

## **Economia e Società del Nord**

di Paolo Perulli

### **1. Lotte di rappresentazione.**

E' in corso una ridefinizione del Nord. E nello stesso tempo la posta in gioco è questa stessa ridefinizione. In altri termini quello che vediamo accadere è un processo di trasformazione, i cui protagonisti (imprese, istituzioni, gruppi sociali) non colgono bene la direzione anche perché ne sono "parte in causa". Così le imprese e le loro associazioni spingono a vedere riconosciute le loro ragioni, e così facendo costruiscono un tassello rivendicativo (infrastrutture, fisco, federalismo) che sposta in una qualche misura la loro stessa azione in direzione politica. Questo slittamento, in alcuni casi quasi una supplenza da parte dell'azione economica rispetto alle istituzioni politiche, ha conseguenze da esplorare. Per altro verso, forze politiche spingono per l'autonomia del Nord con parole d'ordine (no alla solidarietà inter-regionale, blocco dell'immigrazione) che a loro volta interagiscono con le condizioni di funzionamento di un sistema economico evoluto, rischiando di farlo entrare in collisione con quella che Popper chiamava la società aperta.

Il Nord è un caso di quella che Bourdieu ha definito la lotta per il monopolio della rappresentazione legittima del mondo sociale<sup>1</sup>, in cui gli attori lottano per la classificazione (e per la definizione del confine) di un gruppo sociale, di una classe, di una regione, di una nazione. Questa classificazione si differenzia da altre tassonomie per il fatto che gli oggetti che essa mette o rimette al loro posto sono i soggetti classificanti stessi: i gruppi, le classi, le regioni, le nazioni. Essi cercano un 'ordine', una taxis appunto. E' il caso del Nord.

Questo conflitto di classificazione è esploso, nel Nord, quando le parti più produttive e 'modernizzate' dell'economia e della società italiane si sono iniziate a distaccare, a scollare. Da un lato un'economia flessibile e reticolare, ad alto contenuto di innovazione adattiva e di replicazione (anche se non di conoscenza sulle frontiere tecnologiche), con forte apertura all'export e con ricchezze prodotte pro capite ai livelli massimi europei<sup>2</sup>. Dall'altro una società frammentata, corporativizzata in un

---

<sup>1</sup> P. Bourdieu, *Leçon sur la leçon*, Minuit, Paris 1982 p. 14 ss.

<sup>2</sup> I redditi pro-capite del Nord superano del 25% la media UE.

peculiare corporativismo localistico che è parte del DNA del Nord, demograficamente invecchiata, in buona parte sotto-capitalizzata in termini di scolarità e capitale umano, a rischio quanto ad alimentazione del proprio capitale sociale, e soprattutto politicamente in crisi.

La struttura degli interessi territoriali della società del Nord è stata trascurata dagli studi, se si escludono i saggi di Bagnasco e Trigilia dei primi anni '80. Si è trattato invece di un peculiare sistema in cui la relativa chiusura locale dei gruppi sociali, sia imprenditori che lavoratori, premia una visione ristretta della riproduzione sociale, della provvista di beni collettivi e della relazione con il sistema politico. Le istituzioni politiche e di rappresentanza degli interessi si rispecchiano in una reciprocità difensiva che lascia poco spazio all'innovazione sistemica. Sia nella grande impresa del triangolo industriale che nei distretti del Centro-Nord-Est i processi sono diffusivi ed epidemici, mai di break-through. Il Progetto '80 non ha avuto al Nord alcun sostegno, e le politiche hanno seguito il vecchio modello centro-periferia studiato da Tarrow almeno sino alla fine della prima repubblica. Il Nord ha espresso solo a sprazzi, forse solo negli anni '50-'60, un ceto politico e imprenditoriale egemone (o che punta all'egemonia attraverso un forte network di interessi<sup>3</sup>) mentre la sinistra e i sindacati al Nord vivono una condizione singolare: seppur centralizzati sono parti integranti del mosaico dei sistemi locali. Negli anni '70-'80 invece il Nord esprime essenzialmente un modello di politica 'protezionistica di mercato' (un ossimoro solo appartenente se si pensa alla svalutazione competitiva e alle partecipazioni statali) che finirà con il peculiare intreccio affari-politica di Tangentopoli. Dopo il 1990 la società del Nord sempre meno si sente rappresentata nelle istituzioni nazionali, tanto meno in quelle europee: si ripiega sulla dimensione locale e su quella regionale. Ma non è in grado di produrre una nuova classe dirigente, rinnovata nelle istituzioni e nelle rappresentanze degli interessi. Eppure è la stessa società che, per paradosso, alimenta le imprese-rete, i distretti allargati, le catene lunghe del valore la cui arena è globale.

