

# PERIFERIE EUROPEE

Istituzioni sociali, politiche, luoghi

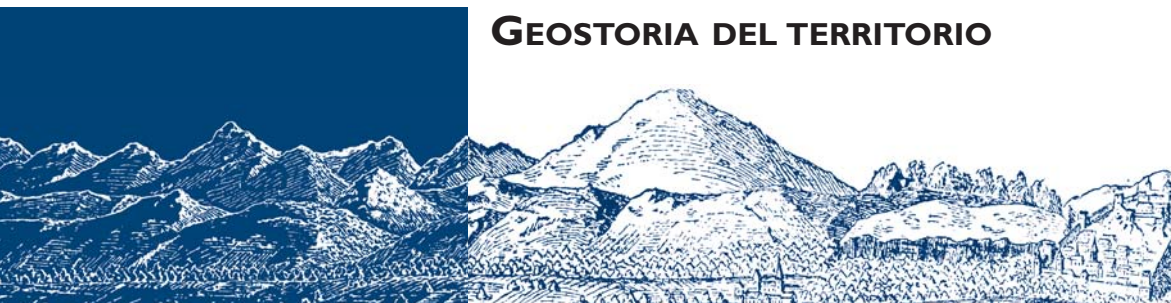
I Tomo

*Una prospettiva storica*

a cura di

**Andrea Maria Locatelli, Claudio Besana,  
Nicola Martinelli**

**GEOSTORIA DEL TERRITORIO**



**FrancoAngeli**  
OPEN  ACCESS

## GEOSTORIA DEL TERRITORIO

Il territorio è uno dei “luoghi” più frequentati dalla ricerca degli ultimi decenni, poiché riesce a fondere in un insieme unico gli elementi di interesse di molte discipline.

Il territorio non è, però, semplicemente il supporto fisico di una serie di entità tra loro variamente correlate o reciprocamente indipendenti: è esso stesso un vero e proprio oggetto di ricerca unitario e complesso e, come tale, va affrontato ed esaminato specificamente.

Da diversi anni un gruppo di storici (dell’economia, della società, delle istituzioni, della cultura e di altro ancora), di geografi umani e di economisti si è mosso seguendo questa prospettiva di studio e ha affrontato alcuni nodi problematici che nel territorio assumono concretezza e pertinenza scientifica disciplinare. Si è così discusso di *regione* come quadro geografico e storico dei processi di sviluppo economico e sociale; si è poi esaminato l’*arco alpino* come possibile “macro-regione” europea, analizzandone le coerenze e le disarmonie interne, ma anche i rapporti e le divergenze fra il territorio, così peculiare da vari punti di vista, e le aree circostanti, prossime o remote.

Da tali studi sono scaturiti idee e suggestioni, nuovi stimoli all’approfondimento, saggi descrittivi, spunti per ulteriori tematiche di ricerca.

È così emerso, in tutta la sua importanza e complessità, un campo di indagine in cui storici e geografi, ognuno per la sua parte di competenza disciplinare e con la volontà di integrare con profitto tali specifiche conoscenze, hanno deciso di investire il proprio sapere e saper fare.

Alla luce di queste considerazioni, è nata da alcuni studiosi l’idea di dare vita alla collana “Geostoria del territorio” che, in pochi anni, è diventata sede interdisciplinare di riferimento per la pubblicazione degli studi su questi temi.

**COMITATO SCIENTIFICO:** *Silvia Conca* (Università di Milano), *Andrea Leonardi* (Università di Trento), *Angelo Moioli* (Università di Milano), *Guglielmo Scaramellini* (Università di Milano), *Valerio Varini* (Università di Milano-Bicocca).

I testi pubblicati nella collana sono sottoposti a un processo di *peer review* che ne attesta la validità scientifica.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

[http://www.francoangeli.it/come\\_publicare/publicare\\_19.asp](http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

# PERIFERIE EUROPEE

Istituzioni sociali, politiche, luoghi

I Tomo

*Una prospettiva storica*

a cura di

Andrea Maria Locatelli, Claudio Besana,  
Nicola Martinelli

**FrancoAngeli**  
OPEN  ACCESS

Questo volume, primo risultato di un programma di ricerca pluriennale, trae origine da un incontro di studio realizzato con il patrocinio dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia "Mario Romani", della Fondazione Giulio Pastore e dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia - Sezione Lombardia "Giuseppe Nangeroni".

**ARCHIVIO MARIO ROMANI**  
PER LA STORIA DEL MOVIMENTO SOCIALE CATTOLICO IN ITALIA  
ISTITUTO GIUSEPPE TONIOLO DI STUDI SUPERIORI



La pubblicazione ha ricevuto il contributo finanziario dell'Università Cattolica del Sacro Cuore sulla base di una valutazione dei risultati della ricerca in essa espressa. Al finanziamento della pubblicazione ha concorso inoltre l'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia "Mario Romani".

I contributi pubblicati in questo volume sono stati valutati attraverso il sistema *double blind peer-review*.

Copyright © 2021 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore ed è pubblicata in versione digitale con licenza Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

# Indice

## Introduzione

Le periferie europee del Novecento in una prospettiva storica, di <i>Andrea Maria Locatelli, Claudio Besana, Nicola Martinelli</i>	pag.	9
Confini mobili: le periferie urbane tra marginalità e innovazione, di <i>Pierciro Galeone</i>	»	29
“Dateci qualche cosa di bello”. La possibile normalità delle periferie milanesi, di <i>Giangiaco Schiavi</i>	»	39

## I. La periferia che cambia

Centro e periferie a Milano: per una geostoria economico-sociale, di <i>Luca Mocarelli, Rocco Walter Ronza, Chiara Maranzana</i>	»	44
Le periferie a Genova in età contemporanea, di <i>Marco Doria</i>	»	59
Siena: periferia e qualità della vita nel Novecento, di <i>Stefano Maggi</i>	»	74
Les périphéries urbaines espagnoles, de la dictature franquiste (1939-1975) à la démocratie, par <i>Céline Vaz</i>	»	87

## II. Istituzioni e reti sociali nelle periferie italiane ed europee

“Housing Workers”: note sulla creazione di alloggi per le famiglie dei lavoratori in Europa tra fine Ottocento e primi decenni del Novecento, di <i>Véronique Fillieux, Ilaria Suffia, Paolo Tedeschi</i>	»	108
---	---	-----

