

UN VIAGGIO NELL'ITALIA DI MEZZO*

Riflessioni sul libro *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione* a cura di Arturo Lanzani (Donzelli: 2024)

di Antonio Calafati | www.antonio.calafati.it

“Prenderò treni, corriere, battelli, taxi; andrò a piedi. L'Italia non la troverò più,
ma so viaggiare nell'invisibile, dove la ritroverò.”
(Guido Ceronetti, *Un viaggio in Italia*, 1983)

La popolazione residente di Milano cresce di circa 300.000 unità tra il 1951 e il 1961 e di 150.000 unità nel decennio successivo, e poi inizierà a declinare fino al 2011. La popolazione del suo hinterland – i comuni di prima e seconda fascia – cresce di circa 217.000 unità tra il 1951 e il 1961 e di 400.000 unità nel decennio successivo, e continuerà a crescere a lungo. Nel 1961 Milano era la più grande città manifatturiera, ma già nel decennio 1961-71 gli addetti in questo settore diminuiscono, mentre aumentano – e aumenteranno – nell'hinterland. La terziarizzazione dell'economia inizia negli anni Sessanta, mentre la città si predispone a diventare il centroide di un sistema territoriale trans-comunale molto vasto che si integra e prende la forma di un'area metropolitana di più di 4 milioni di abitanti, con un *core* ('città di fatto') di circa 3 milioni di abitanti – come l'Oecd certificherà nella sua rappresentazione del territorio europeo.

All'inizio degli anni Sessanta, Giancarlo De Carlo e i suoi collaboratori posano lo sguardo sulle trasformazioni dell'organizzazione spaziale a Milano e dintorni. *Cities in Evolution* di Patrick Geddes è un loro punto di riferimento, e nel caos morfologico della travolgente urbanizzazione che osservano – erano gli anni del decollo industriale – cercano e trovano una forma, da plasmare e rendere coerente con le aspirazioni della ritrovata democrazia. Il loro sguardo si fa progetto, e il progetto diventa piano: il *Piano intercomunale milanese*.

L'*area metropolitana* è una figura territoriale che in Italia compare all'inizio degli anni Sessanta. Necessaria, alla luce dell'evidenza empirica che palesa il fenomeno della coalescenza spaziale e relazionale intercomunale, e che lo sguardo dell'urbanista sa cogliere. Coalescenza che negli stessi anni e nelle stesse forme si manifesta anche in molte altre grandi e medie città – Torino, Napoli, Bologna, Bari, Padova, Verona, Bergamo –, così come in città con popolazione inferiore a 100.000 abitanti.

Pur comparso subito nella riflessione intellettuale, la coalescenza territoriale non entra nell'agenda politica. Né vi entra la riforma del regime dei suoli (“Legge Sullo”), proposta e accantonata tra il 1962 e il 1963. Un progetto di regolazione dello sviluppo spaziale capace di confrontarsi con i temi posti dall'industrializzazione e dall'urbanizzazione nasce e muore nei primi anni Sessanta, nel volgere di pochi anni.

Negli anni Ottanta, il fenomeno della coalescenza spaziale e relazionale tornerà al centro dell'attenzione della comunità scientifica, e saranno gli economisti a riportarcelo. Lo incontrano mentre erano alla ricerca delle *cause delle disparità economiche e territoriali all'interno dei confini nazionali*, che nell'Italia del Secondo dopoguerra si esprimevano nella storica contrapposizione tra due macroregioni: *Settentrione* versus

* Stesura: 11 ottobre - 17 dicembre 2024 | 4.030 parole

Meridione. Ma poi, nel 1977, Arnaldo Bagnasco propone una tripartizione del territorio italiano, per fare spazio alla *Terza Italia*. Prospettiva condivisa da Giorgio Fuà, che nel 1983 accomuna le forme del processo di industrializzazione del *Centro* e del *Nord-Est*.

