la localizzazione in un centro urbano facilmente accessibile e visibile a livello internazionale. Definire un elenco di fattori della competizione, per quanto necessariamente incompleto, è peraltro indispensabile per poter procedere nell'analisi. Sotto questa luce, i principali fattori della competizione urbana riguardano: il livello di direzionalità economica della città (Sassen, 1997); la direzionalità finanziaria e la presenza di servizi finanziari avanzati (*ibidem*); la presenza di attività innovative e di ricerca, oltre alla loro integrazione nelle reti internazionali (Malecki, 1997); un tessuto sociale di sostegno alla riproduzione della conoscenza (*ibidem*); un ambiente culturalmente ricco e prestigioso (Dziembowska-Kowalska e Funck, 1999); l'accessibilità internazionale (European Commission, 1994; Krugman, 1991) (7); il livello di dialogo (apertura) e riconoscibilità della città nelle reti internazionali (Bonaverò, 1997; Beaverstock e altri, 2000) (8); un elevato livello di qualità della vita e l'assenza di significative tensioni sociali (Rogerson, 1999).

Misurare la competitività urbana. – Come si è ricordato in precedenza, nel parlare di competitività urbana non si farà riferimento ai tradizionali fattori di localizzazione delle imprese (materie prime, vicinanza ai mercati), ma a fattori relazionali e immateriali. Da questo spostamento di attenzione deriva un evidente problema metodologico: com'è possibile misurare queste caratteristiche immateriali dei centri urbani? La metodologia di analisi qui presentata si basa su tre principi: *a*) comparazione. La competitività non è certo un concetto assoluto, ma scaturisce unicamente dal confronto con dei potenziali competitori. Si può valutare se una città ha raggiunto livelli positivi di competitività solo confrontandola con altri centri, così come, da un punto di vista teorico, la competitività deve essere necessariamente considerata un fenomeno «relazionale» (Bea-

(7) In particolare, Krugman parla di minimizzazione dei costi di trasporto e vicinanza a mercati e fornitori.

(8) D'altro canto, Kresl (1995) evidenzia come questo fattore (in particolare la connettività di un centro) non sia essenziale per la competitività di un sistema urbano.

Tab. 1 – *Gli scenari competitivi*

1	Amburgo, Atene, Berlino, Copenaghen, Ginevra, Lione, Manchester, Rotterdam, Stoccarda, Zurigo
2	Basilea, Bari, Bologna, Bristol, Colonia, Lione, Mannheim, Stoccarda, Utrecht, Zurigo
3	Anversa, Cadice, Dublino, Ginevra, Glasgow, Lisbona, Malaga, Marsiglia, Napoli, Palermo, Salonicco, Strasburgo, Stoccarda, Valencia, Zurigo
4	Atene, Bilbao, Genova, Glasgow, Graz, Lilla, Linz, Newcastle, Porto, Lisbona, Malaga, Palermo, Salonicco, Siviglia, Valencia, Venezia
5	Bologna, Bochum, Bordeaux, Colonia, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Grenoble, Hannover, Lione, Monaco, Norimberga, Saint-Etienne, Stoccarda, Strasburgo, Tolosa
6	Amburgo, Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bruxelles, Dublino, Monaco, Stoccarda, Stoccolma
7	Barcellona, Bilbao, Bologna, Bordeaux, Brescia, San Sebastian, Genova, Graz, Grenoble, Lione, Marsiglia, Neuchâtel, Saragozza, Siviglia, Tolosa, Trieste
8	Bilbao, Birmingham, Bordeaux, Cardiff, Coventry, Genova, Glasgow, Graz, Kassel, Kiel, Liegi, Manchester, Marsiglia, Nantes, Pamplona, Saint-Etienne, Saragozza, Sheffield, Venezia, Vitoria

verstock e altri, 2000). La comparazione tra le città deve riguardare gli aspetti economici e strategici che determinano l'attrattività del centro (Kresl, 1995); *b*) relativizzazione. La competitività tra i centri urbani si gioca su numerosi fattori e deve essere considerata in termini relativi (Governa, 1997; Giaccaria, 1999): una città può competere con un'altra per l'attrazione di un centro di ricerca, mentre può scontrarsi con un'altra ancora per assicurarsi una prestigiosa immagine di città culturale e attrarre ingenti flussi turistici. Una città può essere competitiva secondo alcuni punti di vista e non esserlo rispetto ad altri, per cui un'analisi comparativa dovrebbe mettere in evidenza questi aspetti; *c*) misura indiretta. Nell'impossibilità di misurare direttamente e in modo univoco la dotazione di risorse immateriali di un centro urbano (come per esempio il capitale sociale o la qualità della vita), si deve necessariamente fare ricorso a misurazioni indirette. Le variabili utilizzate per il confronto tra i centri urbani dovranno considerare sia i tradizionali fattori socio-economici (come il livello di reddito e occupazione), sia la presenza di fattori immateriali, misurati spesso attraverso i loro effetti sul territorio: per esempio, l'esistenza di un tessuto innovativo può

essere misurata attraverso la presenza sul territorio di università, centri di ricerca, associazioni scientifiche e attività formative.

Torino nella competizione europea. Gli scenari competitivi. – L'analisi ha avuto per oggetto il confronto di Torino con altri centri urbani europei dalle caratteristiche comparabili.

