



GIUNTE ROSSE

Genova, Milano, Torino 1975-1990

a cura di Giorgio Bigatti

 MIMESIS

Il volume ha beneficiato anche di un finanziamento dell'Università di Milano-Bicocca.

MIMESIS EDIZIONI (Milano – Udine)
www.mimesisedizioni.it
mimesis@mimesisedizioni.it

Isbn: 9788857596563

© 2023 – MIM EDIZIONI SRL
Via Monfalcone, 17/19 – 20099
Sesto San Giovanni (MI)
Phone: +39 02 24861657 / 24416383



Largo La Marmora, 17 – 20099 Sesto San Giovanni (Mi)
Telefono 02 22476745 – fax 02 2423266
<http://www.fondazioneisec.it> / e-mail: info@fondazioneisec.it

In copertina: Uliano Lucas, *Murales in piazza Vetra*, Milano, 1975.
© Archivio Uliano Lucas

INDICE

INTRODUZIONE di <i>Giorgio Bigatti</i>	7
---	---

IL CAMBIAMENTO STRUTTURALE

TRE CITTÀ DIVERSAMENTE INDUSTRIALI di <i>Angelo Pichierri</i>	17
--	----

«C'ERA UNA VOLTA LA SUPERBA»: IL CAMBIAMENTO STRUTTURALE A GENOVA di <i>Fabrizio Loreto</i>	43
---	----

MILANO: UNA CITTÀ CHE CAMBIA. TRASFORMAZIONI STRUTTURALI E MERCATO IMMOBILIARE (1975-1985) di <i>Luca Mocarelli</i>	67
--	----

TORINO: L'EVOLUZIONE DI UNA CITTÀ FORDISTA di <i>Stefano Musso</i>	95
---	----

POLITICA ED ECONOMIA

BERLINGUER, CRAXI E GLI ALTRI: LA SINISTRA ITALIANA TRA IL 1975 E IL 1985 di <i>Paolo Soddu</i>	127
---	-----

TRA CRISI E VOLONTÀ DI CAMBIAMENTO: LA GIUNTA ROSSA DI GENOVA 1975-1985 di <i>Marco Doria</i>	167
---	-----

MILANO DI FRONTE ALLA SFIDA DELLA TRASFORMAZIONE. L'ESPERIENZA DELLE GIUNTE DI SINISTRA (1975-1985) di <i>Enrico Landoni</i>	197
LA GIUNTA ROSSA DI TORINO di <i>Sergio Scamuzzi</i>	217
TRASFORMAZIONI URBANE E TERRITORIALI	
CITTÀ E TERRITORI TRA GLI ANNI SETTANTA E OTTANTA: GEOGRAFIE DELLO SVILUPPO E FORME DI REGOLAZIONE di <i>Matteo Bolocan Goldstein</i>	255
L'URBANISTICA GENOVESE TRA GLI ANNI SESSANTA E LA METÀ DEGLI ANNI OTTANTA di <i>Bruno Giontoni e Franca Balletti</i>	277
URBANISTICA TRA POLITICA E PROCESSI DI TRASFORMAZIONE URBANA A MILANO (1975-1985): MUTAMENTI DEI POTERI E PROVE DI INNOVAZIONE di <i>Gabriele Pasqui</i>	303
LA CITTÀ DOPO FORD? TORINO, FRA IPOTESI DI RIEQUILIBRIO E NUOVE CENTRALITÀ di <i>Francesca Governa</i>	325

GIORGIO BIGATTI
INTRODUZIONE

Genova, Milano, Torino 1975-1990

«Lunga tradizione vuole che, dal corpo economico generale del Paese, venga enucleato, nella comune opinione ed in talun raffronto statistico, il cosiddetto “triangolo industriale”, che trova i suoi vertici in Milano-Torino-Genova. E di fatto, tutta la storia economica passata sta a confermare la diversa dinamica del “triangolo” rispetto al resto del paese». Un fatto inoppugnabile, come rilevava al chiudersi del 1961 il settimanale «Mondo economico» in un numero speciale dedicato alle *capitali del miracolo*. A distanza di oltre mezzo secolo quello scenario è radicalmente mutato, al punto da essere irriconoscibile. La geografia civile del Paese, almeno nella sua sezione più dinamica, appare altra da quella degli anni del miracolo, come ha ricordato Paolo Bricco in un bell’articolo apparso su «Il Sole 24 Ore» il 5 giugno 2018. In esso si certificava, rifacendosi – e aggiornandoli – ai risultati a cui erano pervenuti precedenti lavori (Turani, 1996; Bonomi, 2003; Berta, 2015), la scomposizione del Nord-ovest e l’emergere di nuove e più articolate combinazioni territoriali (Berta, Pichierri, 1997), con Milano e la sua area metropolitana forti di una rinnovata centralità. Le dinamiche urbane analizzate nel volume si collocano al centro di questa grande mutazione.

