

Centro e periferie a Milano: per una geostoria economico-sociale

di *Luca Mocarelli, Rocco Walter Ronza, Chiara Maranzana*

Abstract

Center and Peripheries in Milan: for an Economic-social Geohistory

The formation of the periphery of Milan is a result of industrialization and was accompanied by the transformation in the historic city center in the seat of a bourgeois elite of national importance. The social integration between the inner city and the working-class suburbs counter balanced the hierarchies of space and class for almost a hundred years but entered into crisis in the last decades of the twentieth century. Today, the question of recovering the most deprived peripheral areas is linked to the city's internationalization and the redefinition of the relations with the regional hinterland.

La formazione della periferia di Milano è un prodotto dell'industrializzazione ed è accompagnata dalla trasformazione del centro storico nella sede di un'élite borghese di respiro nazionale. L'integrazione tra il centro e i quartieri operai attraversa per quasi un secolo le gerarchie spaziali e di classe, ma entra in crisi negli ultimi decenni del Novecento. Oggi, la questione del recupero delle aree più disagiate si lega all'internazionalizzazione e alla ridefinizione dei rapporti regionali.

Keywords

Milan, Suburbs, Urban development.

Milano, Periferie, Sviluppo urbano.

Introduzione

Nell'evoluzione storica delle periferie urbane le relazioni spaziali interagiscono, in modi spesso diversi, con le relazioni sociali. Il caso di Milano è emblematico: collocata in mezzo alla pianura padana, dalla forma quasi perfettamente concentrica, fino al Settecento non possiede una periferia. Il pri-

mo territorio che si urbanizza all'esterno delle mura sono i Corpi Santi, sede di un'embrionale fase di industrializzazione e motore dello sviluppo della città. La conseguente espansione economica, demografica e fisica di quest'area segna il confine di un centro (che oggi, significativamente, nessuno definisce "storico") e innesca un processo di attrazione nella sua orbita di una serie di insediamenti, ciascuno con una propria identità che era andata formandosi nei secoli (e che non si è persa del tutto nemmeno oggi). La crescita della periferia è strettamente collegata alla creazione di un sistema di trasporti, che pone la città nel suo insieme al centro di uno spazio più ampio – dapprima la regione, poi il mercato nazionale, collegato allo spazio europeo dall'apertura del traforo del Gottardo nel 1882, poi ancora la conurbazione lombardo-padana.

È un modello che si consolida tra Otto e Novecento, ma che oggi sta andando in crisi. Da un lato, il concetto di città-regione, divenuto di moda nei decenni scorsi, è in declino, scalzato dall'aspirazione di Milano a trasformarsi in *world city* e in "città-stato". Dall'altro, la nitida gerarchia socio-spaziale che per due secoli ha contraddistinto la città (un centro "borghese" con una periferia "popolare") oggi appare messa in discussione, se non ancora superata, dalla nascita di nuove centralità urbane, ma è tuttora chiamata in causa nella discussione sul cosiddetto disagio delle periferie, protagonista delle cronache. La riqualificazione dei "quartieri" – termine che si preferisce a periferia, considerato negativo – è diventata prioritaria nell'agenda dell'amministrazione, e punta spesso proprio sui vecchi borghi *extramoenia*, reinterpretati oggi, nel linguaggio degli uffici comunali, come "nuclei di identità locale".

1. Dalla città murata alla città borghese

Rinchiusa all'intero della sua cinta muraria Milano non ha di fatto una "periferia" fino alla prima metà del XVIII secolo, nonostante per tutta l'età moderna sia una delle città più popolate d'Europa. Si tratta di un grande centro manifatturiero e commerciale che, guardando ai passi alpini attraverso le porte aperte nei Bastioni voluti dal governatore spagnolo Ferrante Gonzaga tra il 1549 e il 1560, è in grado di sfruttare al meglio la sua posizione di crocevia di traffici regionali e internazionali. Mentre al suo interno si sviluppano attività artigianali, mercantili e finanziarie, all'esterno – separato dal confine daziario – si estende il contado, la cui economia agricola di eccellenza, in particolare nella zona di bassa pianura, è all'origine della ricchezza del Ducato, controllato dal Senato (istituito dalle *Constitutiones* del 1532) attraverso una fitta rete di diritti signorili e fiscali. Dal punto di vista sociale, dentro i Bastioni convivono tutti i ceti e sono molto frequenti gli edifici in cui ai piani

alti abitano le famiglie meno abbienti mentre quelli bassi sono occupati da nuclei familiari benestanti e più ricchi. Tuttavia, i sestieri nei quali la città è divisa sin dal Medioevo tendono già a differenziarsi sia per il profilo degli abitanti che per la qualità degli edifici: più signorili quelli di Porta Orientale e di Porta Vercellina, più umili le contrade e i borghi di Porta Comasina, Ticinese e Romana [Scrima 2015, 84].

