

LUCA RUGGIERO

PRIVATIZZAZIONE E FINANZIARIZZAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

RICERCA DI CENTRALITÀ E NUOVE MARGINALITÀ NELLA
TRASFORMAZIONE DELL'AREA PIRELLI-BICOCCA DI MILANO

Introduzione. – Negli ultimi due decenni gli studi sui centri urbani hanno posto notevole attenzione alle pratiche di riqualificazione urbana delle aree industriali in declino. Studi importanti come quelli sull'area di South Bank a Londra (Baeten, 2008), sul *waterfront* di Baltimora (Merrifield, 1993) o sull'area portuale di Copenaghen (Desfor e Jørgensen, 2004) hanno documentato la trasformazione di queste aree in quartieri alla moda che ospitano *business*, residenze e spazi culturali. Questa letteratura si è principalmente concentrata sui cambiamenti nell'organizzazione e nella composizione delle *governances* urbane e ha dato vita a nuove riflessioni sul ruolo che questi cambiamenti hanno giocato nell'attrarre flussi di investimenti verso le aree e le città in declino (Zukin, 1995; Swyngedouw, Moulaert e Rodriguez, 2002; Swyngedouw, 2005; Vicari Haddock, 2009; Amin, Cameron e Hudson, 2002) accentuando contemporaneamente fenomeni di esclusione e polarizzazione sociale all'interno di questi centri urbani (Moulaert, Rodriguez e Swyngedouw, 2003).

Il presente lavoro si focalizza invece sul ruolo che la trasformazione delle aree industriali in aree residenziali e culturali ha giocato nel facilitare la transizione dal capitalismo industriale a quello finanziario e di servizi, e nell'agevolare la trasformazione e la ridefinizione di tradizionali *élites* industriali urbane in attori transnazionali e globali che operano nel settore della finanza e dei servizi. In questo passaggio l'area industriale dismessa viene considerata come un vero e proprio *asset* finanziario, essenziale e strumentale, nell'assicurare e finanziare la proiezione delle vecchie *élites* economiche industriali verso una nuova fase del capitalismo finanziario. Il lavoro vuole mettere in evidenza come questo percorso sia inscindibilmente legato a una drastica ridefinizione della dimensione sociale dello spazio urbano sul quale erano insediate le attività industriali e a una debole integrazione dei progetti di riqualificazione nel più ampio tessuto urbano, inteso come spazio fisico e sociale.

Il lavoro si concentra sull'area Bicocca, un'area a nord-est di Milano che, dai primi del Novecento, è stata sede del più importante stabilimento industriale della Pirelli, una tra le più importanti imprese del capitalismo familiare italiano specializzata nella produzione di gomma e pneumatici. Il lavoro mette in evidenza come l'area Bicocca giochi un ruolo fondamentale nel facilitare ogni singola fase dello sviluppo e della trasformazione dell'impresa. Durante i primi anni dello sviluppo capitalistico, Bicocca fu acquistata da Pirelli per assecondare la fisiologica espansione delle attività produttive e il loro decentramento nella fascia periurbana. In seguito divenne area all'interno della quale sperimentare forme di paternalismo industriale per mitigare il conflitto sociale e introdurre modalità di organizzazione tayloristica e scientifica del lavoro.

Tuttavia, quando a cominciare dagli anni Ottanta il modello di organizzazione industriale della Pirelli entrò in crisi, ancora una volta l'area Bicocca giocherà un ruolo fondamentale nel rilanciare l'immagine e le nuove attività immobiliari speculative dell'impresa.

Durante questa fase, lo sviluppo e la reinvenzione di Bicocca come *technobub* prima e come distretto residenziale, culturale e di servizi poi divengono centrali nel salvare la Pirelli dal tracollo finanziario e dal declino che ha interessato gran parte delle imprese del capitalismo familiare italiano. Tuttavia, l'inserimento del valore dell'area nel portafoglio delle attività finanziarie dell'impresa comporta un'operazione di valorizzazione fondiaria a fini speculativi che stravolge i caratteri originari dell'area. Con la trasformazione fisica e funzionale della Bicocca si crea una frattura profonda nella continuità del tessuto socio-spaziale che si era sedimentato durante tutto il corso della vita dell'impresa. La chiusura e la ri-localizzazione degli impianti produttivi determinano non solo la perdita del lavoro per molti, ma anche la rottura e la dissoluzione del movimento operaio nato attorno agli spazi sociali della Bicocca e che era stato protagonista di dure lotte durante il fascismo e di importanti rivendicazioni in materia di diritti dei lavoratori durante gli anni Sessanta e Settanta. Gli spazi sociali tradizionalmente costruiti dalla Pirelli a partire dalla fase del paternalismo industriale – e che rappresentavano importanti luoghi di aggregazione per i lavoratori e per la comunità che vive attorno a Bicocca – scompaiono con la dismissione industriale, ma scompaiono anche per assecondare una nuova logica aziendale che scoraggia gli investimenti a lungo termine e in attività non direttamente e immediatamente generatrici di reddito. Inoltre, la condizione di marginalità della comunità che vive attorno a Bicocca è rafforzata dalla sostituzione degli spazi della fabbrica con nuovi spazi che sono funzionali alla promozione del territorio e alla ricerca dell'area di una nuova centralità nell'ambito dello sviluppo post-fordista della città di Milano, ma che si rivelano al contempo selettivi ed esclusivi nei confronti degli abitanti preesistenti. Come emerge dalle interviste realizzate ai fini di questa ricerca, per i vecchi, ma anche per i nuovi, residenti e utilizzatori della Bicocca, gli spazi prodotti sono caratterizzati da una natura introversa, dalla privatizzazione dello spazio pubblico e dalla perdita di una relazione di mu-

tuo scambio tra impresa e territorio che rappresentava una delle caratteristiche fondamentali degli spazi prodotti nelle fasi precedenti dello sviluppo capitalistico. L'analisi delle trasformazioni spaziali che interessano l'area Bicocca diviene dunque esemplare del ruolo che lo spazio urbano gioca nella transizione dal capitalismo industriale a quello finanziario, e di come la nuova relazione che si instaura tra capitale e città determini la produzione di un spazio urbano che rafforza le condizioni di emarginazione delle comunità insediate attorno agli spazi della dismissione industriale.