Le politiche per la casa nel lungo Novecento. Lecce, dalle case operaie a un quartiere per i lavoratori, di <i>Daria De Donno</i>	pag. 125
La question de l'assistance dans la ceinture dorée lyonnaise: des modalités d'action différentes selon les réseaux (1850-1914), par <i>Jean-Samuel Rouveyrol</i>	» 141
Giovani nelle periferie milanesi. L'opera dei laici durante l'episcopato di Montini, di <i>Marta Busani</i>	» 160
Chiesa e periferie a Milano negli anni del "miracolo economico", di <i>Giorgio Del Zanna</i>	» 171
Sindacati e integrazione sociale a Milano (1950-1970), di <i>Nicola Martinelli</i>	» 187
Le periferie torinesi attraverso la lente degli abitanti: interviste e pagine di Facebook (1960-2019), di <i>Boris Pesce</i>	» 202

### III. Inchieste e progetti nelle periferie italiane

1944: Piani per la grande Milano. Espansioni organiche o amorfiche periferie?, di <i>Roberto Busi</i>	» 216
La casa ai baraccati: un programma anomalo durante il fascismo a Roma. Politiche abitative e governo dei processi di espansione urbana nei progetti dell'amministrazione Cremonesi (1922-1926), di <i>Luciano Villani</i>	» 229
Il Comune di Roma e la periferia in formazione: l'indagine del 1957 <i>Alloggi precari a Roma</i> , di <i>Grazia Pagnotta</i>	» 243
Conoscere per riformare. Il centro-sinistra a Milano e l'inchiesta comunale sulle periferie (1961-1964), di <i>Enrico Landoni</i>	» 255
Da satellite a città invisibile. Librino, periferia di Catania (1970-1992), di <i>Chiara Maria Pulvirenti</i>	» 269
"Il Muro di Berlino del Laurentino" e le case di Garbatella a Tor Bella Monaca. La contesa politica sui grandi complessi di edilizia popolare a Roma negli anni Duemila, di <i>Bruno Bonomo</i>	» 281
Ecomusei urbani in Italia: percorsi partecipativi ai margini delle città, di <i>Manuel Vaquero Piñeiro, Tania Cerquiglini</i>	» 298

#### IV. Fonti

La Cittadella degli archivi del Comune di Milano, di <i>Francesco Martelli</i>	pag. 309
Fonti documentarie e spunti di ricerca sulle periferie negli archivi dell'Ente Comunale di Assistenza di Milano, di <i>Massimo Cioccarelli</i>	» 323
Gli autori	» 337
Indice dei nomi	» 343
Indice dei luoghi	» 351



# *Sindacati e integrazione sociale a Milano (1950-1970)*

di *Nicola Martinelli*

## **Abstract**

### ***Trade Unions and Social Integration in Milan (1950-1970)***

During the Fifties and the Sixties, the Milan's trade unions are faced with a rapidly transforming city, characterized by a strong demographic growth. More and more, the workers social integration requests a solution for the housing and public transport problems. The trade unions' demands, traditionally linked to wages and working conditions, will be progressively joined by the claim for a different urban development.

Durante gli anni Cinquanta e Sessanta i sindacati milanesi sono chiamati a confrontarsi con una città in trasformazione e in forte crescita demografica. Sempre più l'integrazione sociale dei lavoratori passa anche per la soluzione dei problemi della casa e dei trasporti. Le tradizionali rivendicazioni sindacali, legate al salario e alle condizioni di lavoro, saranno progressivamente affiancate dalla richiesta di un diverso sviluppo urbanistico.

## **Keywords**

Public transport and Housing, Social integration, Milan's trade unions history. Trasporti e casa, Integrazione sociale, Storia dei sindacati milanesi.

## **Introduzione**

Questo saggio si propone di delineare le posizioni e le politiche sostenute dalle organizzazioni sindacali milanesi in vista della piena integrazione sociale dei lavoratori. Evidentemente, esiste un legame molto stretto tra lavoro e cittadinanza. Attraverso il lavoro (ma indipendentemente dal mercato) le persone si legano in una comunità di destino, partecipano dei diritti e dei doveri del vivere sociale. All'interno di questa cittadinanza fondata sul lavoro, i

sindacati e le relazioni industriali contribuiscono a garantire l'inclusione e la rappresentanza dei salariati, a costruire la cittadinanza industriale [Lodigiani 2018]. Come si vedrà, tuttavia, tra le preoccupazioni delle associazioni sindacali milanesi nel secondo dopoguerra ve ne sono alcune che trascendono i luoghi di lavoro: l'integrazione sociale dei lavoratori passa anche attraverso l'accesso ad alcuni beni e servizi giudicati essenziali ai fini di una cittadinanza piena.

Da questo punto di vista, tra le tematiche che emergono con più frequenza dalle carte d'archivio vi sono certamente quelle della casa e dei trasporti. Altri servizi e altre infrastrutture pubbliche, pur presenti, sembrano avere un ruolo di contorno oppure una presenza limitata nel tempo. Casa e trasporti, come si può immaginare, non rappresentano il "core business" dell'associazionismo sindacale. La loro importanza ai fini del vivere civile e le loro ricadute sulle condizioni di vita dei lavoratori, tuttavia, contribuiscono a generare un'attenzione continua nel corso degli anni. Si aggiunga che nel secondo dopoguerra Milano e il suo hinterland attraversano una fase di profonda trasformazione, sia nel tessuto produttivo sia in quello residenziale [Mocarelli 2011; 2015; Cova 1990; Berbenni 2016; Guiotto 1986]. Particolarmente evidente il fenomeno dell'immigrazione [Meneghetti 1986] che, pur collocandosi in un contesto economico favorevole, chiama il sindacato e l'intera società civile ad uno sforzo per integrare i nuovi arrivati nel tessuto esistente [Foot 2015]. Il tema delle migrazioni, apparentemente, è presente solo sporadicamente tra le carte sindacali. Come ha notato David Forgacs [2014] – riferendosi al contesto della Roma di fine Ottocento – tuttavia, spesso c'è una sovrapposizione tra i margini della città e i margini sociali: i migranti, in genere, si stabiliscono nelle aree più periferiche del tessuto urbano. Qualcosa di simile sembra avvenire anche nella Milano del secondo dopoguerra. Le preoccupazioni dei sindacati per il caotico processo di sviluppo dell'hinterland cittadino, indirettamente, toccano quindi anche il tema dell'integrazione dei nuovi arrivati.

Rivolgere lo sguardo alle attività svolte dai sindacati milanesi all'esterno dei luoghi di lavoro consente di mettere in luce dinamiche associative finora rimaste ai margini della storiografia<sup>1</sup>. Consente, inoltre, di rintracciare l'origine e il consolidamento di alcuni aspetti della cultura sindacale destinati a diventare di primaria rilevanza negli anni dell'autunno caldo<sup>2</sup>. Ragioni di spazio impongono una netta selezione dei temi oggetto di analisi e approfondimento.

