

Fulvio  
Coltorti



## Minorità d'impresa

# L'Italia dei "grossi" imprenditori tra paure, declino ed eclissi

***Quando i bambini hanno paura di quello che può accadere, cercano protezione nell'abbraccio sicuro dei propri genitori. I "grossi" imprenditori si comportano allo stesso modo; tendono a reagire alle difficoltà cercando aiuti dallo Stato "genitore". E pertanto non reagiscono secondo quello che dovrebbe essere lo spirito di chi fa impresa. Viene così a confermarsi l'immagine forte del banchiere Raffaele Mattioli che li qualificava come "senescenti minorenni". Insomma, la paura di diventare adulti per davvero ha aperto al declino delle grandi realtà imprenditoriali italiane. Il caso Stellantis. Ma non solo.***

Mi è capitato recentemente di ricordare il grande banchiere Raffaele Mattioli e le sue lezioni di cultura aziendale<sup>1</sup>. Non riponeva molta fiducia nei grossi imprenditori italiani che usava qualificare come "senescenti minorenni". Un giudizio duro, ma condiviso dagli altri principali banchieri del suo tempo tra i quali, certamente, Enrico Cuccia. E tali sono apparsi quando l'11 ottobre scorso, il loro principale rappresentante, Carlos Tavares, si è recato alla Camera dei Deputati per riferire sulla situazione dell'impresa che dirige, la Stellantis, i cui programmi comportano un'importante deindustrializzazione dei siti italiani. Stellantis è nata da una fusione attuata il 17 gennaio 2021 tra la francese Peugeot (sigla breve PSA) e l'olandese Fiat Chrysler Automobiles (sigla breve FCA). La sede di questo concentrazione capitalistico, che vale 202 miliardi di euro in termini di totale di bilancio, è stata fissata nel paradiso fiscale olandese, senza che i governi nazionali abbiano ritenuto di eccepire granché. Ricordo un ministro italiano che al tempo dell'espatrio della Fiat qualificò la cosa come semplice operazione di mercato che, in quanto tale, non poteva interessare il governo.

La fuga in Olanda consente di pagare poche imposte. Si applicano percentuali di reddito ridicole: negli ultimi tre esercizi tra il 12,6% e il 16,9% dell'utile ante imposte, secondo i calcoli della stessa multinazionale, a fronte, ad esempio, del 24% che grava sulle imprese italiane di media dimensione<sup>2</sup>.

Il nostro Paese si trova ora in una situazione delicata. Il governo continua ad affermare che la nostra economia sta andando meglio di altre, ma la realtà dei dati, per quanto opinabili possano essere, racconta un'altra storia.

L'ultimo rapporto del Fondo Monetario Internazionale, fresco di stampa<sup>3</sup>, propone una dinamica della produzione mondiale di beni e servizi (e quindi dei mercati) in apparenza soddisfacente, con incrementi medi annui del 3,3% tra il 2023 e il 2025, ma l'Italia riporta mediamente solo un +0,8%. È vero che la Germania (che molti stanno ingenuamente trattando come "il malato" d'Europa) è prevista ferma fino al 2024 e la Francia sta poco sopra di noi; ma questo non ci può tranquillizzare sia per le interdipendenze industriali, sia perché le incertezze del contesto

1. Istituto Lombardo, Accademia di Scienze e Lettere, adunanza del 6 giugno 2024, [www.istitutolombardo.it](http://www.istitutolombardo.it).

2. Si veda Mediobanca, *Dati cumulativi di 1900 società italiane (2024)*, p. LIII.

3. IMF, *World Economic Outlook Update, The Global Economy in a Sticky Spot*, luglio 2024.

sono grandi. Pesano le instabilità politiche internazionali e le guerre nel bel mezzo della rivoluzione (o evoluzione?) tecnologica digitale alla quale si aggiunge la diffusione dell'Intelligenza Artificiale i cui risultati si annunciano stupefacenti: ce la faranno i nostri imprenditori a superare queste angosciose difficoltà?

La nostra struttura produttiva vede da un lato i "grossi" privati con la citata Stellantis nel ruolo di maggior produttore industriale in un Paese che vanta la seconda manifattura d'Europa dopo la Germania. Dall'altro lato spiccano i protagonisti minori di quel nuovo modo di fare impresa che in Italia abbiamo chiamato "quarto capitalismo" e in Germania chiamano "Mittelstand": prevalentemente imprese di piccole e medie dimensioni collegate tra loro. Secondo i dati pubblicati dall'Istat nel 2022 (anno più recente disponibile) esistevano in Italia 4,6 milioni di imprese, in massima parte su base familiare, nelle quali lavoravano 18,2 milioni di persone. La quota più importante ai fini delle innovazioni e del conseguente progresso economico e sociale riguarda le appartenenti all'industria (quella in senso stretto comprende le aziende minerarie, manifatturiere e fornitrici di energia, acqua e gas): 380mila imprese con 4,2 milioni di addetti.