La costruzione sociale del Nord Est, e poi quella del Nord Ovest, sono state in questa fase la cifra di una lotta di classificazione, di posizionamento competitivo da parte di gruppi sociali a forte radicamento territoriale. I soggetti protagonisti ne sono stati soprattutto le rappresentanze imprenditoriali (animando dieci anni fa la Fondazione Nord Est che ha dato voce alla 'diversità' di quel quadrante socioeconomico), le Camere di Commercio e le grandi banche (che hanno principalmente sostenuto i progetti di integrazione Mi-To e Nord Ovest a supporto delle grandi-medie imprese, delle principali lobbies economiche e delle grandi public utilities di quel quadrante). Molto meno lo sono state le istituzioni: specie le Regioni, che pure sono le principali

---

<sup>3</sup> E' la stagione che va dal boom economico al centro-sinistra fino alla prima programmazione regionale quella in cui la capacità realizzativa di politiche strutturali in campo urbano e territoriale è stata maggiore. Per Milano si veda lo studio di B. Dente (Governare l'innovazione a Milano, AIM) sulle realizzazioni progettuali delle amministrazioni municipali nel periodo 1950-1960. Il *public policy making* innovativo attraverso cui vengono decise e attuate le più significative innovazioni nei servizi e nelle infrastrutture è massimo dall'inizio degli anni Cinquanta all'avvento del secondo centro sinistra nella seconda metà degli anni Sessanta.

vincenti della fase di recente revisione costituzionale. Solo saltuariamente lo sono state le città: forse solo nella fase del primo federalismo e del 'partito dei sindaci', quello che ha attraversato gli anni '90 senza approdare a risultati concreti.

## **2. L'anomia del Nord.**

Un secondo aspetto concettuale riguarda l'anomia del Nord. Può sembrare paradossale parlarne, specie se si confronta il Nord al Sud e ai comportamenti illegali diffusi. Nella tradizione civica alla Putnam le regioni del Nord sono virtuose, quelle del Sud amorali. Eppure è una chiave, se anomia significa erosione delle regole morali che tengono insieme una società.

La diffusione urbana ne è forse la spia più significativa. La crescita dello sprawl urbano e periurbano, quella che è stata chiamata impropriamente la città infinita, sono indizi di una tendenza che si manifesta nel mondo. Americanizzazione dello spazio, più che americanismo e fordismo (Gramsci), è oggi un soggetto di studio e di comprensione urgente. Se il fordismo infatti ha caratterizzato lo sviluppo urbano organizzato nelle città industriali del Nord (Torino in testa<sup>4</sup>) fino agli anni '60, in seguito alla crisi e alle tensioni sociali che si manifestano a partire dagli anni '70 il modello muta completamente. Esso si manifesta ora nel Nord come disordine insediativo, come pressione individualistica, come mobilitazione particolaristica degli interessi. E sollecita comportamenti delle istituzioni, dei comuni che concedono le autorizzazioni edilizie, dei governi che moltiplicano le sanatorie e i condoni. Nel decennio 1990-2000 la crescita del territorio urbanizzato è stata del 4% in Piemonte (la regione più virtuosa), del 5% in Emilia-Romagna, dell'8% in Veneto. I permessi di costruzione sono stati nei primi anni del Duemila (2000-2004) pari a 25 m<sup>3</sup> per abitante in Piemonte, a 45 nel Veneto<sup>5</sup>. Si diffonde una mancanza di regole che diventa a sua volta regola, misura dei meccanismi appropriativi e distributivi: il nuovo nomos della terra nell'epoca globale. Qui emergono conflitti distributivi per lo spazio, interessi di gruppo (settori della rendita, del grande commercio, dell'industria immobiliare), esternalità negative ambientali e infrastrutturali che non sono stati ancora adeguatamente analizzati entro una convincente cornice teorica. Gli studiosi americani lo hanno fatto invece con l'idea delle pro-growth coalitions e delle urban machines, 'macchine' pubblico-private che hanno guidato la crescita urbana e le nuove forme di espansione<sup>6</sup>.

