

Dott.ssa Marta Boneschi

**La Milano che vogliamo. Fra Storia, Cultura e Innovazione
nello sviluppo urbano**

Incontro presso la Società del Giardino, 5 febbraio 2014

LA MILANO CHE VOGLIAMO

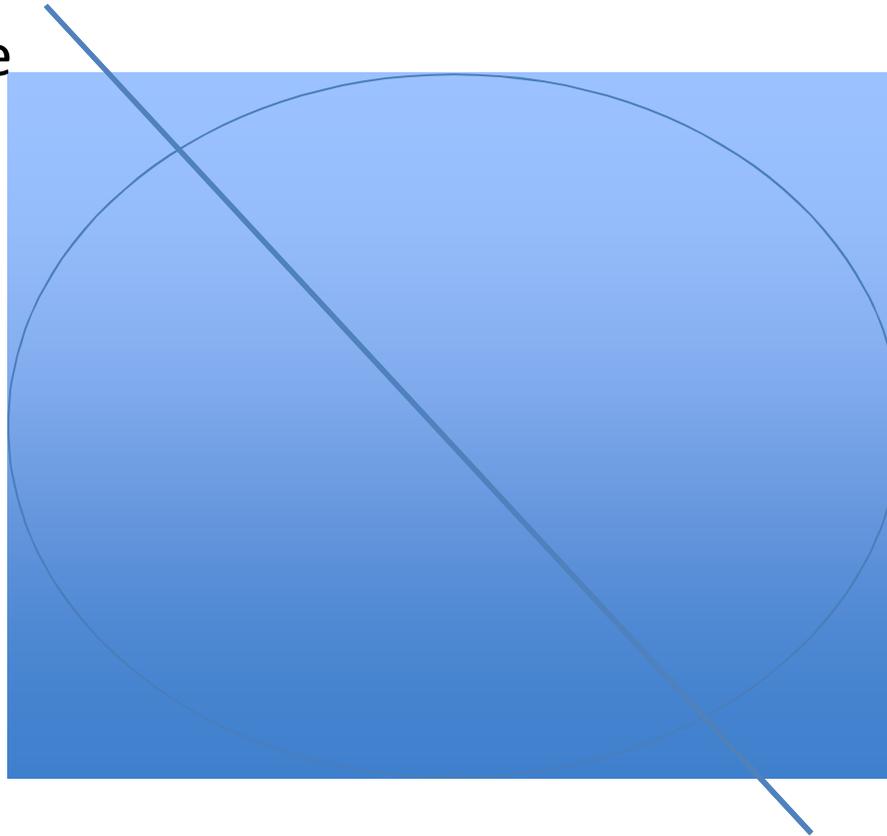


Conoscere la storia della città

non nella chiave pedagogica del motto "historia magistra vitae" ma in quella psicanalitica dell'elaborazione dell'esperienza vissuta.