L'articolo è basato su una ricerca condotta sul campo durante un periodo complessivo di 6 mesi (tra il 2007 e il 2012). Il lavoro di ricerca si è basato su interviste realizzate con *managers* della Pirelli, *leaders* delle organizzazioni sindacali, architetti, accademici, 20 operai della Pirelli, 20 abitanti delle nuove residenze di Bicocca e 20 studenti della nuova Università di Bicocca. I risultati della ricerca sono anche il frutto di ricerche condotte presso: l'archivio dell'Istituto per la Storia dell'Età Contemporanea (ISEC) di Sesto San Giovanni; l'Archivio Storico Pirelli di Milano; l'Archivio Civico di Milano (ACM); la Biblioteca Sormani di Milano; la Biblioteca dell'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano; la Biblioteca del Politecnico di Milano; e gli archivi del «Corriere della Sera», della «Repubblica», del «Sole 24 Ore» e dell'«Unità» (1).

La città dei lavoratori. – La storia industriale della città di Milano e della Pirelli, in una prima fase, per molti versi coincidono. Oggi la Pirelli è un gruppo multinazionale con attività diversificate e un *turnover* di 4,8 milioni di euro, ma il primo impianto della Pirelli che fabbricava prodotti in gomma fu fondato da Giovanni Battista Pirelli nel 1872 e impiegava 40 operai e 5 impiegati. G.B. Pirelli fu tra i primi industriali europei a introdurre metodi di organizzazione fordista e taylorista del lavoro e presto il mercato della Pirelli si estese a paesi come l'Austria, l'Argentina, il Belgio, la Francia e la Gran Bretagna (Bolocan Goldstein, 2003; Colli, 2001; Dalmaso, 1970).

Intorno al 1917, la produzione della Pirelli crebbe notevolmente e l'impresa decise di espandersi attraverso l'acquisizione di un'area di 200.000 m² a nord-est di Milano, denominata Bicocca. L'area, a quel tempo rurale, prende il suo nome da una residenza di campagna (bicocca), costruita nel quindicesimo secolo, della famiglia degli Arcimboldi. La dimora era infatti nota con il nome di Bicocca degli Arcimboldi. Quest'area, in seguito alla localizzazione di altre importanti imprese industriali quali Breda, Marelli e Falck, si caratterizzerà come una vera e propria «città delle fabbriche». Gradualmente la stessa area Bicocca assumerà le

(1) La ricerca è stata finanziata con il contributo della British Academy (Research Grant Award number SG: 45263). Si ringrazia la professoressa Maria Kaika della School of Environment and Development dell'Università di Manchester, co-responsabile del progetto di ricerca. Una prima versione di questo articolo è stata presentata al VI Seminario italo-francese di Geografia Sociale che si è tenuto a Cagliari dal 9 al 10 maggio 2013.



Fig. 1 – *Il Borgo Pirelli. Il villaggio per gli impiegati costruito alla Bicocca nei primi decenni del '900*

Fonte: Archivio Storico Pirelli (ASP)

caratteristiche di una piccola città-fabbrica (Irace, 1997). Nel 1920, infatti, Pirelli, in collaborazione con l'Istituto Autonomo per le Case Popolari (IACP), realizzerà il Borgo Pirelli (fig. 1), un insieme di alloggi per i dipendenti, che dimostrerà un'attenzione contemporaneamente all'estetica e alla funzionalità. Successivamente, Pirelli realizzerà scuole, spacci aziendali, servizi sanitari e ricreativi per i suoi dipendenti (Bigazzi, 1996; Einaudi, citato in Galdo, 2007; Benenati, 1999; Ciuffetti, 2004).

Durante questo periodo l'organizzazione degli impianti di Bicocca seguirà un modello che mira a istituire la fabbrica come esperienza totalizzante per il lavoratore. Attraverso la creazione di scuole, residenze, spacci aziendali, ospedali, spazi e attività ricreative si intendeva impegnare e condizionare la vita del lavoratore come se questo dovesse muoversi attraverso le diverse fasi di una catena di montaggio che aveva il compito di stabilizzare e controllare il suo comportamento (Bigazzi, 1996).

La costruzione dello spazio della Bicocca secondo i canoni del paternalismo aziendale garantirà a Pirelli lo status contemporaneamente di innovatore e benefattore (Benenati, 1999; Bolchini, 1967) (fig. 2). Durante la seconda guerra mondiale la Pirelli continuò a crescere grazie all'assenza di concorrenti (durante il fascismo vengono confiscati gli impianti della Michelin, il principale *competitor* della Pirelli),



Fig. 2 – *Lo stabilimento Pirelli alla Bicocca nel 1922*

Fonte: Archivio Storico Pirelli (ASP)

alla «tranquillità sociale» garantita dall'autoritarismo fascista e alla crescente domanda di cavi e pneumatici per le operazioni militari (Bolchini, 1967; Montenegro, 1985). Con l'aumento dei lavoratori crescerà anche una omogeneità di classe, e gli spazi che erano stati creati per mitigare il conflitto capitale-lavoro, stimolando la coscienza e la solidarietà di classe, diverranno spazi per l'aggregazione tra i lavoratori. Durante gli anni della guerra, Bicocca diviene, infatti, un importante nucleo di resistenza contro il fascismo (Benenati, 1999; Bigazzi, 1996; Luciani, 1976) e durante la resistenza gli spazi della fabbrica giocheranno un ruolo determinante.

Come già a Torino, anche a Milano più che non gli schematici piani militari, sono decisive le fabbriche. Qui vi è il concentrazione delle maggiori forze operaie, nelle officine vi sono i depositi d'armi. È dalla Pirelli, dalla Breda, dalla Falk, dalla Innocenti che escono le squadre gappiste e sappiste (squadre e gruppi di azione partigiana) per andare all'assalto delle caserme, dei posti di blocco fascisti (e repubblicani); la fabbrica è il punto di concentrazione, il fulcro della lotta (Secchia e Frassati, 1965, p. 1011).

Dopo la seconda guerra mondiale, quando Piero e Alberto Pirelli saranno costretti a rifugiarsi in Svizzera perché accusati di aver collaborato con il fascismo i lavoratori della Pirelli, in sinergia con il CLN (Comitato di Liberazione Nazionale), giocheranno un ruolo fondamentale nella gestione della fabbrica (Anelli, Bonvini e Montenegro, 1985).