1. Sul sindacalismo milanese si veda Acocella 1989; Cafaro 2006; Magnanini 2006; Petrillo 1992; 1993; Raimondi Cominesi 1988. Per una riflessione di carattere generale sulla Cisl si rimanda a Carera 2003.

2. Si pensi, a titolo esemplificativo, alle riforme sociali proposte nel corso del decennio Settanta.

dimento e degli esempi forniti dai materiali d'archivio<sup>3</sup>. Per le stesse ragioni questo lavoro si focalizzerà sul periodo compreso tra la seconda metà degli anni Cinquanta e il decennio Sessanta, toccando solamente in misura minore il decennio immediatamente seguente il secondo conflitto mondiale.

La ricostruzione si è avvalsa dei documenti conservati nel Fondo Unione sindacale provinciale (Usp) Cisl Milano (d'ora in poi ACISLMI) presso l'Associazione Bibliolavoro e di quelli nel Fondo Camera confederale del lavoro di Milano e provincia (d'ora in poi ACGILMI), presso l'Associazione Archivio del lavoro. Entrambe le associazioni hanno sede a Sesto San Giovanni. Il paragrafo iniziale è dedicato alla presa d'atto delle distorsioni generate dal rapido e caotico processo di sviluppo che caratterizza l'area urbana milanese nei decenni che seguono il secondo conflitto mondiale. Inizialmente le manifestazioni operaie in materia di casa e trasporti sono basate su parole d'ordine di tipo sindacale. Avvicinandosi all'autunno caldo, tuttavia, evolveranno progressivamente verso la rivendicazione di diritti di cittadinanza. La seconda parte in cui è articolato questo lavoro approfondisce le posizioni dei sindacati milanesi in tema di trasporti. Nel breve periodo i problemi maggiori sembrano essere riconducibili al nodo dei costi e a quello dei tempi di percorrenza. Non mancano, però, anche proposte che vanno oltre le logiche dell'emergenza. Uno sguardo al medio e lungo termine consente di interrogarsi sui processi di sviluppo della città e sulle prospettive del rapporto centro-periferia.

## **1. Questioni sindacali, questioni di cittadinanza**

Un'associazione sindacale, per sua stessa natura, è veicolo di integrazione dei lavoratori e strumento di costruzione della cittadinanza [Romani 1988]. La sua azione, tuttavia, tende ad inserirsi nell'ambito della democrazia industriale, piuttosto che in quello della democrazia politica [Saba 1993]. Volendo concentrare l'attenzione sull'attività svolta dalle organizzazioni sindacali milanesi al di fuori dell'ambiente di lavoro occorre interrogarsi, in via preliminare, sul tipo di integrazione sociale che esse promuovono.

Fino alla metà degli anni Cinquanta, le preoccupazioni e le logiche della guerra fredda sembrano dominare le riflessioni in materia di casa e servizi. Il tema dell'integrazione, in questa fase, rimane del tutto marginale. Sono

3. In questo primo approccio alla materia, tra i molti spunti pur meritevoli di attenzione, alcuni verranno solo accennati, rinviando a future ricerche il loro approfondimento. È il caso dell'atteggiamento dei sindacati milanesi rispetto al piano Ina-Casa. Altri temi rimangono da esplorare nella loro interezza. Ragioni di spazio, ad esempio, hanno impedito di verificare la posizione assunta dalle associazioni imprenditoriali rispetto alle rivendicazioni sindacali in materia di casa e trasporti e, soprattutto, di ricostruire il quadro complessivo delle edificazioni promosse dalle imprese in favore dei propri dipendenti.

gli anni in cui la Camera confederale del lavoro di Milano raccoglie le firme contro il piano Ina-Casa<sup>4</sup> o denuncia l'impotenza delle amministrazioni pubbliche di fronte al peso schiacciante dei monopoli e della speculazione immobiliare<sup>5</sup>. In materia di trasporti, invece, l'articolazione locale della Cgil chiede la modernizzazione di alcune linee interurbane. Anche in questo caso, però, le motivazioni e le parole d'ordine adottate non fanno riferimento tanto alle esigenze concrete delle persone quanto a logiche di tipo politico: la richiesta di elettrificazione delle tranvie a vapore è parte delle rivendicazioni avanzate nell'ambito del cosiddetto Piano del lavoro. L'investimento, si afferma, consentirebbe risparmi di gestione e un migliore servizio per gli utenti, ma, soprattutto, porterebbe commesse alle fabbriche di materiale rotabile e al loro indotto, con effetti positivi sull'economia locale<sup>6</sup>. In modo pressoché speculare, in questo primo scorcio degli anni Cinquanta, l'Unione sindacale provinciale Cisl è chiamata a diffondere i dati sulle realizzazioni del piano Ina-Casa, con l'obiettivo esplicito di controbattere alla propaganda avversaria<sup>7</sup>.

Anche nel momento in cui le riflessioni sul tema trascendono le logiche della guerra fredda, la questione dell'integrazione sociale fatica ad emergere. A titolo di esempio si possono citare le proposte di alcuni correttivi da apportare al meccanismo di funzionamento del piano Fanfani avanzate dall'Usp Cisl milanese nel novembre 1954. Il sindacato di via Tadino nei mesi precedenti ha già suggerito la modifica di alcune prassi, nel tentativo di evitare l'esclusione dalle graduatorie per l'assegnazione degli alloggi di persone in grave stato di bisogno<sup>8</sup>. Ora, tuttavia, nell'analisi si affaccia la questione della pressione migratoria che ormai caratterizza Milano e la sua provincia. Essa genera molti malcontenti fra chi concorre da anni all'assegnazione di una casa Ina e si vede superato in graduatoria da persone che versano i contributi dovuti solo da pochi mesi. La Cisl milanese segnala, ad esempio, che molti immigrati accettano di vivere per qualche periodo in abitazioni improprie come scantinati e sottotetti, perché in questo modo hanno maggiori probabi-

4. ACGILMI, 5.2.2.13, f. 7. La cartella contiene numerosi ordini del giorno votati nelle fabbriche dell'hinterland milanese «contro la trattenuta coatta per la realizzazione del piano». La campagna di raccolta firme è avviata nell'estate 1948, agli inizi dell'iter parlamentare che porterà alla legge 28 febbraio 1949, n. 43.

5. Si veda, ad esempio, Camera confederale del lavoro di Milano e provincia, Convegno dell'edilizia, Milano 3 maggio 1951, Piano del lavoro della Cgil per assicurare una casa ai senza tetto e lavoro ai disoccupati, ACGILMI, 5.2.2.17, f. 1.

6. Si vedano, ad esempio, Trasformazione della tranvia a vapore Monza-Trezzo-Bergamo in linea elettrificata, in ACGILMI, 5.2.2.17, f. 1; Magenta, 3 maggio 1951, Convegno elettrificazione tranvia Milano-Magenta-Castano Primo, Ibi.