Riguardo a quest'ultimo aspetto, è evidente come possa essere fuorviante confrontare la competitività del capoluogo piemontese con quella di Londra o Parigi, mentre si debba invece raffrontare la città con altri potenziali competitori. Nel contesto dell'attuale globalizzazione economica, sarebbe nel contempo impossibile individuare tutti i potenziali avversari di Torino rispetto a tutte le possibili forme di competizione. Si è pertanto optato per svolgere l'analisi su un ristretto campione di città che, sulla base di importanti studi ritenuti ormai «classici» della letteratura sull'argomento, è possibile considerare «simili» (dal punto di vista della struttura socio-economica e della posizione nella gerarchia urbana europea) a Torino. L'ipotesi sottostante a questa scelta metodologica è che il capoluogo piemontese competa soprattutto con città dalle caratteristiche analoghe, ovvero con sistemi urbani che offrono agli attori economici vantaggi localizzativi simili. I sistemi urbani potenziali competitori di Torino sono stati individuati a partire dagli studi di Brunet (1989) (9), Kunzmann e Wegener (1990), Cattani e altri (1994), Conti e Spriano (1990) e Conti e Salone (2000). Si tratta di studi comparativi che, attraverso l'analisi di una pluralità di fattori socio-economici, hanno definito tassonomie di città o rappresentazioni della gerarchia urbana internazionale. In pratica, sono stati selezionati i gruppi di realtà urbane all'interno dei quali, nelle tipologie di città definite dalle diverse ricerche, veniva incluso il capoluogo piemontese (10).

A questi gruppi di città ne sono stati aggiunti altri due non provenienti dalla letteratura: il gruppo delle principali città dell'arco latino (11) e le città comprese nelle aree *obiettivo 2* delle politiche di coesione comunitarie (in cui è com-

(9) Sono state considerate entrambe le classificazioni effettuate all'interno dello studio, sia quella sulla graduatoria generale, sia quella sui profili urbani.

(10) Si può notare come non siano stati considerati alcuni noti studi sulla gerarchia urbana europea. In particolare, sono stati esclusi gli studi di Mutti (1994) e Bonneville e altri (1992) poiché Torino veniva classificata all'interno di gruppi di centri urbani poco numerosi (e questo non avrebbe permesso, per motivi tecnici, l'analisi statistica effettuata), e di Salles e Verot (1991) poiché nel testo non veniva presentata una dettagliata tassonomia con l'elenco delle città appartenenti a ogni tipologia. Nel caso di Conti e Salone (2000) non è stata utilizzata direttamente una tipologia individuata nello studio, ma è stata effettuata una *cluster analysis* sulle 388 città esaminate per individuare i nove centri più «simili» a Torino.

(11) Si tratta di una delle più note «immagini di sintesi» del territorio europeo, ovvero una delle dieci macroregioni transnazionali nelle quali è stato suddiviso il territorio europeo secondo la proposta contenuta nel rapporto della Commissione Europea (1995). L'area qui considerata è più vasta di quella definita in sede comunitaria.

Tab. 2 – Le variabili utilizzate

1 Sedi delle maggiori 5.000 società industriali e commerciali europee	15 Brevetti ogni 1.000 abitanti
2 Sedi delle maggiori 500 società di assicurazione europee	16 Organizzazioni associate alla European Venture Capital Association (Evca)
3 Sedi delle maggiori 500 banche europee	17 Accessibilità (distanza-tempo da Londra, Parigi e Francoforte)
4 Sedi di organizzazioni internazionali principali	18 Voli aerei
5 Sedi di organizzazioni internazionali secondarie	19 Autostrade (km ogni 1.000 abitanti)
6 Studenti universitari	20 Alberghi di livello medio superiore
7 Politecnici	21 Musei di interesse nazionale e internazionale
8 Centri e istituti di ricerca, pubblici e privati, nei settori tecnico-industriale, fisico e chimico	22 Biblioteche di interesse nazionale e internazionale
9 Centri di ricerca in altri settori	23 Eurosportelli e Centri di documentazione europea
10 Associazioni scientifiche operanti nei settori tecnico-industriale, fisico e chimico	24 Fiere ed esposizioni di interesse nazionale*
11 Associazioni scientifiche in altri settori	25 Fiere ed esposizioni di interesse internazionale
12 Parchi scientifici e tecnologici	26 PIL procapite a parità di potere d'acquisto
13 Progetti di ricerca finanziati dall'Unione Europea	27 Occupati in agricoltura (%)**
14 Aziende operanti in settori ad alta intensità di ricerca e sviluppo	28 Occupati nell'industria (%)
	29 Occupati nei servizi (%)
	30 Tasso di disoccupazione maschile
	31 Tasso di disoccupazione femminile

* L'importanza delle fiere e esposizioni per la competitività urbana è stata evidenziata da Rubalcaba-Bermejo e Cuadrado-Roula (1995)

** Riguardo ai legami tra occupazione e competitività si veda European Commission (1999)

Fonti: *a*) sedi di società industriali, commerciali, assicurative: *Major Companies 1999 cd-rom*, Londra, Graham & Whiteside, 1999; *b*) sedi delle maggiori banche europee: «The Banker», Londra, 1999, 881, pp. 88-211; *c*) sedi di organizzazioni internazionali: *The Europa World Yearbook 1999*, Londra, Europa Publications, 1999; *d*) studenti universitari, politecnici, centri e istituti di ricerca, associazioni scientifiche, musei e biblioteche: *The World of Learning 1999*, Londra, Europa Publications, 1999; *e*) parchi scientifici e tecnologici: sito dell'International Association of Science Parks, www.iaspworld.org; *f*) progetti di ricerca finanziati dall'UE: *Cordis Edition II '99 cd-rom*, Bruxelles, Office for Official Publications of the European Communities, 1999; *g*) brevetti, superficie autostradale, reddito e occupazione: banca dati *Regio 2000*, Bruxelles, Eurostat; *h*) organizzazioni associate alla European Venture Capital Association: sito EVCA, www.evca.com; *i*) accessibilità (distanza-tempo da Londra, Parigi e Francoforte): elaborazione Eu-polis; *l*) voli aerei: sito dell'Airports Council International, www.airports.org; *m*) alberghi: *The Hotel Guide cd-rom*, Meggen, The Hotel Guide, 1999; *n*) eurosportelli e centri di documentazione europea: sito dell'UE, www.europa.eu.int/comm/relays; *o*) fiere ed esposizioni: *Guida Mondiale delle Fiere 1998*, Torino, Pianeta Srl, 1998