È al definitivo ritorno degli austriaci, e in particolare sotto l'impulso delle riforme di Maria Teresa, che la funzione e il ruolo di Milano cominciano a cambiare. La città diventa il centro di uno spazio regionale più compatto e definito [Meriggi 1996, 13-18], favorito dall'espansione e dal miglioramento delle vie di comunicazione: dalla costruzione del Naviglio di Paderno, che nel 1770 integra il sistema di canalizzazione di origine medievale [Malara 2015, 106] alla rete stradale. In questi anni la città murata – il futuro “centro” – vede la nascita di alcune delle sue istituzioni più celebri: l'Accademia di Brera, per la formazione dei tecnici, che punta a uniformare lo stile architettonico delle costruzioni urbane (dal 1786 il governo avoca a sé anche il controllo della toponomastica) e soprattutto quel Teatro alla Scala, inaugurato nel 1778, i cui palchi diventano il luogo di ritrovo e di auto-riconoscimento di un'élite lombarda che inizia a gravitare su Milano e ad acquistare palazzi nell'area circostante inclusa nella cerchia dei Navigli [Cogné 2017]. Al tempo stesso al di fuori delle mura una vivace attività di tipo protoindustriale inizia ad affiancare l'onnipresente agricoltura [Mocarelli 2006]. Non è quindi un caso che, stimolata e guidata dal patriziato milanese, si avvii una prima urbanizzazione di quello che nel 1781-82 il governo austriaco di Giuseppe II, applicando un modello esteso anche ad altre città (da Pavia a Cremona), istituzionalizzerà come Corpi Santi: un comune autonomo, di forma circolare, il cui governo, dove siedono rappresentanti delle grandi famiglie proprietarie milanesi, deve riunirsi in un palazzo all'interno delle mura, in via Crocifisso [Colombo e Pagano 2016, 130].

L'occupazione francese accresce la centralità di Milano sul fronte amministrativo. Con un decreto del 1808, la città, ormai capitale del Regno d'Italia, si espande fino a includere non soltanto i Corpi Santi ma anche 34 comuni agricoli circostanti, raggiungendo per breve tempo un'estensione simile all'attuale¹ (fig. 1).

1. Le uniche parti del territorio odierno di Milano non coinvolte nelle aggregazioni napoleoniche sono alcune porzioni dell'attuale periferia nord-occidentale della città: Baggio (cui nel 1811 viene unito anche Muggiano), Figino e Quinto Romano (assorbiti fino al 1816 da Settimo Milanese), Roserio, Vialba e Cassina Triulza (annessi temporaneamente a Bollate) e Bruzzano (che rimarrà autonomo fino al 1868). Nel comune napoleonico sono inclusi anche due piccoli centri che oggi non fanno più parte di Milano: Grancino (annesso successivamente a Buccinasco) a sud-ovest e Redecesio (annesso a Segrate) sul confine orientale [Colombo e Pagano 2016, 95-97, 129; www.beniculturalilombardia.it].

Fig. 1 – Il comune napoleonico dopo la temporanea annessione dei Corpi Santi e di 34 comuni del contado nel 1808



Fonte: Urban Genoma.

Anche se questa riforma ha vita breve (gli austriaci al loro ritorno nel 1816 riporteranno tutto ai confini precedenti), tra l'era napoleonica e la prima Restaurazione la città rompe con il passato d'antico regime: demolite le mura del Castello, davanti al quale si apre lo spazio in cui sorgerà il Foro Bonaparte, si costruiscono nuove porte in stile neoclassico, si rinnova molta parte del patrimonio edilizio, si inaugurano i primi grandi assi stradali “moderni” verso le Alpi – i più importanti, corso Sempione (1808) e la “strada militare” verso Monza e verso lo Spluga (oggi viale Monza, 1825) guardano non a caso verso Parigi e Vienna [De Finetti 2002, 77, 118-119] – e si completa la rete dei canali navigabili con il taglio del Naviglio Pavese (1819) [Malara 2015]). Sul piano economico, il blocco continentale napoleonico accelera lo sviluppo delle attività industriali e commerciali e la capacità di attrazione della nuova capitale favorisce l'insediamento di un'élite politico-amministrativa proveniente da tutte le province italiane [Meriggi 1996, 22], che smunicipalizza la città.