7. Si veda Cisl, Circolare n. 50/GP/tc, avente per oggetto "Ina-Casa", Roma, 5 maggio 1953, ACISLMI, b. 433, f. 2.

8. Relazione inviata alla Segreteria confederale Cisl il 23 giugno 1953, in ACISLMI, b. 267, f. 3.

lità di vedersi assegnato un alloggio pubblico. Propone quindi di introdurre un periodo minimo di contribuzione o di residenza prima di poter accedere ai bandi<sup>9</sup>. Come si vede, in questa fase sembrano prevalere le ragioni “dell’equità” su quelle dell’integrazione. Questo scenario sembra tuttavia cambiare progressivamente poco dopo la metà del decennio, complice, probabilmente, anche l’ulteriore intensificazione del fenomeno migratorio e il rapido cambiamento della città.

Nell’ottobre 1956 Mario Silvani tratteggia gli sviluppi in corso a Milano e provincia dal punto di vista urbanistico: nell’area milanese è in corso un forte afflusso di persone. Esse si insediano soprattutto nei comuni dell’hinterland a causa dell’elevato costo della vita in città e degli affitti elevati. Parallelamente, la città espelle molte famiglie, sempre per effetto del crescente costo delle abitazioni. Anch’esse cercano una nuova sistemazione nei comuni limitrofi. La saldatura di questi due fenomeni sembra modificare il modo in cui sono percepiti i lavoratori migranti: non più estranei in diretta concorrenza con chi già vive sul territorio per l’accesso ad un insieme di servizi pubblici scarsi, ma persone che, come chi è già residente, si trovano ad affrontare i problemi generati dalla speculazione immobiliare e dalla difficoltà delle amministrazioni pubbliche di farsi carico compiutamente delle sfide poste dalla rapidità della trasformazione in corso. A questo proposito viene sottolineato che i tassi di crescita di molti comuni della provincia sono dieci volte più alti di quelli del capoluogo. Nel territorio stanno sorgendo numerosi nuovi insediamenti, spesso al di fuori di ogni pianificazione e in aree del tutto prive di servizi, ne è pensabile che i bilanci delle amministrazioni locali possano porre rimedio a questa situazione in tempi brevi. Le case sono costruite, in genere, da piccoli imprenditori edili locali o dagli abitanti stessi [Alasia e Montaldi 1960; Cumoli 2013]. «Questi villaggi [...] sono destinati a divenire nel breve giro di qualche anno, a meno di interventi politico amministrativi adeguati, quartieri di tuguri peggiori di quelli della periferia cittadina»<sup>10</sup>. Infine, la crescita disordinata dell’hinterland milanese ha ripercussioni immediate sul traffico interurbano e sulla viabilità, con disagi crescenti per i lavoratori chiamati ad uno spostamento pendolare su Milano. Il problema dei trasporti, affiancandosi e sovrapponendosi a quello della casa, inizia ad assumere un ruolo di primo piano.

Un analogo spostamento interpretativo avviene anche in casa Cisl, coerentemente con l’attenzione da sempre dedicata dal “sindacato nuovo” allo studio

9. Lettera di Ezio Ravicini a Roberto Cuzzaniti, Segreteria confederale Cisl, datata 27 novembre 1954, ACISLMI, b. 267, f. 3.

10. Mario Silvani, Sviluppo produttivo e urbanistico di Milano e provincia. Proposta di una commissione di studio, ottobre 1956, in ACGILMI, 5.13.2.2, f. 173. Sulla percezione storica delle “coree” si veda Foot 2005.

della realtà economica e sociale [Carera 2007]. Evidente, anche in questo caso, l'assimilazione dei problemi affrontati dagli immigrati a quelli dei lavoratori tout-court. In un approfondimento di inizio anni Sessanta dedicato alle migrazioni interne, ad esempio, si riconosce che gran parte dei nuovi arrivati si insedia a Milano con relativa facilità. Sono persone che trovano un posto di lavoro, un'ambiente non ostile, le possibilità di vita offerte da una città moderna e, in definitiva, la prospettiva di un miglioramento economico e sociale per sé stesse e per i loro figli. Tra gli immigrati solo una quota minoritaria fatica ad integrarsi. Si tratta in genere di persone «che provengono da zone e da esperienze rurali, che non dispongono di sufficiente preparazione professionale, che sono meno attrezzate ad affrontare le complicazioni e le difficoltà del vivere in un ambiente urbano di vaste dimensioni» [Studio sul problema... 1965, 34]. Solo per questi ultimi si può parlare di un «problema specifico degli immigrati». Per essi occorre un intervento di sostegno da parte dei pubblici poteri, nelle loro diverse articolazioni, mentre il sindacato può svolgere un'utile funzione di supporto, studio e coordinamento. Per tutti gli altri, invece, si può parlare di un

problema generale degli immigrati che di fatto coincide con i problemi globali della città e dell'area milanese in termini di espansione edilizia, di funzionalità dei trasporti, di ammodernamento dei servizi amministrativi, scolastici, sanitari, ecc. [...] Non è tanto opportuna una politica specifica per gli immigrati, quanto, invece e necessariamente, una politica di sviluppo moderno ed armonico della metropoli, che copra le esigenze degli immigrati come, del resto, della gran parte dei nativi [Studio sul problema... 1965, 34].

Anche in questo caso vi è la responsabilità di riunire e coordinare le istituzioni pubbliche e private operanti sul territorio, così da mettere in campo risorse sufficienti per garantire i servizi necessari ad una popolazione in rapida crescita: collocamento, alloggi, trasporti, formazione professionale, infrastrutture sociali quali mense, asili e luoghi di ritrovo. Il problema dell'integrazione socioculturale dei nuovi abitanti è risolvibile, secondo la Cisl, nella misura in cui la società avrà dato risposta a tutti questi problemi. Il sindacato, per parte sua, può affiancarsi ad altre associazioni volontarie nel favorire il processo di integrazione. Esso, in particolare, può avere un ruolo centrale nel favorire l'integrazione sul luogo di lavoro e può mettere a sistema gli interessi comuni di immigrati e "nativi". La stessa partecipazione dei lavoratori immigrati alla vita sindacale può essere considerato indice di integrazione.

