

Un'impresa fondata alla fine dell'Ottocento che divenne presto un colosso della gomma

LA STORIA

Una cultura di famiglia legata a un cattolicesimo vicino al protestantesimo e alla moderazione politica

LEOPOLDO PIRELLI è morto ieri a ottantuno anni nella sua casa di Portofino. Fu uno dei protagonisti della storia industriale italiana, «calvinista con il gusto della privacy», figlio di un capitalismo che aveva fiducia nel progresso e coltivava un'etica rigorosa del lavoro, pioniere sfortunato della globalizzazione

Capitano d'industria di una grande Italia

di Oreste Pivetta

La morte di Leopoldo Pirelli, dopo quelle di Gianni Agnelli (singolare coincidenza: Pirelli il 23 gennaio, l'Avvocato il 24 di quattro anni fa, anche lui ottantunenne) e di Umberto Agnelli, dopo la fine della dinastia dei Falck (e la scomparsa dei fratelli Alberto e Giorgio: il primo in un banale incidente d'auto, quasi sotto casa, il secondo dopo una lunga malattia), chiude davvero un capitolo della nostra storia industriale. Il sipario cala su un'epoca, sul "secolo lungo" dell'imprenditoria italiana e dei suoi primati: anche quello, sempre parziale, sempre contrastato, sempre soggetto ai compromessi, dell'economia sulla politica. Il sipario cala simbolicamente. L'ultima pagina era già stata girata: alla voce deindustrializzazione, a Milano, più che a Torino, fisicamente prima ancora che nei bilanci della ricchezza, nello stesso disegno materiale delle città, in un triangolo padano che era stato culla e roccaforte della modernità italiana, nel paesaggio che non potrà mai più essere quello carrariano o del neorealismo postbellico di ciminiere e tettoie, di operai e di catene di montaggio. Fine, davvero. Lungo l'asse industriale di Milano, verso nord, verso Sesto San Giovanni, la Stalingrado d'Italia, dove s'allineavano in un continuum senza varchi Pirelli, Breda, Magneti Marelli, Falck, si legge la metamorfosi: residenza, università, futuri musei, futuri parchi scientifici, l'insediamento industriale è solo un residuo. Ma è una fine che cancella anche una cultura e un'etica del lavoro e dell'impresa, della produzione e della responsabilità, della solidarietà anche nel conflitto, cultura ed etica che sarebbe difficile immaginare ancora, lontani come siamo da epoche così diverse dalla nostra, regno di finanza e stock option: quella della fondazione e quella della ricostruzione, con il ritorno alla pace, poi nella stagione del boom economico e della scoperta, dei consumi di massa: l'auto, la Seicento, la più ambita delle merci, che marcia "sulla gomma", che usciva dalla Pirelli. Epoche di grande fatica, di grandi rischi, ma anche di fiducia incrollabile nelle occasioni del progresso.

Leopoldo Pirelli e la sua famiglia sono stati interpreti e protagonisti di queste nascite e rinascite: con loro l'Italia di-

Una laurea in ingegneria meccanica al Politecnico L'apprendistato in Svizzera e poi nel 1965 il comando ai vertici

venne industriale e tornò ad esserlo, nel segno comunque della sobrietà dei costumi, del rigore, della probità, del culto del prodotto come unica via per creare ricchezza per sé e per gli altri. A proposito di Leopoldo Pirelli si diceva del suo calvinismo («un calvinista con il culto della privacy») ed è anche questo un tratto di famiglia. Basterebbe leggere la corrispondenza tra il padre Alberto e il figlio Giovanni, l'intellettuale, che abbandonò l'azienda per seguire altri interessi (fu lui a curare insieme con Piero Malvezzi, un libro famoso: *Lettere di condannati a morte della Resistenza italiana*). Una vena di cattolicesimo lombardo solido e aperto che fa pensare al protestantesimo delle valli svizzere così vicine s'accompagna alla moderazione politica: Alberto Pirelli, per quanto avesse dovuto seguire da capo d'impresa (il fondatore Giovanni Battista Pirelli morì nel 1932) l'itinerario del fascismo, non fu mai fascista e alla tiepida adesione dell'inizio si sostituirono prima la disillusione, quindi il dissenso (cer-

Napolitano



«È stato protagonista dello sforzo di internazionalizzazione delle imprese e di innovazione delle relazioni industriali»

Fassino



«Un protagonista dell'Italia moderna, un capitano d'industria che ha creduto e praticato dialogo sociale e ricerca di condivisione»

Tronchetti Provera



«Per me un maestro, da lui ho appreso il valore della serietà e dell'impegno. Un gentiluomo quanto di meglio l'imprenditoria potesse esprimere»