Dagli anni Quaranta, con la nascita dei primi stabilimenti manifatturieri moderni (come la Richard Ginori a San Cristoforo, sul Naviglio Grande), si

assiste alla rapida trasformazione della rete dei trasporti, investita dalla rivoluzione ferroviaria proveniente da Oltralpe. La ferrovia, destinata a sostituire il trasporto delle merci via acqua, fa la sua comparsa sotto il governo austriaco, con l'apertura della prima strada ferrata per Monza (1840) e la costruzione delle prime stazioni, tutte rivolte a nord-est, in prossimità della Martesana (al ponte delle Gabelle, 1840) e poi nell'odierna piazza della Repubblica (1857). Lo sviluppo delle ferrovie accelera con l'Unificazione e Milano, prima della fine degli anni Settanta, si trova, molto più delle capitali politiche del nuovo Stato unitario (Torino, Firenze e Roma), al centro della rete nazionale di strade ferrate costruita dall'élite risorgimentale come base per il nascente mercato nazionale. Le Ferrovie Nord, dagli anni Ottanta, "avvicinano" Como e Varese, mentre l'intera città viene circondata da una vera e propria cintura ferrata, che a nord e a est si trasforma in un nuovo bastione che interrompe o sposta antiche arterie stradali, come la Comasina a nord o la strada delle Vallazze a est. In città cominciano a circolare anche omnibus e tramvai, organizzati in una rete imperniata sul nucleo medievale e su piazza del Duomo [Ogliari 1998, 36].

Sono questi gli anni in cui prende definitivamente forma la gerarchia spaziale della città che resisterà fino ai giorni nostri: intorno alla cattedrale, tra il 1864 e il 1877, viene realizzata la piazza così come la conosciamo, fulcro di un percorso che la collega a piazza Cordusio, a piazza della Scala attraverso la nuova Galleria inaugurata nel 1867 e a piazza San Babila attraverso corso Vittorio Emanuele II, già rettificato sotto gli austriaci (1828-47) [De Finetti 2002, 99]. Lo spazio del centro, animato da circoli, case editrici e istituzioni culturali nate nei decenni precedenti (come la Società di incoraggiamento delle arti e dei mestieri o il Regio istituto tecnico superiore, il futuro Politecnico), diventa il fulcro di una cultura borghese e "progressiva", sempre pronta a importare innovazioni dall'Europa transalpina. Mentre le nuove aree residenziali borghesi sorgono nella parte più alta e salubre della vecchia città murata – a Porta Nuova e vicino al Castello – nei pressi delle stazioni ferroviarie della prima cintura (come Porta Genova e il Lazzaretto di manzoniana memoria, tagliato a metà dal nuovo viadotto ferroviario che raggiunge la nuova stazione allocata in piazza della Repubblica) nascono i primi quartieri operai e popolari. I confini amministrativi della città, che fino a quel momento erano rimasti quelli marcati dai Bastioni, iniziano ad allargarsi: i Corpi Santi vengono aggregati a Milano nel 1873, mentre i piccoli borghi circostanti, che erano stati annessi alla città tra il 1808 e il 1816, si fondono e si accorpano tra loro (fig. 2).

Fig. 2 – Il comune di Milano e i comuni limitrofi dopo le aggregazioni amministrative del 1841-1870 e l'annessione dei Corpi Santi alla città nel 1873



Fonte: Urban Genoma.

2. La nascita della periferia industriale

Nei decenni successivi, sulla spinta dell'incremento delle attività industriali, la città inizia a crescere passando dai 270.000 abitanti del 1861 ai 360.000 del 1881, fino ai 700.000 del 1911 [Mocarelli 2016]. L'espansione demografica è accompagnata dall'espansione urbanistica, che rompe definitivamente il limite rappresentato dalla vecchia cinta muraria. Nel 1884 l'amministrazione comunale dà il via alla redazione del primo piano regolatore, affidato all'ingegnere capo dell'Ufficio tecnico Cesare Beruto, per coordinare lo sviluppo e la crescita della città all'insegna di un equilibrio tra gli interessi pubblici e privati [Vercelloni 1991]. Nella nuova capitale economica del paese si insediano società nate altrove (come la vicentina Rossi, che entra nella Borsa milanese) e ne nascono di nuove (come la Campari, 1860, e la Pirelli, 1872).