Il paradigma macroregionale ha avuto una grande importanza teorica: ha ampliato la costellazione di fattori istituzionali che spiegano lo sviluppo economico. Si è però subito scontrato con l'evidenza empirica di forti disparità territoriali *all'interno* delle macroregioni stesse. Era necessario, quindi, scendere di scala, e i dati mostravano che la scala rilevante alla quale si manifestavano le disparità e si esprimevano le forze che generavano le traiettorie di sviluppo locale era diventata quella trans-comunale. Già nel 1978 l'Irpet aveva proposto una mappa della Toscana per sistemi trans-comunali. Ma è nel 1987 che questa figura territoriale assume un rilievo nel dibattito scientifico (e politico), quando l'Istat pubblica la prima mappa del territorio italiano in termini di 'sistemi locali (del lavoro)', approntata in collaborazione con l'Irpet.

Cosa ha spinto gli economisti verso la nuova figura territoriale dei sistemi trans-comunali? L'evidenza empirica che in molti territori – in particolare nella Terza Italia – la produzione manifatturiera avveniva attraverso reti di imprese verticalmente integrate che *si spazializzavano su insiemi di comuni contigui*. Sul piano della logica economica era già stato dimostrato che sotto certe condizioni – che sussistevano nei territori del Centro e del Nord-Est – la rete di imprese verticalmente integrate è un modello di organizzazione della produzione efficienti. La novità consisteva nella modalità con la quale le unità produttive delle reti di imprese si spazializzavano: i *sistemi trans-comunali*.

L'evidenza empirica mostrava che si trattava di sistemi territoriali gerarchizzati, nei quali era emerso un comune 'centroide' in cui si concentravano i processi tipicamente urbani. Nel consolidarsi, i sistemi trans-comunali evolvevano in comunità, in *polis* in attesa di diventare *civitas*.

Il sistema trans-comunale per eccellenza – il primo su cui gli economisti pongono l'attenzione – è il *distretto industriale*. Che, poi, altro non è che una 'città di fatto' con una base economica spiccatamente manifatturiera e settorialmente specializzata. Attrae l'attenzione per la sua rapida crescita economica ed elevata coesione sociale, ed è del 1987 la raccolta di contributi curata da Giacomo Becattini – *Mercato e forze locali: i distretti industriali* –, che segnerà una cesura nel discorso scientifico sullo sviluppo economico italiano, assegnando ai 'luoghi' e ai loro caratteri un rilievo mai avuto prima.

Osservandola con attenzione, tuttavia, la mappa del territorio italiano per sistemi trans-comunali non raccontava solo la storia dei distretti industriali; ne raccontava anche un'altra. Nel 1990 Dino Martellato e Fabio Sforzi curano una raccolta di saggi – *Studi sui sistemi urbani* – che hanno come oggetto i sistemi trans-comunali *che avevano come centroidi le maggiori città italiane*. Li chiamano, appunto, 'sistemi urbani', ma avrebbero potuto chiamarli aree metropolitane. Con gli algoritmi che gerarchizzavano i flussi di pendolarismo per motivi di lavoro si riscopriva ciò che, camminando e osservando, gli urbanisti avevano scoperto all'inizio degli anni Sessanta. Del resto, i flussi di persone e risorse nello spazio sono l'altra faccia della disposizione delle unità elementari del sistema insediativo nello spazio.

Negli stessi anni un'altra voce disciplinare che nel corso del Novecento ha segnato la riflessione sulla città in evoluzione tanto profondamente quanto quella degli urbanisti si aggiunge nel dibattito. A riflettere sulla dimensione metropolitana che si manifestava nel territorio italiano entrano in scena anche i sociologi, e nel 1993 Guido Martinotti pubblica *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*.

Tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta la scissione tra coalescenza territoriale e coalescenza istituzionale sembrava ricomposta, con l'approvazione della *legge n. 142/1990*: città metropolitane da istituzionalizzare, ‘città di fatto’ da riconoscere nei loro confini incorporando territori comunali in altri territori comunali, unioni di comuni da formare. Ma, come era già accaduto all'inizio degli anni Sessanta con il Piano intercomunale milanese, il progetto finisce nel nulla. La normativa sulla coalescenza istituzionale non sarà attuata, il Parlamento tornerà inutilmente a legiferare sullo stesso tema nei decenni successivi, finché il sipario si chiuderà con l'inservibile legge n. 56/2014.