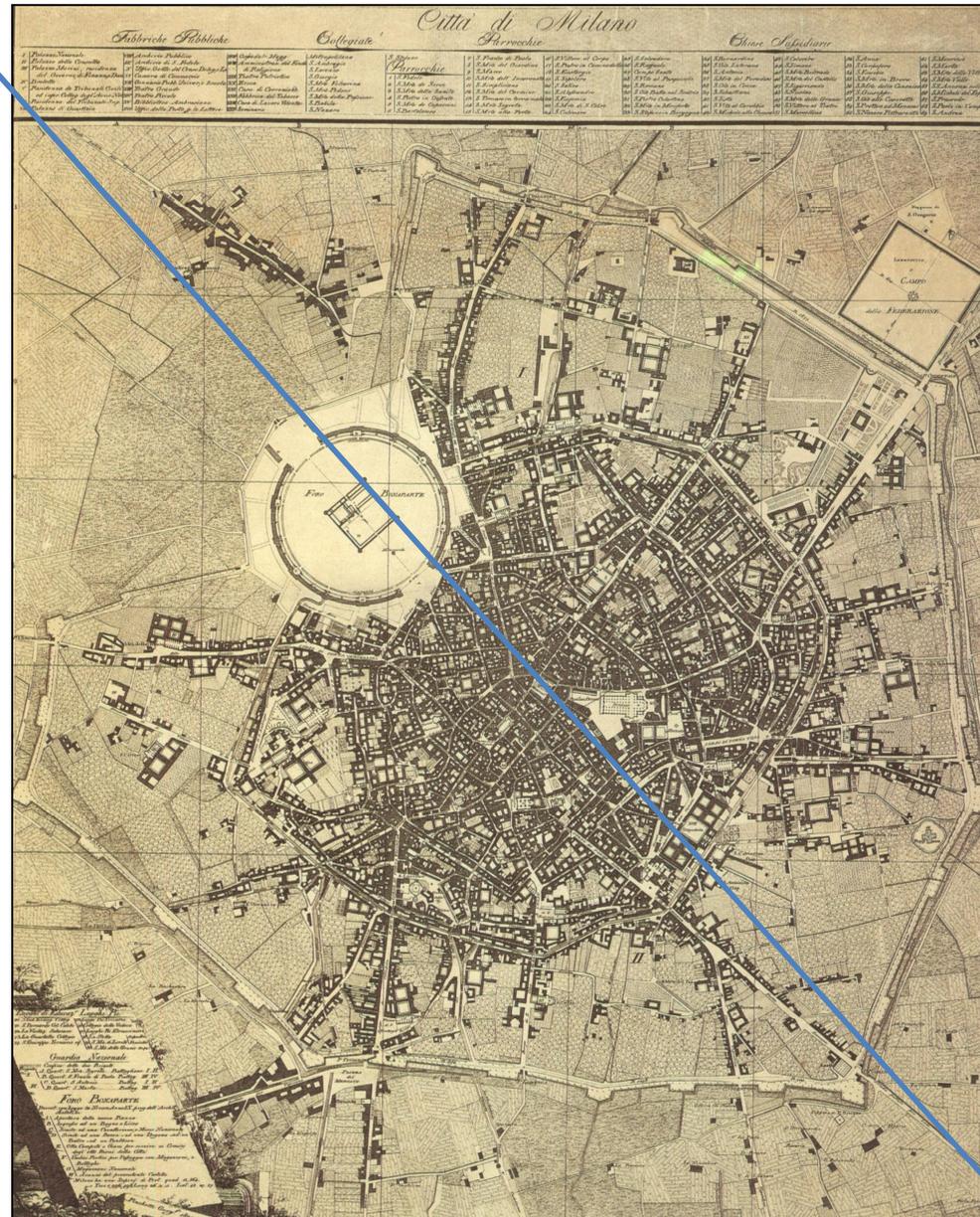
PASSAGGIO A NORD OVEST

Verso il Sempione



Verso la via Emilia

1801, PIANTA DEL PINCHETTI



IL PONTE FERROVIARIO DI GRECO



C'ERA UNA VOLTA



Il Naviglio di San Marco
nell'Ottocento

estate



inverno

E C'E' ADESSO



IL POTERE E LA PROPULSIONE



Francesco Giuseppe



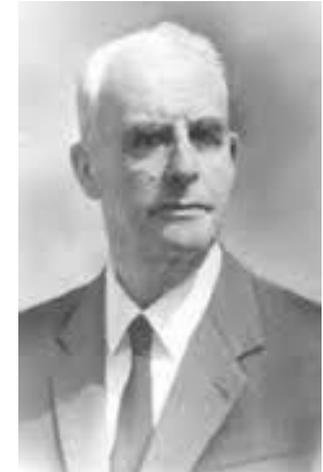
Vittorio Emanuele



Carlo Erba



Benito Mussolini



Antonio Greppi



Giuseppe Colombo



G. B. Pirelli



Anna Bonomi Bolchini



Giuseppe Cabassi

IL SALOTTO CHIUSO

A DUE MESI DAL RICEVIMENTO

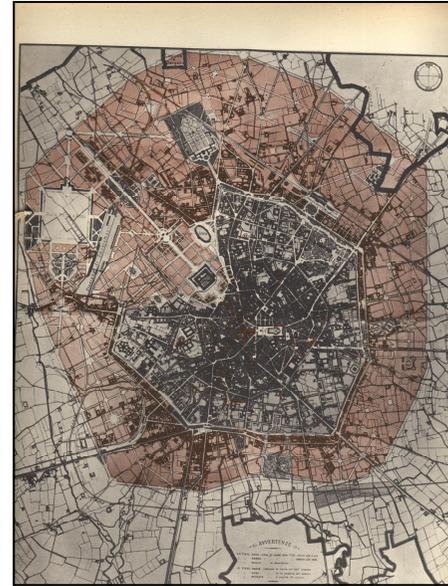


La padrona di casa scopre in un vaso quattro fette della sua famosa torta al maraschino.