Mentre la Cisl milanese elabora queste riflessioni il contesto di fondo evolve rapidamente. In questi stessi mesi verrà organizzato il primo sciopero unitario provinciale contro il caro affitti e per una nuova politica della casa (23 settembre 1963). Dalle carte d'archivio è evidente l'attenzione della Cisl

nel giustificare le ragioni sindacali della protesta e nel contenerne l'estensione. Il tema, d'altra parte, rischia di essere letto come uno sconfinamento in campo politico, prestando il fianco a molte critiche, anche dall'interno della Confederazione. Pur scontando tutte queste precauzioni, il riavvicinamento con la locale Camera del lavoro dopo oltre un decennio di "guerra fredda sindacale" è di per sé un fatto degno di nota. Motore di questo cambiamento, oltre ad un'accresciuta conflittualità in molte fabbriche e categorie (basti, su tutti, l'esempio della vertenza degli elettromeccanici del 1960, culminata nel cosiddetto "Natale in piazza"), è indubbiamente la tensione generata dalla ripresa del fenomeno inflazionistico, che ha una delle sue punte proprio nel mercato della casa [Mocarelli 2011; Dalmasso 1972]. Se nell'immediato dopoguerra le riflessioni sindacali in materia di abitazione sono dominate dai temi dell'igiene dei vecchi fabbricati e dell'eccessivo sovraffollamento, ora la discussione è monopolizzata dal dibattito sul caro affitti e sugli effetti della speculazione edilizia e dalla constatazione che gli interventi di edilizia residenziale pubblica non sono stati sufficienti a riequilibrare il mercato. Sebbene lo sciopero del settembre 1963 sia giustificato con la necessità di difendere il potere d'acquisto conquistato attraverso la contrattazione, nelle riflessioni dei sindacati milanesi il processo di integrazione sociale dei lavoratori sembra passare sempre di più dalla possibilità di rivendicare alcuni diritti di cittadinanza [Baglioni 1975]. Questo processo evolutivo, d'altra parte, sarà del tutto evidente entro la fine del decennio, quando molte delle rivendicazioni dell'autunno caldo riguarderanno la richiesta di riforme sociali [Accornero 1975]. Si realizzerà, in quegli anni, una forma di "integrazione conflittuale", portato di un sindacalismo che sembra aver fatto propri molti aspetti della matrice soreliana [Romani 1981; De Luca 2013; Berta 2005].

Un percorso per molti versi analogo sembra caratterizzare anche le riflessioni in materia di trasporti. Anche in questo caso, come si è già accennato, le logiche della guerra fredda lasciano progressivamente spazio all'emergere della consapevolezza di uno sviluppo troppo spontaneo e molto squilibrato verso l'hinterland. E anche in questo caso le prime rivendicazioni sono collegate al terreno delle relazioni di lavoro, così da giustificare l'interesse sindacale per la materia: inutile la conquista di una giornata lavorativa più corta se le inefficienze e la congestione della rete dei trasporti continuano ad allungare i tempi necessari per recarsi al lavoro. Uno sguardo più ravvicinato alle riflessioni e alle richieste sindacali in materia di trasporti, tuttavia, consente di introdurre ulteriori spunti di approfondimento.

## **2. I trasporti: emergenza e pianificazione urbana**

Un primo aspetto oggetto di attenzione è di natura economica. Il costo del trasporto, evidentemente, impatta direttamente sul potere d'acquisto dei

lavoratori. Se si pone al fondo dell'analisi la questione dell'integrazione sociale e delle periferie, tuttavia, ricadono in questo ambito anche i problemi riconducibili alle tariffe applicate dai diversi gestori. Secondo i dati presentati dalla Camera del lavoro, nel 1960 i circa 250.000 pendolari che affluiscono quotidianamente in città si avvalgono per poco più del 27% dei treni delle Ferrovie dello Stato. Ad essi si affiancano le Ferrovie nord (12%), le tranvie interurbane gestite dall'Atm (11%), la tranvia Milano-Legnano gestita dalla Stie. Le autolinee coprono complessivamente poco meno del 20% dell'utenza. Si tratta di 12 linee interurbane Atm con capolinea in Milano e di altre 198 linee, gestite da circa 80 imprese private. Infine, ci sono i veicoli individuali: autovetture (12%) e mezzi a due ruote (16%)<sup>11</sup>. Il divario tra i prezzi applicati dai diversi gestori può essere anche molto consistente. Le Ferrovie dello Stato chiedono 430 lire per un abbonamento settimanale su una distanza di 20 chilometri. Le Ferrovie nord 710. Forte anche la differenza tra i prezzi chilometrici delle autolinee Atm e quelli richiesti dai gestori privati. Evidentemente, ragioni di equità solleciterebbero un maggiore equilibrio, quando non l'integrazione dei sistemi tariffari. Molte persone, infatti, sono costrette ad avvalersi di più mezzi per poter raggiungere il posto di lavoro. Il coordinamento dovrebbe riguardare anche l'integrazione delle differenti reti, così da garantire un miglior servizio<sup>12</sup>. La questione dei costi di trasporto chiama in causa anche le scelte in materia di gestione. Il problema si pone, ad esempio, quando l'Atm avanza richiesta di aumentare le tariffe interurbane o addirittura progetta la soppressione di alcune linee, antieconomiche. In entrambi i casi la risposta sindacale fa leva sullo iato tra obiettivi economici e sociali: condivisibile l'obiettivo dell'equilibrio di bilancio, ma occorre considerare la ricaduta sociale del trasporto pubblico<sup>13</sup>. Tra le proposte quella di prevedere dei contributi a carico del bilancio statale [Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966], ma anche quella di addossare parte del deficit agli imprenditori, con la motivazione che un miglior servizio di trasporto contribuisce ad accrescere la produttività del lavoro<sup>14</sup>, oppure, ancora, di colpire industrie, grandi aziende commerciali e società immobiliari, che dai servizi forniti da Atm «ricavano notevoli benefici e la valorizzazione delle loro proprietà senza che abbiano a

11. Camera confederale del lavoro di Milano e provincia, Convegno provinciale su trasporti pubblici di massa, Milano, 19 ottobre 1963, in ACGILMI, 5.2.2.15, f. 12.

12. Si trova traccia di richieste in tal senso già nel 1958. Si veda nota stampa «I trasporti dei lavoratori», s.d. ma febbraio 1958, in ACGILMI, 5.13.2.2, f. 172.

13. Si veda Camera confederale del lavoro di Milano e provincia, lettera «Al signor sindaco di...» datata 25 maggio 1966, in ACGILMI, 5.2.2.15, f. 17. Per una ricostruzione delle vicende Atm di questi anni si rimanda a Mantegazza e Pavese 1993.

14. Nota stampa «I trasporti dei lavoratori», s.d. ma febbraio 1958, in ACGILMI, 5.13.2.2, f. 172.



sostenere onere alcuno»<sup>15</sup>. Non mancano, tuttavia, anche alcune riflessioni più articolate. La Cisl milanese, ad esempio, avverte che la pubblicizzazione dei deficit di bilancio Atm non comporta necessariamente una redistribuzione del reddito a favore dei ceti popolari:

Chi paghi [...] non è ben certo dipendendo, in ultima analisi, dagli strumenti di copertura del deficit e dalla struttura della tassazione e della spesa pubblica dell'ente che provvede alla copertura. Se, come nel caso di Milano ed in genere negli enti locali, il sistema fiscale pesa grandemente sulle imposte di consumo o indirette, può benissimo essere che la copertura del deficit [...] venga attuata tramite i più alti prezzi che i consumatori meno abbienti pagano per l'acquisto dei beni [Relazione alla tavola rotonda... 1965, 140].