Lo sviluppo delle fabbriche, che accelera dopo il 1881, traccina dai Corpi Santi e investe i comuni della cintura portando alla nascita di nuovi quartieri operai nei quadranti settentrionali – come la Bovisa (sorta dal 1882 attorno al gasometro e alla stazione delle Ferrovie Nord) o il polo che si forma a nord-est nell'area tra la Bicocca e il territorio di Sesto S. Giovanni, lungo la tramvia che

collega piazzale Loreto con Monza, dove nasceranno la Falck (1903) e la Ercole Marelli (1906) [Dalmaso 1971, 211]. Lungo la seconda e più larga cintura ferroviaria, realizzata tra il 1906 e il 1931, si insedia la classe operaia prodotta dall'inurbamento della popolazione contadina: si popolano gli ex Corpi Santi e i vecchi borghi rurali disposti a corona verso l'esterno della città – sui quali continua comunque a esercitarsi l'egemonia sociale e amministrativa della classe proprietaria che, con la sua ala conservatrice o con quella democratica, controlla di fatto anche il Comune milanese fino alla Prima guerra mondiale. La costruzione di un sistema di gestione integrata delle acque potabili e reflue, con centro nel Castello (1888-1926) [Breda 2015, Brown 2015], prepara la strada all'espansione dei confini di Milano, che tra il 1918 e il 1925 assorbe i dodici comuni limitrofi del suo circondario esterno, dando forma a una geografia amministrativa che resiste ancora oggi [Colombo e Pagano 2016] (tab. 1; fig. 3).

Tab. 1 – L'annessione dei quartieri periferici di Milano, 1841-1926

<i>Comune</i>	<i>Aggregazioni</i>	<i>Annessione a Milano</i>
Comune dei Corpi Santi		1873
<i>di cui fanno parte</i> Fontana		
Calvaire		
Gratosoglio		
Barona		
Maddalena		
Trenno		1923
<i>di cui fanno parte</i> Lampugnano	assorbito da Trenno (1841)	
Quarto Cagnino	assorbito da Trenno (1868)	
Figino	assorbito da Trenno (1868)	
Quinto Romano	assorbito da Trenno (1868)	
Musocco		1923
<i>di cui fanno parte</i> Boldinasco	assorbito da Musocco (1868)	
Villapizzone	assorbito da Musocco (1868)	
Vialba	assorbito da Musocco (1868)	
Cassina Triulza	assorbito da Musocco (1868)	
Roserio	assorbito da Musocco (1868)	
Garignano Marcido	assorbito da Musocco (1869)	
Affori		1923
<i>di cui fanno parte</i> Bruzzano	assorbito da Affori (1868)	
Dergano Derganino	assorbito da Affori (1868)	

Tab. 1 – Segue

<i>Comune</i>	<i>Aggregazioni</i>	<i>Annessione a Milano</i>
Niguarda		1923
<i>di cui fa parte</i> Bicocca Bicocchina	assorbito da Niguarda (1841)	
Segnano (Greco dal 1863)		1923
<i>di cui fanno parte</i> Greco	assorbito da Segnano (1753)	
Pratocentenaro	assorbito da Segnano (1841)	
Gorla		1923
<i>di cui fa parte</i> Precotto	assorbito da Gorla (1920)	
Turro		1918
Crescenzago		1923
Lambrate		1923
<i>di cui fanno parte</i> Casanova e Cavriano	assorbito da Lambrate (1841)	
San Gregorio vecchio	assorbito da Lambrate (1841)	
Chiaravalle		1923
<i>di cui fanno parte</i> Poasco	assorbito da Chiaravalle (1841)	
Nosedo Chiaravalle	assorbito da Chiaravalle (1870)	
Quintosole (Vigentino dal 1893)		1923
<i>di cui fanno parte</i> Macconago	assorbito da Quintosole (1841)	
Vigentino	assorbito da Quintosole (1868)	
Vaiano	assorbito da Quintosole (1868)	
Baggio		1923
<i>di cui fanno parte</i> Sellanova	assorbito da Baggio (1868)	
Muggiano	assorbito da Baggio (1868)	
Morsenchio	assorbito temporaneamente da Mezzate (1870)	1925
Linate sup. e inf. (Ponte Lambro)	assorbito temporaneamente da Mezzate (1841)	1925
Lorenteggio	assorbito temporaneamente da Corsico (1841)	1923
Ronchetto	assorbito temporaneamente da Buccinasco (1870)	1923

Fonti: Elaborazione Urban Genoma su dati Colombo e Pagano 2016; www.lombardiabeniculturali.it.

Fig. 3 – I confini del comune dopo le annessioni del 1918-1925



Fonte: Urban Genoma.

