

LUISS



Corso di laurea in Economia e Management

Cattedra di Storia dell'Economia e dell'Impresa

L'IRI nell'economia italiana: dalla nascita alla privatizzazione

Prof. Guido Tortorella Esposito

RELATORE

Luca Barrasso matr.258061

CANDIDATO

Anno Accademico 2023/2024

Indice

INTRODUZIONE.....	1
1.DALLA NASCITA AL SECONDO DOPOGUERRA.....	3
1.1 IL CONTESTO ITALIANO NEL PRIMO DOPOGUERRA.....	3
1.2 LA COSTITUZIONE DI UN ENTE PROVVISORIO	7
1.2 L'IRI PERMANENTE E L'ECONOMIA DI GUERRA.....	11
2.IL MIRACOLO ECONOMICO, LE CRISI DEGLI ANNI '70 E I TENTATIVI DI RILANCIO	14
2.1 FRA SOPRAVVIVENZA E RICOSTRUZIONE: IL RILANCIO DELL'ISTITUTO.....	14
2.2 IL BOOM ECONOMICO E GLI INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO	19
2.3 LA CRESCITA RALLENTA: DALLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI '60 ALLA PRESIDENZA PRODI.....	26
3.L'EUROPA DI MAASTRICHT E LA FINE DELL'ISTITUTO	31
3.1 IL TRATTATO DI MAASTRICHT E L'ACCORDO ANDREATTA-VAN MIERT	31
3.2 LA LIQUIDAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI DELL'IRI.....	33
CONCLUSIONI.....	39
BIBLIOGRAFIA	41

Introduzione

Le motivazioni alla base della scelta dell'argomento di questa tesi sono sostanzialmente due: l'interesse per gli eventi che hanno caratterizzato la storia economica dell'Italia negli anni compresi fra il 1900 e l'inizio degli anni 2000 e la passione per la storia della società e della politica del nostro Paese. In questo panorama economico-politico l'Istituto per la Ricostruzione Industriale ha svolto un ruolo fondamentale. Nato inizialmente come Ente temporaneo, nel corso degli anni si ritrovò a controllare, attraverso partecipazioni, gran parte delle attività produttive e industriali italiane, occupando in modo permanente la scena economica del Paese per molti decenni.

Questo lavoro vuole illustrare attraverso l'analisi dei fatti salienti che caratterizzarono l'esistenza dell'IRI, l'importanza che tale Istituto ha rivestito per l'economia italiana e la parabola che ha condotto alla sua liquidazione, in uno scenario politico molto diverso da quello che l'aveva visto nascere. Alla sua fondazione nel 1933, l'IRI fu "pensato" solo come uno strumento temporaneo per il salvataggio e il riassetto del sistema bancario nazionale. Fu solo a partire dal 24 giugno 1937, quando venne trasformato in Ente permanente, che l'Istituto svolse ufficialmente una funzione di direzione delle politiche industriali nazionali.

Sopravvissuta all'esame della Sottocommissione finanza della *Allied Control Commission* (ACC), incaricata di valutare la sua natura in rapporto al regime fascista, l'IRI ricoprì tale ruolo anche nell'Italia repubblicana, in cui si rese protagonista del processo di ricostruzione successivo al secondo conflitto mondiale e poi motore del boom economico che interessò l'Italia nel decennio 1953-1963.

I rallentamenti registrati dall'economia nazionale dopo il 1963 non fermarono l'Istituto che per tutti gli anni '60 proseguì la sua attività di finanziamento all'industria.

Al sorgere delle prime difficoltà, negli anni '70, per effetto della crisi energetica e dell'aumento del costo del lavoro in conseguenza delle lotte sindacali, emersero criticità nella gestione delle attività dell'IRI. È di quegli anni la teoria degli "oneri impropri", secondo la quale l'Istituto avrebbe dovuto operare non perseguendo il profitto, ma con finalità sociali.

Nel 1982, quando Romano Prodi assunse la Presidenza dell'IRI l'istituto presentava una situazione di bilancio fortemente compromessa, cui Prodi decise di porre rimedio

ricorrendo alla dismissione di quei settori considerati non più redditizi avviando un'opera di riorganizzazione delle partecipazioni e di privatizzazione, cedendo numerose aziende del gruppo e liquidandone altre.