Figg. 3 e 4 – Scioperi dei lavoratori degli stabilimenti della Pirelli a Bicocca

Fonte: Archivio Storico Pirelli (ASP)

Quando, nel maggio del 1946, Piero e Alberto Pirelli ritorneranno in Italia riassumeranno la completa proprietà e gestione dell'impresa e ne rilanceranno la crescita grazie al protezionismo statale, ai sussidi indiretti e ad una espansione del mercato degli pneumatici assistito dallo Stato. Dalla fine degli anni Cinquanta Pirelli insieme ad altre imprese industriali italiane contribuirà a pieno titolo a delineare quella fase eccezionale di crescita economica che è stata definita come «miracolo economico» (Ginsborg, 1989). Tuttavia, il personale miracolo economico della Pirelli avrà vita breve. Tra il 1971 e il 1975 la produzione crolla di 22.000 tonnellate (il 20% della produzione totale dell'impresa) e l'indebitamento cresce da 268 a 403 miliardi di lire (Bolchini, 1985, p. 71; Pirelli SpA, 1976). Leopoldo Pirelli, che succede al padre Alberto e allo zio Piero nel 1965, attribuirà la responsabilità della mancata ripresa alla conflittualità sociale interna all'impresa (Pirelli SpA, 1971, p. 5) (figg. 3 e 4). Indubbiamente, tra il 1960 e il 1970, i lavoratori (circa 12.000 unità) lamentano l'adozione di pratiche di gestione autoritaria, bassi salari e licenziamenti (Bolchini, 1967) e facendo riferimento alla notevole esperienza accumulata durante la resistenza al fascismo trasformano Bicocca in un laboratorio di sperimentazione di nuove forme radicali di lotta di classe (dell'Agnese, 2005).

Nella lotta [partigiana contro il nazi-fascismo] i lavoratori della Pirelli avevano acquistato uno spirito nuovo, un'amicizia nuova, fatta di solidarietà e di fiducia, si era saldata fra gente di ogni partito, fra operai e tecnici e impiegati. Si erano strappati operai alla deportazione, si erano smontate macchine e messo in salvo i pezzi, si erano soccorsi i figli e le donne dei compagni [...] [Adesso] cominciava una vita nuova nella quale però i lavoratori non volevano dimenticare il passato, non volevano che andassero disperse le esperienze preziose [Pajetta, 1945, p. 1].

A Bicocca, verso la fine degli anni Sessanta, si costituiranno organizzazioni come quelle dei CUB (Comitati Unitari di Base) o dei CUR (Comitati Unitari di Reparto) (Bianchi e altri, 1971). Questi gruppi informali di base si inseriscono in un contesto che vede, da un lato, le politiche di sviluppo dell'impresa concentrarsi principalmente su un processo di ristrutturazione tecnologica e di razionalizzazione del lavoro, con aumento dei ritmi e aggravamento delle condizioni di lavoro; dall'altro, una crisi del sindacato che a partire dalla metà degli anni Sessanta si era spaccato ed era stato costretto a una posizione difensiva e a un ridotto potere contrattuale (Bolchini, 1967). In un'intervista al giornale di quartiere della zona nord di Milano, Renzo Baricelli segretario in quegli anni della CGIL, sezione Bicocca, ricorda:

Alla Pirelli Bicocca, nei primi mesi del 1968, il lavoro era pesante, i salari bassi, l'autoritarismo dentro e fuori la fabbrica insopportabile. [...] I lavoratori della Pirelli (oltre dodicimila) avevano un vitale bisogno di migliorare la loro condizione; di sentirsi più liberi e rispettati nella loro dignità. L'esperienza insegnava che senza l'unità dei sindacati, con la Pirelli, non

riuscivi a spuntarla. Ma l'unità non c'era. Perciò occorreva trovare una strada per sbloccare la situazione [Meyer, 2008, p. 15].

I CUB, in particolare, rappresentarono uno strumento per ritrovare questa unità. Risentendo dell'influenza delle esperienze del «maggio francese» e del movimento studentesco, si caratterizzarono per una partecipazione mista di studenti ed operai determinati a lottare per un'«autogestione operaia della fabbrica» (Bianchi e altri, 1971, p. 11). Entrambi i gruppi si caratterizzarono per l'originalità e la novità delle forme di lotta, e per il forte legame che essi stabilirono con gli spazi della fabbrica. Antonio Rossini, un ex operaio del settore cavi della Pirelli e molto attivo nell'ambito dei Comitati Unitari di Reparto, ricorda:

il potere o era potere in fabbrica o non aveva senso. Nei primi mesi del 1968 furono proclamati scioperi provinciali [da parte della CGIL], ma si registrarono partecipazioni solo del 10-15% dei lavoratori. Arrivammo al punto di decidere di parlare ai lavoratori per assemblee di reparto. Noi li abbiamo cominciato a proclamare degli scioperi titolando: «dimentichiamo l'appartenenza sindacale di ognuno, scioperiamo per questo o quell'obiettivo» [Antonio Rossini, intervista, 1 ottobre 2009].

Verso la fine degli anni Sessanta, Bicocca e l'intera area industriale del nord-est di Milano (Città delle Fabbriche) diviene nota come «Stalingrado d'Italia». Tramite queste forme di lotta i lavoratori della Pirelli riuscirono ad ottenere una serie di risultati, come il diritto di riunirsi in assemblee all'interno degli spazi della fabbrica, prima che questo fosse sancito ufficialmente all'interno dello Statuto dei Lavoratori del 1970 (Antonio Rossini, intervista, 1 ottobre 2009).

Tuttavia, la militanza dei lavoratori non era certo l'unica ragione dietro il declino economico della Pirelli. Intorno agli anni Settanta l'impresa deve confrontarsi con la necessità di un rinnovamento tecnologico, l'aumento del prezzo della gomma e l'urgenza di una crescita dimensionale per competere con «i giganti» della gomma che si affermano a livello internazionale. In particolare, per rispondere a questa esigenza Leopoldo Pirelli, nel 1970, negoziò una *joint venture* con la compagnia britannica Dunlop. Questa avrebbe dovuto portare alla formazione della terza più grande impresa della gomma a livello mondiale, con un fatturato di più di 1.300 miliardi di lire e 180.000 dipendenti (Bolchini, 1985; Cercola, 1984; Colli, 2001). Tuttavia, la *partnership* fallisce nel 1981 lasciando Pirelli con poche opzioni se non quella di elaborare una nuova strategia di sopravvivenza e una radicale riorganizzazione delle sue attività.