È in quest'epoca che si consolida un'organizzazione spaziale che concentra i servizi di più alto livello nel nucleo centrale della città e si afferma una distribuzione dei ceti sociali che coincide in larga misura con questa gerarchia spaziale. La completa gentrificazione degli spicchi popolari interni ai Bastioni richiederà ancora decenni, ma il centro storico nel suo insieme, molto più che in altre città italiane (Torino, Genova, Napoli, Roma) ed europee, finisce per identificarsi completamente con la città borghese: è qui che si concentrano le attività finanziarie e i servizi, ed è qui che si costruiscono i licei e le università Cattolica (1921) e Statale (1924), dalle quali per decenni uscirà l'élite professionale, politica ed economica che governa la città [De-cleva 1994]. In periferia, le annessioni del 1918-1923 cancellano ogni traccia dell'identità amministrativa dei municipi preesistenti. L'espansione urbanistica confonde la memoria dei vecchi confini comunali [Ronza 2003], ma non sommerge l'edilizia civile dei nuclei storici (come ad Affori, Turro, Crescen-zago, Lambrate), né la rete di cascine che mantiene il ricordo del carattere semi-rurale e dell'originaria vocazione agricola di queste aree [Tammaro e Visigalli 2015; Schena 2017].

Negli anni del fascismo comincia anche l'era dell'automobile, che imprime un'accelerazione alla trasformazione in chiave moderna della città [Portaluppi

e Semenza 1927]. Milano è al centro della nascente rete autostradale nazionale, che rinforza le connessioni storiche con i laghi (1925) e con Torino e il Veneto (1927-32). Nuove strade e piazze si aprono nelle aree centrali e la rete dei canali d'acqua urbani viene sacrificata ai nuovi mezzi di trasporto, in un processo destinato a protrarsi per decenni (il tombinamento del corso urbano dell'Olona data agli anni Settanta del secolo scorso). Con la copertura della cerchia dei Navigli si crea un primo anello di viabilità intorno al centro, oltre il quale si costruiscono nuovi edifici dominati dallo stile degli architetti novecentisti, e i poli universitari della "Città degli studi" (dove trova sede il Politecnico) e della Bocconi (fuori da Porta Lodovica) [Romani 2016, 12-26]. Nel frattempo, mentre si inaugura la nuova Stazione centrale (1931), la periferia si sposta un po' più in là, superando il limite della circonvallazione esterna definita dal piano Beruto: sotto i nuovi piani del 1912 e del 1934, che assecondano e confermano l'impianto concentrico e radiale della città [Vercelloni 1994], i terreni agricoli ai margini della città vengono occupati dai primi quartieri di edilizia residenziale pubblica – come i quartieri Iacp Lagosta 1924-25; Regina Elena 1925-28; Calvaireate 1929-30, Molise 1934-38 e Ponti 1938-41 – la cui realizzazione è destinata a protrarsi fino ai primi anni Settanta.

Prima che scoppi la Seconda guerra mondiale iniziano anche a delinearsi alcune delle forme culturali e sociali che conferiscono integrazione e identità condivisa alla città moderna, ormai consegnata all'industrializzazione (nel 1936, il 70% della forza lavoro risulta impiegata nel settore manifatturiero) [Moioli 1994]. La "milanesità" – che si esprime nelle due squadre di calcio cittadine, con campo prima all'Arena civica e poi, dal 1926, nel nuovo stadio di San Siro, nell'uso del dialetto milanese e nella fusione di valori industriali e principi solidaristici-umanitari – è condivisa da centro borghese e periferia operaia, dalle famiglie con radici storiche nella città e dai nuovi arrivati nelle fabbriche, ma anche nei licei e negli studi professionali, porta d'accesso all'élite cittadina per chi giunge in città dal resto del paese.

Il cambiamento iniziato negli anni Trenta è accelerato dalla guerra e dalla rapida ricostruzione postbellica [Galli 2017]. L'ascesa di Milano a simbolo dell'industrializzazione e del "boom economico" nazionale (che si riflette nel cinema, come mostrano film quali *Il vedovo*, del 1959, e *La vita agra*, del 1964) è accompagnata dall'ampliamento dell'autostrada per Genova (1956) e dall'inaugurazione dell'arteria autostradale verso Roma e il Mezzogiorno (1964). Vengono costruiti i primi grattacieli (Torre Breda 1950-55, Torre Velasca 1955-57, Torre Galfa 1956-59, Pirellone 1956-60), ma soprattutto, sotto la spinta di una emigrazione di massa senza precedenti verso la città, nascono i quartieri-dormitorio oggi al centro del dibattito sulla riqualificazione della periferia, come Gratosoglio, Quarto Oggiaro-Vialba, Stadera. Guida questa profonda trasformazione il Comune, passato nelle mani dei nuovi partiti di massa, come la Democrazia cristiana e il Partito socialista (i cui leader,

spesso di famiglia operaia, si formano al liceo Carducci, fondato negli anni Trenta nei pressi di piazzale Loreto), che gestiscono e sfruttano le energie dell'imprenditoria privata convogliandola verso l'edilizia di carattere sociale – scuole, ospedali, case popolari. Il nuovo corso garantisce e alimenta l'integrazione, che attraversa i confini e le gerarchie spaziali e di classe. Radicati nella periferia operaia, i partiti governano dalle istituzioni del centro, legando insieme la Milano borghese e quella popolare. E nel centro dialogano con l'élite professionale e imprenditoriale, la cui voce è espressa dall'autorevole *Corriere della Sera*, quotidiano d'opinione le cui pagine milanesi offrono la rappresentazione ufficiale della vita della città.