La società del Nord produce anomia mediante un modello di prevalenza di piccoli e piccolissimi self-interested, che intendono portare a casa risultati immediati. La logica a medio-lungo termine che guida la grande impresa è a loro essenzialmente estranea, mentre la difesa a tutti i costi dei loro interessi legittima ai loro occhi le lobbies dell'industria e del commercio. La permanente agitazione che li muove ha però, a differenza di quanto scriveva Tocqueville, poco a che fare con la voglia di

---

<sup>4</sup> Il saggio di Bagnasco su Torino (Einaudi, 1986) rappresenta lo studio più importante al riguardo.

<sup>5</sup> Fonte: IRPET Toscana.

<sup>6</sup> I saggi di Molotch, Logan, Stone e Harvey sono stati raccolti da G. Borelli nel volume *In un paese diverso* (Angeli 2006).

cambiare continuamente luogo. Nel Nord non c'è stato il nomadismo continentale americano, ma l'uso intensivo del localismo come risorsa. Anche a costo di mali collettivi, come l'eccessivo consumo di suolo e di risorse naturali e la congestione. L'ideologia "padroni a casa propria" legittima l'inarrestabile ascesa di questo 'tipo' sociale. I problemi sistemici sono agitati come una rivendicazione, una 'spettanza' nei confronti dello Stato (le infrastrutture, i servizi) senza considerare che tali problemi sono largamente prodotti dalla miriade di comportamenti individualistici auto-interessati (è il caso della crescita esponenziale della domanda di mobilità su gomma da parte delle imprese del Nord). Naturalmente non mancano le buone ragioni per privilegiare l'uso dei mezzi di trasporto su gomma per le proprie merci, a partire dalla mancanza di massicci investimenti sulla rete ferroviaria: ma il risultato collettivo è il collasso del sistema stradale. Nel Nord si allunga la lista delle infrastrutture stradali ritenute essenziali, mentre nessuna città ha ancora avviato un sistema coordinato di logistica intelligente delle merci e nessuna regione sta investendo davvero sui sistemi ferroviari metropolitani.

L'anomia richiama però comportamenti più ampi e diffusi che non quelli relativi all'appropriazione fisica dello spazio. Un aspetto è quello delle esternalità negative prodotte dalle imprese del Nord e scaricate altrove: il caso dei rifiuti smaltiti al Sud grazie alla criminalità organizzata è di allarmante attualità<sup>7</sup>. Più in generale, si tratta soprattutto di: immigrazione e accoglienza di nuove popolazioni migranti, approccio multiculturale, gestione dell'assistenza sociale e delle nuove povertà. Qui la nostra conoscenza dei fenomeni è ancora minore, in quanto ci si limita a registrare episodi di intolleranza, provvedimenti di ordine pubblico e di sicurezza, misure di pronto intervento. Manca una ricognizione dei nuovi luoghi dell'esclusione socio-spaziale, dei tessuti sociali fragili, dell'impatto sulla società delle nuove forme di precarietà sollecitate dall'economia flessibile stessa. La posta in gioco è qui il disegno istituzionale in grado di governare una società multietnica e multiculturale quale è ormai il Nord (il tasso di presenza di immigrati sulla popolazione totale è attualmente tra il 10 e il 15% in tutte le principali città del Nord, e in costante crescita).

### **3. Governare la città-regione.**

Bagnasco nel saggio sull'Italia in tempi di cambiamento politico coglieva già, negli anni Novanta, alcuni elementi di questo duplice processo. Oggi occorre riprendere e sviluppare quelle analisi.

Occorre aumentare il grado di riflessività del Nord, della sua società e della sua economia. E' necessario rivedere l'immagine che le istituzioni politiche, economiche e sociali hanno del Nord, oggetto di interventi di policy frammentati e occasionali e di dibattiti inconcludenti, ma privo di una convincente rappresentazione. La letteratura disponibile è datata (il volume della Fondazione Agnelli sulla Padania è del 1992) o parziale, la tipologia corrente (Nord Est, Nord Ovest) coglie sempre meno le effettive dimensioni integrate del sistema Nord. Tra tutti un dato: la

---

<sup>7</sup> R. Saviano, Gomorra, Mondadori 2006.

comparsa della media impresa<sup>8</sup> come protagonista accomuna Nord Ovest e Nord Est, mentre è del passato la distinzione tra grande impresa fordista e distretti di piccola impresa. I territori in rete sostituiscono i vecchi insediamenti statici e le logiche 'areali', e i processi di diffusione e contagio dei cambiamenti sono visibili nell'intero Nord. Ma le trasformazioni, le metamorfosi evocata da Berta sono più profonde e poco scavate. Manca del tutto il quadro d'insieme, indispensabile perché Stato centrale e Regioni del Nord inizino a costruire davvero una comune visione del problema. E la offrano alla dimensione europea: la governance multilivello è essenziale per il Nord, mentre la chiusura localistica lo escluderebbe dal grande processo competitivo.