Negli anni ruggenti del miracolo economico, il breve scorcio di tempo nel corso del quale un paese rimasto a lungo sul crinale dello sviluppo si trovò proiettato in una compiuta dimensione urbano-industriale, le gerarchie territoriali erano definite nettamente. Il Nord-ovest, forte di una solida base agricola, era la regione economica più “avanzata” di ogni altra anche sotto il profilo industriale. Robuste tradizioni manifatturiere risalenti nel tempo, come quelle dei distretti tessili del Biellese e dell’Alto Milanese, una rete di centri urbani me-

dio-grandi dal carattere marcatamente industriale, da Ivrea a Bergamo e Brescia, e infine tre poli di sviluppo a saldare i vertici di un ideale triangolo, ne sostanziano il profilo economico. Ed è proprio su questi poli di sviluppo che si è stratificata nei decenni una corposa letteratura, non solo storica. Tuttavia più che tentare una comparazione tra le diverse traiettorie di sviluppo delle tre capitali del miracolo, gli studi si sono concentrati in genere sulla storia delle singole città e sulle differenze dei rispettivi tessuti industriali. Lavori preziosi, confinati però all'analisi della matrice economica, e poco interessati ad approfondire, in un chiave comparativa, le connessioni di tale struttura con la dimensione sociale e urbana e con le politiche pubbliche. Penso, giusto per fare un paio di esempi, alle pagine di Valerio Castronovo dedicate alla formazione del triangolo industriale all'interno di un suo fortunato profilo della storia dell'economia italiana dall'Ottocento ai giorni nostri (Castronovo, 1995), o a quelle di Roberto Mainardi, un geografo naturalmente sensibile alla dimensione territoriale delle diverse economie regionali (Mainardi, 1998). Anche uno studioso di una generazione assai più giovane come Emanuele Felice, attento alla dimensione istituzionale dello sviluppo, in un ampio saggio scritto per un volume della Treccani dedicato all'Italia e le sue regioni, si è mantenuto stretto alla dimensione economica, corroborata, come peraltro già negli autori precedentemente citati, da riferimenti ad aggregati macroeconomici che confermano il peso del triangolo rispetto al Paese e, al suo interno, dell'area metropolitana milanese (Felice, 2015).

Riprendendo una tesi avanzata da Giampiero Carrocci nella sua *Storia d'Italia* (1975), a suo tempo richiamata anche da Franco Amatori (1980), Felice sottolinea la diversità di Genova rispetto a Milano e Torino sia per la tipologia economica sia per la struttura delle imprese. Nel capoluogo ligure, osserva, l'industria «in misura certo maggiore che nel resto del Nord-ovest, è nata ed è cresciuta grazie all'intervento pubblico» e ai finanziamenti diretti a settori come la cantieristica, la siderurgia e la meccanica pesante. Un capitalismo industriale, quello genovese, dal profilo misto, pubblico-privato, che avrebbe fatto del capoluogo ligure una delle città maggiormente condizionate dalla presenza di grandi imprese della galassia IRI (Cornigliano-Italsider, Ansaldo, San Giorgio). E forse per questo l'ambiente genovese gli appare caratterizzato da un minore dinamismo imprenditoriale, come si sarebbe visto allorché al chiudersi degli anni sessanta, lo Stato