La svolta finanziaria. – È in questo momento che Leopoldo Pirelli rivolge la sua attenzione all'area Bicocca per trovare una soluzione. L'area che originariamente aveva funzionato come spazio per la produzione, come mezzo per miti-

gare il conflitto sociale e che poi era divenuto spazio di confronto sociale e politico per i lavoratori, si caratterizza ancora una volta come catalizzatore per una svolta all'interno dell'azienda. All'inizio degli anni Ottanta Leopoldo Pirelli lancia un programma di ristrutturazione dell'area Bicocca che prevede un radicale ridimensionamento delle attività industriali e la trasformazione dell'area in una Technocity, ovvero un parco scientifico e tecnologico sul modello di quelli europei e statunitensi che avrebbe integrato e messo in comunicazione università (facoltà scientifiche), centri di ricerca e imprese. Questa strategia mirava a eliminare contemporaneamente due problemi. In primo luogo, la chiusura e il trasferimento di una parte degli impianti avrebbe spaccato il movimento operaio privandolo di quello spazio che era divenuto il fulcro non solo della loro attività politica, ma anche delle loro pratiche sociali e di comunità (Murray, 1983). Secondo Rossini (intervista, 29 settembre 2009) non si può non considerare che il trasferimento delle produzioni fuori dalla Bicocca rientri in una «strategia portata avanti dai padroni» per spezzare definitivamente il movimento operaio. Egli sottolinea:

hanno deciso che qui bisognava finirla con questa lotta di classe che alla Pirelli era arrivata al massimo livello. Hanno deciso di portar via le produzioni, ammazzare le fabbriche, chiuderle. L'hanno deciso a tavolino. Hanno deciso che bisognava smantellare questa testa di ponte che sono gli operai, migliaia, riuniti e correlati e sensibili tra loro [Antonio Rossini, intervista, 29 settembre 2009].

In secondo luogo, la Technocity avrebbe ospitato i laboratori per R&S della Pirelli dando impulso al rinnovamento tecnologico e al rilancio dell'immagine dell'impresa. Inoltre la riqualificazione e la cessione dei nuovi spazi avrebbe permesso a Pirelli di appropriarsi di una rendita consistente. In particolare a partire dal progetto Technocity l'area di Bicocca comincia a essere percepita come un *asset* finanziario da sfruttare per risollevare l'impresa da una situazione di disagio economico e finanziario, e come spazio all'interno del quale sperimentare le nuove forme di finanziarizzazione immobiliare. È proprio di fronte ai vuoti che sorgono con la parziale dismissione degli impianti di produzione che si manifestano le prime forme di valorizzazione immobiliare e di cambiamento della cultura e della strategia dell'impresa. Nasce, infatti, l'idea di realizzare una piccola società di *real estate* per valorizzare le aree che si vengono a rendere disponibili. Un'area all'interno di Bicocca chiamata «Albania» è la prima a liberarsi ed è quella sulla quale si tenteranno le prime operazioni di sviluppo e valorizzazione. Oltretutto è durante questa fase che alla Pirelli si prende coscienza del fatto che i terreni in disuso, sui quali sorgevano gli stabilimenti industriali, non sono da considerare un disvalore per l'impresa ma, piuttosto, una risorsa economica. Giovanni Nassi, dirigente della Pirelli e responsabile della trasformazione dell'area Bicocca, spiega chiaramente questo cambiamento nella cultura aziendale:

mentre il mondo industriale aveva questa logica stupida ma comoda per loro, quando un'area con uno stabilimento sopra non era più utilizzabile si diceva: «la vendiamo pochi, maledetti e subito». Perché nel concetto industriale il possesso di un stabilimento veniva ammortizzato e alla fine veniva che al libro valeva zero. E quindi avendolo tutto ammortizzato lo consideravano pagato, non consideravano che quello era un valore immobiliare [Giovanni Nassi, intervista, 22 febbraio 2007].

Le parole di Giovanni Nassi sottolineano come l'affermazione del nuovo capitalismo finanziario si fondi su una totale ridefinizione del concetto e del valore del territorio. Se nella fase dello sviluppo industriale il territorio è spazio fisico, terreno su cui sorgono i fabbricati industriali, condizione materiale della produzione e dunque bene che perde buona parte del suo valore nel momento in cui cessano le attività industriali; nella nuova fase dello sviluppo capitalistico lo spazio, opportunamente valorizzato, diviene *asset* finanziario dell'impresa, «capitale fittizio», bene iscritto in bilancio per un valore stimato e relativo al suo futuro sviluppo.

La fine del capitalismo familiare e del rapporto di mutuo scambio tra impresa e territorio. – Durante la realizzazione del progetto Technocity, il settore degli pneumatici era diventato un rigido oligopolio con l'80% della produzione globale suddiviso tra 6 imprese. Pirelli figurava al quinto posto con una quota di mercato pari al 7,5% (Anelli, Bonvini e Montenegro, 1985; Sicca e Izzo, 1995), ma con un notevole distacco rispetto agli altri *leaders* del mercato (Michelin, Goodyear e Bridgestone). Nonostante il fallimento della *joint venture* con Dunlop, Leopoldo Pirelli continuò a perseguire la strategia della crescita dimensionale tramite fusioni e acquisizioni per aumentare la quota di mercato e, nei primi anni Novanta, decise di intraprendere l'acquisizione dell'impresa di pneumatici tedesca Continental (Nepoti, 2003; Zanetti, 2003, p. 15; Turani, 1992a). Tuttavia, l'acquisizione che avrebbe dovuto creare un gruppo con una quota di mercato del 16% e un fatturato di 10.000 miliardi di lire trascinò la Pirelli nella più grave crisi finanziaria e manageriale della storia dell'impresa. Una clausola nello statuto della Continental, che era stata ignorata da Pirelli, prevedeva che nonostante l'acquisizione del 50% delle azioni, un'impresa straniera non potesse ottenere il controllo dell'azienda. Intorno al dicembre 1991, al termine dell'operazione Continental, Pirelli riportò un deficit di 670 miliardi di lire. Mediobanca, storica *bankhaus* della famiglia, impose una ridefinizione del *core business* e dell'identità dell'impresa ed Enrico Cuccia, direttore di Mediobanca, «consigliò vivamente» Leopoldo Pirelli di lasciare la guida dell'impresa al genero Marco Tronchetti Provera (Turani, 1992b). La nuova strategia prevedeva un drastico ridimensionamento del gruppo, una concentrazione della produzione in un ristretto numero di unità, una riduzione della forza lavoro e la vendita di tutte quelle attività ritenute non generatrici di profitto nel breve termine (Bertelè, 1993; Boarini, 1995; Pirelli Spa, 1991).