Questo risultato è essenziale per valorizzare la specificità italiana e per usare finalmente quelle risorse, le città, che sono del Nord la principale dotazione. A differenza di Francia, Spagna, Inghilterra dominate da una-due metropoli, l'Italia possiede una invidiabile rete di città medie, di centri minori e di sistemi locali territoriali molto dinamici<sup>9</sup>. Finora essi sono stati giocati seguendo la logica della massimizzazione locale, mentre una governance più allargata e consapevole ne potrebbe fare un ben più ampio campo di gioco. Se messi a sistema entro un'effettiva divisione del lavoro, essi rappresentano una grande e flessibile città-regione globale, molto competitiva nei confronti delle altre piattaforme economiche macro-regionali europee, oltrechè del Nord-America e dell'Asia.

I riferimenti teorici per compiere questo passaggio non mancano. Sono soprattutto le teorie della global city-region<sup>10</sup> che possono ispirare questo passo. Ma esse riguardano quasi sempre piattaforme economiche estese centrate su una città globale (New York, Londra, Tokio, Parigi, Los Angeles, Shanghai).

Il caso del Nord è chiaramente diverso. Nonostante la presenza di una città globale come Milano (la cui area funzionale arriva ad includere Varese, Novara, Piacenza e Bergamo), è evidente che qui la morfologia si estende su un'intera macro-regione fittamente dotata di reti di città e di reti di imprese. Forse solo la California potrebbe essere letta in chiave comparata con il Nord da questo punto di vista di nuova geografia dell'innovazione. Un confronto sistematico non è stato fatto, e varrebbe la pena di farlo. Ma colpisce la diversa strutturazione sia territoriale che infrastrutturale che sociale (e ovviamente la diversa stratificazione delle dotazioni storiche) delle due realtà.

La nostra ipotesi di partenza è che le molte reti di imprese e i molti clusters produttivi delle regioni del Nord, che fanno la forza del sistema, siano sempre più collegati ai sistemi di servizi- sia tradizionali che innovativi- localizzati nei sistemi urbani della macro-regione. I servizi sono la chiave per capire il successo neo-industriale. Il

---

<sup>8</sup> Vedi i dati di Mediobanca, commentati da Berta e dal libro bianco del CSS sul Nord-Ovest.

<sup>9</sup> Si veda ora in questa chiave comparativa il manifesto italo-francese *Agir pour les villes et le territoire*, Unidiversité 2008.

<sup>10</sup> Si vedano soprattutto i lavori di A.J.Scott, S. Sassen, M. Castells, P. Veltz, P. Taylor, N. Brenner.

valore aggiunto che si crea nel manifatturiero Made in Italy è spiegato da essi<sup>11</sup>. La componente dei comparti specializzati delle economie distrettuali di piccola e media impresa è essenziale: 113 miliardi di attivo dell'export che compensano i 75 miliardi di deficit dell'export dei settori di grande impresa (energetico, elettronico, auto, chimico<sup>12</sup>). E molto spesso non conosciamo i modi in cui si combinano la produzione con la creatività e i servizi a valore aggiunto. Sappiamo poco sull'operare delle funzioni di ricerca e di finanza nel successo di imprese manifatturiere, dal venture capital al design ai brevetti. Ma nessuno conosce il contributo che i creativi delle città emiliane danno all'industria delle piastrelle, né che essi sono in rete tra loro e con imprese-leader dell'editoria e della grafica pubblicitaria che stanno a New York<sup>13</sup>. Ma l'intero Nord è fatto di reti di questo tipo. Questi servizi sono sempre più la condizione per lo stesso successo manifatturiero, come si capisce analizzando la catena logistica, la produzione di idee e di design, le nuove tecnologie di comunicazione. Si tratta di capire (e di progettare) il ruolo in larga misura implicito svolto dalle città di servizi in senso ampio. Esse offrono alle imprese forza-lavoro spesso di buona qualificazione, ma qui i fenomeni di shortage sono evidenti e spesso ne è chiara anche l'origine: mancano le equivalenti delle scuole Aldini Valeriani che hanno preparato generazioni di tecnici e imprenditori per le imprese distrettuali del Centro-Nord-Est. Comunque sia le città offrono formazione e assistenza alle microimprese, servizi finanziari alle piccole e alle medie, ricerca anche se non sempre di punta (ma accanto a Torino Wireless, che proprio ai settori di punta è dedicato, c'è una fioritura di consorzi università-imprese nei settori specializzati, dall'alessandrino al vimercatese al trevigiano...), servizi logistici. E offrono ovviamente alle persone e alle famiglie residenza e servizi: rendendo più contenuti i costi di riproduzione. Queste funzioni sono svolte primariamente dai centri metropolitani che offrono alle imprese servizi avanzati di rango tipicamente metropolitano (finanza, consulenza, design, collegamenti internazionali, sistemi della conoscenza specializzata, beni e servizi culturali etc.): sono le città metropolitane del Nord che non operano in isolamento ma per molti aspetti si supportano e si complementano a vicenda tra loro e con altre città. Milano e Torino, Venezia e Padova, Bologna e l'asse della via Emilia, Verona e Brescia sono sistemi in via di evidente integrazione: i flussi si moltiplicano, le complementarietà aumentano, a volte gli attori si integrano e si alleano (i casi del settore bancario, delle multiutilities, molto meno quello delle università). Ma questo non avviene per "saldature", bensì all'interno di quadranti territoriali che si stanno ancora formando. Ci vorrebbe immaginazione istituzionale pari all'immaginazione geografica (e sociologica) che sta ridisegnando il Nord. Ma anche le città di dimensioni e funzioni minori e più