3. La crisi della periferia

Disintegrazione sociale e frammentazione spaziale fanno la loro prima comparsa con il rallentare del boom economico, nella seconda metà degli anni Sessanta. Nell'epoca dei conflitti sindacali e del terrorismo, che investono tutto il territorio urbano tra gli anni Settanta e i primi anni Ottanta, la grande industria comincia a decentrare gli impianti produttivi e Milano diventa sede di una nuova economia dei servizi, in cui i settori della moda, della televisione commerciale e della pubblicità assumono un ruolo di traino. La fine dell'immigrazione di massa dal Sud segna l'arresto della crescita demografica, dopo il picco raggiunto nel 1973 con oltre 1.7000.000 abitanti. La progressiva redistribuzione dei cittadini verso aree esterne, permessa dallo sviluppo del trasporto privato e pubblico, produce la dilatazione dello spazio urbano in una sorta di "città diffusa" che si estende oltre i confini amministrativi del Comune e abbraccia aree popolari cresciute nei comuni limitrofi e solo parzialmente gentrificate (da Cinisello Balsamo a Buccinasco, a Pioltello), che diventano nei fatti e nelle rappresentazioni la sede del nuovo disagio sociale che accompagna la deindustrializzazione.

Al tempo stesso nascono anche nuovi sobborghi di pregio costruiti sul modello delle *gated communities* americane (come Milano 2), in cui inizia a trovare posto un nuovo tipo di ceto medio che, per la prima volta, non sembra subire più l'attrazione del centro, né ambire a entrarvi. Il processo di disuburbanizzazione, che richiama in parte quella in corso in molte altre città dell'Occidente avanzato, è parte di una più ampia "regionalizzazione"² della città, favorita dalla costruzione delle tangenziali Ovest (1965-68) ed Est (1969-75), e che si esprime soprattutto nel vasto progetto infrastrutturale

2. La tendenza a leggere la metropoli milanese inserendola all'interno del contesto regionale diventa la prospettiva dominante tra gli anni Novanta e Duemila [Bramanti *et al.* 1992; Rumi 2003].

che inserisce Milano all'interno di un sistema di trasporto su ferro urbano a scala sovracomunale e sovraprovinciale. L'affermazione della nuova ottica di sviluppo è favorita dall'istituzione della Regione (1970), i cui uffici si stabiliscono nell'area Garibaldi-Repubblica, dove dal 1953 è previsto il centro direzionale della città. Il modello "a rete" che si afferma dopo la nascita della Regione trova espressione anche nel discorso sulla "città policentrica", che identifica la causa delle difficoltà della periferia nella dipendenza eccessiva dal centro e fa da sfondo tanto alla battaglia per ottenere l'introduzione degli organi di decentramento nelle periferie urbane (le prime elezioni dei Consigli di zona sono del 1980), quanto a esperimenti di policentrizzazione istituzionale, come la comparsa di nuove università in aree urbane decentrate (Iulm, Bicocca, Politecnico alla Bovisa) e la costruzione di sedi fuori Milano da parte dello stesso Politecnico (Como, Cremona, Lecco, Mantova e Piacenza) e della Cattolica (Cremona, che si aggiunge a Piacenza).

Nel passaggio dagli anni Ottanta agli anni Novanta, il conflitto sul destino delle aree urbane dismesse (che include le vecchie aree industriali e buona parte degli scali merci della rete ferroviaria) si intreccia con la crisi politica legata alle inchieste giudiziarie di Tangentopoli, che da Milano si estende a scala nazionale e in pochi anni spazza via il sistema dei partiti. Il sostanziale arresto dello sviluppo immobiliare e il rallentamento dei progetti infrastrutturali, nonostante il completamento della terza linea metropolitana, aprono spazi per la riqualificazione del centro, dove inizia la pedonalizzazione di strade e piazze. Eppure a Milano, seppure in modo non sempre visibile, la crisi della governance politica riflette e accelera le difficoltà della città, mentre il pesante coinvolgimento in Tangentopoli aggrava le difficoltà del ricambio generazionale nelle famiglie delle élite industriali e professionali. Si spiega anche così la freddezza dei salotti verso sindaci espressi dal mondo dei commercianti e delle piccole imprese (Formentini e Albertini, 1993-2006) e la scelta di famiglie imprenditoriali come Bracco e Squinzi di stabilirsi in aree esterne al centro.