Il presidente onorario della Pirelli Leopoldo Pirelli Foto Ansa

HANNO DETTO

SVILUPPO Milano e la grande impresa

Il disegno di una città: dalla Bicocca al Pirellone

di Giampiero Rossi

Per i milanesi non è soltanto un cognome. «Pirelli» è un luogo della città, è la memoria delle stagioni prospere di quella che è stata a lungo una capitale dell'industria europea. E la grande impresa è stata anche protagonista del disegno urbanistico della metropoli in crescita, molto prima degli anni del boom economico. Siamo agli inizi del Novecento, quando Alberto Pirelli (il padre di Leopoldo) prende una decisione destinata a cambiare il volto di un'ampia fetta del territorio milanese. In quel momento la fabbrica sorge in via Ponte Seveso, a due passi dall'area in cui oggi c'è la Stazione Centrale. La città sta già crescendo e si stringe attorno ai cancelli di uno stabilimento che a sua volta ha bisogno di nuovi spazi. Così, nel 1907, arriva il trasferimento degli impianti alla Bicocca, un'area a nord della città, dove i Pirelli hanno acquistato (tra i soci ci sono anche i Feltrinelli) la Società Anonima Quartiere Industriale Nord Milano. È il primo passo di un percorso che legherà indissolubilmente la storia di quell'area, oggi al confine con Sesto San Giovanni, a quella degli stabilimenti Pirelli. Due anni più tardi, infatti, la nuova società stipula una convenzione con il Comune di Milano per la costruzione di abitazioni lungo l'asse Zara-Fulvio Testi. Negli anni successivi vengono acquistati altri terreni, tra i quali quelli che includono la Bicocca degli Arcimboldi, perché

l'insediamento industriale non smette di ampliarsi e si completa con la creazione del Borgo Pirelli. È in quel momento che, pochi chilometri a nord del Duomo, raggiunge il suo massimo sviluppo il più grande insediamento industriale italiano, che abbraccia non solo gli impianti della Pirelli, ma anche quelli di Breda, Falck e Magneti Marelli. In pratica soltanto la Fiat, tra i grandi nomi dell'industria, manca lungo quella strada che va dalla Bicocca a Sesto San Giovanni, che diventerà la città fabbrica per eccellenza e che si conquisterà il titolo di Stalingrado d'Italia. A metà degli anni settanta inizia la crisi degli stabilimenti Pirelli in Bicocca. Parte delle attività vengono trasferite e nei primi anni ottanta interi comparti sono completamente disattivati o solo parzialmente occupati. È in quel periodo che il gruppo Pirelli inizia a porsi il problema del riutilizzo di quei vasti terreni e nel 1985 individua la nuova missione del territorio: un "Polo tecnologico polifunzionale integrato", che porterà all'attuale - ancora incompleta - città universitaria della Bicocca. Ma nel frattempo, a cavallo del 1960, proprio quando Leopoldo Pirelli, arriva ai vertici dell'azienda di famiglia, nasce il "Pirellone", un grattacielo di 127 metri in cemento armato, progettato da Pierluigi Nervi e Giò Ponti, design innovativo, pensato per ospitare gli uffici del gruppo (oggi è la sede della Regione) e destinato a diventare uno dei simboli di Milano.

Di Alberto, Franco Brambilla, cognato di Leopoldo, Emanuele Dubini, anch'egli imparentato. La maggior innovazione strategica del dopoguerra fu l'opzione per il settore dei pneumatici, che poteva finalmente contare su un mercato in espansione dopo che all'epoca del boom economico l'automobile era diventata prodotto di massa. Dopo i successi degli anni Cinquanta alcune incertezze nella realizzazione di nuovi prodotti e una sottovalutazione delle trasformazioni di mercato innescarono un trend negativo che durerà a lungo. Se già nel 1965 il bilancio dell'azienda si era chiuso in pareggio, la Pirelli per la prima volta nel 1969 lavorò in perdita: quando cioè cominciò a pesare la crisi dei tradizionali mercati di sbocco nazionali ed esteri, che si sarebbe prolungata almeno fino agli anni ottanta. Proprio in quei tempi, alla fine degli anni Sessanta, Leopoldo Pirelli tentò di pioniere la via della globalizzazione: l'alleanza con Dunlop, fallita però qualche anno dopo. «Se tornassi indietro risposerei Dunlop, anche se cercherei di consumare il matrimonio la sera delle nozze, o forse anche qualche tempo prima», dirà Pirelli boccando il tipo di governance che si era pensato per il matrimonio. Dopo la pesante contrapposizione tra industriali e sindacati negli anni Settanta fu protagonista della riforma di Confindustria (di cui era membro a vita dall'82) e fu lui a pensare all'introduzione della lettera agli azionisti e fu ancora lui a sostenere l'apertura alla piccola industria e ai giovani industriali. Dopo aver tentato con Dunlop, ritenuto negli anni Ottanta la ricerca di un partner internazionale con la Firestone (un'opa fallita per la contromossa di Bridgestone). All'inizio degli anni Novanta riprovò la scalata alla tedesca Continental, ma l'opposizione del management tedesco e l'indebitamento sostenuto per rastrellare i titoli sul mercato fe-