Nella nuova logica il progetto per sviluppare Bicocca in una Technocity venne considerato troppo impegnativo dal punto di vista delle risorse tecniche ed economiche e venne abbandonato in favore di nuovo piano per trasformare l'area in quello che sarà definito il «centro storico della periferia». Bicocca venne dunque reinventata, questa volta, come nuovo quartiere residenziale ad alto reddito, con servizi culturali e di intrattenimento. Le fantasie legate alla creazione di una Technocity come luogo di innovazione, manifattura *light*, produzione creativa e *high-tech* furono abbandonate in favore di una visione di una nuova urbanità incentrata su logiche speculative immobiliari e sulla produzione di una rendita fondiaria (Memo, 2007). L'acquisizione, nel 1994, da parte dell'Università di Milano di circa il 40% dello spazio di Bicocca e la costruzione del Teatro degli Arcimboldi, che nel 2002 sostituirà la Scala durante il periodo di ristrutturazione, incrementò notevolmente il valore speculativo degli appartamenti e degli uffici che verranno realizzati. Sul piano operativo la finanziarizzazione si esprime tramite la creazione di una società *ad hoc*: la «Progetto Bicocca Spa» (totalmente partecipata da Pirelli) alla quale viene trasferita la proprietà dei suoli e che si occuperà della trasformazione dell'area e delle relative operazioni immobiliari. Inoltre, sulla base dell'esperienza che era stata fatta nell'area Albania, venne messo a punto un particolare sistema per finanziare la costruzione degli edifici. Vennero, infatti, create delle «società obiettivo» per ogni blocco di edifici, partecipate da Pirelli e da altri soggetti, soprattutto imprese di costruzione, che avevano il *know-how* necessario per realizzare gli edifici. Nell'ambito di queste società Pirelli mantenne una quota non inferiore al 25% perché, come spiega Nassi (intervista, 22 febbraio 2007), «in questa maniera potevamo coprire il dominio della società. Perché nello statuto imponevamo che tutte le decisioni dovessero essere prese con una maggioranza che la nostra completava».

Questa nuova visione della Bicocca, che prevede la costruzione dell'Università, del Teatro degli Arcimboldi e più in là anche dello spazio per l'arte contemporanea Hangar Bicocca, segna l'ingresso di Bicocca in una nuova forma di urbanità. Le attività immobiliari di Pirelli diedero risultati economici talmente incoraggianti che la Pirelli decise di fare dell'immobiliare uno dei suoi *core business*. Tramite importanti acquisizioni (Unim) e ulteriori accordi esclusivi (Morgan Stanley Real Estate Funds), Milano Centrale Immobiliare, la divisione immobiliare del gruppo, divenne una delle più importanti realtà del settore immobiliare italiano durante la seconda metà degli anni Novanta e verrà rinominata Pirelli RE (Pirelli Real Estate). Bicocca diverrà strumento per la promozione delle nuove attività del gruppo Pirelli che ingaggerà Vittorio Gregotti e il suo studio, ai quali era già stato affidato il progetto di riqualificazione dell'area, per progettare un nuovo quartier generale proprio a Bicocca.

L'abbandono del progetto Technocity rende evidente un'altra storica trasformazione. Il nuovo schema di sviluppo della Bicocca è rappresentativo del passaggio del gruppo Pirelli a una forma più cinica di capitalismo che instaura un nuovo rapporto tra capitale e *governance* locale. Il governo locale agisce *de fac-*

to come facilitatore per le strategie immobiliari della Pirelli. Garantisce infatti flessibilità nelle regole di pianificazione e incoraggia la localizzazione di funzioni nodali alla Bicocca, contribuendo a incrementare il valore fondiario delle aree di proprietà della Pirelli. Tali facilitazioni non sono in controtendenza con la lunga storia di reciproche interrelazioni tra capitale e governo locale, ma la differenza questa volta sta nel fatto che le facilitazioni che il governo locale accorda a Pirelli non si traducono in vantaggi di *welfare* per la comunità locale.

Nuove forme urbane e la privatizzazione dello spazio. – Il processo di costruzione dell'area Bicocca come *asset* finanziario crea una profonda trasformazione nel tessuto sociale e nelle dinamiche socio-spaziali dell'area. Se la famiglia Pirelli sponsorizzava la costruzione di spazi sociali per i lavoratori e altri importanti interventi spaziali nella città di Milano, il nuovo sistema di *governance* dell'impresa scoraggia ogni forma di investimento che non garantisca un ritorno economico immediato. Bicocca/*asset* finanziario deve, infatti, contribuire a risanare le ingenti perdite subite dall'impresa nell'affare Continental e a proiettarla verso una nuova fase dello sviluppo capitalistico. La strategia di trasformazione di Bicocca in *asset* finanziario prevede, più che una completa rimozione della storia precedente di Bicocca, un suo sfruttamento selettivo (Lehrer, 2006). Alcuni frammenti della storia industriale, come quelli riguardanti il ruolo e le capacità imprenditoriali della famiglia Pirelli, vengono esaltati e utilizzati a fini promozionali, altri, che riguardano gli operai e i loro movimenti di lotta, opportunamente rimossi in quanto non funzionali alla creazione della nuova immagine di Bicocca legata alla produzione intellettuale, soft e creativa. La realizzazione dei progetti simbolo del rinnovamento dell'area, come la nuova Università Statale di Bicocca, lo spazio per l'arte contemporanea Hangar Bicocca e il Teatro degli Arcimboldi, rispecchia questa esigenza. Tuttavia, questi spazi che si distinguono per il loro carattere esclusivo creano una netta separazione tra le comunità di vecchi residenti che abitano attorno a Bicocca e i nuovi residenti e utenti degli spazi riqualificati.

Ad esempio, la volontà di cancellare la storia precedente e rivolgersi a un tipo di residenti ad alto reddito è evidente nelle campagne pubblicitarie ideate per la vendita dei nuovi spazi. «Immaginate di vivere a Soho o a Chelsea, la differenza è che si pronuncia Bicocca» (www.edificiosedici.it) recita l'*headline* della campagna pubblicitaria che mira a fare leva sui bisogni aspirazionali della «nuova classe creativa» milanese.

Guardando al più ampio contesto urbano la nuova Bicocca appare come una frattura all'interno del tessuto urbano circostante (fig. 5). Una frattura che non si esaurisce solo a livello visivo con la monumentalità e i volumi della nuova architettura di Bicocca, ma vede anche l'esclusione dei vecchi abitanti che vivono nei dintorni. Questi riconoscono che la riqualificazione ha portato un miglioramento dal punto di vista estetico dei vecchi edifici, ma affermano, allo stesso



Fig. 5 – *La nuova Bicocca ristrutturata, una frattura all'interno dello spazio fisico e sociale preesistente*

Fonte: archivio personale Giovanni Nassi

tempo, che la riqualificazione ha cancellato i loro punti di riferimento (negozi, servizi, spazi pubblici) e ha creato «servizi che non sono per tutti». Per esempio, nessuno degli abitanti del villaggio Pirelli intervistati per la ricerca conosce lo spazio per l'arte contemporanea Hangar Bicocca. Uno dei residenti del villaggio Pirelli afferma infatti:

è vero che hanno costruito questa bella università, ma Bicocca è diventata come una città dormitorio. Il sabato e la domenica non c'è niente qua intorno; quando i 27.000 studenti tornano a casa non rimane più niente. I piccoli negozi che vendono pizza, panini e fotocopie agli studenti stanno facendo fortuna, ma i negozi di generi alimentari stanno scomparendo. Per comprare un po' di burro si è costretti a prendere la macchina e guidare fino al supermercato [intervista, 2 ottobre 2009].

