



Silvio Lanaro
Milano e Torino

Le distanze sociali e culturali, come capita di frequente, sono accentuate dalla lontananza geografica, e il decennio sessanta è anche quello in cui le grandi città italiane si trasformano in aree metropolitane fagocitando fisicamente i comuni o le borgate contermini. [...]

Dunque a Milano, già nel 1958, i circondari suburbani sono popolati quasi quanto la città [...], e in seguito continueranno a esercitare sugli immigrati - anche sugli ex-braccianti della Padania, dai rodigini ai novaresi - un'attrazione maggiore di quella rappresentata dalla città. Dovuta sia al minor costo degli affitti, sia al decentramento produttivo adottato sempre più

spesso dai grandi complessi industriali (per esempio a Sesto San Giovanni e a Cusano Milanino), questa situazione è gravida di conseguenze sociali e urbanistiche: un forte addensamento di classe operaia nei comuni compresi fra Parabiago a ovest e Vimercate a est; una distribuzione uniforme della popolazione nelle zone situate entro la linea delle circonvallazioni esterne, dove le diverse categorie professionali non sono accasermate ma mescolate e disperse un po' dappertutto; un'alta frequenza di tragitti casa-lavoro che saltano di netto il capoluogo o lo lambiscono tangenzialmente; un flusso torrentizio di pendolari - oltre 300 mila nel 1958 - che quotidianamente si riversano nelle vie della banlieue come in quelle della city.

Ma oltre che di un'emigrazione retrattile, per così dire, la capitale lombarda è anche sede di una mobilità verticale della forza-lavoro altrove sconosciuta, o comunque a dimensioni assai più circoscritte. In parte s'intensifica il declassamento della media borghesia del commercio e delle libere professioni, messa in crisi dalle grandi organizzazioni di vendita al dettaglio e decimata dal reclutamento dei laureati sui quali fanno man bassa le banche e le direzioni tecnico-amministrative delle imprese; in parte s'infitisce la promozione di ex-operai che «si mettono in proprio» investendo risparmi e liquidazioni (elettricisti, idraulici, radiotecnici); in parte si moltiplicano gli scatti ascensionali delle qualifiche causati o dallo scorporo di alcune fasi dei processi di trasformazione delle merci - per lo più di ciclo breve, e affidate a unità produttive di modesta entità - o dalla proliferazione nelle aziende dei servizi di ricerca, studio, programmazione e sviluppo. L'assetto terziario di Milano, sempre più pronunciato, si consolida poi con l'allontanamento delle fabbriche - a parte i vecchi e gloriosi ateliers - e con l'incoronazione della città come ricettacolo naturale dello svago e del consumo, per cui i cittadini di Melegnano e Gorgonzola - a voler addurre un esempio soltanto - spendono nel luogo di residenza meno di metà del loro reddito.

Torino si evolve in tutt'altro modo, perché il suo destino dipende pressoché integralmente dalle scelte strategiche e dall'andamento congiunturale del monopolio Fiat. L'espansione di questo formidabile gruppo automobilistico - che non è estraneo alla crisi di imprese come le Lancia, la Savigliano, la Nebiolo, la Rasetti, la Barbero, la Garavini, al punto che «non vi è a Torino una sola grande o media industria indipendente che dal 1957 in poi non abbia licenziato, ridotto l'orario, attraversato lunghi periodi di difficoltà, quando non ha addirittura chiuso i battenti» - crea una secca dicotomia tra il feudo degli Agnelli e una miriade di piccole o piccolissime aziende - circa 12 mila nel 1958, con un numero di addetti compreso fra cinque e cinquanta - che peraltro ne dipendono quasi sempre in qualità di fornitrici o subfornitrici schiacciate da un ferreo rapporto di vassallaggio finanziario:

Il piccolo imprenditore che lavora per la Fiat si impegna formalmente a farsi pagare a «quattro mesi fine mese» dalla consegna della fornitura. Siccome, data l'esiguità della sua azienda, è uomo che rischia di persona ad

ogni passo che compie, annaspando e boccheggiando tra le vecchie cambiali e le nuove esigenze di credito, egli avrebbe bisogno, appena consegnata la commessa alla Fiat, d'un saldo sollecito che lo ripagasse del capitale già investito in materiali, in salari, in energia ecc. Invece deve aspettare dai quattro ai cinque mesi, mentre la Fiat sta già utilizzando quanto egli ha prodotto, e fa «rendere» il capitale che il piccolo fornitore ha anticipato. Poiché, nella quasi totalità dei casi, il sub-fornitore non può aspettare lo scadere del termine contrattuale, la Fiat ha pensato bene di «venirgli incontro» escogitando un sistema supplementare per deprearlo: ha costituito un apposito ente finanziario per i fornitori, l'Un, al quale il piccolo imprenditore può rivolgersi a patto che egli sia creditore della Fiat di oltre 600.000 lire. L'Un gli può scontare fino al 50% delle fatture, ad un tasso del 7,80% che con le spese e i diritti diventa del 10,2%. Il sub-fornitore deve però prima dimostrare di non essere indebitato con alcuno e di avere pagato tutto il macchinario: una sola macchina gravata da ipoteca o da «riservato dominio», una sola cambiale da 10 mila lire ancora da saldare, significano il rifiuto allo sconto delle fatture. La Fiat in tal modo guadagna tempo e interessi nei quattro-cinque mesi in cui i fornitori debbono attendere il pagamento delle commesse, si garantisce sulla solidità dell'azienda fornitrice, lascia ancor sempre la metà del debito in sospeso e guadagna una notevole percentuale sullo sconto. Cosicché in pratica riesce dopo aver imposto prezzi generalmente iugulatori, a ridurli ancora trattenendosi come «compenso» di tutta l'operazione il 10% di ciò che essa stessa deve ai suoi fornitori. Autentico prodigio di politica finanziaria, il monopolio riesce a percepire interessi persino sui propri debiti.

Con una simile bipartizione, per quanto apparente, le bande salariali sono inevitabili: da una parte le «paghe Fiat», superiori alla media financo del 60%, dall'altra le retribuzioni al di sotto dei minimi contrattuali.

Data la specializzazione monoproduttiva nel settore metalmeccanico, naturalmente, anche la disoccupazione è più diffusa che a Milano, più lunga ed estenuante l'attesa del «posto», più tormentato il vagabondaggio nel limbo dell'indotto, più preziosa la raccomandazione in grado di spiazzare la raccomandazione altrui. Mentre la parcellizzazione dei compiti al nastro giunge all'estremo, le schede psicotecniche presiedono all'assunzione e agli spostamenti del personale, la letteratura sulle *human relations* suggerisce qualche *rudimentale* esperimento di cosmesi all'antico paternalismo, le fabbriche diventano enormi e misteriosi parallelepipedi, di cui si ignora il funzionamento concreto e che non restituiscono all'esterno le voci di dentro: «L'operaio, l'impiegato, il dirigente tacciono - annota Ottiero Ottieri nel suo Taccuino industriale -; lo scrittore, il regista, il sociologo o stanno fuori e non fanno, o per caso entrano e allora non dicono più» 21. Chi qualcosa dice, in verità, è l'ex-operaio Luigi Davì, trasformatosi in romanziere per raccontare - da Gymkhana Cross a Il capolavoro, attraverso Uno mandato da un tale - la storia di un tornitore nel «fiore degli anni» abituato all'ilare e rumoroso disordine delle officine di