Tab. 3 – *Le componenti principali estratte all'interno di ogni scenario competitivo*

Scenario competitivo	Componenti principali individuate
1	Transizione Riproduzione conoscenza Apertura Direzionalità Specializzazione manifatturiera Ricerca
2	Apertura Benessere Direzionalità Ricerca Riproduzione conoscenza
3	Ricerca Benessere Riproduzione conoscenza Internazionalizzazione Specializzazione manifatturiera
4	Ricerca Specializzazione manifatturiera Riproduzione conoscenza Benessere Turismo e cultura
5	Ricerca Riproduzione conoscenza Direzionalità Terziarizzazione Internazionalizzazione
6	Internazionalizzazione Terziarizzazione Riproduzione conoscenza Ricerca Benessere Apertura
7	Direzionalità Crisi occupazionale Apertura Ricerca Specializzazione manifatturiera
8	Direzionalità Apertura Ricerca Turismo e cultura Benessere Riproduzione conoscenza Terziarizzazione

presa Torino) (12). Questi due gruppi rappresentano situazioni analoghe in quanto a localizzazione «geografica» (Arco latino) e in quanto a una situazione di debolezza (declino industriale) individuata in sede comunitaria.

In definitiva, sono stati selezionati settanta centri urbani, ripartiti in otto gruppi (le sei classificazioni degli studi comparativi, le città dell'arco latino e le città delle aree *obiettivo 2*). Questi otto gruppi costituiscono altrettanti possibili scenari competitivi rispetto ai quali analizzare il capoluogo piemontese. L'elenco dei centri selezionati, ripartiti tra i vari scenari competitivi, è riportato nella tabella 1.

Il confronto con Torino. – La competitività dei centri è stata misurata sulla base di 31 indicatori (13) (tab. 2).

Il confronto tra le città è avvenuto attraverso strumenti di statistica multivariata, con l'estrazione delle «componenti principali». Questo metodo permette, per mezzo di opportune manipolazioni statistiche, di identificare, a partire da un ampio ventaglio di variabili, un numero limitato di nuove variabili (componenti) che spiegano una quota adeguata della varianza del campione (14). In pratica, è stata effettuata una estrazione delle componenti principali all'interno di ogni scenario competitivo, allo scopo di individuare specifiche componenti che spiegano i diversi comportamenti di Torino nei confronti di differenti gruppi di città. Inoltre, sono stati confrontati i punteggi fattoriali ottenuti da ogni città, in modo da stabilire la posizione di Torino in relazione a ogni fattore.

Le componenti individuate (15) all'interno dei vari scenari competitivi sono elencate nella tabella 3.

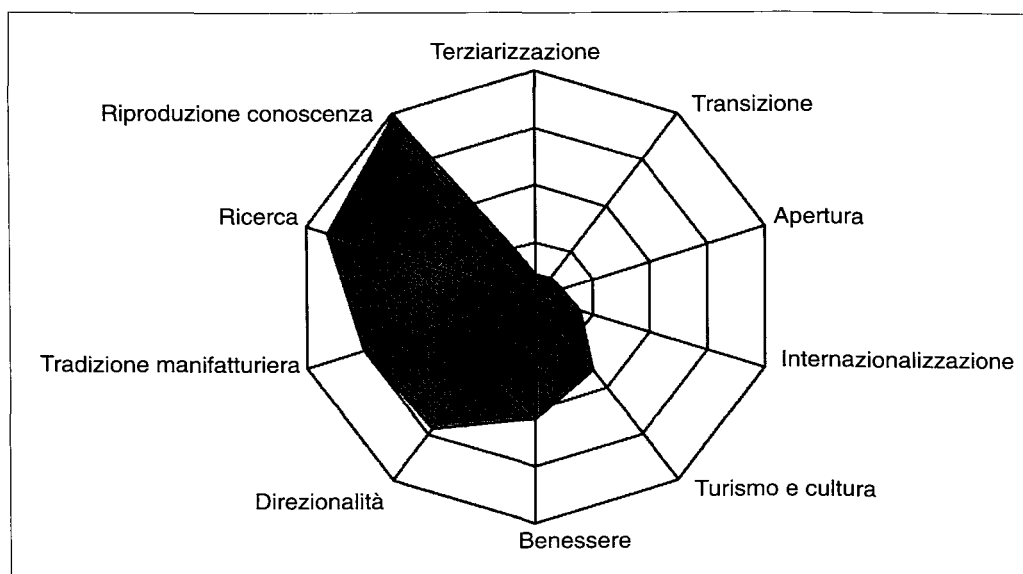
I fattori emersi dall'analisi statistica descrivono differenti aspetti del profilo urbano delle città: *a)* transizione. Il fattore individua la presenza di «dualismi» nello sviluppo urbano, cioè la compresenza di elevati livelli di funzioni di eccellenza (politecnici, imprese operanti nei settori dell'alta tecnologia) e problemi economico-strutturali (disoccupazione, carenza di infrastrutture di trasporto). La componente presenta una certa ambiguità, nondimeno essa esprime

(12) Si è adottata la definizione delle aree *obiettivo 2* (aree in declino industriale che necessitano di una riconversione della propria struttura produttiva) relativa al periodo di programmazione 1994-1999. In questo contesto si sono considerate le città con popolazione superiore ai 200.000 abitanti e sono state escluse le aree metropolitane di caratura «globale» (Barcellona, Madrid, Berlino e Roma).