All'inizio degli anni Novanta, gli urbanisti erano di nuovo in viaggio, alla ricerca delle forme in divenire dell'organizzazione spaziale, nel caos della ‘rivoluzione territoriale’ italiana. D'altro canto, “*l'urbanistica si fa camminando*”: lo sguardo istruito ed empatico è il suo principale dispositivo conoscitivo, ciò che genera parte dell'evidenza empirica necessaria al progetto. Tornare a viaggiare era necessario, a quel punto della storia territoriale italiana, per riportare al centro dell'attenzione la morfologia fisica e la sua relazione con la distribuzione del reddito, della ricchezza e dei costi sociali. Come nel suo ultimo libro, *La città dei ricchi e la città dei poveri* (2013), Bernardo Secchi avrebbe poi ricordato – in particolare agli economisti, in genere distratti rispetto a un tema così decisivo nella storia della città europea.

Sono stati viaggi, quelli condotti in Italia dagli urbanisti, dai quali si è tornati raccontando di estreme dispersioni insediative e di lacerazioni territoriali, ma anche di ‘tracce di città’, di prove di urbanità ed esercizi collettivi di rigenerazione del capitale pubblico. E nuove figure territoriali sono state proposte: *città diffusa*, *città orizzontale*, *area vasta*, *megapolis (padana)*. Figure che hanno permesso di riconoscere il carattere dell'urbanità *in nuce* in territori che non avevano certo il carattere della compattezza – quel “*muro a muro*” che Max Weber aveva eletto ad archetipo della morfologia fisica della città ma che non corrispondeva più alla forma urbana che si osservava.

Questi viaggi, queste esplorazioni del territorio italiano si compiono mentre l'economia italiana, dopo decenni di crescita economica, entra in una fase di profonda crisi strutturale. Che inizia negli anni Novanta e continua fino a oggi. L'internazionalizzazione radicale dell'economia europea, il cambiamento del ruolo dello Stato nell'economia – l'affermarsi del paradigma neoliberale – e i vincoli alla spesa pubblica della irrisolta ‘crisi fiscale’ lentamente de-costruiscono la società e i dispositivi economici che generavano e distribuivano il benessere sociale.

La crisi strutturale dell'economia italiana determina una profonda e continua riconfigurazione dell'organizzazione della produzione – delle relazioni tra imprese e tra imprese e individui – in tutti i settori, nell'agricoltura, nell'industria, nel terziario. Si accompagna a un'estesa obsolescenza di ‘uomini e cose’, di territori. Lo sviluppo spaziale inizia a seguire una traiettoria caotica fatta di sottrazioni, aggiunte, dislocazioni e dismissioni di abitazioni, fabbriche, infrastrutture. (Un paesaggio al quale si darà il nome di ‘*drosspace*’, per tenere viva la speranza che entrerà di nuovo nel processo economico e sociale.)

Lo sguardo sul territorio italiano delle maggiori culture politiche diventa, dagli anni Novanta, quello del paradigma neoliberale, e segnerà sempre più profondamente il dibattito pubblico. È uno sguardo che si sofferma sulle grandi città, e di esse mette a fuoco il ‘centro’, che poi interpreta come *Festung*, il luogo ‘protetto’ nel quale la *densità relazionale* e la promessa di *distinzione* per chi ci vivrà – che la ‘città verticale’ garantisce

– creano enormi valori finanziari. I grandi progetti di trasformazione urbana diventano la nuova frontiera dello sviluppo urbano, e le vistose architetture nelle quali si esprimono sono segnali lanciati sull’orizzonte della globalizzazione: strumenti per realizzare una finanziarizzazione ed eventificazione perpetua della città. Per il paradigma neoliberale “*the world is spiky*” – e tale deve restare per garantire la crescita economica –, e il suo sguardo non raggiunge le periferie, gli hinterland e i territori in cui si manifesta la crisi, i quali non hanno – non possono averlo – uno spazio sullo scenario globale.