Ancora, emblematico della percezione che i nuovi spazi generano sui «vicini» è il caso di *Casa Loca*, un centro sociale occupato e autogestito nei pressi della Bicocca che si promuove su dei volantini come uno spazio di resistenza, alternativo, «colorato e ribelle in mezzo al mare di cemento e non-luoghi della Bicocca».

Tuttavia, anche chi sta dentro la nuova Bicocca, ovvero i residenti che abitano i nuovi spazi, lamentano l'assenza di servizi di base (come negozi di generi alimentari, stazioni di polizia, scuole, chiese e servizi sanitari). Sono circondati, piuttosto, dagli spazi che la nuova Pirelli ha creato per andare incontro ai bisogni della «nuova classe creativa» come il teatro, gli spazi per l'arte contemporanea e la nuova università. Inoltre nei nuovi spazi destinati ad abitanti ad alto reddito l'accesso allo spazio che in passato era garantito dalla semplice appartenenza alla comunità dei lavoratori oggi è ridefinito sulla base dei diritti di proprietà. Per esempio, la maggior parte dei pochi spazi verdi dell'area è privata, in una Bicocca che era pubblicizzata come un «nuovo distretto verde di Milano», e gli spazi pubblici sono spesso vuoti e ritenuti alienanti. Uno studente della nuova università di Bicocca spiega infatti:

la Bicocca è una «città dalle 9.00 alle 17.00». Quando gli uffici e l'università chiudono l'area rimane deserta e quando finiamo di studiare non abbiamo un posto dove andare. Nella zona non c'è un bar o un locale per gli studenti [intervista, 9 ottobre 2009].

Il carattere introverso della Bicocca è evidente anche durante il giorno. La *grandeur* e la monumentalità dell'architettura di Gregotti che «dilata lo spazio oltre i suoi limiti» (Terragni, citato in Bordieri, 2001) e la presenza massiccia di guardie private e telecamere sottraggono allo spazio un senso di familiarità e scoraggiano la socializzazione. Per esempio, una ricercatrice dell'Università di Bicocca parla dell'area come di «uno spazio a socialità controllata in cui il *design* urbano incorpora la paura dell'estraneo» e aggiunge che per migliorare la socialità si è dovuto intervenire cercando di riprogettare «anche la disposizione delle panchine e di alcuni elementi dell'arredo urbano» (intervista, 15 novembre 2007). Spiega tuttavia che la stessa monumentalità che scoraggia la socializzazione garantisce però a Pirelli il massimo sfruttamento delle aree edificabili (intervista, 15 novembre 2007).

In controtendenza rispetto a questa visione e percezione degli spazi della nuova Bicocca si pongono i ricordi dei residenti originari del villaggio Pirelli (impiegati o figli di impiegati della Pirelli) che rievocano – con una buona dose di nostalgia – lo stesso spazio come vitale e caratterizzato da un costante movimento di operai. Un ex operaio Pirelli, per esempio, racconta:

nel quartiere c'era un continuo via vai di lavoratori che andavano e venivano dal bar dove discutevano davanti a un bicchiere di vino. C'erano gli scioperi e i cortei. Durante gli anni Sessanta e Settanta c'era almeno uno sciopero alla settimana e poi i lavoratori si incontravano nella piazza. A quei tempi gli scioperi erano seri, non come quelli che organizzano oggi ai quali nessuno sembra credere [intervista, 2 ottobre 2009].

La proprietaria di una merceria su Viale Sarca, uno dei pochi negozi che ha resistito alla trasformazione dell'area, ricorda «un incessante movimento di auto-

bus che fermavano davanti al negozio e che portavano i lavoratori in fabbrica, ogni giorno della settimana, anche la domenica» e racconta:

i lavoratori venivano durante la loro pausa-pranzo, ancora con i loro camici e le loro uniformi addosso, per comprare una maglietta o qualcos'altro. Gli studenti invece non comprano qui e molti negozi stanno chiudendo [intervista, 2 ottobre 2009].

La dissoluzione della fabbrica ha comportato inoltre la chiusura di tutti quei servizi che l'impresa forniva ai dipendenti e agli abitanti del villaggio Pirelli. Una ex impiegata della Pirelli ricorda:

grazie a Pirelli, come lavoratori e inquilini, godevamo di un trattamento speciale. C'erano le colonie estive per i bambini e i trattamenti sanitari gratuiti. Avevamo anche un servizio interno di medici per i lavoratori. Mia madre lavorava alla Pirelli e, io e miei fratelli frequentavamo l'asilo per i figli dei dipendenti. Poi mia figlia è andata all'altro asilo, quello di Ludovica Zambelletti [moglie di Alberto Pirelli]. Lì si usava il metodo Montessori, che a quel tempo era piuttosto innovativo, un lusso in realtà. Era un asilo sperimentale e uno dei pochi che usava questo metodo [intervista, 1 ottobre 2009].

Conclusioni. – L'articolo mette, dunque, in evidenza il ruolo centrale che il territorio svolge nell'accompagnare l'impresa durante tutte le fasi dello sviluppo capitalistico e, in particolare, nel consentirle una transizione dal capitalismo familiare-industriale a quello finanziario.

L'acquisizione dell'area, nei primi decenni del Novecento, rappresenta il punto di partenza di una lunga fase di sviluppo ed espansione delle attività industriali. Negli anni del declino un nuovo progetto che prevede la sua trasformazione in una Technocity diverrà leva per spaccare il movimento operaio e per salvare l'impresa dal declino che stava interessando molte imprese del capitalismo familiare italiano. Infine, durante gli anni Novanta, dopo i disastrosi tentativi di ottenere una fetta consistente del mercato globale di pneumatici, il potenziale finanziario di Bicocca verrà mobilitato per salvare la Pirelli dal tracollo economico. Il riposizionamento dell'impresa a livello globale non sarà, dunque, il risultato di una strategia di espansione dimensionale a livello internazionale, ma una storia di mobilitazione delle sue risorse territoriali locali. L'articolo mostra, inoltre, come il mutamento nella concezione dello spazio industriale sia un processo di apprendimento graduale che nel corso di alcuni decenni porterà Pirelli prima a sperimentare forme di valorizzazione e finanziarizzazione immobiliare e poi a prendere piena coscienza delle potenzialità di Bicocca come leva finanziaria. Sarà la spinta verso la finanziarizzazione della Bicocca a determinare una sua totale riterritorializzazione con ricadute profonde sulle relazioni tra spazio fisico e i suoi abitanti.