(13) Le 31 variabili sono state rilevate alla scala comunale (Nuts 5), con alcune eccezioni: i brevetti e i voli aerei (Nuts 2), le autostrade (Nuts 3), il PIL procapite e le variabili relative ai tassi di occupazione e disoccupazione (Nuts 3 e, nel caso della Svizzera, livello nazionale).

(14) Nel caso dell'elaborazione qui presentata, si è sempre spiegato almeno il 74% della varianza totale di ogni scenario competitivo. L'analisi è stata effettuata secondo gli *standard* del programma SPSS (*Statistical Packages for Social Sciences*), effettuando un'estrazione delle componenti ruotata con il metodo *varimax*.

(15) Le componenti principali estratte sono state battezzate sulla base delle correlazioni con le variabili: per esempio, nel primo scenario competitivo, il fattore «direzionalità» presenta elevate correlazioni con le variabili relative alla presenza di importanti banche e società industriali e commerciali.

Fig. 1 – *Il profilo urbano di Torino*

connotazioni necessariamente negative: si descrive infatti una situazione momentanea legata all'ammodernamento della struttura economica e sociale della città; *b*) riproduzione della conoscenza. Si riferisce alla presenza di un tessuto di attori ricettivo nei confronti delle innovazioni, di una fitta rete di rapporti tra gli ambienti della ricerca e quelli della produzione e, infine, di strutture per la diffusione della conoscenza e la formazione del capitale umano; *c*) apertura. Si riferisce alla presenza di strutture «relazionali» (per esempio voli aerei e fiere internazionali) che possono permettere alla città di collocarsi nella rete urbana internazionale; *d*) direzionalità. Si riferisce alla presenza di importanti centri di comando dell'economia (sedi di importanti società, di banche e di assicurazioni); *e*) specializzazione manifatturiera. Rinvia alla presenza di un tessuto economico incentrato principalmente sull'attività manifatturiera e sulle attività urbane ad essa connesse; *f*) ricerca. Si riferisce alla presenza di attività innovative. Il fattore è correlato positivamente con variabili relative sia agli *input* della ricerca (centri di ricerca, progetti comunitari), sia agli *output* (brevetti); *g*) benessere. Si tratta di un benessere di tipo «sociale». Il fattore si riferisce all'assenza di problemi occupazionali (disoccupazione maschile e femminile) e alla presenza di elevati livelli medi di reddito; *h*) internazionalizzazione. Riguarda la presenza di differenti tipi di organizzazioni internazionali, per cui viene assunta come indicatore dell'inserimento della città nello scenario politico internazionale, prescindendo dagli aspetti strettamente economici e produttivi; *i*) turismo e cultura. Il fattore si riferisce alla presenza di un ambiente culturale attrattivo a livello internazionale (musei, biblioteche, fiere) accompagnato dalla presenza di strutture ricettive (alberghi); *j*) terziarizzazione. Si riferisce alla presenza di quote elevate di addetti al settore terziario. Non si tratta di un fattore

Tab. 4 – *Punti di forza e di debolezza di Torino*

Punti di forza	Punti di debolezza
++ riproduzione conoscenza	internazionalizzazione
+ direzionalità	- apertura
+ ricerca	

necessariamente negativo, ma piuttosto di un indicatore della struttura socio-economica urbana.

Naturalmente, Torino ha ottenuto punteggi differenti in queste categorie a seconda del gruppo di città con le quali è stato effettuato il confronto. I risultati non sono comunque mai caduti in contraddizione, ed è possibile rappresentare (16) il profilo urbano di Torino con la figura 1.

Non tutti i fattori individuati possono essere considerati «punti di forza» o di «debolezza»: *specializzazione manifatturiera*, *benessere* e *transizione*, infatti, esprimono condizioni generali che di per sé non significano una maggiore o una minore competitività. Inoltre, si tratta di aspetti della struttura socio-economica di una città non modificabili nel breve-medio periodo (e che quindi non dipendono direttamente dalle strategie competitive delle città). Si è quindi scelto di non considerare questi fattori nelle fasi successive dell'analisi e nella valutazione della competitività della metropoli subalpina.

Da tutti gli scenari emerge il vantaggio di Torino (risultati superiori alla media) nei settori della ricerca (in particolare nella riproduzione della conoscenza) e della direzionalità, mentre i principali elementi di debolezza riguardano l'apertura e l'internazionalizzazione della città (tab. 4) (17).

Torino e i competitori d'eccellenza. – Nella fase successiva della ricerca è stato effettuato un confronto fra Torino e le città che hanno ottenuto i migliori risultati, con lo scopo di verificare la «distanza» del capoluogo piemontese dai centri maggiormente competitivi. L'individuazione delle città con le quali effettuare questo confronto è stata realizzata sulla base di alcuni fattori ritenuti particolarmente significativi per il capoluogo piemontese. L'analisi dei punti di forza e di debolezza, infatti, ha evidenziato come alcune componenti si ripetessero con elevata frequenza all'interno dei vari scenari: è il caso della direzionalità, dell'apertura e, come si è visto, dei fattori relativi alla produzione e diffusione della conoscenza (ricerca e formazione, *milieu* tecnologico, potenziale tecnologico). Considerando che questi fattori sono emersi da confronti condotti su differenti gruppi di città (gli otto scenari competitivi), si può assumere che dire-

(16) La rappresentazione è stata effettuata tramite una media dei punteggi fattoriali ottenuti nei vari scenari competitivi.

(17) Si tratta di un esito che non stupisce chi opera e vive nella metropoli subalpina: è significativo, a questo riguardo, che il recente «Piano Strategico per la promozione della Città» porti il titolo di *Torino Internazionale* e dedichi la linea strategica numero uno a «integrare l'area metropolitana nel sistema internazionale».