1801, PIANTA DEL PINCHETTI



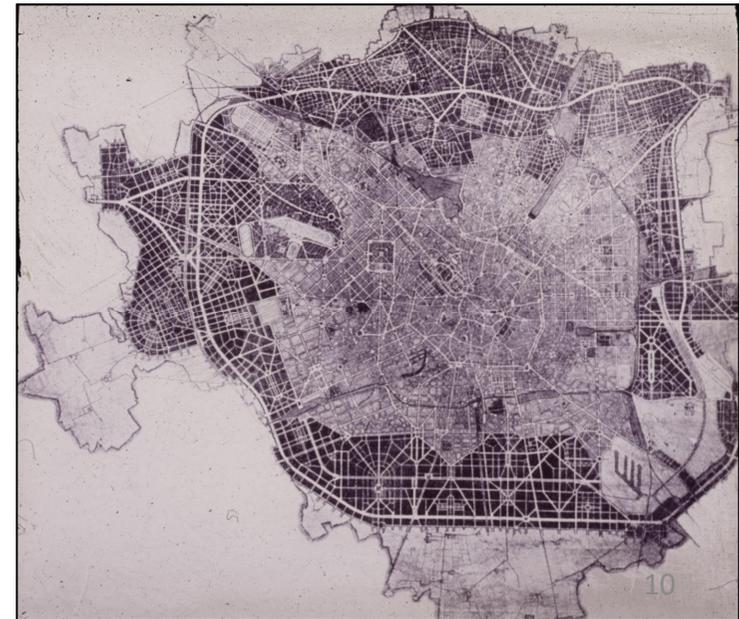
1884, PIANO BERUTO



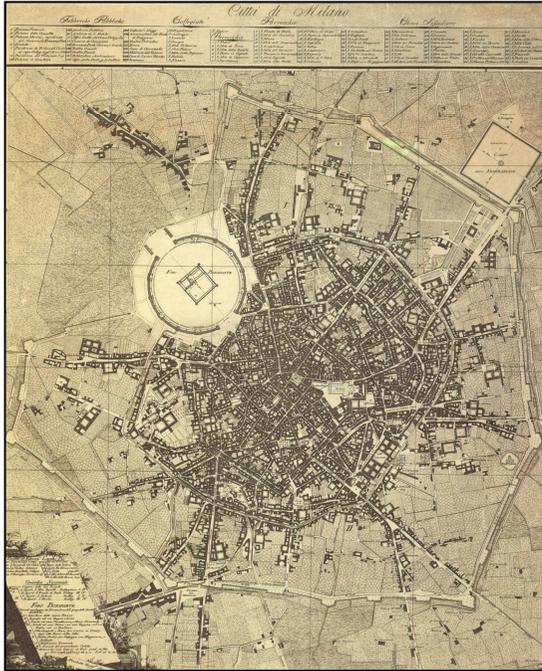
1912, PIANO PAVIA MASERA



1933, PIANO ALBERTINI



LA GRANDE ESPANSIONE



SCAMBI DI MERCI, DENARO E IDEE



Esposizione internazionale 1906
L'Acquario



La Fiera campionaria di Milano

LA FONDERIA EUGENIA



per cinque secoli
fabbrica di cannoni,
campane e
monumenti



CONSERVARE, INNOVARE, RECUPERARE



PARCO SEMPIONE, IL VERDE SALVATO



VIA MOSCOVA, CASE POPOLARI COME RISARCIMENTO



LA MILANO CHE VOGLIAMO



**dovrà cercare
la "massima felicità
divisa sul maggior numero"**

SLIDE 1

La Milano che vogliamo è bellissima, frutto dell'immaginazione e del desiderio; la Milano possibile è tutt'altra cosa. Occorre temperare le due cose. Il mio compito è percorrere un po' di storia per trarne spunti utili. Comincerò con la crescita e trasformazione di Milano, durante la quale molto è andato distrutto e molto è stato creato, per arrivare alla questione della conservazione e/o innovazione. Spero che sarà chiaro come la storia aiuti a capire come bisogna individuare e catturare le forze produttive e propulsive, quelle che sono in grado di garantire il massimo di "bene comune", per il quale è sempre valida la definizione di Cesare Beccaria: "la massima felicità divisa sul maggior numero". Se non si identificano le forze produttive e propulsive che fanno evolvere la città, è inutile darsi da fare: la storia insegna che Milano è cresciuta e si è civilizzata, di volta in volta, con i transiti, i commerci, l'industria, tra le fabbriche di lana e la finanza nel Medio evo; l'agricoltura, l'artigianato e i mezzi di trasporto in Età moderna; la seta, l'industria meccanica e tessile nell'Ottocento e Novecento, l'editoria, la televisione e la moda nella seconda metà del Novecento, e così via.