Un secondo ordine di riflessioni si allaccia al fattore tempo. Anche in questo caso il collegamento con i temi della contrattazione e della durata della giornata lavorativa è evidente. L'importanza assegnata al tempo necessario per gli spostamenti quotidiani contribuisce, per certi versi, alla definizione stessa di periferia [Foot 2000]. Fattore determinante non sembra essere, infatti, la distanza fisica dal centro della città, ma l'esistenza di collegamenti, lavoro e servizi. La periferia, in questa ottica, è simile ad un ghetto o, per stare all'esperienza milanese del secondo dopoguerra, ad un quartiere dormitorio. Il fattore tempo chiama in causa anche i costi della congestione, fenomeno reso sempre più acuto dalla crescita demografica dell'hinterland e dalla motorizzazione di massa. Tra le ragioni di crisi del trasporto pubblico viene costantemente indicata, ad esempio, la caduta della qualità del servizio dovuta alla riduzione della velocità commerciale dei mezzi. Ne consegue una contrazione degli utenti e un calo degli introiti, che vanno ad aggiungersi agli accresciuti costi chilometrici provocati dal traffico. A sollievo dei bilanci in rosso viene usualmente proposto l'aumento delle tariffe, ma questo non fa che ridurre ulteriormente l'attrattiva del mezzo pubblico, spingendo altre persone verso l'uso dell'auto, in un circolo vizioso [Relazione alla tavola rotonda... 1965; Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966].

La soluzione, secondo i sindacati milanesi, può passare solo dal riequilibrio fra costi e benefici delle diverse forme di trasporto. Impensabile non intervenire in questa situazione, ma impraticabile anche la priorità assoluta per i servizi di tipo collettivo. A fianco dei parcheggi di interscambio – che possono consentire di limitare l'ingresso delle auto in città pur mantenendo la maggiore mobilità consentita dal mezzo individuale dove la rete pubblica è meno fitta – occorre quindi che ci sia una politica volta a contrastare il sorgere di ester-

15. Perché i lavoratori milanesi sappiano. Le vere cause del deficit dell'Atm, in ACGIL-MI, 5.2.2.15, f. 18.2.

nalità dove la congestione è più forte. Nella riflessione della Cisl milanese la soluzione ideale dal punto di vista economico dovrebbe articolarsi in aree di sosta a pagamento e registrazione degli ingressi nel centro urbano. In questo modo gli automobilisti sarebbero chiamati a pagare per l'uso di un bene scarso quale lo spazio cittadino. Questi provvedimenti, tuttavia, sono giudicati poco pratici per gli eccessivi costi amministrativi che comporterebbero. Nel breve termine, quindi, il problema potrebbe essere affrontato attraverso interventi di ordine normativo e viabilistico che possano favorire il trasporto pubblico a scapito di quello privato: corsie preferenziali, sensi unici, semaforizzazione e, al limite, chiusura totale del centro cittadino alla circolazione automobilistica<sup>16</sup>. Un'ulteriore misura potrebbe riguardare un maggiore scaglionamento degli orari di lavoro e di scuola, così da mitigare i problemi delle ore di punta. Secondo i dati Atm riportati dalla Cisl milanese, infatti a Milano l'inizio delle attività lavorative e di studio si concentra in larghissima misura tra le 7.45 e le 8.30 del mattino [Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966].

Di maggiore interesse, ai fini di questa ricostruzione, sono però le proposte relative al medio e lungo termine<sup>17</sup>. Esse, infatti, chiamano in causa il processo di sviluppo della città e il rapporto tra centro e periferia. Secondo il sindacato di via Tadino molti dei problemi dei trasporti milanesi derivano direttamente dalle variazioni nei modelli di utilizzazione del suolo intervenuti nel secondo dopoguerra:

il progressivo svuotamento del centro cittadino dalle abitazioni che vengono sostituite da uffici e negozi, lo spostamento di proporzioni sempre crescenti di abitazioni nei punti più periferici della città ed anche al di fuori dei confini amministrativi ed infine il processo di decentramento industriale [...]. Tanto più il centro cittadino diventa sede di uffici tanto più aumenta la domanda di trasporto nelle ore di punta. Tanto più aumentano i quartieri decentrati residenziali (città dormitorio) tanto più la domanda di trasporto diventa nei vari momenti della giornata a senso unico e tanto più alto diventa il costo marginale del trasporto collettivo [Relazione alla tavola rotonda... 1965, 147-148].

16. Relazione alla tavola rotonda... 1965. Almeno in parte simili gli interventi proposti dalla Camera del lavoro. Si veda «Le questioni relative ai pubblici servizi di trasporto...», documento senza titolo in ACGILMI, 5.2.2.15, f. 7.

17. In ACGILMI sono conservati molti documenti relativi alla programmazione edilizia in area milanese e alle principali scelte in materia di trasporto pubblico. Nel primo caso si tratta soprattutto di materiali prodotti da centri studi pubblici e privati. Nel secondo, a fianco di molte indagini e rilevazioni quantitative, si trovano anche i progetti di ampliamento della rete metropolitana e i verbali di riunione della Commissione trasporti, traffico e viabilità del comune di Milano, di cui fanno parte anche le organizzazioni sindacali. Ampiezza e livello di dettaglio di questi materiali ne hanno sconsigliato l'uso in questa sede. Essi, tuttavia, possono essere una fonte importante per la ricostruzione dei cambiamenti intervenuti nella struttura urbana nel secondo dopoguerra.