---

<sup>11</sup> Nel 2007 il surplus esportativo dei prodotti manifatturieri italiani si è attestato a 51,2 miliardi di euro: la classifica europea per valore aggiunto manifatturiero vede in testa la Lombardia e il Nordest (6,6 miliardi), seconda la Germania (5,5), terzo il Nord-Centro Italia, seguono l'Italia nel suo assieme, la Gran Bretagna, la Francia, Spagna, Grecia e Portogallo. Ultimo il Mezzogiorno (1,5) (fonte: Fondazione Edison).

<sup>12</sup> Dati 2007 di fonte Fondazione Edison.

<sup>13</sup> Comunicazione personale di Nicola Bigi (Un. di Bologna).

specializzate sono città di servizi che partecipano alla divisione del lavoro del Nord, come i nodi manifatturieri, i nodi di servizi, i nodi suburbani periferici. Anche questi ultimi sono luoghi della trasformazione che vanno letti in modo coordinato con le dinamiche impresse dai centri metropolitani maggiori. Verona, Brescia, Vicenza sono esempi di nodi urbani di servizi a sostegno di sistemi produttivi diffusi. Piacenza, Alessandria, Novara, Padova sono esempi di città-nodo dei flussi logistici. Ferrara e Mantova, Cuneo e Vercelli appartengono a una variegata tipologia di nodi urbani periferici con valori urbano-residenziali elevati, strutture culturali e di servizio, e spesso a contatto con sistemi agricoli e agroindustriali forti e vitali (ma non mancano qua e là i segni di declino). Genova e Trieste sono città marittimo-portuali da leggere e capire insieme, vertici per la mobilità esterna dell'intera area padana (verso l'Ovest, verso l'Est).

Esistono una divisione del lavoro e una profonda interconnessione fra le reti di imprese e queste città dei servizi che le sostengono: ma una migliore comprensione della natura e delle interrelazioni delle reti di imprese e delle città dei servizi consentirebbe l'attivazione di politiche pubbliche orientate a generare beni comuni e strumenti culturali per la competitività globale del Nord.

Le nuove forme di impresa a rete godono degli effetti della prossimità geografica ma si afferma anche per esse una crescente importanza della "prossimità strategica": la capacità cioè di operare interventi sinergici tra territori e settori differenti ma complementari per produrre beni per la collettività e per aumentare la "geographical reach". I territori indicati diventano così "crocevia territoriali delle reti di impresa allungate". Ma la "prossimità strategica" non si consegue spontaneamente: richiede di rendere disponibili nel territorio risorse organizzative e sistemi di conoscenze adeguati. Le reti di impresa sono forme composite di impresa create da diverse imprese autonome che cooperano e competono lungo filiere o ecosistemi operanti nello stesso territorio e a livello globale. In molti casi l'appartenenza a reti globali è la chiave del successo locale. In altri casi è la presenza, purtroppo ridotta nel Nord rispetto alle altre regioni globali, di imprese estere ad aumentare in modo significativo la produttività, il contenuto tecnologico e di ricerca. Questo ispessimento di interdipendenze (sia traded che untraded per usare i termini di Storper) può dare luogo ad un modello di relazioni fra diverse organizzazioni per raggiungere fini comuni, oppure a un modello stabile di transazioni cooperative tra attori individuali o collettivi che costituisce un nuovo attore collettivo. In entrambi i casi, queste sono le nuove forme dell'impresa a cui destinare politiche industriali, della ricerca e delle infrastrutture coordinate, iniziative di supporto istituzionale, azioni associative. Ma come nel caso dei progetti governativi nazionali di 'Industria 2015', ben poco di questo è per ora avvenuto.