1. Conoscere la storia della città.

E' utile, non nella chiave pedagogica del motto "historia magistra vitae" ma in quella psicanalitica dell'elaborazione dell'esperienza vissuta. Ora la storia racconta che Milano è una città con vocazioni molteplici, aperta alla modernità. Racconta anche che le buone e cattive soluzioni del passato restano alle generazioni a venire per secoli. Dunque riandare al percorso dei padri con spirito critico - sottolineo "con spirito critico", cioè con intelligenza, discernimento e capacità di giudizio - aiuta a capire le ragioni di quelle scelte e a progettare (non solo immaginare) la città del futuro.

SLIDE 2 Un crocevia com'è Milano comunica con l'esterno attraverso i suoi raggi. La storia suggerisce che raggi più importanti di Milano sono due: quello in direzione nord ovest, verso l'Europa del nord, e quello in direzione sud ovest, verso l'antica via Emilia e il sud.

SLIDE 3 Questa forma è persistente, come si vede dalla pianta del 1801.

SLIDE 4 Ora la via del Sempione, aperta in epoca napoleonica e valorizzata con il traforo dal 1906, doveva stendersi diritta in direzione nord ovest, ma a fine Ottocento è stata sbarrata dalla costruzione del Cimitero maggiore. Così che questo risulta lo sguardo di Milano verso l'Europa.

SLIDE 5 Un altro esempio controverso è quello della cintura ferroviaria, iniziativa molto contestata che, con l'esplosione della motorizzazione, ha infilato il traffico su gomma a imbuto sotto i ponti ferroviari. Ora la cintura appare come manufatto da recuperare, menzionata nel documento degli "Architetti per Milano" del luglio 2012; oggi il recupero potrebbe conciliare le ragioni della viabilità e della memoria.