Bicocca ricerca e ottiene, grazie alla sua trasformazione, una nuova centralità nell'ambito dello sviluppo post-fordista della città di Milano ed è incoraggiata a procedere in questa direzione da un governo locale che fornisce autorizzazioni e permessi, e favorisce la localizzazione di funzioni nodali all'interno dell'area. Tuttavia, questa opzione aprirà una frattura profonda all'interno di un territorio che si era connotato nel tempo per un certo grado di omogeneità dal punto di vista sociale determinando forme di marginalizzazione ed esclusione sociale. In una Bicocca concepita come *asset* finanziario per l'impresa lo spazio, promosso e valorizzato per attrarre imprese, servizi di livello elevato e nuovi residenti ad alto reddito, è ridisegnato sulla base dei bisogni reali e aspirazionali di queste categorie e si caratterizza come esclusivo e selettivo. In particolare, si creerà una separazione netta tra nuovi utenti e residenti, e la comunità di abitanti che vive attorno alla Bicocca, e si spezzerà la fitta rete di relazioni di scambio che i vecchi abitanti intrattenevano con Bicocca, loro spazio di lavoro, di socializzazione e di riferimento per l'erogazione di importanti servizi. Relazioni che garantivano allo spazio un elevato grado di vitalità e di socialità.

L'articolo propone, dunque, un'altra modalità di leggere la dismissione industriale e le sue profonde conseguenze socio-spaziali. Queste, come l'articolo dimostra, scaturiscono da un processo che sta a monte della ristrutturazione dell'area e che è più profondamente inserito in una nuova modalità di concepire il territorio, non più spazio di produzione di valore e di lavoro, ma bene finanziario da valorizzare. Pertanto, più storie, di trasformazione di ex aree industriali in quartieri alla moda, residenziali e culturali, che sono state raccontate rilevando fenomeni di *gentrification*, di neoliberalizzazione dello spazio, di polarizzazione sociale, in seguito a cambiamenti nelle *governances* urbane (Smith, 1979, 1987; Swyngedouw, Moulaert e Roddriguez, 2002; Merrifield, 1993; Baeten, 2008; Desfor e Jørgensen, 2004; Moulaert, Rodriguez e Swyngedouw, 2003), potrebbero essere lette attraverso la lente della finanziarizzazione e delle sue ricadute socio-spaziali, osservando il ruolo che tradizionali *élites* industriali, organizzazioni sindacali, movimenti dei lavoratori e governi locali, attraverso le loro lotte e le loro alleanze, giocano nel trasformare aree industriali in declino in *assets* finanziari per le imprese.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AMIN A., A. CAMERON e R. HUDSON, *Placing the Social Economy*, Londra, Routledge, 2002.
- ANELLI P., G. BONVINI, A. MONTENEGRO, *Pirelli 1914-1980. Strategia aziendale e relazioni industriali nella storia di una multinazionale. Dalla prima guerra mondiale all'autunno caldo*, Milano, Franco Angeli, 1985.
- BAETEN G., *Regenerating the South Bank: Reworking the Community and the Emergence of Post-Political Regeneration*, in *Regenerating London*, in R. IMRIE, L. LEES e M. RA-

- CO (a cura di), *Governance, Sustainability and Community in the Global City*, Londra, Routledge, 2008, pp. 237-253.
- BENENATI E., *Cento anni di paternalismo aziendale*, in S. MUSSO (a cura di), *Tra fabbrica e società: mondi operai nell'Italia del Novecento*, Milano, Feltrinelli, 1999, pp. 43-81.
- BERTELE U., *Pirelli: cronaca di un turnaround annunciato*, in «L'impresa», 1993, 3, pp. 63-66.
- BIANCHI G., F. FRIGO, P. MERLI-BRANDINI e A. MEROLA, *I CUB: Comitati Unitari di Base. Ricerca su nuove esperienze di lotta operaia: Pirelli-Borletti-Fatme*, Roma, Coines edizioni, 1971.
- BIGAZZI D., *Le permanenze del paternalismo: le politiche sociali degli imprenditori italiani tra Otto e Novecento*, in M.L. BETRI e D. BIGAZZI (a cura di), *Ricerche di Storia in onore di Franco Della Peruta*, Milano, Franco Angeli, 1996, pp. 36-63.
- BOARINI F., *Ristrutturazione finanziaria dei gruppi industriali ed evoluzione dei capitalismi avanzati*, Tesi di laurea, Milano Università Commerciale Luigi Bocconi, 1995.
- BOLCHINI P., *La Pirelli: operai e padroni*, Roma, Samonà e Savelli, 1967.
- BOLCHINI P., *Pirelli 1914-1980. Strategia aziendale e relazioni industriali nella storia di una multinazionale. Il gruppo Pirelli-Dunlop: gli anni più lunghi*, Milano, F. Angeli, 1985.
- BOLOCAN GOLDSTEIN M., *La Pirelli a Milano. Cenni di storia urbana e vicende recenti*, in M. BOLOCAN GOLDSTEIN (a cura di), *Trasformazioni a Milano. Pirelli Bicocca direttrice nord-est*, Milano, Franco Angeli, 2003, pp. 27-43.
- BORDIERI A., *Sulla Bicocca, dieci anni dopo*, in «Arch'it, rivista digitale di architettura», 26 maggio 2001 (www.architettura.it).
- CERCOLA R., *L'intervento esterno nello sviluppo industriale del Mezzogiorno*, Napoli, Guida Editore, 1984.
- CIUFFETTI A., *Casa e lavoro. Dal paternalismo aziendale alle «comunità globali»: villaggi e quartieri operai in Italia tra Otto e Novecento*, Perugia, CRACE, 2004.
- COLLI A., *Cent'anni di «grandi imprese» lombarde*, in D. BIGAZZI e M. MERIGGI (a cura di), *La Lombardia. Storia d'Italia. Le regioni dall'unità a oggi*, Torino, Einaudi, 2001, pp. 481-529.
- DALMASSO E., *Milano capitale economica d'Italia*, Milano, Franco Angeli, 1970.
- DELL'AGNESE E., *Costruzione e ri-costruzione di un paesaggio simbolico*, in E. DELL'AGNESE (a cura di), *La Bicocca e il suo territorio. Memoria e progetto*, Milano Skira, 2005, pp. 12-22.
- DESFOR G. e J. JØRGENSEN, *Flexible Urban Governance. The Case of Copenhagen's Recent Waterfront Development*, in «European Planning Studies», 2004, 12, 4, pp. 479-496.
- GALDO A., *Fabbriche*, Torino, Einaudi, 2007.
- GINSBORG P., *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi: società e politica, 1943-1988. Dal «miracolo economico» agli anni '80*, Torino, Einaudi, 1989.
- IRACE F., *L'architettura*, in *Pirelli 1872-1997: centoventicinque anni di imprese*, Milano, Libri Scheiwiller, 1997, pp. 139-167.
- LEHRER U., *Willing the Global City: Berlin's Cultural Strategies of Inter-urban Competi-*