Viaggiare e raccontare – il reportage come antidoto allo sguardo parziale e sfocato sulla società del paradigma neoliberale – diventano dispositivi cognitivi irrinunciabili. Necessari a far uscire la narrazione del territorio italiano dal metaverso nel quale è finita, a *riportare la realtà delle trasformazioni territoriali nel discorso pubblico*, a rendersi conto degli effetti spaziali – oltre che sociali – dell’instabilità microeconomica del neocapitalismo. Ma devono essere viaggi (e racconti in immagini e parole) che non siano pretesto per disegnare scenari evolutivi irrealistici, condotti con l’ottimismo illusorio dello “Yes, we can”.

A viaggiare nel territorio italiano si continua, e il diario della più recente esplorazione ha preso ora la forma di un libro curato da Arturo Lanzani: *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione* (Roma, Donzelli editore, 2024). Un progetto collettivo: 28 ricercatori si sono messi in viaggio, da soli o a piccoli gruppi, e si sono poi nuovamente incontrati per raccontarsi – e raccontarci nelle oltre 400 pagine del libro – ciò che hanno visto e compreso dei luoghi visitati e osservati con il loro sguardo disciplinato. È un viaggio – come spiegato nel capitolo I (Parte prima) – attraverso un territorio de-limitato dai confini delle aree interne, come definite nella Strategia nazionale per le aree interne (Snai) e da quelli delle aree metropolitane, come definite dall’Oecd. Ciò che resta, nella definizione proposta nel libro, è *Italia di mezzo*.

Quando si viaggia è difficile resistere alla tentazione di inviare cartoline: un’immagine e un breve testo che a quell’immagine si richiama. Il collettivo di ricerca che ha costruito il libro ne invia molte. Sono inserite nel testo con la stessa scansione dei capitoli, e un modo di leggerlo è iniziare proprio da esse seguendone la sequenza, dalla prima (*Mondolfo, storie di scuole e di territori*) all’ultima (*Salento, paesaggi pionieri nel post-Xylella*). Le cartoline anticipano il racconto. Chi le guarda e ne legge i testi comprende che sono ‘frammenti territoriali’ quelli dai quali il viaggio nell’Italia di mezzo inizia e sui quali si sofferma. Li si descrive come se non fossero – e in molti casi non lo sono – tessere di un mosaico. Di ogni frammento si richiama la storia, si osservano i segni del suo essere in transizione, si prova a immaginarne l’evoluzione futura.

Come tutti i resoconti di viaggio, l’intero libro – non solo le cartoline – descrive il ‘qui-ora’, l’esito della traiettoria sin qui seguita. Esito che diventa la ‘condizione iniziale’ della traiettoria futura, nella quale intravedere le ragioni che alimentano la “speranza progettuale”. Espressione, questa, che trovo nel libro e che nella dimensione metodologica e disciplinare, esprime il sentimento del viaggio che gli Autori compiono e raccontano.

In cosa consiste la speranza progettuale? Fare urbanistica (o economia) senza ancorarsi alla speranza progettuale non ha senso, ovviamente. Ma cosa si può sperare di fare e come intervenire nei territori visitati? Ad esempio, nella Pianura padana, terra di mezzo per eccellenza, alla quale è dedicato il capitolo II (Parte prima) del libro?

Gli Autori mettono in evidenza un carattere della Pianura padana che ritorna in gran parte dei casi-di-studio: non è un territorio auto-centrato. Lo definiscono “... una

grande opportunità geografica, che le economie e le comunità urbane disposte al suo intorno hanno colto per insediarvi le funzioni necessarie al loro stesso sviluppo”, e nel farlo “non hanno avuto scrupoli nell’intensificare lo sfruttamento delle risorse naturali”. Su questo spazio, dopo l’Unificazione dell’Italia e soprattutto dagli anni del decollo industriale, attori privati e pubblici hanno avuto mano libera. La Pianura padana, con i suoi complessi ecosistemi e compositi paesaggi umani, era uno spazio da assoggettare alle esigenze contraddittorie e in continua evoluzione delle ‘nuove economie’: logistica, in primo luogo, agricoltura e zootecnica intensive e, naturalmente, manifattura. Una vasta configurazione di frammenti territoriali continuamente scomposta e ricomposta.