Certo invece siamo grati della cura messa dai padri nella costruzione di un sistema dei trasporti, negli anni che corrono dal tram a vapore fino alla prima linea della metropolitana, e oltre.

2. Crescita tumultuosa e cambiamento radicale.

SLIDE 6 Milano ha attraversato un processo di crescita e trasformazione rapido, radicale e concentrato nel tempo. Non è l'unica città al mondo che abbia sperimentato il cambiamento, ma è una delle poche che abbia sperimentato un vero rigonfiamento nella seconda metà dell'Ottocento, tragiche distruzioni tra il 1942 e il 1945 e di nuovo un rigonfiamento dopo il 1950.

SLIDE 7 Tra la piccola Milano di 120 mila abitanti, tra i giardini e le acque, che catturava l'amore appassionato di Stendhal, e la Milano di asfalto e cemento che fa da sfondo alle opere letterarie di Bianciardi e Arbasino corrono circa centocinquant'anni. Sono due cartoline d'epoca così diverse tra loro, due modi distinti di vivere, muoversi, lavorare e pensare. Tutte e due mostrano l'identità ricca e varia della città. Un confronto delle diverse epoche aiuta a riconoscere le scelte positive da quelle negative, cioè non ispirate al "bene comune".

SLIDE 8 Il cambiamento è avvenuto, oltre che sulla spinta di innovazioni epocali (come la rivoluzione industriale, quella dei trasporti, delle comunicazioni e infine la globalizzazione), secondo la volontà dei gruppi di potere e delle forze produttive e propulsive (dominatori austriaci, ceti in ascesa dopo l'unità, progressisti intorno al 1900, regime fascista, proprietari immobiliari, industriali, finanziari e politici), fino al compimento del miracolo economico. Dagli anni Settanta in poi, invece, le scelte strategiche si sono trovate di fronte a una miriade di interessi particolari e corporativi, e nessuno ha prevalso in modo decisivo. La politica non ha saputo compiere sintesi e mediazioni, ma soprattutto non ha identificato quali siano le forze produttive e propulsive che possono ridare fiato alla città.

La cittadinanza non ha fatto ascoltare una voce ragionevole, spesso presa dalle sue motivazioni anguste ed egoistiche. E' venuta meno la visione d'insieme, hanno prevalso le scelte di "opportunità casuale", all'insegna del "si fa quel che si può".

Nella seconda dominazione austriaca agiva il potere assoluto: i capitali dell'agricoltura e della seta erano indirizzati verso l'investimento edilizio, senza discussione, come raccontano con voci diverse Stendhal, Cattaneo e Cantù. La cerchia dei Navigli si è riempita, i giardini cancellati, le case addossate l'una all'altra. Nessun potere assoluto ha invece agito per la vecchia stazione delle Varesine, di incerta e alterna destinazione per mezzo secolo.

SLIDE 9 Nell'ultimo quarantennio le cose sono andate avanti per tappe e per occasioni: i campionati di calcio del 1990 o l'Expo 2015, come se la città fosse un salotto chiuso nello stile del "signore di buona famiglia" di Giuseppe Novello, che si addobba in circostanze speciali, Natale, Pasqua e compleanni.

Questo rende pregevole il "gruppo Belgiojoso" che supera l'interesse particolare, attraversa le discipline, guarda al futuro senza trascurare il passato, non ha fini occulti. I problemi complessi, come è quello del futuro della nostra città, si aggrediscono percorrendo itinerari impervi, sviscerando tutti gli aspetti, e soprattutto attraverso la riflessione, il confronto e il dialogo. Al tempo degli austriaci ogni decisione cadeva dall'alto e doveva essere subita, ma oggi la civiltà e la democrazia impongono un lavoro lungo e faticoso, che va affrontato con onestà e mente aperta.