#### **4. La proposta.**

Il volume propone, su queste basi, una nuova rappresentazione del Nord: è una città-regione globale, un'amalgama di economia e società molto articolata e flessibile, ma poco governata come sistema. Gli elementi analitici che saranno portati mostreranno

che reti di città e di imprese si sono strutturate nel tempo e si stanno velocemente trasformando. E' una società e un'economia di flussi, con elementi di innovazione poco studiati perché si sono sempre privilegiati gli stock, le dotazioni statiche. Il capitale territoriale e quello sociale del Nord sono anch'essi poco analizzati: tutto sommato si è studiato più il Sud, mentre il Nord arriva al massimo a conoscere il suo passato più o meno recente (distretti industriali, patti territoriali)<sup>14</sup>. Come pure poco conosciuti sono i sistemi di rappresentanza degli interessi e i reticoli in cui si organizzano le domande sociali, le alleanze di mercato e le pressioni politiche. Lo studio su questi sistemi e le relative associazioni si limita alla stagione neo-corporativa, mentre gli intrecci recenti tra industria, finanza e mercati dei servizi locali sono del tutto ignoti. Invece dal canto loro le politiche delle istituzioni restano nazionali, regionali, locali "a matrioska" senza approdare a delle consapevoli progettazioni congiunte. I casi delle infrastrutture, dei servizi di pubblica utilità, della ricerca, dell'ambiente sono i più evidenti e saranno analizzati nel volume. La proposta di un sistema di governance della città-regione globale del Nord che sia coordinato e aperto, che lo metta in gioco nella globalizzazione, rappresenta la conclusione auspicata ma per ora solo eventuale del percorso di ricerca<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Sul Sud si vedano i diversi studi di Trigilia, Donolo, Viesti, Barca, sui patti territoriali i lavori di Cersosimo, Wolleb, Piselli, Ramella. Sul Nord poco più che giornalistiche sono le analisi che emergono da Diamanti (il male del Nord), Bonomi (il rancore), Stella (la casta). I lavori di ( e a cura di) Berta sul Nord sono ancora ricognizioni storiche "di affresco", mentre la base analitica è tutta da costruire. Una parziale eccezione rimasta isolata è stata la Territorial Review on Italy dell'OCSE (2001) che su questi temi ha voluto fornire una lettura integrata e comparata del Centro-Nord e del Sud.

<sup>15</sup> il Progetto Nord, promosso dalla Fondazione IRSO insieme a un network di istituzioni e centri regionali di ricerca del Nord e presentato nel convegno di Torino (marzo 2008) ambisce a tracciare in progress questo necessario percorso.

## Indice del volume:

Introduzione. Economia e società del Nord, Paolo Perulli  
La costruzione sociale del Nord, Angelo Pichierri e Valentina Pacetti  
Le città, Roberto Camagni,  
Le infrastrutture, Lanfranco Senn  
La logistica, Fabrizio Dallari  
Le reti di imprese, Federico Butera  
Distretti e catene del valore, Giancarlo Corò e Enzo Rullani  
Innovazioni e creatività, Giorgio De Michelis  
Le università e la ricerca, Patrizio Bianchi  
Economia, società, ambiente, Enrico Ciciotti  
Energia, trasporti e servizi locali, Andrea Boitani  
Gli interessi territoriali, Alberto Martinelli e Paolo Feltrin  
Le politiche regionali e inter-regionali, Paolo Perulli e Mario Vella  
Il Nord città-regione, Arnaldo Bagnasco  
Le città-regioni globali, Allen J. Scott  
Case- study Piemonte: una rappresentazione regionale per reti e quadranti, G.  
Dematteis, A. Mela, C. Salone, M. Tadini, C. Emanuel, L. Garavaglia, P. Buran, P.  
Perulli.