

GIORGIO BIGATTI

CRISI E RIGENERAZIONE URBANA NELLA MILANO CONTEMPORANEA¹

ABSTRACT: Milan is no longer an industrial city. This paper traces the story of a once industrial city that never truly was a place solely made of factories. The paper focuses on the final decades of the 20th-century, when, one by one, all the large factories closed, leaving a scar behind their disappearance, a social trauma that caused the disintegration of the working class, which had been an important component of Milan's population till then. That event symbolizes the beginning of a drastic urban metamorphosis. This was a process that has left deep marks in the urban fabric itself, marks that the city of Milan only recently started to metabolize. This happened thanks to the development of a modern tertiary sector followed by urban regeneration and gentrification processes, mainly led by the interests of large real estates.

KEYWORDS: Milan, Gentrification, Industrial Cities, Urban Metamorphosis, Deindustrialization.

Il “ventennio della narcosi”

“Grazie barbari”: si chiudeva così il commento su “Repubblica” di Giorgio Bocca ai risultati delle amministrative del 6 giugno del 1993 che avevano proiettato il leghista Marco Formentini alla guida della città. Era l'inizio di un ciclo politico che si sarebbe concluso nel maggio del 2011, dopo quasi un ventennio di giunte di centro-destra, con la vittoria della coalizione arancione guidata da Giuliano Pisapia.

Intriso di umori di quella che poi si sarebbe chiamata antipolitica, riletto oggi l'articolo di Bocca appare sintomatico di un certo modo di rappresentare il clima di anni segnati dal ciclone di tangentopoli. Un ciclone che aveva mostrato la fragilità delle nervature istituzionali di una città che si fregiava del titolo di capitale morale del paese, definizione che alla luce delle inchieste della magistratura appariva incongrua. Nel 1955 Manlio Cangoni aveva pubblicato sull'“Espresso” un reportage su Roma, *Capitale corrotta, nazione infetta*, che aveva fatto epoca. Ora sembrava che l'infezione avesse

¹ Frutto di un percorso di ricerca *in progress* il testo tiene conto delle osservazioni di amici e colleghi a cui l'ho dato in lettura: Franco Amatori, Gianni Cervetti, Giancarlo Consonni, Canio Di Ruggiero, Angelo Ferranti, Roberta Garruccio, Sandro Pollio Salimbene, Marcello Scipioni. Li ringrazio tutti e insieme a Giuseppe Berta, con i quali su questi temi il confronto è continuo, e Matteo Bolocan le cui osservazioni critiche mi hanno indotto ad approfondire alcune questioni. Il testo è stato scritto appena prima che la pandemia in corso sconvolgesse gli scenari e forse le prospettive stesse di sviluppo di Milano.

raggiunto Milano. E la rigenerazione, lasciava intendere Bocca, non poteva che venire da forze nuove, estranee alle esangui classi dirigenti della città. La Lega Nord, appunto, “il partito dei medi e piccoli imprenditori, dei commercianti, degli artigiani della pianura padana, cioè di coloro che con il loro lavoro hanno finora impedito l’affondamento di questa barca italiana disastrata dai partiti e dalle loro false ideologie.”²

In questi anni alle vecchie ideologie si sostituiscono nuove narrazioni, come questa di Bocca, per la verità non meno ideologiche delle precedenti. Alimentato dai media, un crescente discredito sommerge i vecchi partiti, un sistema che “aveva fatto il suo indecoroso tempo.” Era un mondo che Bocca conosceva bene ma che ora gli appariva fatto solo di insipienza burocratica e affarismo. Nessuno escluso. Neppure “i ‘castori’ del partito comunista che nelle giunte di sinistra hanno consegnato la città a Ligresti e hanno partecipato in prima fila al ventennio della narcosi, il ventennio in cui Milano è passata dal quarto posto in Europa per qualità della vita al trentaquattresimo” (Bocca 1993).

Per Milano era indubbiamente un periodo buio. Molti si interrogavano sull’afasia di una città che sembrava aver smarrito la sua identità. John Foot, uno storico inglese che a Milano, per un certo numero di anni sua città di elezione, ha dedicato un libro anticipatore, ha scritto: “La crisi di Milano negli anni Novanta non è stata tanto economica quanto sociale, culturale ed ecologica. Si è trattato soprattutto di una crisi d’identità” (Foot 2001). Non sono completamente d’accordo con questa posizione che mi sembra sottovaluti il peso dei fattori economici nella crisi urbana degli anni Novanta. Ad altri, come lo scrittore Aldo Nove, la città appariva sospesa tra un *non più* e un *non ancora*: “Milano in questo momento è muta. Sta cambiando discorso” (Nove 2004, 13).

Per descrivere la trasformazione in atto, il *non ancora*, si richiedevano molte parole, per dire cosa Milano *non era più* ne basta invece una: industriale. Quello che allora pochi avevano percepito era che all’origine dello smottamento c’era stato un cambiamento strutturale dell’economia urbana e delle relazioni sociali che su questa si erano strutturate nel lungo ciclo espansivo dei “trent’anni meravigliosi.” In realtà, in un anno per molti versi cruciale come il 1993, vi fu chi come Corrado Stajano aveva percepito come dietro la grande slavina che tutto aveva travolto (Cafagna 1993), non fosse estraneo il processo di deindustrializzazione che aveva sconvolto la città e le sue geografie sociali (Stajano 1993).

² A. Bocca replicherà a muso duro Giampaolo Pansa sull’“Espresso del 20 giugno 1993: “Altro che barbaro da ringraziare! Ho sentito un alito orribile di nuovo fascismo sulla bocca di Bossi”. La scelta di campo di Bocca, ricorda Corrado Stajano, scatenerà polemiche aspre e spiacevoli, “anche perché amici di sempre si ritrovano su fronti opposti” (Stajano 1993, 68). Sulle posizioni della stampa quotidiana e periodica rispetto al fenomeno della Lega cfr. Fusella 1993.

Il prima: la città dell'industria

La fine dell'industria è stata anche la fine di un ordine, di un sistema, di gerarchie. Un ordine conflittuale, aspro, rigidamente normato. La weberiana “gabbia d'acciaio.” Oppressivo, al riparo di alte mura, dentro le fabbriche, ma visibile anche all'esterno nelle forme degli edifici. Visioni che rimandano alle periferie di Mario Sironi (Vercelloni 1985), agli scorci urbani di Ampelio Tettamanti, al lavoro fotografico di Gabriele Basilico che con i suoi *Ritratti di fabbriche* (1981) per primo ha documentato l'imponenza del processo di dismissione della Milano industriale. Portare lo sguardo sul paesaggio urbano e le sue trasformazioni può essere un'interessante prospettiva per una ricognizione del tempo breve dell'industria. Una storia assai complessa di cui propongo qui alcuni “fotogrammi.” Il primo risale al 1905:

Arrivammo così alla cosiddetta Bicocca ove esisteva solamente il Castello e qualche cascinetto che serviva ai contadini per mettere al riparo della pioggia gli arnesi del lavoro. Giunti all'inizio di una strada campestre, con solchi altissimi, [il cavallo] si fermò; scesi a terra e constatato il pessimo stato di quella strada, che faceva scomparire la ruote a metà, dissi che non era più possibile proseguire. Scesero e si portarono a piedi in mezzo a una ad una grande estensione di prati delimitati a tratti da lunghi filari di gelsi. (*Notiziario Pirelli* 11/47, 9)³

Dove di lì a pochi anni sarebbe sorto il nuovo stabilimento della Pirelli (1908), la trama ordinata dei gelsi, che richiamava le forme della piantata padana, indicava la persistenza di un ordine “naturale” destinato a essere cancellato dall'espansione urbana. Il 4 gennaio 1907 si era costituita la Società Anonima Quartiere Nord Milano che riuniva primarie istituzioni finanziarie (Comit, Paris Bas, Bastogi), banchieri privati (Feltrinelli, Zaccaria e Pisa, Belinzaghi) e imprenditori, tra cui gli ingegneri Pirelli e Breda. Scopo della società era l'acquisto “a condizioni assai favorevoli” di circa 5 milioni di metri quadri di terreni allo scopo di creare “nei dintorni di Milano, un quartiere industriale, per trasferirvi alcune industrie importanti, quali la Società Breda e la Società Pirelli [allora] installate quasi nel centro della Città”⁴. Era l'avvio di una trasformazione imponente che nel giro di pochi anni avrebbe saldato Milano a Sesto San Giovanni creando una delle maggiori concentrazioni operaie del paese.