4. Centro e periferia nel "rinascimento" di Milano

Nel primo decennio del nuovo secolo la trasformazione della geografia spaziale e sociale di Milano si rimette in moto. Da un lato, l'inizio dei flussi migratori dal Sud del mondo (che tra gli anni Novanta e Duemila, innesca una fase di conflitti e proteste locali in aree come quelle di via Padova/via Adriano e di via Sarpi [Cologna 2002]) segna la nascita della città multiculturale e multietnica. La popolazione di origine straniera proveniente dall'Asia, dall'Africa e dall'America latina costituisce ormai il 20% dei residenti e si insedia prevalentemente in alcune aree periferiche e semiperiferiche, senza

però dare origine a enclave completamente separate dal resto della città³. Dall'altra, si completano progetti che ridisegnano – dopo decenni di abbandono – l'area del Garibaldi-Repubblica (dove, con il concorso decisivo di capitali americani e mediorientali, nascono i grattacieli di Porta Nuova), la periferia sud, grazie al volano della sede della Fondazione Prada, le aree della periferia nord-occidentale occupate dal Portello (lasciato dall'Alfa Romeo) e dalla Fiera Campionaria (dove nasce City Life) [Pagetti 2017].

L'indebolimento delle logiche insediative basate sulla dicotomia centro-periferia che hanno guidato l'élite nei precedenti due secoli è salutato come un'opportunità per le zone più degradate e spiana la strada all'adozione di un nuovo Piano regolatore (2019) che, dopo decenni, prevede un incremento della densità abitativa e la ripresa della crescita demografica, anche se riacende i timori per un'espansione non regolata della città (*urban sprawl*) e per la comparsa di nuove sperequazioni tra le aree più ricche e le aree circostanti. Inoltre, nonostante la partecipazione di alcuni soggetti locali come le università cittadine (che si impegnano in alcuni importanti progetti in diverse aree della città), il capitale privato che promuove gli interventi ha, per la prima volta, una forte componente straniera e inserisce Milano nella competizione tra le “città globali”⁴ per intercettare i flussi internazionali, che si tratti di investimenti o di turisti e residenti temporanei (come gli studenti universitari che, alla vigilia della pandemia del 2020, raggiungono le 200.000 unità).

Alla vigilia della crisi globale delle città causata dalla pandemia del Covid-19 nei primi mesi del 2020, il sostanziale completamento dei grandi progetti di costruzione dei “passanti” e delle metropolitane leggere di estensione sovracomunale, il varo della Città metropolitana (2016), l'intensa attività di promozione internazionale lanciata dalle amministrazioni comunali a partire dal 2006 attraverso l'organizzazione di *global events* come Expo 2015 e le Olimpiadi del 2026 e l'avvio di una trasformazione green dei trasporti e dell'economia cittadina contribuiscono ad alimentare la nuova metafora della “città-stato”. Si indebolisce il rapporto con la Regione e con lo stesso governo nazionale (che nel 2018, cavalcando le preoccupazioni diffuse nelle periferie milanesi, si oppone alla riapertura della cerchia interna dei Navigli medievali, legata alla costruzione della linea metropolitana M4). In quello che appare il “secolo delle città” [Sala 2018], Milano non intende trasformarsi in periferia dell'economia globale e rivendica il ruolo di traino di un'economia nazionale appesantita da due decenni di stagnazione. Al tempo stesso, tuttavia, deve anche immaginare e guidare la trasformazione della sua periferia industriale,

3. Sul carattere “eticamente connotato” ma relativamente aperto e misto dell'insediamento cinese nell'area di via Canonica e via Sarpi, si vedano Farina *et al.* [1997, 181].

4. A partire dalla fine degli anni Novanta Milano si insedia, unica città italiana, nella rete delle *world cities* [Beaverstock *et al.* 1999].

le cui funzioni e la cui vitalità dipenderanno in larga misura dalle decisioni, in gestazione in questo decennio, sul riuso delle aree industriali e degli scali presenti sul tracciato della cintura ferroviaria novecentesca.

Fig. 4 – Enrico Cattaneo, *Paesaggio Milanese, Quartiere Garibaldi, Milano 1960*



Courtesy Archivio Fotografico Enrico Cattaneo.