cò di alimentare una fronda interna anglofila). Leopoldo visse questa storia e imparò. Lo si ricorda schivo, modesto, elegante senza esibizione, malgrado la ricchezza, malgrado il ruolo. Poche amicizie, il tifo per il Milan e il dolore per la morte del fratello Giovanni: capitò nell'aprile del 1973, in un incidente stradale, erano as-

sieme in auto. Ha avuto due figli (Alberto e Cecilia, che è stata sposata con Marco Tronchetti Provera). Nato a Velate, in provincia di Varese, nel 1925, il futuro "re della gomma" si era laureato al Politecnico di Milano nel 1950 in ingegneria meccanica ed era entrato nell'azienda di famiglia nel '54 come consigliere. Fece il suo tirocinio alla

Pirelli Sa di Basilea, che era stata fondata nel 1937 per coordinare le attività internazionali della società e che nel 1954 avrebbe assunto la denominazione di Società Internazionale Pirelli. Nel 1965, all'età di ottant'anni, Alberto Pirelli si ritirò. Giovanni aveva già rinunciato. Così fu Leopoldo ad assumere la guida di quello che era diventato uno dei pochi grup-

pi multinazionali italiani, affiancato alla vicepresidenza da Angelo Costa. La proprietà strategica dell'azienda era ancora "familiare" (un altro carattere comune del nostro capitalismo), nelle mani di persone comunque legate ai Pirelli da vincoli di parentela: soci accomandatari della Pirelli e C., oltre ad Alberto e Leopoldo Pirelli, erano infatti Egidio Gavazzi, ni-

I tentativi di alleanza con Dunlop e poi con Firestone fino alla scalata fallita alla Continental

Abbonamenti 2007

12 mesi	7 gg/ Italia	296 euro
	6 gg/ Italia	254 euro
	7 gg/ estero Internet	1.150 euro
6 mesi	7 gg/ Italia	153 euro
	6 gg/ Italia	131 euro
	7 gg/ estero Internet	581 euro

Postale consegna giornaliera a domicilio Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola Versamento sul CC postale n° 48407035 intestato a Nuova Iniziativa Editoriale Spa, Via Sengaglia, 25 - 00153 - Roma Bonifico bancario sul CC bancario n° 22096 della BNL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 00240 - CIN U (dall'estero Cod. Swift:BNLIITRR) Carta di credito Visa o Mastercard (seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it) Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio per posta, o internet.

Per informazioni sugli abbonamenti: Servizio clienti Sereid via Carolina Romani, 56 20091 Bresso (MI) - Tel. 02/66505065 fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì, ore 9-14 abbonamenti@unita.it

L'Unità

Il giorno 22 gennaio è mancata

ANNITA RONDELLI
Per un ultimo saluto oggi mercoledì alle ore 15 presso la camera mortuaria dell'Ospedale Maggiore.
Bologna, 24 gennaio 2007
O.F. Franceschelli (Bo) tel. 051.227874

La Federazione dei Democratici di Sinistra di Bologna ricorda con affetto

LILIANA ALVISI
La sua vita intensa e generosa è un esempio di autentico impegno civile.
Lecco, 24 gennaio 2007

ROMA 24-1-2005 24-1-2007 ANNIVERSARIO
A due anni dalla scomparsa è immenso il vuoto lasciato da

AGOSTINO LOMBARDO Professore
Lo ricordano sempre le figlie Giovanna e Natalia.
A 14 anni dalla morte di

WALTER BARONCIANI
I genitori e il fratello Dante lo ricordano con affetto e rimpianto.
Lecco, 24 gennaio 2007

Per Necrologie Adesioni - Anniversari

Lunedì-Venerdì ore	9.00 - 13.00
	14.00 - 18.00
solo per adesioni Sabato ore	9.00 - 12.00
	06/69548238 - 011/6665258

cerò saltare l'operazione. Forse s'era fidato troppo dei suoi sostenitori bancari. Leopoldo Pirelli s'assunse tutta la responsabilità della sconfitta e cominciò a pensare all'abbandono: nel '92 cedette la guida operativa a Marco Tronchetti Provera e nel '99 scelse la via del ritiro definitivo (diventerà presidente onorario), rinunciando a tutte le cariche societarie. «So di lasciare il gruppo in mani sicure - dichiarò all'ultima assemblea rivolgendosi agli azionisti che lo salutarono con un lunghissimo applauso - io e Marco siamo due galli che hanno convissuto bene, ma non bisogna abusare di questo eccezionale dono». Il suo gruppo, la Pirelli dei pneumatici, diventò protagonista delle telecomunicazioni con l'acquisto di Telecom. Mutò radicalmente anche quel salotto buono, incentrato su Mediobanca, Fiat e Pirelli, che aveva influenzato per molti anni l'economia italiana. Con esiti non sempre felici. Talvolta all'osservazione della magistratura.