Mezzo secolo più tardi di quel paesaggio un tempo “naturale” restavano poche tracce, come ci racconta Ottiero Ottieri in una nota che mi sembra restituisca anche visivamente il “sapore” della Milano industriale.

Primi anni Cinquanta. Lungo viale Fulvio Testi in direzione di Milano, muri, ciminiere, binari, linee elettriche sono i segni di un paesaggio ormai urbanizzato:

³ Il ricordo di Antonio De Vecchi, cocchiere, sul sopralluogo del giovane Alberto Pirelli alla Bicocca, dove sarebbe sorto il nuovo stabilimento; in *Notiziario Pirelli*, novembre 1947, p. 9.

⁴ Verbale del Comitato centrale della Comit, 15 dicembre 1906, cit. in Confalonieri 1980, 158.

Muro lunghissimo, muraglia cinese della Breda, strada d'asfalto, e dall'altro lato di essa vecchi orti, qualche casetta, prati.

Due mondi separati da un grande viale di scorrimento. Da una parte l'industria e la città compatta, dall'altra lacerti di campagna. "Sopra la muraglia", prosegue Ottieri, "compaiono e stridono le altissime gru a ponte, l'unica attrezzatura industriale che il muro non riesce a nascondere."⁵ Superata la Breda, avvicinandosi a Milano, il paesaggio non cambia:

Più avanti, a sinistra, sfilano, con un susseguirsi di costruzioni banali, la grande Pirelli. Fra i muri della Breda e della Pirelli, come linea di confine c'è una stradina solitaria, vuota, da innamorati. Si chiama via Chiese. [...] Si arriva alla strada che costeggia il di dietro della Pirelli, sulla destra. A sinistra sprofonda la voragine della ferrovia, scavalcata da fili elettrici e ponti. (Ottieri 2001, 76)

Negli scenari della periferia industriale sono impressionanti il silenzio e il senso di vuoto di quegli spazi:

Non passa nessuno. La più fitta città industriale della nazione è un deserto. Il lavoro si è succhiato tutti, dentro i muri, e Stalingrado [così in quegli anni era soprannominata Sesto, *Ndr*] sembra abbandonata. Non ci sono nemmeno i rumori. Soltanto il puzzo di gomma della Pirelli si fa vivo, spia che qualcosa sta succedendo, mescolandosi all'aria grigia, aggiungendosi alla nebbia contro il sole giallastro.

A ore fisse, sempre le stesse, la scena si anima, prende vita, risuona di voci.

A mezzogiorno, mezzogiorno e mezzo, a scaglioni, escono. Plotoncini di tute blu, untuose d'olio di macchina, traversano il ponte della ferrovia, come soldati, e si ritagliano nel grigio. (Ottieri 2001, 76-77)

Il legame tra il dentro e il fuori, tra i grandi impianti industriali e l'intorno era molto stretto e dava forma a una trama di relazioni sociali. "Lavorare alla Marelli era ben diverso che lavorare in un call center che potrebbe essere indifferentemente in Italia o in India", ricorda Antonio Becchelli (Carrubba 2012). Era la dimensione collettiva del lavoro in fabbrica a conferire un'identità potente ai quartieri della città industriale e alle persone che vi abitavano. Un'identità che si forgiava nei reparti, nella militanza politica, nel rapporto con i compagni, nella preparazione dei giornali di fabbrica o dei volantini⁶.

⁵ Oggi il carro ponte, l'imponente struttura in acciaio che serviva a movimentare i materiali ferrosi della Breda, rivive come spazio attrezzato per ospitare concerti e altre manifestazioni: insieme al complesso, sempre Breda, oggi noto come Hangar Bicocca, qualificata sede espositiva per l'arte contemporanea, è quanto rimane di ciò che quelle alte mura nascondevano un tempo allo sguardo.

⁶ Spunti interessanti si trovano in Garigali 1995.

Tracce di comunità destinate a venire meno con la fine del lavoro. Dimenticate, cancellate. La scomparsa delle tute blu è anche questo. “La fine del mondo industriale ha avuto la stessa sconvolgente e dirompente potenza della fine del mondo contadino. Non perché scompaiono d’un tratto i protagonisti di quelle epoche, che residuano a lungo, e rimangono dimenticati e soli. [...] Il fatto è che la perdita di centralità di quelle presenze, con i loro modi del conflitto, con le loro forme di vita, con la loro storia incarnata nel lavoro, con le loro tradizioni collettive di solidarietà, non permette più di fare società” (Tronti, Bianchi 2019, 20).

Le periferie si assomigliano tutte, ma ciascuna in realtà ha una propria identità. Nel caso milanese questo è tanto più vero in quanto molti di quelli che ora sono quartieri fino agli anni Venti del Novecento erano comuni autonomi. Affori, Baggio, Crescenzago, Gorla-Precotto, Greco, Lambrate, Musocco, Niguarda hanno conservato una loro identità anche dentro la più grande Milano. In molte zone era la presenza delle fabbriche a definire la natura del quartiere. Era così per la Bovisa, una “piccola Manchester”, come veniva indicata per segnalarne il carattere compiutamente industriale, imprigionata tra il tracciato della ferrovia, il monumentale gasometro della Edison, e i capannoni della Montecatini (già Candiani). Ma anche in zone dove mancano segni forti, come via Padova⁷, l’intreccio di genti e il particolare equilibrio di residenza, minuto commercio, laboratori e industria diffusa ha conferito un tratto distintivo alla città. Oggi invece, diluita in un continuum urbano in espansione, periferia è sinonimo di anomia, quando non semplicemente di crescente segregazione sociale (Buccini 2019, in part. 228-243).⁸ I luoghi appaiono indistinti, come porosi sono diventati i confini fra le classi e la stessa identità fisica dei lavoratori della nuova città non più industriale risulta assai meno connotata di quanto non fosse un tempo. Le stesse categorie usate per indicare i vecchi gruppi sociali hanno perso la loro forza euristica e si mostrano incapaci di dare conto della dimensione sociale del lavoro. Un tempo non era così.

L’eclisse della Milano industriale

A partire dalla metà degli anni Settanta si registrano i primi segnali di una crisi destinata a cambiare la struttura economica della città. Le cronache sindacali ci dicono che sempre più aziende erano alle prese con processi di ristrutturazione (o riconversione, “come è detto dall’altra parte”; Levrero 1976), il cui esito era sempre la riduzione della manodopera. Tutti i maggiori gruppi industriali erano in difficoltà: Alfa Romeo, Borletti, Face Standard, Sit-Siemens, Telettra, Falck, Breda, Riva Calzoni, CGE, Brown Boveri, Innocenti, Ercole Marelli, Redealli, OM nel settore metalmeccanico; Montedison,

⁷ Cfr. *Via Padova e dintorni. Identità e storia di una periferia milanese*, Milano, Associazione Amici del Parco Trotter, 2018.

⁸ Sui processi di segregazione sociale e sui loro riflessi sul sistema dell’istruzione cfr. Pacchi e Ranci 2017.

Farmitalia, Carlo Erba nella chimica; Richard Ginori, Lesa, Geloso, Lagomarsino... è un elenco di nomi molto parziale e molto incompleto. Impressionante. Per quasi tutte era l'inizio di un percorso accidentato, destinato a concludersi con la cessazione dell'attività e la chiusura degli impianti cittadini. Fantasmi di cui oggi si è perso perfino il ricordo.