Tab. 5 – *I migliori competitori di Torino*

Città	Fattore di eccellenza
Amburgo	Direzionalità
Atene	Riproduzione della conoscenza
Barcellona	Direzionalità
Berlino	Riproduzione della conoscenza
Birmingham	Apertura
Bologna	Riproduzione della conoscenza
Colonia	Direzionalità
Copenaghen	Turismo e cultura
Dublino	Ricerca
Düsseldorf	Direzionalità
Genova	Riproduzione della conoscenza
Graz	Ricerca
Liegi	Ricerca
Lione	Apertura
Lisbona	Riproduzione della conoscenza
Monaco	Riproduzione della conoscenza, apertura
Stoccarda	Riproduzione della conoscenza
Stoccolma	Riproduzione della conoscenza
Valencia	Riproduzione della conoscenza
Zurigo	Apertura

zionalità, apertura e fattori legati alla produzione e alla diffusione della conoscenza rappresentino per Torino delle *costanti della competitività*. E' dunque lecito supporre che la competizione tra la metropoli subalpina e gli altri centri si giochi soprattutto su questi fattori, che possono pertanto essere considerati come strategici per il capoluogo piemontese. Le città che hanno ottenuto i migliori risultati (18) per quanto riguarda la produzione e diffusione della conoscenza, la direzionalità e l'apertura sono riportate nella tabella 5.

Il confronto fra Torino e queste realtà metropolitane è avvenuto procedendo a una nuova analisi delle componenti principali (una sola analisi sul gruppo formato dalle città della tabella 5 e da Torino), la quale ha evidenziato le seguenti sei componenti: ricerca scientifica applicata; reti internazionali di innovazione; direzionalità; riproduzione della conoscenza; terziarizzazione; apertura. Come si può osservare, in questo gruppo di potenziali competitori il fattore discriminante è dato dalla conoscenza: tre componenti su sei sono infatti in qualche misura legati alla produzione e alla riproduzione dell'informazione e dell'innovazione.

La posizione di Torino può quindi essere analizzata suddividendo i fattori individuati (con l'esclusione della terziarizzazione, che non è direttamente legata alla competitività di un centro) in due macroambiti: ricerca (comprendente

(18) Torino è stata esclusa dalla selezione; sono state selezionate le città che hanno riportato i maggiori punteggi fattoriali e, nel caso le seconde classificate avessero ottenuto punteggi molto simili, anche queste ultime.

ricerca scientifica, riproduzione della conoscenza e innovazione) e *leadership* (risultante dall'unione di direzionalità e di apertura).

Nel primo caso, il dato più evidente è il ripetuto vantaggio torinese nella capacità di riprodurre la conoscenza. Delle città considerate, solamente Barcellona, Monaco e Stoccolma possono reggere il confronto con Torino (19), il cui vantaggio si fonda soprattutto su un solido tessuto di strutture per la ricerca e la formazione di capitale umano. Questa dimensione del vantaggio competitivo è, tuttavia, più potenziale che reale. Le variabili relative alla competizione scientifica e tecnologica che esprimono più pienamente un vantaggio nella capacità di tradurre il potenziale tecnologico in competitività industriale sottolineano come la posizione di Torino sia nettamente sottodimensionata. Il vantaggio di Torino appare solido solamente nei confronti di città dal peso economico chiaramente inferiore rispetto al capoluogo piemontese: Genova, Liegi, Atene e Valencia. Torino mostra invece debolezza nella dotazione di quei fattori che possono svolgere la funzione di interfaccia tra il mondo della ricerca (Politecnico e istituti di ricerca) e il mondo della produzione. In quanto a dotazione di imprese tecnologicamente avanzate, Torino occupa infatti una posizione di netto svantaggio rispetto alle altre città, mentre per la produzione di brevetti si colloca su livelli medio-bassi. Questa limitata capacità di tradurre l'innovazione scientifica e tecnologica in vantaggio industriale competitivo trova purtroppo conferma nell'esperienza quotidiana. Per esempio, nel settore delle telecomunicazioni, a fronte di una struttura scientifica di prim'ordine, con pochi concorrenti in Europa, si registra la quasi totale dismissione delle attività manifatturiere in un settore ritenuto strategico per il futuro industriale dell'economia.

Questo discorso ci porta a esaminare il secondo grande ambito, la *leadership*, che emerge considerando le dotazioni in termini di direzionalità e di apertura. Per quanto riguarda la direzionalità, il punto di partenza è la chiara riconoscibilità di un cuore direzionale tedesco formato in prima istanza da Monaco, Colonia e Amburgo, cui si aggiungono in seconda battuta Düsseldorf, Stoccarda e Berlino. Tra le rimanenti città solamente Stoccolma e Barcellona ottengono risultati superiori a Torino. In questo ambito il principale elemento di debolezza di Torino è lo scarso numero di importanti società industriali e commerciali. Per quanto riguarda l'apertura internazionale, la situazione di Torino è più sfumata. Se si eccettua la presenza di organismi internazionali (fattore che non è sotto il controllo degli attori locali), l'immagine che emerge è quella della presenza di potenzialità che rischiano di rimanere inesprese. A titolo di esempio può essere interessante considerare la situazione di Torino riguardo alle attività fieristiche e all'accessibilità internazionale. Per quanto riguarda il primo aspetto, Torino mostra un netto vantaggio nelle fiere nazionali: con le sue diciannove fiere nazionali è infatti seconda solamente a Zurigo e a Birmingham. La situazione muta radicalmente se consideriamo le fiere internazionali, decisamente