paese e del suo fallimentare tentativo di inserirsi in un'azienda «moderna», dove si timbra il cartellino, si consumano i pasti in refettorio, si lavora sotto gli occhi di ispettori e guardiani. Il giovanotto è chiacchierone e curioso, ma anche provvisto di un'istintiva astuzia contadina che gli insegna presto a non sfidare l'impenetrabile mutria dei compagni e a non turbare il clima di incomunicabilità che aleggia dappertutto: impara che i «cinesi» sono gli spioni sempre pronti alla delazione contro chi si muove senza permesso, che i «violini» sono i linguacciuti in agguato per far parlare gli altri dei propri affari, che il gracchiare dei sindacalisti all'altoparlante va snobbato o ascoltato con distacco, che un barlume di connivenza può manifestarsi solo in occasione degli scherzi pesanti orditi ai danni di qualche inserviente duro di comprendonio o di qualche ingenuo novizio desideroso di stringere amicizia.

La Fiat raggiunge i 100 mila addetti nel 1961 - quando quasi un torinese su nove ne è dipendente - e prima che nel 1966 si avvii la costruzione del complesso di Rivalta, a una quindicina di chilometri dalla città, i suoi stabilimenti sono tutti dislocati nel territorio urbano, con l'eccezione di Mirafiori che s'incunea nella zona industriale di Moncalieri. Ciò fa sì che agli inizi degli anni sessanta le interrelazioni all'interno dell'area metropolitana abbiano un carattere quasi esclusivamente radiale: l'incremento di popolazione del centro storico - pigiato e intasato fino all'inverosimile - è inferiore di pochissimo a quello dei comuni contigui, dei quali i più presi d'assalto - Collegno, Grugliasco, Nichelino, Rivoli, Settimo Torinese - non fungono del resto da residenze definitive ma da luoghi di smistamento e di tappa per un'immigrazione che si avvicina inesorabilmente al rettangolo del «barocco dei poveri».

Il patrimonio edilizio di vecchia data, parte del quale abbandonato sino alla decadenza fisica e alla rovina, la parte antica della vecchia città seicettecentesca e le duecentomila stanze delle barriere e dei borghi ottocenteschi, divennero una delle mete di ripiego per la sistemazione di oltre metà dei 600.000 e più immigrati calati nel capoluogo. [...] I nuovi quartieri popolari delle Vallette e alla Falchera, i piani di edilizia economica al Lingotto, a Lucento, in Borgo San Paolo, a Mirafiori (con il concorso della Fiat) non bastarono a far fronte all'enorme domanda di abitazioni. Fra il 1951 e il 1961 soltanto il 15% delle abitazioni di nuova costruzione appartenevano al settore dell'edilizia popolare, e si trattò pur sempre della quota più alta rispetto ai periodi seguenti quando gli enti pubblici abbandonarono le aree intermedie ai costruttori privati [...].

Dentro il rettangolo della vecchia città delimitato da Corso Regina Margherita e da Corso Vittorio Emanuele, dal Po e da una linea meno rigida sul lato opposto, fino a Porta Susa e Corso Inghilterra, il paesaggio si ridusse negli angoli più poveri a una sequela di topaie, di abitazioni consunte, con scale buie e cortili umidi, a una sacca di miseria e di disfacimento. [...]

Soltanto fra il 1960 e il 1970, quando il trasferimento di vecchi impianti o la creazione di nuovi saturò le due fasce concentriche e scavalca il peri-

metro della seconda cintura liberando 89 mila posti di lavoro, in una Torino di ormai due milioni di abitanti ha finalmente inizio il deflusso verso la periferia. Ma la latitanza del piano intercomunale, lettera morta anche qui, e la soggiacenza del piano regolatore del 1958 agli interessi della rendita fondiaria, favoriscono il riprodursi su larga scala delle piaghe da cui è martoriato il capoluogo: un'unica colata di cemento affoga 53 comuni, cancella gli angoli paesistici residui, perpetra la distruzione strisciante del parco della Mandria, corrode le colline di San Mauro.

Da: Silvio Lanaro 1992, *Storia dell'Italia repubblicana. Dalla fine della guerra agli anni Novanta*, Venezia: Marsilio, 242-247.