Nel 1976 il mensile dei lavoratori comunisti della Face Standard denunciava che “in dieci anni Milano ha espulso 80 mila posti di lavoro.”⁹ Carlo Ghezzi, segretario della Camera del lavoro, in una intervista di qualche anno successiva, data l'inizio della caduta dell'occupazione operaia al periodo 1961-71 quando Milano perde 70 mila posti di lavoro nell'industria,¹⁰ una emorragia che prosegue nel successivo decennio quando si registrerà la perdita di altri 100 mila posti di lavoro. Una contrazione inizialmente compensata “dal decentramento di impianti in provincia e nella regione” e in parte assorbita dal terziario; a partire dal 1978 però il saldo diventa negativo perché “l'assorbimento negli altri settori è minore dell'espulsione dall'industria.”¹¹ È un passaggio decisivo. Fino ad allora l'incremento del terziario era andato di pari passo a quello dell'industria, motore dell'economia urbana. Lo aveva rilevato nel 1959 Rodolfo Banfi quando, analizzando la composizione sociale delle popolazione milanese, si era chiesto se Milano non stesse diventando una città di ceti medi, o meglio di “proletariato impiegatizio” (Banfi 1959, 70-75). “Noi non ci faremo incantare dalla civiltà dei frigoriferi e dei televisori” aveva replicato Giorgio Amendola,¹² ma di lì a poco sarebbe diventato corrente parlare di neocapitalismo, espressione che aveva fatto scandalo quando a usarla era stato Vittorio Foa in un articolo su “Mondo operaio” del 1957.¹³ Ne fanno fede gli atti di un importante convegno sulle *Tendenze attuali del capitalismo*

⁹ *Il nuovo piano regolatore*, in “Società, fabbrica, quartiere”, mensile a cura di lavoratori comunisti della Face St., dicembre 1976, p. 5.

¹⁰ Analoghi riscontri per l'area di Sesto San Giovanni si hanno in Berti, Donegà 1992, 29: “il 1961 rappresenta il picco della Sesto S.G. industriale ed operaia di questo dopoguerra [...]. Nel decennio successivo il sistema produttivo di Sesto S.G. espelle quasi il 30% dei suoi addetti e un altro 25% viene espulso nel corso degli anni 70. In termini assoluti, ciò significa che fra il 1961 e il 1981 Sesto S.G. riduce di quasi la metà i posti di lavoro nell'industria”.

¹¹ Intervista a Carlo Ghezzi in “Il moderno”, I (1985), n. 1. Qualche anno prima, nel 1979, Franco Momigliano (*Microelettronica e occupazione*, in “Mondo economico”, luglio) aveva prefigurato che il grande bacino dei servizi non avrebbe potuto assolvere al suo ruolo di assorbimento della manodopera espulsa dal settore industriale, cit. in Manacorda 1984, 26.

¹² La frase di Amendola, pronunciata in un discorso tenuto a Milano nel 1959, è ripresa da Scalfari 1961, 12.

¹³ Il titolo *Il neocapitalismo è una realtà* fu in realtà Raniero Panzieri, come ricorda lo stesso Foa in una nota anteposta alla ristampa del saggio nel volume *La cultura della CGIL. Scritti e interventi 1950-1970*, 1984, che avrebbe rievocato le polemiche che ne seguirono “sulla stampa economica comunista” in una pagina dei suoi *Passaggi*, 2000, p. 17.

italiano, apertosi a Milano nel 1962 con una ampia relazione di Bruno Trentin.¹⁴ Ironicamente, i processi che in quel momento sembravano destinati a durare, sfidando la sinistra a rivedere la propria lettura del capitalismo italiano, nel giro di poco più di un decennio avrebbero rivelato la loro intrinseca fragilità. Un succedersi di crisi aziendali, che solo con il tempo si sarebbe capito essere parte di un più ampio processo di superamento del paradigma fordista (o forse più semplicemente di crisi della grande industria in Occidente),¹⁵ avrebbero determinato la distruzione della base industriale della città, cancellando le tracce della Milano operaia e popolare.

Dal 1971 al 1991, gli addetti all'industria passano da 392.325 a 186.131. Alla Bovisa, dove negli anni Sessanta gli addetti all'industria erano più di 20.000, nel 1996 "tutte le fabbriche della zona sono ormai deserte." In attesa di essere demolite offrono un precario rifugio ai nuovi immigrati in cerca di un ricovero, mentre in una parte del quartiere al loro posto sono sorti nuovi edifici universitari del Politecnico (Foot 2001, 15-16). All'aprirsi del nuovo millennio gli addetti all'industria in città sono poco più di 90.000, sparsi in unità di modestissime dimensioni. Un autentico smottamento sociale. Fatto 100 nel 1971, il numero degli operai residenti a Milano vent'anni più tardi è sceso a 47 (mentre i dati regionali e provinciali erano rispettivamente 94 e 77, riflesso di un fenomeno di decentramento delle attività produttive richiamato da Carlo Ghezzi).¹⁶ Ciò che impressiona non sono solo le dimensioni quantitative del fenomeno, ma la rapidità del processo. In un breve lasso di tempo, poco più di un decennio, era stato letteralmente raso al suolo un secolo di storia industriale.

La trasformazione strutturale dell'economia si riflette inevitabilmente sulle dinamiche demografiche e spaziali della città, segnando uno scarto non meno rilevante di quello registrato dal suo tessuto economico. Dal 1973, punto di massima espansione, invertendo un andamento secolare, la popolazione di Milano comincia a diminuire. Dapprima la perdita di abitanti è contenuta, poi assume cadenze più sostenute. Tra il 1981 e il 2001 Milano perde circa 470.000 residenti. La popolazione si riporta ai livelli dell'immediato secondo dopoguerra. Si tratta di un andamento comune a tutte le grandi città italiane, che a Milano però ha dimensioni più rilevanti, non adeguatamente valutate nelle ricostruzioni della sua storia recente. A partire dalla considerazione, banale forse, che mentre la crescita della popolazione ha determinato l'espansione edilizia della città la decrescita non ha comportato una riduzione della superficie edificata. Al contrario. Un

¹⁴ La relazione di Bruno Trentin, *Le dottrine neocapitalistiche e l'ideologia delle forze dominanti nella politica economica italiana*, apparsa nel primo volume degli atti del convegno dell'Istituto Gramsci sulle *Tendenze del capitalismo italiano* (1962, 97-144) è stata in seguito più volte ristampata.

¹⁵ Una brillante sintesi della storia della grande impresa è in J.B. Freeman 2018.

¹⁶ I dati sugli addetti all'industria e le loro variazioni nel secondo dopoguerra sono ripresi da: Martini in *La nascita di una università nuova: Milano-Bicocca. Dal lavoro di fabbrica alla fabbrica del sapere*, a cura di Leotta 2002, 131-146; Polo e Boursier 2014, 5-8.

paradosso che andrà spiegato, tenuto conto dell'enorme patrimonio edilizio, tra residenza e uffici, che non trova compratori.

Al chiudersi del secolo si stava esaurendo, con ogni evidenza, una fase economica, ma le categorie concettuali con le quali si cercava di interpretare quanto stava accadendo erano ancora quelle novecentesche fondate “sulla centralità della grande impresa per lo sviluppo sociale” (Michelsons 1990, 126). E tali resteranno a lungo. Della crisi si danno letture riduttive, circoscritte, ponendo sempre l'accento sulle insufficienze del capitalismo italiano e la sua volontà di colpire le avanguardie di fabbrica. Per la sezione di fabbrica del Partito comunista la “situazione drammatica” della Ercole Marelli dipendeva dalla mancata definizione di un piano di settore da parte del governo e da una politica aziendale più interessata agli aspetti finanziari e alle alchimie societarie che agli investimenti produttivi, conseguenza dell'aver lasciato “il potere in poche mani spesso incompetenti delle logiche di mercato e delle tecnologie.”¹⁷ Alla Face si denunciano scelte “tese alla frantumazione del potere sindacale”¹⁸ e la “riduzione degli investimenti” da parte del governo e delle imprese pubbliche con “il rischio di un ritardo tecnologico incolmabile” sul fronte delle “nuove tecniche elettroniche e di nuovi servizi (videotex, teletex, teleconferenza, radiotelefono, fac-simile). Con riflessi occupazionali pesanti legati proprio al “passaggio dalle centrali di tipo elettromeccanico a quelle di tipo elettronico”: nel 1974 gli operai dello stabilimento di via Bodio rappresentavano il 55% dei dipendenti, nel 1983 erano solo il 43%, essendo passati da 1563 a 795, a fronte a una più contenuta riduzione degli impiegati in termini assoluti (da 1273 a 1035) e dunque a un loro aumento in termini percentuali (dal 44 al 56,5).¹⁹ A sua volta, un delegato sindacale della Leyland-Innocenti, Antonello Nociti, 27 anni, operaio del reparto stampaggio, imputava la crisi al basso livello tecnico degli impianti di Lambrate “di molti anni arretrato rispetto a quello della Fiat, dell'Alfa o degli altri concorrenti.”²⁰ E considerazioni analoghe si ritrovano in tutte le situazioni di crisi. Ma se era è vero, come si affermava, che Milano alla metà degli anni Settanta stava attraversando “la crisi economica e sociale più grave dal dopoguerra” (Levrero 1976, 4), allora queste spiegazioni, a prescindere dal merito, avevano comunque il limite di non cogliere la natura sistemica di un fenomeno che non riguardava solo Milano, e neppure solo l'Italia.