L'Area Studi Mediobanca segue da tempo le medie imprese (classe 50-499 addetti) nella manifattura<sup>4</sup>: si tratta di 4mila società di capitale con un totale di 555mila dipendenti la cui attività risulta brillante e stabile nel tempo. Tutte imprese con visione internazionale, ma legate ai territori, nate e cresciute nei distretti e negli altri sistemi produttivi locali dei quali sono venute a costituire una sorta di guida. Il loro totale di bilancio è pari a 239 miliardi di euro.

### **Il dualismo nella manifattura**

Esiste quindi un dualismo abbastanza netto nella nostra manifattura: da un lato i grossi, dall'altro i minori. Calcoli riferiti al 2019 portano a ritenere che i primi (le grandi imprese pubbliche e private) producano solo il 38% del valore aggiunto manifatturiero e le piccole e medie imprese dei sistemi produttivi locali coprano il restante 62%. Questa ripartizione è il risultato di un costante cambiamento che ha visto un progressivo declino dei "grossi" imprenditori privati<sup>5</sup>. Si tratta di un esito nient'affatto scontato, soprattutto se si pensa che nel 1992 l'Italia iniziò un importante programma di privatizzazione delle imprese fino ad allora controllate dallo Stato. Ma, invece di assistere alla crescita e al consolidamento dei grossi privati, è accaduto qualcosa di paradossale. Non solo questi hanno rinunciato a rischiare capitali nella propria espansione reale, ma di fatto si sono "accasciati" sulle operazioni finanziarie finendo poi con il cedere il controllo delle principali industrie a investitori esteri.

4. Indagine concretizzata nell'aprile 2000 con un accordo di collaborazione tra Ufficio Studi Mediobanca e Centro Studi Unioncamere, che ha portato a pubblicare rapporti annuali su dati a partire dal 1996. Ultima edizione: *Le medie imprese industriali italiane (2013-2022)*, a cura di Mediobanca, Unioncamere e Centro Studi G. Tagliacarne, Milano, giugno 2024.

5. Rimando al mio articolo *I limiti del capitalismo italiano, su Nuova Antologia*, luglio-settembre 2022, p. 55.

6. Fonte Mediobanca, *Le principali società italiane (1990)*.

Si è già detto dell'espatrio della Fiat, infine confluita in Stellantis. Il secondo grande produttore privato, la Montedison, si è dissolto a seguito di una scalata promossa nel 2001 dalla stessa Fiat, sostenuta dalle grandi banche nazionali compresa quella centrale (sic!), tutti alla ricerca di facili profitti finanziari da plusvalenze e proventi commissionali.

Se guardiamo indietro nel tempo, ad esempio nel 1989, il nostro apparato produttivo appariva diversificato nel contesto di un'economia mista pubblico-privato. Con valori aggiunti superiori ai 10mila miliardi di lire dominavano gli enti pubblici economici con in testa l'IRI (32mila miliardi), seguito da Eni ed Enel (circa 14mila ciascuno). Tra i privati la Fiat (19mila), era l'unica a superare la soglia dei 10mila miliardi. Seguiva la Ferruzzi-Montedison (4.500 miliardi appena), la Pirelli (3.500), l'Olivetti (3.400) e la Fininvest (2.000)<sup>6</sup>.

La Pirelli, dopo aver tentato invano di scalare la tedesca Continental, subendone cospicue perdite, è stata ceduta alla cinese Chem China. L'Olivetti, dopo avere insistito con qualche successo nella sua attività originaria (i computer), ha provato a diversificarsi nei servizi scalando nel 1999 la Telecom Italia (ex IRI Stet) e infine fondendosi con essa dopo aver costituito una

rilevante posizione debitoria. La società risultante, TIM, è ancora oggi invischiata negli indebitamenti, ha perso la leadership nelle telecomunicazioni e figura con un azionariato a dominanza estera. Il maggior gruppo nei materiali da costruzione, l'Italcementi, dopo aver raggiunto una struttura internazionale con l'acquisizione della Ciments Français, è stata infine ceduta a investitori tedeschi. Nella grande dimensione sono rimaste italiane le società che il Tesoro ha infine deciso di non cedere totalmente ai privati: due di esse, Enel ed Eni, costituiscono oggi il vertice delle nostre grandi corporations. Dietro di loro c'è assai poco di rilevante salvo, a grande distanza, l'IRI-Finmeccanica (ribattezzata Leonardo).