(19) Si è scelto di tralasciare il caso di Lisbona in quanto (come descritto in seguito) la città presenta livelli di potenziale innovativo superiori a quelli di Torino grazie agli elevati finanziamenti che sono stati rivolti al settore negli ultimi anni, ma non sembra esistere un effettivo vantaggio competitivo della capitale portoghese.

più importanti per la valorizzazione del tessuto produttivo e innovativo locale. In questo caso Torino cade agli ultimi posti, seguita solamente da Genova, Dublino e Liegi. Se invece consideriamo la connessione al sistema dei trasporti europeo vediamo come Torino possieda una buona accessibilità; se però osserviamo il numero annuo di voli in partenza e in arrivo, la situazione muta radicalmente: solamente Liegi, Bologna, Valencia e Genova mostrano una dotazione inferiore al capoluogo piemontese. Lo svantaggio è pesante non solo rispetto a importanti *hub* aeroportuali europei come Zurigo, Stoccolma, Monaco e Copenaghen, ma anche rispetto a città molto più simili a Torino, come Lione, Barcellona, Stoccarda o Amburgo.

Riassumendo quanto sin qui detto, possiamo identificare quattro gruppi di città rispetto alle quali Torino appare potenzialmente competitiva: *a)* città nei confronti delle quali la posizione è di *netto svantaggio*: Berlino, Monaco, Barcellona, Stoccolma, Zurigo; *b)* città rispetto alle quali esiste una competizione più equilibrata incentrata nell'ambito della *ricerca*: Copenaghen, Dublino; città rispetto alle quali esiste una competizione più equilibrata incentrata nell'ambito della *leadership*: Amburgo, Colonia, Düsseldorf, Stoccarda; *d)* città rispetto alle quali si rileva un *vantaggio* di Torino: Atene, Birmingham, Bologna, Genova, Graz, Liegi, Lione, Valencia. L'analisi può essere ulteriormente affinata rappresentando graficamente le *performances* delle diverse città nei due macroambiti della ricerca e della *leadership* (fig. 2).

La figura evidenzia l'esistenza di quattro gruppi di città: *città a vocazione scientifica* (Dublino e Copenaghen), che puntano chiaramente sulla ricerca scientifica quale chiave per acquisire un vantaggio competitivo su scala europea. Rispetto a queste città, Torino denuncia un ritardo per quanto riguarda le politiche tecnologiche e un modesto vantaggio per quanto riguarda la *leadership*; *città in fase di transizione negativa* (Graz, Genova, Birmingham, Liegi e Lione), che presentano minori dotazioni sia nell'ambito della ricerca sia in quello della *leadership*. Rispetto a queste città Torino mostra un netto vantaggio competitivo; *città a vocazione direzionale* (Stoccarda, Valencia, Düsseldorf, Colonia e Amburgo), la cui specializzazione è chiaramente orientata verso la competitività industriale e l'apertura internazionale. Rispetto a queste città Torino mostra valori simili nella direzionalità, unitamente a una maggiore capacità di «ripensare» la propria posizione nella ricerca scientifica e tecnologica; *città complete* (Berlino, Stoccolma e Barcellona), che sono riuscite a trasferire il vantaggio competitivo acquisito nella ricerca alla *leadership* e alla competitività industriale. Proprio il fatto che tutte e tre queste città siano allo stato attuale superiori a Torino suggerisce che questo gruppo rappresenti il vero e proprio *benchmark* rispetto al quale valutare la competitività del sistema torinese e di cui analizzare dettagliatamente le caratteristiche organizzative e strutturali.

Da questa tipologia restano escluse cinque città che mostrano un profilo competitivo particolare e caratteristico: Bologna si colloca in una situazione di transizione, anche se al momento appare in una fase di svantaggio relativo rispetto a Torino; Monaco rappresenta invece un esempio al momento irraggiungibile di città «completa»; Lisbona e Atene, pur predominando nelle funzioni di