La situazione era vicina al punto di rottura anche sul fronte sindacale. L'epicentro dello scontro fu Torino dove nel 1979 il clima in fabbrica si era fatto di un'asprezza intollerabile, segnato da quotidiane interruzioni del lavoro e ripetuti atti di terrorismo. Il

¹⁷ *Quali prospettive per la Ercole Marelli?*, convegno organizzato dalla sezione della E. Marelli Carlo Casiraghi, Sesto San Giovanni il 18 dicembre 1980, Fondazione Isec, Sesto San Giovanni, Archivio Federazione milanese del Pci. Commissione problemi del lavoro, b. 233, fasc. 31.

¹⁸ Ivi: Flm, Piattaforma del gruppo Itt-Telecomunicazioni, 28 ottobre 1976.

¹⁹ Ivi: Consiglio di fabbrica. Industrie Face Standard, viale Bodio, Milano. Assemblea aperta su: “Telecomunicazioni; un settore da sviluppare non da ridimensionare”, 29 aprile 1981.

²⁰ *Leyland-Innocenti. Esperienza di lotta e soggettività operaia*, in “Classe”, VIII/12 del 1976: *Milano. Strategia padronale e risposta operaia*, 224-225.

licenziamento di 61 attivisti “al confine fra la legalità e l’illegalità” (Berta 1998, 200; testimonianza di Maurizio Magnabosco), deciso dall’azienda dopo l’uccisione dell’ingegner Carlo Ghiglieno da parte di Prima Linea, è il segnale che qualcosa stava cambiando. La radicalizzazione dello scontro si sarebbe conclusa con la bruciante sconfitta sindacale dell’autunno del 1980 e l’avvio di un ripensamento delle categorie politiche con le quali si erano lette le vicende della Fiat. Di tale esigenza era espressione il progetto di ricerca promosso dal Cespe e dall’Istituto Gramsci piemontese sulla composizione e il profilo sociale degli operai Fiat.²¹ Primo tassello di una più ampia rilettura della storia recente della città che avrebbe trovato una prima messa a sistema nel fortunato saggio di Arnaldo Bagnasco, *Torino. Un profilo sociologico*, pubblicato nel 1986 da Einaudi (Michelson 1990, 126 e sgg.). Un anno prima, a Milano, aveva cominciato a uscire “Il moderno”, nata dall’esigenza di fare i conti con il cambiamento in atto nella struttura economica e sociale della città. Curata nella grafica e varia nei contenuti, la rivista diretta da Lodovico Festa era espressione di un gruppo di politici, intellettuali e giornalisti che aveva nella federazione milanese del Partito comunista il proprio referente immediato. La scelta del titolo della rivista, come dichiara l’editoriale di apertura, non firmato ma scritto da Gianni Cervetti, allora deputato al Parlamento europeo,²² aveva un chiaro intento polemico, di sfida all’idea che la modernità fosse estranea alle “forze progressiste.” Ma conteneva anche un invito a quelle stesse forze a confrontarsi con la realtà, osservandone “i movimenti e i sommovimenti”, impegnandosi “ad indicare soluzioni di governo, di modernità e di progresso.” Un chiaro programma riformista – anche se non dichiarato tale – in antitesi a un massimalismo della sinistra assai diffuso. Scriveva Cervetti: “Milano è un laboratorio, ma anche un osservatorio. Infatti, qui è continuo e inevitabile il confronto con modi diversi di indirizzare l’innovazione tecnologica, di fare politica in una società a tecnologia avanzata e mutevole, di rispondere a nuovi bisogni sociali.”²³

L’ambizione di fare i conti con le trasformazioni urbane non poteva ignorare la questione drammatica dell’eclisse dell’industria. “Milano si deindustrializza? Viene meno, si riduce la base produttiva che regge il complesso edificio dell’economia milanese?” ci si chiede in una lunga inchiesta dedicata alla metamorfosi del sistema produttivo, che apre il primo numero della rivista (Passi 1985, 10-11). Siamo nel 1985 e le singole crisi aziendali sono ricondotte a un processo di deindustrializzazione sui cui caratteri ci si interroga con preoccupazione. E si cerca di rispondere senza schematismi, consapevoli che i processi innovativi stanno cambiando molti parametri dell’economia industriale, ma convinti “che il dinamismo e la grande capacità di adattamento e di trasformazione di Milano ha le sue premesse più consistenti in un forte apparato

²¹ Cfr. Accornero, Carmignani, Magna 1985, 33-47.

²² Testimonianza rilasciatami da Gianni Cervetti nel corso di un lungo e per me fruttuoso colloquio a Milano, 27 marzo 2019.

²³ *Discutendo di modernità*, in “Il Moderno”, I/1 (1985), aprile.

produttivo dell'industria manifatturiera.”²⁴ È un punto di vista forte. Che non esime dal fare i conti con il cambiamento: “La quota di ricchezza sociale dovuta all'industria, alle attività da esse indotte o connesse, resta altissima. L'impressionante sviluppo della tecnologia sta operando tuttavia un'autentica rivoluzione, nel senso di cambiare uno dei dati essenziale della tradizione industriale da noi conosciuta, vale a dire il massiccio impiego di manodopera, la grande concentrazione di forza-lavoro umana nelle fabbriche, la crescita numerica e percentuale della classe operaia sull'insieme della popolazione.”²⁵ Erano le avvisaglie dell'impatto dell'elettronica sui processi di lavoro, destinato a modificare in maniera irreversibile il mercato del lavoro e le relazioni industriali. Lo segnalava, invitando a non assumere atteggiamenti luddisti di fronte al cambiamento, Paola Manacorda, osservando che “le nuove tecnologie, anche se non distruggono lavoro, sicuramente lo *spostano* da una mansione all'altra, da un settore all'altro” (Manacorda 1984, 99). La fine del modello fordista-welfarista avrebbe significato la fine della centralità del lavoro stabile con salari tendenzialmente in crescita, la frantumazione del ciclo produttivo, la proliferazione di nuove professioni nel terziario avanzato e insieme di forme di precariato divenute una componente strutturale di una società nella quale il lavoro resta per molti una chimera. Una situazione sfidante per un sindacato che voglia impegnarsi nella “difesa e riqualificazione dell'apparato produttivo” senza dimenticare la “salvaguardia dei lavoratori espulsi.”²⁶ La realtà non fa sconti: “Ci sono fabbriche il cui nome scandisce la storia industriale (e anche sindacale e politica) di Milano che nel panorama produttivo metropolitano non contano più nulla, o quasi. La Breda di Sesto S. Giovanni è forse l'esempio più illustre. Altre sono alle prese con fenomeni di ristrutturazione e trasformazione che non riguardano solo i lavoratori direttamente coinvolti, perché le conseguenze che sono destinate ad avere incideranno inevitabilmente negli equilibri complessivi” (Passi 1985, 11).