Chi ha governato lo sviluppo spaziale della Pianura padana, questo fragile territorio sfigurato dalla spazializzazione del capitale edilizio e dai cambiamenti tecnologici della produzione agricola? Ricordano gli Autori che già nel 1965 Giuseppe Campos Venuti aveva proposto per essa uno schema generale di sviluppo spaziale, rimasto però un fatto intellettuale. A trasformare il territorio saranno le scelte, disconnesse e incongrue, degli attori pubblici – locali, regionali, nazionali – e degli attori privati – le imprese della logistica, dell’agro-industria e della grande distribuzione commerciale, della manifattura. Decisioni di spazializzazione del capitale edilizio che diventano incoerenti via via che le nuove infrastrutture della mobilità automobilistica e ferroviaria si aggiungevano a quelle pre-esistenti.

Sono gli Autori stessi a chiedersi, alla fine del viaggio, se manifestare una qualche forma di speranza progettuale per la Pianura padana sia soltanto un esercizio retorico. Un dubbio che l’affermazione secondo la quale lo sguardo attento potrebbe “*rilevare qualcosa di profondamente nuovo attingendo a un passato profondo*” non riesce a dissipare. E troppo lontana nel tempo – e dalla realtà odierna – appare al lettore la Ferrara tra Quattrocento e Cinquecento, esempio che gli Autori propongono per trovare ispirazione nel coraggio progettuale che si era manifestato allora.

La speranza progettuale sembra restare viva scendendo alla scala del quartiere e del vicinato, alla quale emergono episodi di rigenerazione dei dispositivi territoriali (micro-infrastrutture pubbliche) che producono ‘welfare spaziale’ – tema al quale Stefano Munarin e Maria Chiara Tosi hanno dedicato studi che certo hanno influenzato gli Autori di molti dei viaggi raccontati in questo libro.

Con lo stesso smarrimento con cui si torna da un viaggio nella Pianura padana si torna anche dalle coste dell’Italia di mezzo – viaggio raccontato nel capitolo III (Parte prima). Gli Autori percorrono un tratto della costa sud-orientale (Polignano a Mare-Otranto) e un tratto della costa nord-occidentale (Arenzano-Ventimiglia). Scoprono che “... *l’Italia di mezzo costiera può essere considerata, nel suo insieme, un paesaggio (...) che è spesso funzionale alla crescita di altri ambiti dell’urbanizzazione concentrata, anche molto lontani ...*”. Come nella Pianura padana, all’origine dell’organizzazione spaziale di questi territori non ci sono soltanto dinamiche economiche locali. Le ‘dismissioni’ che gli Autori osservano, che suggeriscono loro l’espressione “*spazio della sottrazione*” per cogliere un carattere generale delle coste dell’Italia di mezzo, sono in molti casi episodi che originano in luoghi e sfere socioeconomiche ‘esterne’.

Ciò che si osserva lungo le coste italiane sono dismissioni di fabbriche, di territorio rurale, di patrimonio edilizio legati “... *a fenomeni di obsolescenza, di illegalità e di rischio ...*”. Le coste sono spazi della sottrazione, come gli Autori sottolineano, anche come conseguenza degli interventi di ripristino ambientale, rinaturalizzazione, rifunzionalizzazione (“... *per la riconversione di ex linee ferroviarie in vie ciclopedonali ...*”) ed

altro ancora. In varie forme, le coste sono territori estesamente e profondamente in transizione.

Ad alimentare lo smarrimento sono soprattutto le ragioni che suggeriscono agli Autori di definire la costa dell'Italia di mezzo uno “*spazio conteso*” da una configurazione caotica di azioni private e pubbliche, di istanze locali, regionali, nazionali ed europee, ciascuna con i propri obiettivi. Se un qualche ordine potrà emergere rimane una domanda senza risposta, rimandata a quando – si spera – nasceranno “*patti di collaborazione*” tra territori costieri e città metropolitane.