### **Per far lavorare gli stabilimenti**

Concludendo, i grossi si sono eclissati, al punto che il Ceo di Stellantis, maggiore impresa manifatturiera in Italia, ha riferito al nostro Parlamento in lingua inglese come se fosse un normale incontro con analisti finanziari. Lo ha fatto parlando "a braccio", senza provare necessità di citare numeri salvo una percentuale che ha scandito molto chiaramente: 40% è il maggior costo delle vetture elettriche (prodotte in Italia) rispetto a quelle convenzionali. Quindi, se si vuole che gli stabilimenti italiani lavorino occupando persone, occorre fare in modo che i clienti (che qualifica anche elettori) siano in grado di acquistare le nuove auto beneficiando di incentivi statali adeguati. Da notare che Tavares ha precisato di parlare solo a nome del management e non della proprietà; ma ciononostante ha dimenticato di dire che quelle auto bisogna venderle nel mezzo della competizione di mercato. Egli ha tralasciato di dire che tutte le provvidenze statali concesse in passato a chi rottamava veicoli per comperarne di nuovi hanno finito per spingere gli italiani a preferire veicoli di produzione estera. Le quote di Stellantis sul mercato italiano si sono ridotte dal 39% nel 2021 al 36% nel 2022 al 33,6% nel 2023<sup>7</sup>: un significativo regresso rispetto al 1974 quando la quota della sola Fiat era pari al 63%. La dinamica più recente delle vendite non sembra modificare il quadro: secondo l'ultima rilevazione pubblicata dall'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles), nel periodo gennaio-luglio 2024 le immatricolazioni di nuove vetture Stellantis sono diminuite dello 0,5% contro il +4,7% del totale mercato italiano e il +0,4% nella cosiddetta Europa allargata (UE, EFTA e Regno Unito). Non si dimentichi che Stellantis detiene 16 marche (brand) tra le quali alcuni emblemi storici e tecnologici dell'automobilismo italiano: Alfa Romeo, Lancia e Maserati, oltre alla Fiat.

### **Le pmi non temono le sfide**

Secondo i pedagoghi quando i bambini hanno paura di quello che può accadere cercano protezione e la trovano facilmente nei loro genitori. Forse il giudizio di Raffaele Mattioli fu troppo duro, ma le audizioni dimostrano che i grossi imprenditori tendono a reagire alle difficoltà cercando aiuti dallo Stato, confermando quindi quell'immagine di "minorità" dalla quale non riescono a liberarsi. Per contro, gli imprenditori minori (nel senso di piccola dimensione) paiono reagire cercando nuove opportunità in un mondo che, pur difficile, va avanti.

I dati delle Camere di commercio italiane segnalano una crescita continua del numero delle pmi con un saldo positivo nel II trimestre 2024 di 29mila imprese. È da qui che proviene l'aumento degli occupati ed è qui che pare convenga concentrare i maggiori sforzi di politica industriale.

### **La responsabilità del declino**

Tra i grossi la responsabilità del declino ricade in buona misura sulla ex Fiat. Indebolita da un management che dopo Vittorio Valletta non è stato sempre all'altezza e da una compagine proprietaria attenta essenzialmente al profitto e al dividendo, la società torinese ha via via delocalizzato molte produzioni in Paesi a basso costo del lavoro, da ultimo (nel 2023) costituen-

7. Dati Stellantis pubblicati nel bilancio 2023 (Form 10-F).

do un centro di produzione in Cina attraverso la Leapmotor, che nel luglio scorso ha iniziato a spedire vetture elettriche alla rete Stellantis in Europa: è la risposta al tentativo italiano di aggiungere un secondo produttore di auto? È certo che Stellantis non intenda cedere i suoi siti produttivi in Italia, dai quali – per inciso – dipende la sua posizione di forza sul mercato, ma di fatto è ormai un produttore estero a tutti gli effetti. Al 20 febbraio scorso, data più recente disponibile, il capitale ordinario della Stellantis N.V. apparteneva per il 14% all'Exor (finanziaria di diritto olandese controllata dalla famiglia Agnelli/Elkann), per il 7% dalla EPF (finanziaria della famiglia francese Peugeot) e per il 6% dalla BPI (controllata dallo Stato francese attraverso BPI France e Caisse des Dépôts et Consignations). È evidente la posizione preminente dei soci francesi confermata dal fatto che di tale nazionalità sono 5 consiglieri d'amministrazione su 11 a fronte di un unico italiano nella persona del presidente John Elkann di cui è peraltro nota la limitata vocazione gestionale. D'altro canto, l'amministratore delegato Tavares è stato designato dai francesi che gli assicurano i giusti benefici dalla carica: la sua remunerazione negli ultimi 5 anni è stata pari a 337 volte la paga media dei lavoratori che comanda.

8. *"Capitani di sventura"*  
(Marco Borsa, Mondadori Editore)

"L'unica idea fissa che gli Agnelli dimostrano di perseguire è il desiderio di accrescere i guadagni personali"<sup>8</sup>.



*Fulvio Coltorti è economista applicato, già direttore emerito dell'Area Studi Mediobanca, ora docente di Storia economica nella Facoltà di Economia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano.*