“La città dismessa”

Tutto questo appartiene ormai al passato. Archiviato il Novecento il presente si consuma giorno dopo giorno, ma non si intravede “nessun'altra 'epoca' all'orizzonte” (Tronti, Bianchi 2019, 15). Milano ha preso una strada diversa, e diverse sono le parole che vengono usate per raccontarla. Merito delle forze raccolte attorno al “Moderno” aver capito che un ciclo si stava esaurendo e altri stavano diventando i motori della ricchezza. A differenza di altre città industriali Milano non era però mai stata compiutamente fordista. A connotarne la struttura economica erano infatti la varietà dimensionale e settoriale delle industrie e la complessità di una matrice economica caratterizzata

²⁴ *Ibidem.*

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ Intervista a Carlo Ghezzi, cit.

dall'intreccio di manifattura, commerci e finanza. Ricchezza e varietà che significano anche assenza di un centro coordinatore. Sotto questo profilo la distanza da Torino era abissale. A fare grande Milano non era la presenza della grande industria, che pure come si è visto c'era stata, ma un arcipelago di realtà operanti in autonomia o reciproca indifferenza.²⁷ Era questa l'autentica ricchezza della città, che le avrebbe consentito l'uscita dall'industria mantenendo la sua centralità economica e divenendo un nodo della rete globale delle città. Il rispetto di quel passato industriale sollecitava a confrontarsi con i temi dell'innovazione sociale e del cambiamento. E insieme obbligava fare i conti con il lascito materiale di quella stagione eroica, la cui cancellazione offriva adesso una grande opportunità per la rigenerazione di parti non piccole della città: centocinquanta siti nella sola fascia urbana, per un totale di diversi milioni di metri quadri in attesa di una nuova destinazione.

Nel 1988 le aree dismesse o in via di dismissione nel solo circondario comunale coprivano una superficie di 4,6 milioni di metri quadrati, diventati 7 milioni all'aprirsi del nuovo secolo.²⁸ A questi, per avere un quadro delle grandezze in gioco, si dovrebbero aggiungere almeno altri 5 milioni di metri quadri nell'area metropolitana: le aree Breda, Marelli e Falck (3,5 mq) di Sesto San Giovanni, da qualcuno definita la "Pompei del mondo postindustriale" (Galdo 2007,19), e quella della ex raffineria Agip (1,5 mq) di Rho-Però, dove sarebbe sorto il nuovo polo fieristico. Vere città nella città di cui era venuto il tempo di ripensare forme, funzioni e contenuti.

Come si è detto, l'inizio della deindustrializzazione data alla metà degli anni Settanta. Ma in una prima fase l'incomprensione dei caratteri strutturali della crisi impedirono di comprendere la novità dei processi di trasformazione in atto. Appare esemplare la vicenda del piano regolatore presentato dalla prima giunta guidata da Carlo Tonioli.²⁹ Tra il 1976 e il 1980 con l'elaborazione della cosiddetta "Variante generale" si consuma da parte dell'amministrazione comunale milanese l'estremo tentativo di governare i processi trasformativi in atto all'interno di una visione unitaria, approvando un piano che aveva l'ambizione di delineare un progetto di città. Punti qualificanti di tale disegno, al quale si sarebbero raccordati la realizzazione del Passante ferroviario e un generale potenziamento delle infrastrutture per la mobilità metropolitana, erano il contenimento dell'espansione edilizia e la riqualificazione del tessuto urbano degradato, l'aumento dei servizi pubblici e delle aree verdi, e non ultimo la salvaguardia delle attività produttive per arginare la crescita del terziario. Su questo punto il piano era di una straordinaria inattualità, ipotizzando uno sviluppo nel solco della tradizione della città novecentesca.

²⁷ A parlare di un arcipelago di eccellenze in totale autonomia o in reciproca indifferenza è Stefano Boeri nel volume di Mainoli e Sammicheli 2018; cfr. M. Valensise in "Il Foglio", 5 aprile 2019.

²⁸ Censis, XXXVI *Rapporto annuale sulla situazione sociale del paese*, 2002.

²⁹ Lo studio della variante generale era stato avviato, ma non discusso in consiglio comunale, dall'ultima giunta di centro-sinistra presieduta da Aldo Aniasi nel 1975; cfr. Landoni 2005, 40-41 e 47-50.

Malgrado l'area milanese, come riconoscerà poi Maurizio Mottini,³⁰ presentasse già i tratti tipici “delle aree industriali mature” – drastica contrazione degli addetti all'industria, specie di quella di grandi dimensioni, crescita delle attività terziarie, presenza di una imprenditorialità diffusa...–, il piano destinava al settore secondario circa un milione e 700 mila metri quadrati di nuove aree, una scelta che si proponeva di “fare posti per nuovi insediamenti industriali, dare la possibilità alle industrie di svilupparsi o trasferirsi sulle aree (nuove) vincolate anche nelle aree miste, salvare le stesse tradizioni artigianali. È questa una scelta politica che permette di salvaguardare i posti di lavoro esistenti, e che va incontro un'ipotesi di riequilibrio delle funzioni della città.”³¹ Ipotesi del tutto irrealistiche. Ma tenacemente perseguite. Nel 1980 Gianfranco Rossinovich, assessore comunista all'urbanistica, rispondendo al consiglio di fabbrica della Redaelli, che lo aveva sollecitato a intervenire contro la ventilata chiusura della vecchia acciaieria di Rogoredo, affermava che il sito era vincolato a destinazione industriale e che anzi la nuova Variante generale al piano regolatore di Milano prevedeva “un'espansione dell'attività industriale.” Nello specifico, l'assessore, che prima di divenire un funzionario di partito aveva lavorato in fabbrica come operaio, precisava “che [per] l'area su cui insiste lo stabilimento denominato Rogoredo 2 [...] è stata confermata la destinazione ad industria mentre all'intorno, tale destinazione è stata ampliata in considerazione anche delle infrastrutture esistenti quali le connessioni stradali e ferroviarie.”³²

Nel giro di qualche anno questi propositi sarebbero stati rinnegati dalle stesse forze politiche che avevano voluto e approvato la Variante. Ironicamente a dare fuoco alle polveri sarebbe stato nel 1982 il nuovo assessore all'urbanistica, il comunista Maurizio Mottini, con un articolo apparso il 18 agosto sul giornale del suo partito, “l'Unità”, che fin dal titolo enunciava il nuovo orientamento della giunta social-comunista: *L'urbanistica cambia piano*. Una torsione radicale. Veniva lasciata cadere l'idea di un piano regolatore generale, focalizzando gli interventi attorno ad alcuni grandi progetti. L'intento di “liberare le forze del mercato indirizzandole verso l'interesse pubblico e di mettere in campo risorse che l'ente locale non era più in grado di mobilitare” (Bolocan 2009, 32) apriva la strada alla cosiddetta “urbanistica contrattata.” Non occorre entrare in dettagli. Altri l'hanno fatto (Stefanoni 2014). A me preme semplicemente richiamare il cambio di passo delle politiche urbane del Comune perché è in questo contesto che si colloca il grande affare delle dismissioni e la prospettiva di una nuova città. L'anno chiave

³⁰ Mottini, assessore all'urbanistica al marzo 1985, ripercorrerà la sua esperienza in una lunga intervista al “Moderno”.

³¹ *Il nuovo piano regolatore*, in “Società, fabbrica, quartiere”, mensile a cura di lavoratori comunisti della Face St., dicembre 1976, p. 5. Per un'analisi “a caldo” della Variante generale si veda: *Milano: città piano progetti*, “Casabella”, XLIII (1979), n. 451-452, e in particolare per quanto riguarda le relazioni fra cambiamento strutturale e dinamiche territoriali e urbane l'intervento di G. Consonni, *La “questione del terziario”*, pp. 76-86.

³² Fondazione Isec, Commissione problemi del lavoro.

è il 1985, segnato dal ritorno alla guida della città del vecchio centrosinistra, ora allargato ai liberali.