Le liquidazioni e le privatizzazioni proseguirono negli anni successivi alla gestione Prodi, anche sulla spinta del processo di unificazione europea e dei vincoli posti dalla UE agli interventi di ricapitalizzazione e garanzia dei debiti delle aziende pubbliche, considerati "aiuti di Stato".

Le aziende ancora amministrate dall'IRI furono poste sotto il controllo del Ministero del tesoro e nel giugno del 2000, l'Istituto venne posto in liquidazione per essere successivamente, nel 2002, incorporato in Fintecna. Si chiudeva così una storia iniziata settanta anni prima.

La produzione letteraria e settoriale che riguarda l'IRI è naturalmente molto vasta, proprio in funzione del ruolo primario da esso svolto durante gli anni in cui si è sviluppata la sua attività. Si è cercato, in questa sede, di organizzare l'elaborato ricorrendo alle fonti più autorevoli e, con particolare riguardo ad alcuni passaggi, a quelle primarie quali ad esempio i bilanci del gruppo, le relazioni delle società partecipate e i piani organizzativi quadriennali, conservati presso l'Archivio Centrale dello Stato.

1. Dalla nascita al secondo dopoguerra

1.1 Il contesto italiano nel primo dopoguerra

“La nostra Italia esce da questa guerra, come da una grave e mortale malattia, con piaghe aperte, con debolezze pericolose nella sua carne che solo lo spirito pronto, l'animo cresciuto, la mente ampliata rendono possibile sostenere e volgere, mercé duro lavoro, a incentivi di grandezza”. Così scrisse Benedetto Croce in una lettera del 5 novembre 1918, all'indomani della battaglia di Vittorio Veneto¹. Le parole del filosofo abruzzese racchiudono e sintetizzano le profonde difficoltà che l'Italia postbellica dovette affrontare. Benché uscito vittorioso dal conflitto, il Paese fu costretto a fronteggiare una profonda instabilità, sia sotto il profilo socio-politico che sotto quello economico. La classe dirigente liberale si trovò, al termine della Prima guerra mondiale, indebolita e segnata da contrasti riguardo il ruolo che l'Italia avrebbe dovuto ricoprire nel nuovo assetto delle potenze mondiali e riguardo la strategia da perseguire per far fronte alle nuove richieste delle masse lavoratrici e dei partiti che le rappresentavano². Le gravi difficoltà politiche apparvero ancora più evidenti alla luce delle elezioni del 1919, che sancirono la conclusione del predominio liberale in Parlamento e l'affermarsi del Partito popolare italiano e del Partito socialista, i quali ottennero rispettivamente il 20 e il 32 per cento dei voti³. L'impossibilità di conciliare le vedute dell'ala popolare con quelle dell'ala socialista portarono alla nascita di governi fragili e di breve durata, che non furono in grado di rispondere alle istanze della massa operaia e contadina, né tantomeno di porre rimedio alla gravosa situazione economica. Per finanziare l'enorme sforzo produttivo bellico era stato necessario reperire ingenti risorse, gran parte delle quali furono raccolte tramite l'emissione di un nuovo debito, che pose l'Italia in una situazione di forte dipendenza economica nei confronti soprattutto di Gran Bretagna e Stati Uniti e portò ad un repentino aumento del rapporto debito PIL, passato dall'85% nel 1914 al picco del 161% nel 1921⁴.

¹ B. Croce, *Carteggio Croce-Vossler (1899-1949)*, Bari, Laterza, 1951, in F. Gaeta, N. Tranfaglia, *La crisi di fine secolo, l'età giolittiana e la Prima guerra mondiale*, vol.19 di *La storia d'Italia*, Roma, Biblioteca di Repubblica, 2004

² Ibidem, pp.786-787.

³ G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Il mondo contemporaneo. Dal 1848 a oggi*, Bari, Laterza, p. 320.