avrebbe concentrato i suoi investimenti nel Mezzogiorno. In seguito al venir meno della presenza della grande impresa pubblica, Genova avrebbe imboccato la china del declino industriale e di una terziarizzazione debole in relativo anticipo rispetto alle altre due capitali del triangolo. All'opposto Milano, letta attraverso una lente interpretativa che rimanda ai lavori di Luciano Cafagna (1989), e prima di lui Gino Luzzatto (1923), appare la città emblema di un capitalismo di tipo "manchesteriano", temperato però da venature sociali che ne sono il tratto forse più originale. Animata da una forte spinta emulativa, sfruttando una materia prima locale come la seta, a partire dalla prima metà dell'Ottocento, Milano riesce a inserirsi nella scia dei paesi industrialmente avanzati, favorita anche da una compiuta articolazione regionale e un'antica vocazione commerciale connaturata alla sua posizione di crocevia di traffici tra Europa continentale e mondi mediterranei. Una ricchezza di intrecci e un'articolazione di scale dimensionali e settoriali che hanno condizionato sia la formazione della città industriale sia la sua rapida decostruzione al chiudersi del Novecento. Mi sembra un punto sul quale varrà la pena di tornare a ragionare.

Era stato Franco Amatori in un contributo anticipatore apparso nel 1980 sulla «*Business History Review*» a evidenziare lo stretto legame tra i caratteri strutturali dell'industria milanese e un capitalismo familiare capace di aperture sociali ma intollerante verso l'idea di una rappresentanza collettiva degli interessi della controparte operaia. Un capitalismo testardo nel rifiutare i condizionamenti di una moderna democrazia industriale, a differenza di quello torinese, culla, non a caso, dell'organismo di rappresentanza imprenditoriale. La diversa matrice economica delle due città, Milano e Torino, non si riflette solamente sul profilo strutturale, con il peso condizionante della grande fabbrica nella capitale subalpina, spesso, a torto, identificata come città fabbrica all'insegna di una monocultura Fiat (o al più dell'automotive), e conseguentemente su quello imprenditoriale. È la stessa composizione operaia delle due città a essere profondamente diversa. In età giolittiana a Milano, «vera capitale industriale d'Italia», il mondo del lavoro si presentava estremamente frammentato, specchio in questo dell'articolato tessuto economico della città, e la stessa classe operaia non aveva la compattezza di quella torinese «più omogenea e concentrata» attorno al settore dell'auto, come ricorda Stefano Musso (2008). A Torino nella Camera del lavoro vi era una sola sezione me-

tallurgica, a Milano invece le sezioni erano ben quindici, corrispondenti ad altrettante specializzazioni di mestiere. Un dato abbastanza sorprendente tenuto presente che l'industria meccanica proprio in quei decenni era attraversata da processi di specializzazione e riorganizzazione del lavoro che stavano erodendo le basi del mestiere, sottraendo loro spazi di autonomia e di contrattazione (Bigazzi, 1987).

L'importanza dei lavori qui richiamati risiede nel fatto che gli autori non si limitano a descrivere la diversa matrice settoriale e dimensionale dell'industria nelle tre città, ma azzardano un'analisi di tipo comparativo al fine di mettere in luce i nessi che legano la diversa struttura economica al profilo sociale degli imprenditori e alle stesse forme del conflitto sociale. Mi sembrano indicazioni da non lasciar cadere. E ritengo che questo volume sia un passo che va in questa stessa direzione. Certo mentre lo sguardo di Amatori e Musso era puntato soprattutto sui decenni iniziali del Novecento, qui ci si concentra sul periodo terminale del ciclo di sviluppo iniziato in quegli anni, il periodo oltre il quale il cambiamento strutturale delle basi economiche, dapprima interpretato come una fase di aggiustamento in risposta al forte aumento del prezzo dell'energia e alla spinta operaia del "lungo autunno" (Bologna, 2017), rivela progressivamente il suo vero volto. Non di aggiustamento si trattava, come poi si sarebbe visto, ma dello sfarinamento della precedente matrice che aveva nell'industria il suo pilastro centrale. Nel volume la comparazione non è affidata ai singoli autori, ma emerge dal montaggio dei testi in una griglia tematica tripartita le cui campiture, dedicate rispettivamente agli aspetti economici, politico-amministrativi e urbanistici, sono aperte da un saggio di carattere generale volto a mettere in luce le connessioni tra le tre città e i mutamenti di portata più ampia che in quegli stessi anni scuotevano il Paese.