In quell'anno, ad aprile, viene firmato un protocollo d'intesa tra la Pirelli e il Comune di Milano per la creazione di un Parco tecnologico sulle aree un tempo occupate dalla vecchia fabbrica della Bicocca, una superficie di oltre 700.000 metri quadrati, circondata da centri di ricerca, uffici ed edifici residenziali.³³ Nei propositi, la dismissione dell'impianto non voleva essere la messa in liquidazione della storia industriale di un'impresa che si era sempre identificata con Milano, ma un suo adattamento ai tempi nuovi (Mocarelli 2011, 69-75). In questo senso non era semplicemente un'operazione immobiliare, ma incarnava una visione di sviluppo. Per dirla con le parole di Leopoldo Pirelli si trattava "di trasformare i problemi, come quello rappresentato da un'area dismessa a pochi chilometri dal centro di Milano, in una opportunità, le difficoltà in occasioni di lavoro e di crescita." Era un'operazione ambiziosa, che puntava "a cambiare il volto della città", con l'obiettivo di "porre Milano all'avanguardia in Europa sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto quello economico" (Calabrò 1989). Si chiudeva una fabbrica non più sostenibile in termini economici e ambientali, ma si voleva conservare un legame forte con la produzione e le culture del lavoro. Si inseriva in questo disegno il progetto di un grande *hub* tecnologico, incardinato attorno ai laboratori Pirelli: a regime Tecnocity, questo il nome dato al Centro, avrebbe ospitato a un numero di ricercatori e di personale ad alta qualificazione pari o addirittura superiore a quello degli operai della vecchia fabbrica. In realtà, tra la definizione dei piani attuativi e l'avvio dei lavori il progetto, assegnato dopo un concorso internazionale allo studio milanese dell'architetto Vittorio Gregotti, avrebbe perso alcuni dei suoi tratti qualificanti. L'idea di un grande Centro tecnologico venne sostituito dal progetto di una nuova università nata dallo sdoppiamento del vecchio ateneo milanese, che in origine era previsto si insediasse a porta Vittoria nelle aree liberate dallo scalo ferroviario. "Dalla fabbrica delle cose alla fabbrica delle idee": in questa formula era racchiuso il significato profondo del progetto di quello che ambiva a divenire il "centro storico della periferia." Tra le due soluzioni vi è un elemento di continuità, l'idea di dare vita a un centro di elaborazione della conoscenza, ma viene a cadere il legame diretto con il mondo della produzione. Nel frattempo successive delibere comunali e regionali autorizzavano un aumento della superficie destinata a residenza (150.000 mq contro i 66.000 previsti dal primo progetto) e indici di edificabilità più elevati di quelli a suo tempo stabiliti.³⁴

³³ M. Livolsi sottolinea come si tratti di una "una iniziativa privata" al di fuori delle linee di indirizzo previste dal Documento direttore del passante ferroviario, imperniato lungo una direttrice ovest-est; Livolsi 2016, 179.

³⁴ Bellavite Pellegrini, nel suo *Pirelli. Innovazione e passione 1872-2015* (2015, 771), riporta un passo del "Sole 24 Ore" del 15 marzo 1996: "Il Progetto Bicocca è il più importante progetto di trasformazione urbanistica eseguito in Italia ed uno dei maggiori a livello europeo. Questo progetto integra il mondo dell'impresa con quello della ricerca e dell'università in un'unica area dove lavorano uomini d'azienda, ricercatori, studenti, commercianti e famiglie residenti". Più articolato e problematico il giudizio di

Nel frattempo, i processi di ridimensionamento e di chiusura degli impianti industriali stavano drammaticamente sconvolgendo il paesaggio e le geografie sociali di interi quartieri della periferia. Al vecchio ordine della città industriale si veniva sostituendo un desolato e desolante disordine.

Dov'era una volta la fabbrica, nella grande area non lontana dalla città di Milano, brulica un paesaggio sospeso, un deserto, con qualche traccia umana che affiora a fatica. Capannoni abbandonati, bassi, di mattoni a vista, che sembrano angoli di un villaggio scozzese, parallelepipedi di pietra coperti da vita del Canada, erbacce, siepi di lauro forate da gatti randagi. (Stajano 1993, 101)

Siamo alla Bicocca, dove rimaneva poco della fabbrica che negli anni Sessanta aveva 20.000 addetti. Ma la scena non appare diversa spostandosi a Sesto. Stajano testimone del chiudersi di un'epoca, annota:

Vado via da Sesto con uno sgomento che non si smorza certo sulla tangenziale, nel guardare in tutta la sua bruttezza il paesaggio dissestato della periferia, senz'ordine, senza regola. Tra i fumi e la nebbia, tra i residui di aziende e aziendine ancora in esercizio e quelle ridotte a scatole vuote. Sembra un cimitero il paesaggio tutt'intorno [...]. Ecco là, alla Bovisa, l'ex Tenax, ecco l'ex Broggi, ecco l'FBM, fabbriche metalmeccaniche chimiche, scheletri traballanti cogli occhi neri dei finestroni muti e, oltre i vecchi gasometri, la Smeriglio, la Sirio, la Montecatini Edison, rotte, incrinare, a pezzi. (106-107)

Un panorama non molto diverso da quello osservato da Aldo Nove negli anni Settanta quando veniva portato in treno a visitare la Fiera di Milano, luogo di incontro con la modernità per molte famiglie da poco approdate al benessere. Destinazione Milano-Bullona, zona Sempione:

Ci si arrivava dopo una progressione di piccole gallerie. Nere. Acciaio su acciaio. Industria pesante. Industrie abbandonate da anni, come totem di una civiltà immediatamente passata, ancora oggi [2004] visibili alla periferia nord della metropoli, capannoni fatiscenti. Odore di grasso industriale. Unto. Lavoro. Mondo operaio. Velocità, gente che non si ferma. Che deve andare a lavorare. (Nove 2004, 17)

Un condensato di sensazioni capace di rendere l'esperienza della città industriale. Chiudo questa breve antologia con lo sguardo dolente di Emilio Tadini che contempla la fine della "civiltà delle macchine":

Chiude, la Falck? Ma è chiusa, è già chiusa. Uno dopo l'altro, capannoni grandi come il Duomo di Milano, svuotati, in rovina. Fango, mattoni refrattari in disfacimento, macchinoni surgelati. Forme tecnicamente preziosissime stanno patendo la metamorfosi che le trasformerà in rottame. Ruggine, torva ruggine dappertutto. [...] Un campo di battaglia dopo la battaglia. E pieno di cadaveri, non di uomini, ma di cose, di macchine..., congegni d'acciaio resi addirittura quasi espressivi proprio da

studiosi di diversa orientamento disciplinare come F. Oliva, urbanista, (2002, 414-420); Vicari Haddock (con Mugnani e Tornaghi, sociologhe) 2005, 167-193; Bolocan 2009, 38-39.

quella violenza che li ha sottratti bruscamente alla loro funzioni e li ha sospesi nell'insensatezza. [...] Una specie di disperazione della materia. E un tale silenzio... Un silenzio ancora più enorme degli spazi che occupa.

La Falck come la Magneti Marelli, come la Breda. Nomi che, a pensarli, sembrano mitici davvero. Il mito di Sesto San Giovanni città operaia. Il mito di Milano città operaia. Si dice: "Milano sta perdendo la sua identità." Il fatto è che la sta perdendo anche nel deserto artificiale di posti come questi, come questi capannoni della Falck svuotati, devastati dall'inerzia in pochi mesi, in qualche anno. Chi veniva a Milano, nel dopoguerra, sapeva dove andava. La conosceva benissimo l'identità di Milano. Il lavoro, le grandi fabbriche... Ma adesso? (Tadini 1996)

Un "adesso" che interroga il nostro presente. E sfida la nostra capacità, come storici, ma non solo, di analizzare ciò che ci sta davanti agli occhi. Mi sembra che manchi a tutt'oggi una sintesi capace di tenere insieme i diversi livelli di una metropoli "incompiuta": la desolazione di periferie rimaste prive di punti di riferimento a fronte di estesi processi di gentrificazione; i troppi spazi in cerca di utilizzo e la disperata insufficienza dell'offerta di case popolari; la polarizzazione dei redditi (il 12% delle famiglie controlla l'85% della ricchezza);³⁵ un mercato del lavoro in cui economia della conoscenza, gig economy e lavoratori poveri convivono senza incontrarsi;³⁶ la crisi del commercio di prossimità e la diffusione di nuove forme di distribuzione; l'invecchiamento della popolazione e le nuove migrazioni. Insomma, la città reale con le sue contraddizioni e la Milano degli eventi proiettata in una dimensione internazionale di successo.