Bibliografia e fonti a stampa

- Beaverstock J.V., Smith R.G. e Taylor P.J. 1999, *A roster of world cities*, «Cities», 16, 6, pp. 445-458.
- Bramanti A. et al. 1992, *La Padania, una regione italiana in Europa*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino.
- Breda M.A. 2015, *L'acquedotto di Milano*, in Galli S. (a cura di), *Milano città d'acqua*, Spirale d'idee, Milano, pp. 183-205.
- Brown M. 2015, *La fognatura di Milano*, in Galli S. (a cura di), *Milano città d'acqua*, Spirale d'idee, Milano, pp. 208-218.
- Cogné A. 2017, *Les propriétés urbaines du patriciat (Milan, XVIIe-XVIIIe siècle)*, École française de Rome, Roma.
- Cologna D. 2002, *La Cina sotto casa. Convivenza e conflitti tra cinesi ed italiani in due quartieri di Milano*, FrancoAngeli, Milano.
- Colombo E. e Pagano E. 2016, *Milano e territori contermini. L'ordinamento amministrativo 1750-1923*, il Mulino, Bologna.

- Dalmasso E. 1971, *Milano capitale economica d'Italia*, FrancoAngeli, Milano (ed. or. 1970).
- Decleva E. 1994, *La cultura sotto tutela*, in Rumi G., Vercelloni V. e Cova A. (a cura di), *Milano durante il fascismo, 1922-1945*, Edizioni Cariplo, Milano, pp. 11-44.
- De Finetti G. 2002, *Milano. Costruzione di una città*, Hoepli, Milano.
- Farina P., Cologna D., Lanzani A. e Breveglieri L. 1997, *Cina a Milano. Famiglia, ambienti e lavori della popolazione cinese a Milano*, Abitare Segesta/Aim, Milano.
- Galli S. 2017, *Milano. Storia di una rinascita*, Spirale d'idee, Milano.
- Malara E. 2015, *Il Naviglio di Milano*, Hoepli, Milano.
- Meriggi M. 1996, *Breve storia dell'Italia settentrionale dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma.
- Mocarelli L. 2006, *Una crescita urbana fuori delle mura: Milano e i suoi "Corpi santi" tra Settecento e Prima guerra mondiale*, in Folin M. (a cura di), *Sistole/diastole. Episodi di trasformazione urbana nell'Italia delle città*, Istituto veneto di scienze lettere e arti, Venezia, pp. 367-408.
- Mocarelli L. 2015, *The Long-Term evolution of the Suburbs of Milan*, «Popolazione e Storia», 16, 1, pp. 135-156.
- Moioli E. 1994, *Il consolidamento della struttura industriale nelle turbolenze dell'economia e della politica*, in Rumi G., Vercelloni V. e Cova A. (a cura di), *Milano durante il fascismo, 1922-1945*, Edizioni Cariplo, Milano, pp. 381-411.
- Ogliari F. 1999, *Milano. Due secoli di trasporti (1801-1999)*, Arcipelago, Milano.
- Pagetti F. 2017, *Il rinnovo urbano a Milano. Da City Life all'area Expo*, EduCatt, Milano.
- Portaluppi P. e Semenza M. 1927, *Milano com'è ora, come sarà*, Bestetti-Tumminelli, Milano-Roma.
- Romani M.A. 2016, *Pagano alla Bocconi: storia di un monumento*, in Castellano A. e Romani M.A. (a cura di), *Architetture bocconiane. Da Pagano a oggi: gli edifici raccontano la storia di una università*, Egea-Università Bocconi, Milano, pp. 1-67.
- Ronza R.W. 2003, *Bovisa-Dergano: dalla periferia industriale alla metropoli del terziario*, in Parsi V.E. e Tacchi E.M. (a cura di), *Quarto Oggiaro, Bovisa, Dergano. Prospettive di riqualificazione della periferia di Milano*, FrancoAngeli, Milano, pp. 37-78.
- Rumi G. (a cura di) 2003, *Milano capitale*, Abitare Segesta, Milano.
- Sala G. 2018, *Milano e il secolo delle città*, Feltrinelli, Milano.
- Schena R., 2017, *Milano. La città dei 70 borghi*, Magenes, Milano.
- Scrima M. 2015, *La Fossa interna*, in Galli S. (a cura di), *Milano città d'acqua*, Spirale d'idee, Milano, pp. 74-121.
- Tammaro E. e Visigalli R. 2015, *Antichi borghi della periferia milanese*, Quattro, Milano.
- Vercelloni V. 1991, *La trasformazione urbana*, in Rumi G., Buratti A.C. e Cova A. (a cura di), *Milano nell'Unità nazionale, 1860-1898*, Edizioni Cariplo, Milano, pp. 137-163.
- Vercelloni V. 1994, *Storia della città e storia dell'idea di città*, in Rumi G., Vercelloni V. e Cova A. (a cura di), *Milano durante il fascismo, 1922-1945*, Edizioni Cariplo, Milano, pp. 181-216.