Ho suggerito che si potrebbe utilmente iniziare a leggere il libro dalle cartoline inviate, ma io l'ho iniziato dal capitolo VIII (Parte seconda): “*I territori dell'agricoltura: le trasformazioni dei paesaggi rurali contemporanei*”. Come ricordano gli Autori: “*L'Italia di mezzo [è] ancora in larga misura l'Italia rurale nelle sue forme nuove, esito dei processi di trasformazione dell'ultimo secolo ...*”. Naturalmente, gran parte dell'Italia di mezzo ‘rurale’, così come approssimata nella mappa che il lettore trova nelle prime pagine del capitolo, è comunque diventata in larga parte manifatturiera. (Le Marche – dove vivo – sono una regione classificata come ‘rurale’ o ‘industriale’ a seconda degli algoritmi che si usano per compararla con altre regioni italiane ed europee – ma anche a seconda delle mutevoli esigenze della retorica politica.)

Che cosa accade all'agricoltura in una regione che si industrializza rapidamente e intensamente, nella quale il suo valore aggiunto per addetto inizia a competere con quello della manifattura o dei servizi pubblici e privati? Cosa accade all'agricoltura di collina se deve competere nello spazio europeo e poi globale con l'agricoltura di pianura? Se il grano delle Marche deve competere con il grano del Canada?

Anche questo racconto dell'Italia rurale stravolta dai cambiamenti dell'organizzazione e della tecnologia della produzione agricola e zootecnica, e che gli Autori sintetizzano con il termine “*semplificazione*”, corre sul confine tra sconforto e speranza. Scrivono gli Autori che la semplificazione dell'attività agricola è “*... all'origine di problemi idraulici, idrologici, ecologici, di qualità delle acque e climatica, di esposizione a fattori inquinanti, di identità e riconoscibilità paesaggistica, pone limiti di accessibilità ai servizi fondamentali che si estendono all'intero territorio dell'Italia di mezzo*”. E non garantisce qualità e salubrità dei prodotti agricoli. Ciò che questo viaggio nell'Italia di mezzo restituisce è una “*agricoltura vulnerabile e che produce vulnerabilità*”. A chiamarla con il suo nome è la descrizione di disastri economici, ecologici, culturali che si sono progressivamente manifestati su un territorio molto vasto – in effetti, su gran parte dell'Italia di mezzo.

Gli Autori sono via via più precisi nella descrizione delle forze che plasmano l'evoluzione dell'agricoltura italiana e dei crescenti costi sociali che essa genera. Richiamano l'incoerenza della Politica Agricola Comunitaria (PAC) e le interferenze delle lobby che sostengono l'agro-industria, e non omettono di ricordare come l'Italia non sia riuscita a declinare le politiche dell'Unione europea tenendo conto delle specificità dei propri ecosistemi agrari. Nutrono, tuttavia, una speranza progettuale, raccontando di “*tracce*” di un'agricoltura diversa, che protegge il paesaggio e la biodiversità, il lavoro e la qualità della produzione. E concludono affermando che “*(è) forse da queste tracce che possiamo ripartire*”, per iniziare un cammino verso la conversione ecologica dell'Italia di mezzo, e dell'Italia intera.

I resoconti di viaggio contenuti in questo libro e le cartoline inviate andrebbero letti con attenzione, e dopo averlo fatto ci si dovrebbe soffermare sulle riflessioni metodologiche e storico-critiche di Arturo Lanzani e Cristina Renzoni, che aprono il

libro, e di Cristina Bianchetti, che lo chiudono. Vi si troveranno le ragioni – e anche le difficoltà – di questo intenso viaggio nell’Italia di mezzo. E si avrà la conferma di quanto anticipato in (quasi) tutti i capitoli: è stato un viaggio attraverso territori “*senza un’idea di futuro*”. Territori nei quali non si è riusciti a intravedere un progetto complessivo, ma per i quali un progetto appare agli Autori necessario e urgente.

Nel libro il lettore troverà il richiamo all’azione pubblica come sfera nella quale necessariamente nasce il ‘gesto politico-amministrativo’ che può trasformare la speranza in progetto nell’Italia di mezzo. Capitolo dopo capitolo, ritorna la tesi che l’azione pubblica – o l’azione collettiva sostenuta dall’azione pubblica – è indispensabile affinché si possa esprimere il potenziale di ‘ordine urbanistico’ e di ‘sviluppo’ che sempre nei suoi territori è stato percepito. E che essa può farlo utilizzando gli strumenti disponibili in una democrazia: l’azione diretta, le norme formali, gli incentivi finanziari, il coordinamento dei processi decisionali, la persuasione e così via.