Le rappresentazioni correnti insistono nel raccontare una storia di successo e la velocità del cambiamento. Franco D'Alfonso, assessore al commercio e al turismo della giunta Pisapia, si mostra sicuro: "Milano è la città che ha meglio reagito alla deindustrializzazione creando un modello innovativo di terziario. Ha saputo reinventarsi, e l'ha fatto con celerità" (D'Alfonso, in Landonio 2018, 205). Una reinvenzione che ha ridisegnato il profilo della città. "È una città che ha guardato in alto", concetto qui usato per indicare la scelta di puntare "su uno sviluppo verticale" rompendo con la tradizione della città orizzontale. Una discontinuità consapevole" generatrice di bellezza, osserva l'architetto Boeri, che aggiunge: "Le cose più interessanti a Milano non nascono dall'armonia, ma dal suo contrario" (Boeri, in Landonio 2018, 135). Così "nel giro di pochi anni ci siamo trovati dentro una città disseminata di forme nuove, dentro un cantiere che ha continuato a produrre scorci prospettici in consapevole disarmonia con quelli in cui avevamo vissuto", osserva Alberto Rollo (Prefazione a Landonio 2018, 13). Una disarmonia talvolta straniante, come rileva lo stesso Rollo a proposito della riedificazione di un'ex area industriale:

³⁵ Bolocan 2009, 21, a cui si deve la definizione di Milano metropoli incompiuta. Dati diversi, seppure convergenti nel segnalare un aumento delle diseguglianze, in D'Ovidio 2009, 36-43; valutazioni riprese da Vergallo 2012.

³⁶ Camera di Commercio di Milano, *Milano. Le tre città che stanno in una*, a cura di A. Bonomi, Milano: Bruno Mondadori, 2012.

Una nuova Milano? No. Dico: “Questo è un romanzo di Ballard.” [...] Avevo visto foto aeree dell’area Redaelli in attività, l’ordine degli edifici, gli altiforni, le ciminiere, la geometria elementare dei viali interni. In quelle immagini riconoscevo una storia. La Milano industriale, quella che era venuta crescendo dalla fine dell’Ottocento. [...] Ma questa non è periferia, questa è un’ipotesi artificiale di città. (Rollo 2016, 284-285, 287)

Il lessico della modernità internazionale ridisegna le forme e i modi del vivere di una città nel frattempo divenuta multifunzionale e policentrica. Una città attrattiva e seducente. “Una città che ha cambiato pelle, che è altra da quella che si conosceva, non solo per come è, per chi ci passa, per chi la frequenta.”³⁷ Innegabilmente i protagonisti e i ritmi della vita urbana sono cambiati. Turismo, intrattenimento, ristorazione, insieme a moda e design, sono la vetrina del vitalismo di una città che ha dimenticato il suo passato industriale. Senza rimpianti, in apparenza. Eppure qualcosa non torna in queste rappresentazioni. “Non perché non sia vero il dato strutturale” del cambiamento, ma perché è “falso il racconto ideologico” che lo maschera, quello di una modernità senza aggettivi, neutra.³⁸ Per dirla nei termini classisti di Basilio Rizzo: “La verità è che la “narrazione” di Milano oggi la fanno i ceti ricchi”, ma “quanto potrà durare l’accumulazione che sostiene ‘questa’ Milano? E cosa sarà delle sue periferie?” (Rizzo, in Landonio 2018, 227).

Possiamo riformulare la domanda cercando di capire quali siano le forze e gli interessi che muovono le dinamiche dei processi di rigenerazione urbana? Nella retorica del cambiamento urbano questo però resta nel vago. Un tempo non era così. Era chiarissima la consapevolezza della relazione stretta tra processi di rinnovo urbano e interessi economici. Nel 1856, quando la città aveva poco più di 150.000 abitanti ed era ancora in gran parte addensata entro la cerchia delle vecchie mura medievali, l’“Eco della Borsa”, un giornale espressione del ceto “commerciantе”, esortava la municipalità a “interessare i privati” nei processi di ristrutturazione del vecchio tessuto edilizio “dacché tutte le case che hanno la fronte sulla pubblica via raddoppieranno di valore in breve giro d’anni.”³⁹ La contrapposizione tra i fautori di una trasformazione urbana promossa dal capitale finanziario (le banche) e la rendita immobiliare e i sostenitori dell’interesse pubblico nasce nell’Ottocento. Ne fanno fede, sempre a Milano, l’aspro conflitto all’interno della classe dirigente originato dalla proposta di lottizzazione l’ex piazza d’armi retrostante il Castello, poi trasformata a parco, e le divisioni sull’opportunità di tracciare un piano regolatore generale per disciplinare l’espansione della città. Sul “dottrinarismo degli abbienti” prevalse allora l’interesse pubblico e così l’ingegnere comunale Cesare Beruto fu incaricato di studiare il primo piano regolatore della città. Era il 1884. Storie antiche, destinate però a riproporsi sotto altre sembianze. Oggi a chi come Serena Vicari Haddock lamenta la “preminenza degli attori privati nella negoziazione con gli attori pubblici”

³⁷ Basilio Rizzo, consigliere comunale, in Landonio 2018, 225.

³⁸ Riprendo il concetto, decontestualizzandolo, da Tronti 2019, 19.

³⁹ “Eco della Borsa” foglio della sera, 16 maggio 1857.

(Vicari Haddock 2019, 36) si contrappone Stefano Boeri che ritiene questo un fatto positivo: “Un punto di forza di Milano viene da una politica che non pretende di imporre la propria visione, ma che ha il compito di coordinare, facilitare, promuovere le energie che sono presenti nella città” (Boeri, in Landonio 2018, 136).

Ripercorrendo le “vie del Nord” nella seconda metà del Novecento Giuseppe Berta ha sottolineato come “la forza ambigua che muove la nuova Milano e ne accelera la corsa verso la ricchezza è l’edilizia [...] la molla più potente dal punto di vista economico per oltre trent’anni” (Berta 2015, 193). Sta forse in questo la differenza profonda fra la Milano del miracolo e quella di fine secolo in cui l’industria è assente o ha comunque cambiato le forme del suo insediamento sociale e fisico. Ne consegue un cambio di gerarchie nella distribuzione del potere economico. Oggi i protagonisti della vita economica della città non sono più le grandi famiglie industriali, eredi di quel pugno di uomini seduti ai tavolini del caffè Cova che agli occhi del giovane Ettore Conti, all’aprirsi del Novecento, erano espressione insieme di orgoglio civico e della consapevolezza di un ruolo nazionale. Nella Milano che si terziarizza “attraverso un’ininterrotta colata di cemento” tutto appare più opaco. Si dice Milano e subito si pensa alla città della moda e del design anche se a farla da padrone sono la finanza e il settore immobiliare. Nello scorcio finale del secolo scorso, era Salvatore Ligresti a dare le carte. La sua ascesa è stata travolgente, come rovinoso sarà il declino. L’uscita di scena di Ligresti, protagonista di una stagione dell’urbanistica milanese, nel momento in cui accelerano i processi di gentrificazione di vaste aree semicentrali e iniziano il loro percorso alcuni dei grandi progetti destinati a mutare la scena urbana crea un vuoto che sarà riempito da nuovi soggetti. Analizzando la “grande trasformazione” della città nell’ultimo decennio si vedono all’opera nuovi “operatori specializzati, dai *developeper* agli operatori finanziari, che assumono un ruolo centrale nella progettazione e costruzione del progetto detenendo *expertise* specifiche ed essendo in grado di mobilitare risorse materiali e immateriali di grandi entità” (Vicari Haddock 2019, 36). Un intreccio di capitale fisico e capitale relazionale in cui è difficile orientarsi. Ciò che accomuna queste operazioni è infatti la relativa opacità dei promotori che rifuggono la ribalta delle cronache, forse memori delle vicissitudini di chi li ha preceduti nella corsa al mattone. Un comportamento che si inserisce in una tendenza, comune alle attuali democrazie, che prevede una crescente “personalizzazione del potere politico” e una “contemporanea spersonalizzazione” di quello economico, che può così muoversi indisturbato (Tronti, Bianchi 2019, 61). È un intreccio di questioni sulle quali bisognerà ritornare.

Anche in questo Milano appare allineata alle altre città globali, se è vero che “in fin dei conti il vero protagonista del capitalismo contemporaneo sotto tutte le latitudini, è il *real estate*” (Bologna 2009, 18). Milano è una metropoli in formato ridotto, ma i processi di *rebuilding* della città seguono logiche economico-finanziarie che ricalcano quelle del capitalismo internazionale, così come simili sono gli intrecci tra pianificatori, sviluppatori, designer, ingegneri, contractor, società finanziarie e agenzie municipali.