Di fronte a queste premesse, è evidente che il nodo dei trasporti può essere affrontato in modo strutturale solo nell'ambito della pianificazione urbanistica. L'attore pubblico dovrà quindi riprendere le fila di uno sviluppo avvenuto in gran parte in modo incontrollato<sup>18</sup>. Servirà necessariamente, inoltre, una politica di più ampio respiro, in grado almeno di abbracciare l'intero comprensorio milanese, se non l'intera regione. È di questi anni, d'altra parte, l'avvio dell'esperienza del Pim, il Piano intercomunale milanese, che pur tra molti limiti e difficoltà tenta di rispondere a queste esigenze di coordinamento [Villani 1965; Nicosia 2012]. La Cisl milanese ritiene fin da subito l'esperienza potenzialmente positiva. È però necessario, secondo il sindacato di via Tadino, che la pianificazione riesca a generare uno sviluppo multicentrico, evitando un'espansione della città a macchia d'olio: «il pericolo più grave [...] è quello relativo alla possibilità che la struttura radiocentrica che caratterizza ormai il centro urbano, venga gradualmente diffusa anche al di fuori della città» [Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966, 15]. Posizioni per molti versi simili sono fatte proprie anche dagli altri sindacati milanesi<sup>19</sup>. Un'indagine sui trasporti nell'area ad est di Milano svolta congiuntamente da Cgil, Cisl e Uil nel 1972 sembra assegnare un ruolo di primo pia-

18. Date le caratteristiche della materia, gli interlocutori fondamentali delle organizzazioni sindacali in tema di casa e trasporti sono le amministrazioni pubbliche, a livello locale ma non solo. Il mondo delle imprese è chiamato in causa solo sporadicamente, in genere per segnalare la necessità che esso sia chiamato a contribuire maggiormente alle esigenze della città attraverso l'imposizione fiscale. Non si può escludere, tuttavia, la presenza di documentazione sull'attività edilizia delle imprese per i propri dipendenti negli stessi archivi sindacali, all'interno dei fondi dedicati alle singole realtà produttive. In questo caso è lecito attendersi che la documentazione riguardi soprattutto l'immediato dopoguerra e gli anni del piano Ina-Casa. In seguito sembrano affievolirsi sia l'attività edificatrice delle imprese sia, soprattutto, i margini per una partecipazione sindacale alle scelte di *welfare* aziendale.

19. Camera confederale del lavoro di Milano e provincia, Osservazioni sulla pianificazione intercomunale milanese, Maggio 1966, in ACGILMI, 5.2.2.15, f. 14. Da parte sindacale i principi della programmazione urbanistica e del necessario coordinamento fra le diverse amministrazioni operanti sul territorio sono pienamente accolti. Semmai, si lamenta il fatto che il Pim sia rimasto ancorato ad un ambito tecnico-politico, senza un reale coinvolgimento della società civile e delle organizzazioni sindacali. Esso, inoltre, dopo la presentazione dei primi piani contrapposti (la cosiddetta "turbina" e la "proposta di sviluppo lineare") è rimasto paralizzato da dispute teoriche. Secondo la Cisl non si può attendere l'accordo su ogni aspetto del piano prima di avviarne la concreta realizzazione: troppo elevato, altrimenti, il rischio di lasciare mano libera alla speculazione ancora per anni. Le prime esperienze sul campo, inoltre, consentirebbero di raccogliere elementi di analisi aggiuntivi e di sottoporre a verifica la bontà delle scelte di fondo, coinvolgendo anche la cittadinanza. Punto di partenza potrebbero essere alcune scelte, ormai indilazionabili, in materia di edilizia popolare e di coordinamento fra politica dei trasporti e urbanistica. «Naturalmente ciò non può essere fatto dalla Cisl che come proposta di stimolo per chi ha la responsabilità politica della direzione del piano e che quindi deve assumerla per intero nella fase operativa: questa responsabilità non compete al sindacato se non a livello della prospettazione e rivendicazione di esigenze» [Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966, 77].

no all'integrazione tra la rete ferroviaria, le linee automobilistiche interurbane e la metropolitana. Quest'ultima andrebbe prolungata in direzione di Sesto San Giovanni e Gorgonzola così da raggiungere, rispettivamente, la stazione ferroviaria e l'area di interscambio con le autolinee provenienti da Trezzo sull'Adda e Vaprio di Villa Fornaci. Integrando la rete urbana nello schema regionale del trasporto su ferro, Milano diventerebbe il nodo di un sistema regionale policentrico, mentre i comuni dell'hinterland potrebbero introdurre maggiori restrizioni all'uso dei suoli e porre un freno all'ulteriore congestione dell'area metropolitana<sup>20</sup>.

Guardare ai progetti di medio e lungo termine dovrebbe consentire di distogliere l'attenzione dalla semplice gestione delle emergenze quotidiane per provare ad immaginare la città del futuro. Ciò non significa, tuttavia, poter ignorare la situazione esistente o prescindere da ogni condizionamento. Nel 1970, ad esempio, Cgil, Cisl e Uil sottolineano il peso raggiunto nel bilancio del comune di Milano dagli oneri per ripianare il deficit Atm e dai costi per la costruzione delle linee metropolitane. Impegni ereditati dal passato e qualche opera minore per le aree di nuova urbanizzazione o per la manutenzione della viabilità esistente finiscono per assorbire gran parte delle disponibilità. Ne derivano

restrizioni su tutto il settore dei servizi e delle opere di urbanizzazione con punte di rilevante gravità per quanto riguarda verde pubblico, illuminazione, acquisto aree, istruzione e cultura [...]. La necessità delle spese decise allora si scontra con la necessità di investimenti in altri settori. Lo scontro non può che risolversi a favore delle prime: la metropolitana non costa solo in termini finanziari, ma anche in termini di attrezzature urbane<sup>21</sup>.

Di fronte a risorse limitate occorre privilegiare le opere che hanno una reale ricaduta sociale ed evitare di disperdere denaro in programmi settoriali costosi, «mandati avanti tanto per dimostrare che qualcosa si fa»<sup>22</sup>. Meglio interventi poco appariscenti di riorganizzazione e riqualificazione dell'esistente che coinvolgano l'intero territorio, piuttosto che poche grandi opere in grado di incidere solo su aree ridotte. In definitiva, infatti, il peso delle grandi opere non può che ricadere sulle periferie:

In una situazione quale quella milanese, la copertura del deficit non è caricata proporzionalmente sui contribuenti, ma piuttosto viene riversata in modo indifferenziato

20. Cgil, Cisl e Uil, Indicazione per una politica degli interventi nel settore dei trasporti collettivi nell'area del vimercatese, dell'Adda e del gorgonzolese, 16 dicembre 1972, in ACGILMI, 5.13.3.2.1, f. 3.2.

21. Relazione per il Convegno regionale dei trasporti indetto dai sindacati Cisl Cgl Uil, Como 26-27 giugno 1970, in ACGILMI, 5.13.3.2.1, f. 3.1.5, pp. 55-56.

22. *Ibi*, p. 62.

sui cittadini sotto la specie di mancanza di verde, di scuole, di quelle attrezzature necessarie per una civile organizzazione della città. E poiché queste attrezzature, più che nella città vecchia, sono da realizzare nella città nuova, cioè nelle zone di espansione recente in periferia dove i servizi sono massimamente carenti, ecco che gli oneri si riversano ancora su quelle categorie di cittadini di reddito più basso, che abitano nelle zone periferiche<sup>23</sup>.