Per una singolare analogia città così diversamente connotate, sia pure all'interno dello stesso orizzonte industrialista, si sono trovate allineate dal punto di vista della lotta politica-amministrativa quando, in seguito alla clamorosa avanzata elettorale le sinistre alle amministrative del 15 giugno del 1975, le tre capitali del miracolo, più o meno acciaccate, furono governate da giunte rosse. Nel ricostruire questo periodo, che nella dimensione urbana qui assunta a terreno di indagine privilegiato, fu anche stagione di generose illusioni, oltre che punto di approdo di una storia che aveva lontane radici nel

municipalismo di inizio Novecento, il volume assume e intreccia tre prospettive: muove da un'analisi del mutamento strutturale, per vedere poi se e in che modo questo interagisca con le dinamiche dell'amministrazione e le scelte di policy in campo urbanistico. Non casualmente dunque il libro si apre con un impegnativo contributo di Angelo Pichierrri, volto a sistematizzare i processi di mutamento strutturale nel segno della deindustrializzazione, analizzandone tempi e caratteristiche, un intervento che intreccia un proficuo dialogo con i tre saggi dedicati alle singole città, rispettivamente di Fabrizio Loreto per Genova, Luca Mocarelli per Milano e Stefano Musso per Torino.

Se l'esito di un processo che ha i suoi tratti distintivi nella perdita di peso dell'industria e nella connessa trasformazione in senso terziario dell'economia cittadina è comune alle tre città, non si può dire lo stesso dei tempi nei quali ciò è avvenuto. E neppure delle tensioni a cui ha dato origine, in una stagione segnata da radicalizzazione estrema del conflitto sociale, e dei modi nei quali la classe politica ha cercato di governare questa complessa fase di transizione a nuovi equilibri. Al di là di differenze fra i modelli di riferimento a cui guardavano le forze politiche al governo della città, pur facendo riferimento alle stesse culture politiche, nel distinguere gli esiti dei processi di rigenerazione urbana credo abbia avuto un peso determinante la diversa composizione del tessuto industriale, le dimensioni di impresa e la distribuzione degli insediamenti produttivi nel territorio comunale.

È stata proprio questa diversità a condizionare l'azione di giunte che erano espressione di un'alleanza politica centrata sull'asse tra Partito comunista e socialista. Giunte che avevano nei sindaci un sicuro punto di riferimento, come attestano i nomi di Fulvio Cerofolini a Genova, Aldo Aniasi e poi Carlo Tonioli a Milano, Diego Novelli prima e poi Valentino Castellani a Torino. Dai contributi di Marco Doria, Enrico Landoni e Sergio Scamuzzi appare evidente che la collaborazione tra socialisti e comunisti si costruisce attorno a una visione condivisa, che non significa coincidente, di quale debba essere il ruolo di un'amministrazione che non voglia semplicemente essere la stanza di compensazione di contrapposti interessi, ma espressione di una politica urbana inclusiva e socialmente sostenibile. Un'unità di intenti che verrà meno sia per il cambiamento a livello nazionale, con il progressivo deteriorarsi dei rapporti fra i due partiti della sinistra lungo una china che nessuno sembra

voler fermare, come si vede dalla puntuale ricostruzione di Paolo Soddu, sia per l'incalzare di un mutamento che finirà per mettere a dura prova gli schemi concettuali delle forze e degli uomini alla guida delle città. Da questo punto di vista è straordinariamente indicativo che uno dei primi atti di ognuna delle tre giunte per dare corso al progetto di "città dell'uomo" sia stata l'elaborazione di un nuovo Piano regolatore, considerato lo strumento principe incidere nel governo della città provando a contemperare interessi e obiettivi sociali. È impressionante vedere come, pur diversamente modulati, tali piani condividessero l'idea che fosse compito della politica guidare lo sviluppo della città lungo linee progettuali predefinite in una ideale continuità con il destino industriale delle rispettive comunità. Un'opzione destinata a scontrarsi con i processi che in maniera molecolare avevano cominciato a ridefinire la geografia sociale ed economica di molti quartieri in seguito ai processi di dismissione parziale o integrale dei grandi impianti produttivi. La contrapposizione tra l'assessore all'urbanistica di Milano Maurizio Mottini e il suo omologo torinese Raffaele Radicioni, appartenenti allo stesso partito, il Pci, incarna icasticamente la diversa lettura dei processi in corso da parte di esponenti di una stessa cultura politica e partitica.