BIBLIOGRAFIA

1985. "Discutendo di modernità." *Il Moderno* I/1, aprile.
1985. "Intervista a Carlo Ghezzi." *Il Moderno* I/1, aprile.
- AA.VV. 1976. "Il nuovo piano regolatore." *Società, fabbrica, quartiere*, mensile a cura di lavoratori comunisti della Face St., dicembre: 5.
- AA.VV. 1976. "Leyland-Innocenti. Esperienza di lotta e soggettività operaia." *Classe. Quaderni sulla condizione e sulla lotta operaia* VIII/12.
- ACCORNERO, A., CARMIGNANI, F., MAGNA, N. 1985. "I tre 'tipi' di operai Fiat." *Politica ed economia* XVI/5: 33-47.
- ASSOCIAZIONE AMICI DEL PARCO TROTTER. 2018. *Via Padova e dintorni. Identità e storia di una periferia milanese*. Milano.
- BANFI, R. 1959. "Milano, città a popolazione prevalentemente proletaria o di ceto medio?" *Regione lombarda* 3/settembre-ottobre.
- BELLAVITE PELLEGRINI, C. 2015. *Pirelli. Innovazione e passione 1872-2015*. Bologna: il Mulino.
- BERTA, G. 1998. *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat 1919-1979*. Bologna: il Mulino.
- . 2015. *La via del Nord. Dal miracolo economico alla stagnazione*. Bologna: il Mulino.
- BERTI, L., DONEGÀ, C. 1992. *Sesto San Giovanni. Gli scenari del cambiamento*. Milano: Franco Angeli.
- BOCCA, G. 1993. "Io ringrazio quei barbari..." *La Repubblica*, 8 giugno.
- BOLOCAN, M. 2009. *Geografie milanesi*. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.
- BOLOGNA, S. 2009. "Sulla rappresentabilità del lavoro di oggi e sulla memoria del lavoro di ieri." In *Dalla classe operaia alla creative class. Le trasformazioni di n quartiere di Milano*. Roma: DeriveApprodi.
- BONOMI, A. (ed.). 2012. *Milano. Le tre città che stanno in una*. Milano: Bruno Mondadori.
- BUCCINI, G. 2019. *Ghetti*. Milano: Solferino.
- CAFAGNA, L. 1993. *La grande slavina. L'Italia verso la crisi della democrazia*, Venezia, Marsilio.
- CALABRÒ, A. 1989. "La fabbrica dei miliardi." *La Repubblica*, 9 giugno.
- CARRUBBA, S. 2012. *Il cuore in mano. Viaggio in una Milano che cambia (ma non lo sa)*. Milano: Longanesi.
- CENSIS. 2002. *XXXVI Rapporto annuale sulla situazione sociale del paese*. Roma-Milano: Franco Angeli.
- CONFALONIERI, A. 1980. *Banca e industria in Italia 1894-1906*, vol. III: *L'esperienza della Banca commerciale italiana*. Milano - Bologna.
- D'OVIDIO, M. 2009. "I redditi dei milanesi: aumento della ricchezza o polarizzazione?" *Impresa e Stato* 186: 36-43.
- FOA, V. 2000. *Passaggi*, Torino: Einaudi.
- . *La cultura della CGIL. Scritti e interventi 1950-1970*. Torino: Einaudi.
- FONDAZIONE ISEC. 1976. Sesto San Giovanni. *Archivio Federazione milanese del Pci. Commissione problemi del lavoro* b. 233/fasc. 32: Flm, Piattaforma del gruppo Itt-Telecomunicazioni, 28 ottobre.
- . 1981. Sesto San Giovanni. *Archivio Federazione milanese del Pci. Commissione problemi del lavoro* b. 233/fasc. 32: "Telecomunicazioni; un settore da sviluppare non da ridimensionare", 29 aprile.
- FOOT, J. 2001. *Milano dopo il miracolo. Biografia di una città*. Milano: Feltrinelli.
- FREEMAN, J.B. 2018. *Behemoth. A History of the Factory and the Making of the Modern World*. New York: W. W. Norton & Company.
- FUSELLA, A. (ed.). 1993. *Arrivano i barbari*. Milano: Rizzoli.
- GALDO, A. 2007. *Fabbriche*. Torino: Einaudi.
- GARIGALI, G. 1995. *Memorie operaie. Vita, politica e lavoro a Milano 1940-1960*. Milano: Franco Angeli.

- LANDONI, E. 2005. *Il Comune riformista. Le giunte di sinistra al governo di Milano 1975-1985*. Milano: M&B.
- LANDONIO, P. 2018. *Modello Milano. I vent'anni che hanno cambiato la città*. Milano: Laurana.
- LEVRERO, R. 1976. "Per un'analisi delle classi dominanti a Milano." *Classe VIII/12*: 4.
- LIVOLSI, M. 2016. *Il riformismo mancato. Milano e l'Italia dal dopoguerra a Tangentopoli*. Torino: Bollati Boringhieri.
- MAINOLI, M., SAMMICHELI, M. 2018. *The design city. Milano città laboratorio*. Milano: Forma.
- MANACORDA, P. 1984. *Lavoro e intelligenza nell'età microelettronica*. Milano: Feltrinelli.
- MARTINI, M. 2002. "I mutamenti strutturali del sistema produttivo a Milano e alla Bicocca." In N. Leotta (ed.). *La nascita di una università nuova: Milano-Bicocca. Dal lavoro di fabbrica alla fabbrica del sapere*. Milano: Skira.
- MICHELSON, A. 1990. "Un percorso bibliografico." In A. Bagnasco (ed.). *La città dopo Ford. Il caso di Torino*. Torino: Bollati Boringhieri.
- MOCARELLI, L. 2011. "Le aree dismesse milanesi o della cancellazione del patrimonio industriale: il caso della Bicocca." *Il patrimonio industriale V/7*: 69-75.
- NOTIZIARIO PIRELLI. Novembre 1947, 9.
- NOVE, A. 2004. *Milano non è Milano*. Roma-Bari: Laterza.
- OLIVA, F. 2002. *L'urbanistica di Milano. Quel che resta dei piani urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*. Milano: Hoepli.
- OTTIERI, O. 2001. *La linea gotica*. Ed. cit. Parma: Guanda.
- PACCHI, C., RANCI, C. (eds.). 2017. *White flight a Milano. La segregazione sociale ed etnica nelle scuole dell'obbligo*. Milano: Franco Angeli.
- PASSI, M. 1985. "Pirelli, Italtel, Alfa Romeo, tre pezzi di una storia alla prova del futuro." *Il moderno. L'innovazione nella società, nell'economia e nella cultura*, I/1, aprile.
- POLO, G. BOURSIER, G. 2014. *Lavorare manca. La crisi vista dal basso*. Torino: Einaudi.
- ROLLO, A. 2016. *Un'educazione milanese*. Lecce: Manni.
- SCALFARI, E. 1961. *Rapporto sul neocapitalismo in Italia*. Bari: Laterza.
- STAJANO, C. 1993. *Il disordine*. Torino: Einaudi.
- STEFANONI, F. 2014. *Le mani su Milano. Gli oligarchi del cemento da Ligresti all'Expo*. Roma-Bari: Laterza.
- TADINI, E. 1996. "Falck, nella Terra desolata." *Corriere della Sera*, 13 gennaio.
- TRENTIN, B. 1962. "Le dottrine neocapitalistiche e l'ideologia delle forze dominanti nella politica economica italiana." Nel primo volume degli atti del convegno dell'Istituto Gramsci sulle *Tendenze del capitalismo italiano*. Roma: Editori Riuniti.
- TRONTI, M., BIANCHI, A. 2019. *Il popolo perduto. Per una critica della sinistra*. Roma: Nutrimenti.
- VERCELLONI, V. 1985. "Quando il pittore progetta le grigie città industriali." *Il Moderno I/7*.
- VERGALLO, L. 2012. *La città che sa cambiare. Indagine su economia e società a Milano*. Milano: Guerini e Associati.
- VICARI HADDOCK, S. 2005. "Nuove visioni del territorio. Il rinnovo urbano e i nuovi spazi pubblici nel nord Milano" (con S. Mugnano e C. Tornaghi.) In E. Dell'Agnese (ed.). *Bicocca e il suo territorio*. Milano: Skira.
- . 2019. "Progetti e attori della grande trasformazione." In F. Zajczyk e S. Mugnano (eds.). *Milano. Città poliedrica tra innovazione e sostenibilità*. Soveria Mannelli: Rubbettino.