- tion After 1989, in N. BRENNER e R. KEIL (a cura di), *The Global Cities Reader*, Londra-New York, Routledge, 2006, pp. 332-338.
- LUCIANI A.N., *Movimento politico e lotte operaie alla Pirelli dal 1943 al 1946*, Tesi di laurea, Facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Milano, 1976.
- MEMO F., *I nuovi city builder nello sviluppo immobiliare di Milano*, Tesi di dottorato di ricerca, Facoltà di Sociologia, Università degli Studi Milano Bicocca, Milano, 2007.
- MERRIFIELD A., *The Struggle over Place: Redeveloping American Can in Southeast Baltimore*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 1993, 18, pp. 102-121.
- L. MEYER (a cura di), *Intervista a Renzo Baricelli, protagonista sindacale di allora. A 40 anni dal fatidico '68 gli operai della Pirelli ricordano*, in «Zona Nove, Giornale di Niguarda - Ca' Granda - Bicocca», Milano, febbraio 2008.
- MONTENEGRO A., *La Pirelli fra le due guerre mondiali*, in P. ANELLI, G. BONVINI e A. MONTENEGRO (a cura di), *Pirelli 1914-1980. Strategia aziendale e relazioni industriali nella storia di una multinazionale. Primo tomo. Dalla prima guerra mondiale all'autunno caldo*, Milano, Franco Angeli, 1985, pp. 19-85.
- MOULAERT F., A. RODRIGUEZ e E. SWYNGEDOUW (a cura di), *The Globalized City. Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford, Oxford University Press, 2013.
- MURRAY F., *The Decentralisation of Production - The Decline of the Mass-collective Worker?*, in «Capital & Class», 1983, 7, pp. 74-99.
- NEPOTI D., *Cronaca della trasformazione di un'area industriale*, in BOLOCAN GOLDSTEIN (2003), pp. 61-92.
- PAJETTA G.C., *La Pirelli dopo il 25 aprile*, in «l'Unità», Milano, 25 agosto 1945.
- PIRELLI SPA, *Relazione e Bilancio al 31 dicembre 1970*, Milano, Archivio Storico Pirelli, 1971.
- PIRELLI SPA, *Rapporto su Ricerca e Sviluppo*, Milano, Archivio Storico Pirelli, 1976.
- PIRELLI SPA, *Relazioni e Bilancio al 31 dicembre 1990*, Milano, Archivio Storico Pirelli, 1991.
- SECCHIA P. e F. FRASSATI, *Storia della Resistenza*, Roma, Editori Riuniti, 1965.
- SICCA L. e F. IZZO, *La gestione dei processi di Turnaround. Un caso esemplare: La Pirelli S.P.A.*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995.
- SMITH N., *Toward a Theory of Gentrification: A Back to the City Movement by Capital not People*, in «Journal of the American Planning Association», 1979, 45, pp. 538-548.
- SMITH N., *Gentrification and the Rent Gap*, in «Annals of the Association of American Geographers», 1987, 77, pp. 462-465.
- SWYNGEDOUW E., *Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-state*, in «Urban Studies», 2005, 42, pp. 1-16.
- SWYNGEDOUW E., F. MOULAERT e A. RODRIGUEZ, *Neoliberal Urbanization in Europe: Large-scale Urban Development Projects and the New Urban Policy*, in «Antipode», 2002, 34, pp. 542-577.
- TURANI G., *Quelle critiche a Pirelli e le mosse per il rilancio*, in «Il Corriere della Sera», Milano, 19 gennaio 1992 (a).
- TURANI G., *E Cuccia disse a Pirelli: meglio lasciare*, in «Il Corriere della Sera», Milano, 16 febbraio 1992 (b).

VICARI HADDOCK S., *La rigenerazione urbana: un concetto da rigenerare*, in S. VICARI HADDOCK e F. MOULAERT (a cura di), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Bologna, Il Mulino, Bologna, 2009, pp. 19-50.

ZANETTI A.M., *I lavoratori dell'impresa globale. Le relazioni di lavoro in Pirelli tra strategie globali e destini locali*, Milano, F. Angeli, 2003.

ZUKIN S., *The Culture of Cities*, Oxford, Blackwell, 1995.

THE PRIVATIZATION AND FINANCIALIZATION OF URBAN SPACE: THE SEARCH FOR CENTRALITY AND NEW FORMS OF MARGINALITY IN THE TRANSFORMATION OF MILAN'S PIRELLI-BICOCCA AREA. – This article focuses on the role that the transformation of industrial areas into residential and cultural areas has played in facilitating the transition from industrial to financial and service-based capitalism and in aiding traditional industrial urban *élites* in their redefinition and transformation into global and transnational financial and service sector operators. As part of this process, abandoned industrial areas come to represent real financial assets, an essential and instrumental means of fueling and financing the old economic industrial *élite's* climb toward a new stage of financial capitalism. The article shows how this process is inextricably caught up with the radical redefinition of the social dimension of the urban spaces once hosting this industrial production and, at the same time, the relative failure to effectively integrate renewal projects into the larger urban fabric conceptualized as physical and social space. Taking the Pirelli corporation in Milan as a case study, this paper considers how transformations in the Pirelli group significantly conditioned the redevelopment of the Bicocca district of Milan, owned and built by the group in the tradition of industrial paternalism. Pirelli was one of the pioneers of Twentieth Century, family-run, industrial capitalism in Italy, but it was quick to adjust to the requirements of the new economy by changing its ownership pattern and shifting its core business to real estate activities. Mapping the changing relations to space of the old and new urban *élites*, the paper argues that the spaces produced by the new urban *élites* are characterised by an introvert nature, the privatization of public space and the lack of a mutually beneficial engagement with the urban environment which was a central characteristic of the spaces produced by urban *élites* in earlier stages of capitalism.

Università degli Studi di Catania, Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali

lruggiero@unict.it