3. La città desiderabile.

SLIDE 10 Nella sua crescita rapida e radicale, Milano ha sempre sofferto della piccolezza del territorio comunale, tanto che di volta in volta ha assimilato i territori circostanti. Oggi il territorio comunale è di nuovo, da quasi un secolo, fermo nelle dimensioni, troppo stretto. In vista della città metropolitana che dev'essere attuata, più che mai occorre riflettere sulle ragioni dei mancati accorpamenti del passato e sulle conseguenze di quelle scelte.

SLIDE 11 Una Milano grande o piccola porta con sé una mentalità grande o piccola. Al tempo dei nostri avi, Baggio rappresentava un *finis terrae*, un terreno estraneo, baggiani erano gli inurbati, i rustici. Di Quarto Oggiaro un milanese percepisce l'estraneità territoriale, sociale, culturale, e ne è ricambiato. Gessate o Gorgonzola sono distanti dal Duomo, ma la linea metropolitana verde lega loro e noi, e penalizza un po' meno i pendolari. Ai primi del Novecento Ettore Conti, pioniere dell'elettricità, prendeva il tram per andare in periferia e si compiaceva della sua larghezza di vedute.

Saliva infatti sul tram per compiere un viaggio di istruzione, vedere come vivono gli operai. In realtà siamo tutti milanesi *de facto*, benché non *de jure*. Quel che importa non è l'origine territoriale ma la comunanza di fini e la convivenza.

Una città asfittica diventa anche poco socievole e poco ospitale. Milano perde abitanti (alcuni di loro per paradosso sarebbero milanesi, nella città metropolitana). E' ben singolare constatare che cento anni dal tempo di Ettore Conti, cadute le barriere di classe, con il suffragio universale e il benessere diffuso, i confini amministrativi ci impongono le stesse barriere di allora. Nessuno, credo, va in gita alla Barona, magari va ai centri commerciali suburbani. Dunque, di nuovo, quali sono le forze positive e propulsive che animano Milano? Che cosa vogliono?

Dunque Milano è troppo piccola. In secondo luogo, Milano non valorizza le sue immense risorse. La storia della città racconta di arrivi e partenze, perché Milano è una città interessante da molti punti di vista. I viaggiatori del Grand Tour transitavano nella città settecentesca per acquistare carrozze e gioielli e per ascoltare la musica; in epoca napoleonica i "pagnottanti" convergevano in cerca di un impiego; dopo l'unità accorrevano i primi meridionali per faticare nell'edilizia e nelle ferrovie, poi gli operai delle fabbriche; poi le folle di italiani e stranieri per le fiere, e così via. Fin dal 1861 metà degli abitanti di Milano non erano originari della città, e così è stato anche dopo, sempre di più. Nel 1875 già sembrava che Milano avesse cambiato i connotati. Scriveva Carlo Romussi, direttore del *Secolo*, che tenere viva la memoria degli antichi monumenti di Milano è «tanto più necessario oggi che la rinnovazione edilizia di questa città ne ha quasi mutato del tutto il vetusto aspetto».

SLIDE 12 Per decenni abbiamo coltivato la convinzione che Milano fosse esclusivamente la città degli affari. La storia conferma che Milano offre molto, ma molto di più. Molto più di Bilbao, che era una città scura, piccola, sporca, quando era siderurgica, e mal collocata tra gli itinerari turistici. Poi è arrivato il Guggenheim che ne ha fatto una meta turistica mondiale. Nel mondo moderno tutto è mercato, la cultura è di massa, il livello di istruzione si è alzato, quindi bellezza e cultura si intrecciano virtuosamente con gli affari, e Milano va avanti su questa strada troppo lenta, vittima ancora di pregiudizi e inettitudini. Basta pensare che la città della moda non ha creato un Museo della moda. Milano è una miniera di archeologia industriale.

SLIDE 13 Pochi visitano la fonderia Eugenia, recuperata dall'oblio, che dai tempi degli Sforza fabbricava cannoni, campane e monumenti in bronzo. Pochi, perché è un caso, è isolata in un quartiere residenziale e di passaggio, non troppo in centro e non troppo in periferia.