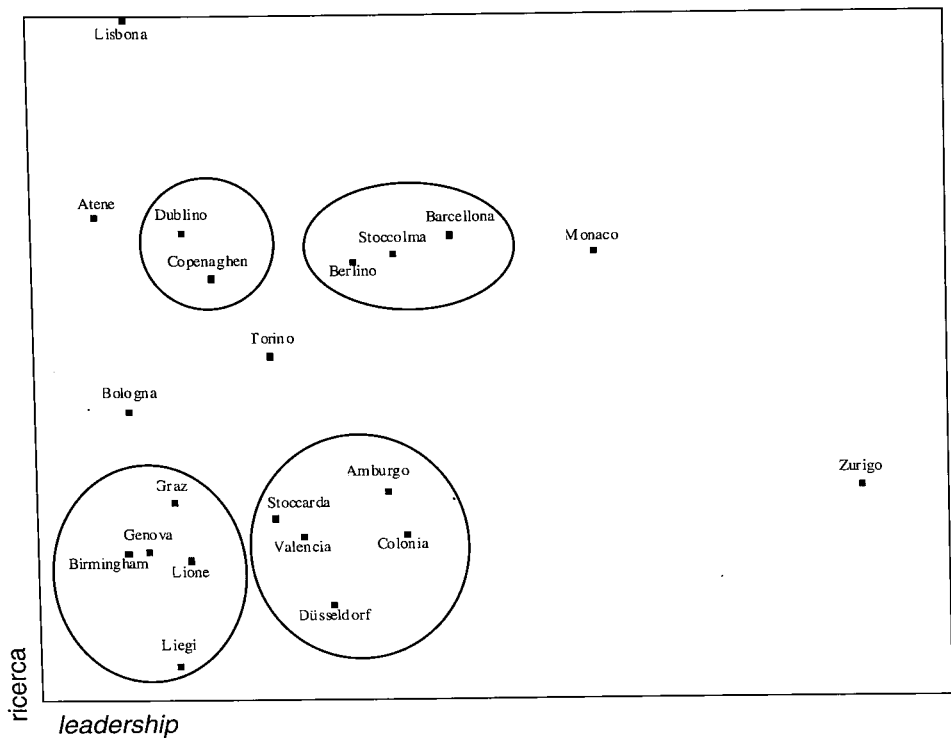


Fig. 2 – Performance e profili urbani

ricerca, non nascondono «debolezze» strutturali. Le due città hanno ricevuto, negli ultimi anni, notevoli investimenti rivolti al settore dell'innovazione. Nell'analisi effettuata, infatti, Atene e Lisbona emergono soprattutto grazie alle variabili di *input* (progetti di ricerca comunitari, spese per la ricerca) e non per gli effettivi risultati dell'attività innovativa (brevetti, industrie innovative); Zurigo, infine, è nettamente superiore a tutte le altre città nell'ambito della *leadership*.

Conclusioni. Torino nella competizione europea. – L'analisi effettuata ha permesso di verificare alcune condizioni della competitività del sistema torinese, evidenziandone i punti di forza e di debolezza. La metodologia di analisi utilizzata non ha portato a risultati «controintuitivi», ma ha confermato alcune ipotesi già note agli attori e alle istituzioni operanti nella realtà torinese. Il cuore della competitività del capoluogo piemontese appare incentrato sull'interazione tra una tradizione manifatturiera consolidata, un elevato potenziale innovativo e una forte capacità di riprodurre localmente la conoscenza. I principali elementi di debolezza riguardano l'apertura e l'internazionalizzazione del sistema urbano: Torino appare oggi soprattutto come un polo di rilievo nazionale, mentre non sembra esistere una concreta visibilità del centro rivolta agli attori economici internazionali. Si tratta quindi di una carenza nelle strutture relazionali e connettive, queste intese sia in senso fisico (accessibilità e infrastrutture di trasporto) sia relazionale (apertura e relazioni internazionali).

L'analisi può, infine, suggerire alcune linee di intervento, anche se la concreta definizione di «politiche per la competitività» esula dagli scopi che ci si è posti. E' innanzitutto importante sottolineare come la soluzione ai problemi posti dall'incalzare della competizione non sia la ricerca *esogena* della tecnologia o dei metodi di produzione «migliori». Le soluzioni devono essere ricercate, al contrario, *internamente* al sistema territoriale stesso, nella capacità di coordinamento fra produttori e acquirenti, istituzioni e altri attori locali. La sfida, in conclusione, è di natura *organizzativa* e coinvolge gli attori e la loro capacità di azione e comunicazione. Questa considerazione trova conferma nelle «storie di successo» di molti sistemi territoriali europei (in Germania, nel Regno Unito, in Spagna, nel nostro stesso paese) che hanno rimodellato la propria posizione nel sistema competitivo internazionale attraverso strategie di riqualificazione della propria economia.

Nel caso di Torino, si possono ipotizzare due possibili linee d'azione: *a)* politiche volte all'intervento in quei fattori della competizione attualmente carenti che, una volta integrati al cuore strategico del sistema torinese, possono sostenere un vero e proprio processo di sviluppo locale, rafforzandone al tempo stesso l'identità e la competitività. In questa direzione l'ideazione di politiche che rafforzino il legame tra innovazione e produzione, la partecipazione a reti internazionali di ricerca, lo sviluppo di nuove forme di imprenditoria e il processo di internazionalizzazione possono avere effetti a breve e medio termine sulla competitività complessiva del sistema; *b)* politiche di valorizzazione, orientate verso quegli ambiti della struttura socioeconomica torinese che non appaiono suscettibili di interventi diretti, se non nel lungo periodo. E' il caso del patrimonio culturale, delle infrastrutture metropolitane, del benessere sociale e delle relazioni internazionali. In questi ambiti sono tuttavia ipotizzabili interventi tesi a valorizzare l'esistente attraverso una sua riorganizzazione e, in questa maniera, a porre le basi di una trasformazione di lungo periodo che può modificare radicalmente la posizione del sistema torinese nello scenario europeo.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[«BSGI» = «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma; «MSGI» = «Memorie della Società Geografica Italiana», Roma; «RGI» = «Rivista Geografica Italiana», Firenze; SGI = Società Geografica Italiana]

BAGNASCO A. e P. LE GALES, *Les villes européennes comme société et comme acteur*, in BAGNASCO A. e P. LE GALES (a cura di), *Villes en Europe*, Parigi, La Découverte, 1997.

BEAVERSTOCK J.V. e altri, *Attending to the World: Competition, Cooperation and Connectivity in the World City Network*, in «Global Networks», Oxford, 2002, 2, pp. 111-132.

BEGG I., *Cities and Competitiveness*, in «Urban Studies», Glasgow, 1999, 5-6, pp. 795-809.

BODDY M., *Geographical Economics and Urban Competitiveness: A Critique*, in «Urban Studies», Glasgow, 1999, 5-6, pp. 811-842.