Sono illuminanti in questo senso l'analisi di Franca Balletti e Bruno Giontoni della vicenda genovese, dove alla crisi industriale si sommano le difficoltà del porto nella nuova geografia dei traffici che la rivoluzione del container aveva cominciato a disegnare; il contributo di Gabriele Pasqui sul caso milanese, nel quale la molecolarità del processo di cambiamento della città impone una radicale ridefinizione delle forme di regolazione urbana e un ripensamento dei rapporti tra direzione pubblica e interessi privati; e infine la ricostruzione di Francesca Governa su Torino, dove l'amministrazione ha cercato di farsi intelligenza sociale per contrastare il vuoto di potere lasciato dal ridimensionamento della Fiat. Come emerge dalle pagine nelle quali Matteo Bolocan, in apertura della sezione dedicata all'urbanistica, tratteggia lo sfondo entro il quale queste vicende si dipanano siamo di fronte a un nodo di questioni che stanno a cerniera tra un Novecento in via di archiviazione e una nuova stagione, che avrebbe trovato nella riforma del 1993 e nell'elezione diretta del sindaco la sua cifra politica, destinata a modificare in profondità strumenti operativi ma soprattutto l'idea stessa di governo delle città.

In conclusione, lasciando al lettore il piacere di trarre dai testi ulteriori suggestioni, credo che il volume, frutto di un impegnativo percorso di ricerca che si è articolato in una serie di seminari preparatori, nel corso dei quali gli autori hanno avuto modo di confrontare approcci e metodologie di ricerca afferenti alle loro diverse specializzazioni, sia un contributo prezioso per le domande che fa nascere e le prospettive di ulteriori ricerche che sollecita.

Riferimenti bibliografici

- Amatori F. (1980), *Entrepreneurial Typologies in the History of Industrial Italy (1880-1960). A Review Article*, in «Business History Review», LIV, n. 3, autunno
- Berta G. (2015), *La via del Nord. Dal miracolo economica alla stagnazione*, Bologna, il Mulino
- Berta G., Pichierrri A., a cura di (2007), *Libro bianco per il Nord Ovest. Dall'economia della manifattura all'economia della conoscenza*, Venezia, Marsilio
- Bigazzi D. (1987), *L'evoluzione del lavoro operaio nell'industria metalmeccanica (1840-1930)*, in *L'evoluzione delle professioni nel capoluogo lombardo dalla prima metà dell'Ottocento a oggi*, a cura di Alberto Martinelli, Milano, Edizioni del Sole 24 ore
- Bologna S. (2017), *Il "lungo autunno": le lotte operaie degli anni settanta*, in *L'approdo mancato. Economia, politica e società in Italia dopo il miracolo economico*, a cura di Franco Amatori, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Annali, Milano, Feltrinelli
- Bonomi A. (1997), *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Torno, Einaudi
- Bricco P. (2018), *1965-2018, com'è cambiata l'Italia dal Triangolo industriale al Poligono della crescita*, in «Il Sole 24 Ore», 5 giugno
- Cafagna L. (1989), *Dualismo e sviluppo nella storia d'Italia*, Venezia, Marsilio
- Carocci G. (1975), *Storia d'Italia dall'Unità a oggi*, Milano Feltrinelli
- Le capitali del miracolo* (1961), «Mondo economico», numero speciale, 23-30 dicembre, in Cafagna L., a cura di, *Il nord nella storia d'Italia* (1962), Roma-Bari, Laterza
- Felice E. (2015), *Lo sviluppo economico delle regioni: dalle tre Italia alle due Italie*, in *L'Italia e le sue regioni. L'età repubblicana*, vol. I: *Istituzioni*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Treccani
- Luzzatto G. (1923), *L'evoluzione economica della Lombardia dal 1861 al 1922*, in *La Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde nella evoluzione economica della regione. 1823-1923*, a cura di Riccardo Bachi, Milano, Alfieri & Lacroix
- Mainardi R. (1998), *L'Italia delle regioni. Il Nord e la Padania*, Milano, Bruno Mondadori
- Musso S. (2008), *Poli industriali a confronto: Genova, Milano, Torino*, in *Mondi operai, culture del lavoro e identità sindacali. Il Novecento italiano*, a cura di P. Causarano, L. Falossi, P. Giovannini, Roma, Ediesse,
- Turani G. (1996), *I sogni del grande Nord*, Bologna, il Mulino