Una città che voglia rendersi attraente, fa fruttare i tesori d'arte e i reperti culturali. Milano non ha saputo seguire il moto generale e mondiale verso la cultura e la bellezza come risorse economiche e civilizzatrici. Una città che sa catturare come turisti i viaggiatori d'affari, che svela i patrimoni nascosti, che mobilita le scolaresche, che unisce e dialoga invece di respingere e chiudersi, ha un futuro brillante. Questa era la Milano dei tempi migliori negli ultimi duecento anni. Quella, insomma, che dalle esposizioni del 1881 e del 1906 ha tratto non soltanto denari ma linfa vitale, conoscenze e idee. Quella che, capitale dell'editoria giornalistica e libraria, ha attirato cervelli creativi durante gran parte dell'Otto e Novecento.

4. Conservare o innovare.

Non vedo una ricetta universale per la conservazione o l'innovazione, tanto meno per un metropoli composita come Milano. A me piace pensare che si debba conservare tutto, salvo prova contraria. La storia può dare spunti di ragionamento sui criteri per preservare, distruggere o recuperare, ma in assenza di una visione d'insieme della prospettiva che Milano vuole dare a se stessa le scelte saranno sempre di "opportunità casuale" e non quella del "bene comune".

SLIDE 14 La memoria del passato, come patrimonio collettivo, occupa un posto centrale. La prima chiesa protestante a Milano testimonia della libertà religiosa, ma ricorda anche la folta comunità svizzera e tedesca, protagonista del decollo dell'industria; i condomini di ringhiera ricordano la vita operaia, il brutto Coin di piazza Cinque giornate rammenta i fasti del consumismo; alla memoria si aggiungono i riferimenti all'identità (il Duomo sì, ovvio, va conservato, ma anche i condomini della Barona o i dintorni di piazza Omero. anche l'ampliamento Beruto e Masera: Gadda sosteneva che Milano ha soltanto "piazze sghembe", cosa che non è vera in quei quartieri più recenti); le possibilità di riutilizzo senza cancellare la memoria (il progetto di svuotare il carcere di San Vittore per farne il Museo dei musei milanesi, risalente agli anni Ottanta); il contesto (la chiesa del Pasquirolo è sopravvissuta da sola, la trattoria dell'Ortica sta in mezzo a casamenti popolari). Aggiungo i criteri estetico, igienico, di viabilità, e forse altro. Nell'individuare il bene comune ha una parte importante la parola dei cittadini, non la *vox populi vox dei*, ma la presentazione delle proprie ragioni da opporre alle ragioni degli altri. in questo campo la storia offre esempi virtuosi.

SLIDE 15 Uno è quello della speculazione sull'area della Galleria di Mengoni, quando il sindaco Antonio Beretta e il suo assessore-cognato Giovanni Battista Marzorati comperavano a prezzi stracciati le casupole tra il Duomo e la Scala per poi rivenderle al Comune a prezzi di mercato. Tullo Massarani, l'assessore che svelò questa e altre speculazioni della giunta, riuscì a ottenere, come risarcimento per la città, l'area tra via Moscova e via San Marco per costruire le case popolari, tra le prime a Milano, che sopravvivono.

SLIDE 16 Un altro esempio, è quello della antica piazza d'armi, per la quale era previsto un riempimento edilizio, voluto dalla stessa banca che aveva cancellato il Lazzaretto. Un gruppo di cittadini, del quale faceva parte Luca Beltrami, si oppose e lì è sorto il parco Sempione.

SLIDE 17 Dunque non è inutile rivolgersi alla storia, non per avere risposte certe e inequivocabili, ma per elaborare le soluzioni migliori e scovare, tra le ragioni di tutti, la "massima felicità divisa sul maggior numero".