Riflettere sui *presupposti istituzionali ed economici* di un progetto di regolazione dello sviluppo spaziale l’Italia di mezzo non è una domanda di ricerca che ha ispirato il viaggio raccontato nel libro. Come se la loro esistenza fosse certa. Come se la speranza possa diventare progetto territoriale semplicemente per volontà politica – volontà che sarà lo sguardo vigile dell’analista che identifica problemi e soluzioni ad attivare. Ma è una sottrazione tematica che lascia aperte due questioni di fondamentale importanza.

La prima ci riconduce a De Carlo, e al tema della coalescenza istituzionale. Il progetto che diventa azione pubblica ha bisogno di un soggetto istituzionale che lo concepisca e lo attui. E nel caotico territorio milanese De Carlo e i suoi collaboratori non avevano intravisto soltanto una figura territoriale, ma anche il bisogno di una figura istituzionale – di un soggetto politico con gli strumenti per governare l’area metropolitana in formazione.

Negli stessi anni in cui De Carlo promuove il Piano intercomunale milanese, la regolazione del capitalismo italiano, alimentata da un’intensa riflessione intellettuale, iniziava a consolidarsi come progetto politico. Sono gli anni del decollo economico, degli elevati tassi di crescita della produzione nazionale, dei crescenti sovrappiù nei bilanci delle imprese e delle famiglie. Gli anni in cui la mano dello Stato veniva accettata come necessaria per guidare il capitalismo italiano. Nel 1962 Ugo La Malfa presenta la *Nota aggiuntiva alla Relazione generale sulla situazione economica del Paese*, con riflessioni e proposte politiche che saranno riprese e approfondite l’anno successivo da Giorgio Fuà e Paolo Sylos-Labini in *Idee per la programmazione economica*. Testi che hanno segnato il cammino verso il capitalismo sociale – un modello che si stava affermando in Europa.

Nella variante italiana di questo modello, tuttavia, *la regolazione dello sviluppo spaziale non è riuscita a entrare*. Dapprima scivolata in un cono d’ombra, è poi rimasta impigliata in un coacervo instabile di norme formali e in un orientamento sociale volto a disattenderle, mentre la responsabilità di regolare lo sviluppo spaziale veniva attribuita a soggetti istituzionali continuamente diversi. Nel corso degli anni lo sviluppo spaziale è diventato la sfera della società italiana nella quale si sono manifestate le più profonde distorsioni dei processi decisionali pubblici e privati – e nella quale l’illegalità ha assunto un carattere sistemico.

La seconda questione che nel libro resta sullo sfondo è la disponibilità di risorse finanziarie pubbliche e private per la rigenerazione sociale e fisica del territorio italiano. Come l’Italia di mezzo, anche le aree interne e le aree metropolitane hanno bisogno e chiedono risorse aggiuntive per contrastare i propri dis-equilibri. Risorse finanziarie

che lo Stato italiano non ha e non avrà nel prossimo decennio e oltre. Come distribuire un sovrappiù limitato è già oggi, mentre scrivo, il principale tema politico in Italia. Dopo gli sconvolgimenti dei mercati finanziari internazionali del 2008, la stasi economica del periodo pandemico e il recente aumento della spesa militare – *sullo sfondo di una stagnazione economica decennale* – la situazione è precipitata. Neppure gli investimenti del Pnrr – realizzati con prestiti sui mercati internazionali garantiti dall’Unione europea – ci stanno permettendo di guadagnare tempo. E si è costretti a viaggiare nel territorio italiano con la consapevolezza dei limiti che il sovrappiù di cui si dispone pone alla “speranza progettuale”.

Cosa accadrà nell’Italia di mezzo? Per capirlo, altri viaggi saranno necessari, ma saranno utili se i resoconti che si scriveranno, le immagini che si raccoglieranno riusciranno ad aprire la strada a un radicale ripensamento del modello di sviluppo economico e spaziale del capitalismo italiano.