- BONAVERO P., *L'apertura internazionale del sistema urbano italiano nel contesto europeo*, in G. DEMATTEIS e P. BONAVERO, *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997.
- BONAVERO P. e E. DANSERO, *La costruzione dello spazio unificato europeo*, in P. BONAVERO e E. DANSERO, *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, Torino, UTET, 1998.
- BONNEVILLE M. e altri, *Villes européennes et internationalisation*, Lione, Programme Rhône-Alpes, Recherches en Sciences Humaines, 1992.
- BRUNET R., *Les villes européennes*, Parigi, Datar-Reclus e La Documentation Française, 1989.
- BUDD L., *Territorial Competition and Globalisation: Scylla and Charybdis of European Cities*, in «Urban Studies», Glasgow, 1998, 4, pp. 663-685.
- CAMAGNI R.P., *Presentazione*, in C. MORANDI, *I vantaggi competitivi delle città: un confronto in ambito europeo*, Milano, F. Angeli, 1994.
- CATTAN N. e altri, *Le système des villes européennes*, Parigi, Anthropos, 1994.
- CHANDLER A.D., *Strategia e struttura: storia della grande impresa americana*, Milano, F. Angeli, 1987 (edizione originale 1962).
- CHESHIRE P.C. e J.R. GORDON, *European Integration: Territorial Competition in Theory and Practice*, in «Working Paper n. 2», Reading, University of Reading, Centre for the Study of Advanced European Regions, 1993.
- COMMISSIONE EUROPEA DG XVI, *Europa 2000+. Cooperazione per lo sviluppo del territorio europeo*, Bruxelles, 1995.
- CONTI S. (a cura di), *Torino nella competizione europea. Un esercizio di benchmarking territoriale*, Torino, Rosenberg & Sellier, 2002.
- CONTI S. e P. GIACCARIA, *Local Development and Competitiveness*, Dordrecht, Kluwer, 2001.
- CONTI S. e C. SALONE, *Il sistema urbano europeo fra gerarchia e policentrismo*, Torino, EU-POLIS Sistemi urbani europei, Dipartimento Interateneo Territorio Politecnico e Università di Torino, 2000.
- CONTI S. e G. SPRIANO (a cura di), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli anni Novanta*, Torino, Fondazione Giovanni Agnelli, 1990.
- DZIEMBOWSKA-KOWALSKA J. e R.H. FUNCK, *Cultural Activities: Source of Competitiveness and Prosperity in Urban Regions*, in «Urban Studies», Glasgow, 1999, 8, pp. 1381-1398.
- ETZIONI A., *Sociologia dell'organizzazione*, Bologna, Il Mulino, 1967 (edizione originale 1964).
- EUROPEAN COMMISSION DG XVI, *Competitiveness and Cohesion: Trends in the Regions. Fifth Periodic Report on the Social and Economic Situation and Development of the Regions of the Community*, Bruxelles, 1994.
- EUROPEAN COMMISSION DG XVI, *Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation and Development of the Regions of the European Union*, Bruxelles, 1999, <http://info regio.cec.eu.int>.
- GIACCARIA P., *Competitività e sviluppo locale. Produrre valore a Torino*, Milano, F. Angeli, 1999.

- GOVERNA F., *Il milieu urbano: l'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Milano, F. Angeli, 1997.
- GRANOVETTER M., *Rivisitare Coase: i gruppi economici nell'economia*, in M. MAGATTI, *Potere, mercati, gerarchie*, Bologna, Il Mulino, 1995.
- HUBBARD P.J., *The Politics of Flow: On Birmingham, Globalization and Competitiveness*, in «Soundings», Londra, 2001, 17, pp. 167-171.
- KRESL P.K., *The Determinants of Urban Competitiveness: a Survey*, in P.K. KRESL e G. GAERT, *North American Cities and the Global Economy*, Londra, Sage, 1995.
- KRESL P.K. e B. SINGH, *Competitiveness and the Urban Economy: Twenty-four Large US Metropolitan Areas*, in «Urban Studies», Glasgow, 1999, 5-6, pp. 1017-1027.
- KRUGMAN P., *Geography and Trade*, Cambridge (Ma), MIT Press, 1991.
- KRUGMAN P., *Competitiveness: A Dangerous Obsession*, in «Foreign Affairs», New York, 1994, 2, pp. 28-44.
- KUNZMANN K.R. e M. WEGENER, *The Pattern of Urbanization in Western Europe 1960-1990*, Dortmund, Institut für Raumplanung Universität, 1990.
- MAGATTI M., *Varietà istituzionale e potere nell'economia*, in M. MAGATTI, *Potere, mercati, gerarchie*, Bologna, Il Mulino, 1995.
- MALECKI E.J., *Technology & Economic Development: The Dynamics of Local, Regional and National Competitiveness*, Harlow, Longman, 1997.
- MUTTI M., *Funzioni urbane e gerarchia metropolitana: la posizione di Milano nel sistema dell'Europa centro-meridionale*, in C. MORANDI, *I vantaggi competitivi delle città: un confronto in ambito europeo*, Milano, F. Angeli, 1994.
- PARSONS T., *Il sistema sociale*, Milano, Comunità, 1996 (edizione originale 1951).
- PORTER M., *The Competitive Advantage of Nations*, New York, Free Press, 1990.
- RAFFESTIN C., *Per una geografia del potere*, Milano, Unicopli, 1981.
- ROGERSON R.J., *Quality of Life and City Competitiveness*, in «Urban Studies», Glasgow, 1999, 5-6, pp. 969-985.
- RUBALCABA-BERMEJO L. e J.R. CUADRADO-ROULA, *Urban Hierarchies and Territorial Competition in Europe: Exploring the Role of Fairs and Exhibitions*, in «Urban Studies», Glasgow, 1995, 2, pp. 379-400.
- SALLEZ A. e P. VEROT, *Strategies for cities to face competition in the framework of European integration*, in «Ekistics», Atene, 1991, 350-351, pp. 292-298.
- SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997 (edizione originale 1994).

TURIN IN THE EUROPEAN COMPETITION: A METHODOLOGICAL PROPOSAL FOR THE ANALYSIS OF URBAN COMPETITIVENESS. – Urban competitiveness is a major issue in the debate about urban networks. This paper deals with the linkage between the theoretical view of urban competitiveness and the actual abilities to mean the competitiveness of cities. Then, the paper presents the results of a recent research on the competitiveness of Turin urban system in the European scenario and draws the methodology used for the analysis.