*Fig. 1 – Enrico Cattaneo, Paesaggio Milanese, Quartiere Garibaldi, Milano 1960*



*Courtesy* Archivio Fotografico Enrico Cattaneo.

## **Bibliografia e fonti a stampa**

- Accornero A. 1975, *Sul ruolo politico del sindacato nelle lotte sociali*, in Centro studi Cisl (a cura di), *Sindacato e sistema democratico*, il Mulino, Bologna, pp. 153-168.
- Acocella G. 1989, *Storia della Cisl di Milano*, Edizioni lavoro, Roma.
- Alasia F. e Montaldi D. 1960, *Milano, Corea. Inchiesta sugli immigrati*, Feltrinelli, Milano.
- Baglioni G. 1975, *Il sindacato dell'autonomia. L'evoluzione della Cisl nella pratica e nella cultura*, De Donato, Bari.

23. *Ibi*, p. 57.

- Berbenni E. 2016, *Milano tra miracolo e crisi. Demografia, economia e territorio*, «Annali di storia moderna e contemporanea», 4, pp. 171-192.
- Berta G. 2005, *Imprese e sindacati nella contrattazione collettiva*, in *Storia d'Italia. L'industria, XXII, Imprenditori e imprese*, Einaudi, Torino, pp. 997-1039.
- Cafaro P. 2006, «Un libero convenire di liberi cittadini». *Principi, identità, trasformazioni nella Cisl di Milano dalle origini al 1980*, Edizioni lavoro, Roma.
- Carera A. 2003, «Fare la Cisl». *Una prospettiva storica*, in *Una più forte cultura sindacale*, «Quaderni della Fondazione Giulio Pastore», 1, pp. 59-70.
- Carera A. 2007, *Allievi sindacalisti. Formazione e organizzazione al Centro studi Cisl di Firenze (1951-52)*, Bibliolavoro, Sesto San Giovanni.
- Cisl, Unione sindacale provinciale Milano 1966, *L'azione del sindacato per i problemi della casa e dei trasporti*, «Relazioni industriali», 5, 1, luglio. Copia del periodico è in ACISLMI b. 81, f. 1.
- Cova A. 1990, *Le attività produttive fra ricostruzione e sviluppo*, in *Milano ricostruisce 1945-1954*, Cariplo, Milano, pp. 301-325.
- Cumoli F. 2013, *Exode rural et crises du logement dans l'Italie des années 1950-1970*, «Le mouvement social», 245, pp. 59-69.
- Dalmasso E. 1972, *Milano capitale economica d'Italia*, FrancoAngeli, Milano.
- De Luca M. 2013, *Nel rispetto dei reciproci ruoli. Lineamenti di storia della contrattazione collettiva in Italia*, Vita e pensiero, Milano.
- Foot J. 2000, *The urban periphery, myth and reality: Milan, 1950-1990*, «City», 4, 1, pp. 7-26.
- Foot J. 2005, *Dentro la città irregolare. Una rivisitazione delle coree milanesi, 1950-2000*, «Storia urbana», 108, pp. 139-156.
- Foot J. 2015, *Milano dopo il miracolo. Biografia di una città*, Feltrinelli, Milano.
- Forgacs D. 2014, *Margini d'Italia. L'esclusione sociale dall'unità ad oggi*, Laterza, Roma-Bari.
- Guiotto L. 1986, *L'occupazione e le condizioni di vita e di lavoro*, in Petrillo G. e Scalpelli A. (a cura di), *Milano anni Cinquanta*, FrancoAngeli, Milano, pp. 25-78.
- Lodigiani R. 2018, *Lavoratori e cittadini*, Vita e pensiero, Milano.
- Magnanini C. 2006, *Ricostruzione e miracolo economico. Dal sindacato unitario al sindacato di classe nella capitale dell'industria*, FrancoAngeli, Milano.
- Mantegazza A. e Pavese C. 1993, *L'Atm di Milano 1861-1972. Un secolo di trasporto urbano tra finalità pubbliche e vincoli di bilancio*, FrancoAngeli, Milano.
- Meneghetti L. 1986, *Immigrazione e habitat nell'hinterland milanese. I casi di Bollate, Pero, Rho*, in Petrillo G. e Scalpelli A. (a cura di), *Milano anni Cinquanta*, FrancoAngeli, Milano, pp. 251-359.
- Mocarelli L. 2011, *La ricostruzione edilizia a Milano tra intervento pubblico e privato (1945-1953)*, in Cova A. e Fumi G. (a cura di), *L'intervento dello Stato nell'economia italiana. Continuità e cambiamenti (1922-1956)*, FrancoAngeli, Milano, pp. 515-546.
- Mocarelli L. 2015, *The long-term evolution of the suburbs of Milan*, «Popolazione e storia», 16, 1, pp. 135-156.
- Nicosia C. 2012, *La conquista del diritto alla cittadinanza: il Pim del 1963*, «Planum. The journal of urbanism», 25, 2, pp. 1-4.

- Petrillo G. 1992, *La capitale del miracolo. Sviluppo lavoro potere a Milano, 1953-1962*, FrancoAngeli, Milano.
- Petrillo G. 1993, *Il contributo milanese alla "svolta" della Cgil e alla ripresa sindacale (1953-1962)*, in Antonioli M., Bergamaschi M. e Ganapini L. (a cura di), *Milano operaia dall'800 a oggi*, II, Cariplo-Laterza, Milano-Bari, pp. 509-525.
- Raimondi Cominesi G. 1988, *Dall'unità al pluralismo sindacale: le origini della Cisl provinciale di Milano*, «Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia», 23, 2, pp. 222-249.
- Relazione alla tavola rotonda sui trasporti pubblici 1965*, in *V Congresso della Unione sindacale provinciale Cisl*, Milano, 26-28 marzo 1965, *Studi e relazioni*, s.e., Milano, pp. 127-148.
- Romani M. 1981, *Appunti sull'evoluzione del sindacato*, Edizioni lavoro, Roma.
- Romani M. 1988, *I danni dell'industrialismo e i correttivi politico-sociali e sindacali*, in Zaninelli S. (a cura di), *Il risorgimento sindacale in Italia. Scritti e discorsi (1951-1975)*, FrancoAngeli, Milano, pp. 100-117.
- Saba V. 1993, *Sindacalismo*, in *Dizionario delle idee politiche*, Ave, Roma, pp. 771-783.
- Studio sul problema delle migrazioni interne 1965*, in *V Congresso della Unione sindacale provinciale CISL*, Milano, 26-28 marzo 1965, *Studi e relazioni*, s.e., Milano, pp. 33-46.
- Villani A. 1965, *Sintesi storica*, in *Il Piano intercomunale milanese*, Ufficio stampa del comune di Milano, Milano, pp. 18-40.