⁴ V. Zamagni *Introduzione alla storia economica d'Italia*, Bologna, il Mulino, 2019, p.115

Nel corso della guerra, le commesse belliche avevano gonfiato i grandi complessi industriali, i quali riscontrarono non solo difficoltà nel convertire le linee produttive ma anche nel trovare nuovi mercati civili. La crisi del settore industriale causò a sua volta un dissesto all'interno del sistema bancario e creditizio. A tal proposito risulta particolarmente rilevante il caso della Banca Italiana di Sconto, la quale, complici le gravi condizioni della Ansaldo, verso cui l'istituto era esposto per circa un terzo del proprio attivo, fu costretta a chiudere i propri sportelli il 29 dicembre 1921⁵. Fu proprio questa grave instabilità, sia politica che economica, a portare ai tumulti e agli scioperi del cosiddetto "biennio rosso" fra il 1919 e il 1920, caratterizzato dalle occupazioni delle fabbriche: gli scioperi registrati passarono da 300 nel '18 a 1660 nel '19 e aumentarono ancora nel 1920 fino a raggiungere i 1880, con oltre 1.250.000 scioperanti⁶. Le agitazioni popolari permisero al fascismo, dapprima confinato alla realtà extraparlamentare e considerato solo come un movimento violento e disordinato, di raccogliere consensi da parte di quella classe liberale industriale che vedeva nel crescente malcontento popolare il rischio di un avvenire socialista. Nonostante per numeri il fascismo non potesse essere considerato un movimento maggioritario (nelle elezioni del '19 ottenne solo una manciata di voti, riuscendo ad entrare in Parlamento con le elezioni del 1921, ottenendo quasi 30 mila voti⁷ grazie all'inquadramento nei Blocchi Nazionali di Giovanni Giolitti), l'audace mossa della Marcia su Roma permise a Mussolini di ottenere dal Re Vittorio Emanuele III l'incarico di guidare un nuovo governo. La politica economica perseguita dal fascismo fra il 1922 e il 1925 fu sostanzialmente di stampo liberale. Venne nominato come ministro delle finanze Alberto de' Stefani, la cui politica economica era orientata lungo 3 direttrici: il raggiungimento del pareggio di bilancio, ottenuto tramite un'incisiva riduzione della spesa pubblica e una contemporanea riorganizzazione della pubblica amministrazione (tramite l'accorpamento fra ministeri affini e la soppressione di ministeri minori); L'abolizione di numerose imposte introdotte durante il conflitto mondiale e l'introduzione di nuove imposte dirette che gravassero maggiormente sui ceti più bassi in modo tale da ampliare la base contributiva; Il controllo della crescita salariale, un'attenta gestione del credito e il ritorno a una politica doganale liberista, ma sottoposta ad un controllo mirato⁸.

⁵ G. Toniolo, *Formazione ed evoluzione di una banca centrale, 1893-1943*, vol. 1 di *La storia della Banca d'Italia*, Bologna, il Mulino, 2022, pp. 359-360.

⁶ G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Il mondo contemporaneo. Dal 1848 a oggi*, p.319.

⁷ *Statistica delle elezioni generali politiche per la XXVI legislatura (15 maggio 1921)*, Roma, 1924.

⁸ AA.VV. *Dizionari biografico degli italiani*, vol. 39, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991.

Nonostante la volontà di ridurre l'intervento pubblico nell'economia non mancarono azioni dello Stato volte a mantenere il delicato equilibrio economico nazionale, come nel caso del salvataggio del Banco di Roma, rilevato nel 1923 dal Consorzio Sovvenzioni, dalla Banca Commerciale Italiana e dal Credito Italiano⁹. Nel 1925 de' Stefani venne sostituito alla guida del Ministero delle Finanze da Giuseppe Volpi, con cui venne avviato un processo di interventismo statale.

L'attenzione venne innanzitutto rivolta alla lira, con l'obiettivo non solo di fermare la tendenza inflazionistica, ma di invertirla. La politica deflazionistica venne nominata da Mussolini "Quota 90" e si prefiggeva l'obiettivo di portare la lira ad un tasso di cambio di 90 lire per sterlina. Il rafforzamento della valuta nazionale rappresentava non solo una questione di prestigio interno, ma anche e soprattutto una questione di prestigio internazionale, il quale, nelle intenzioni del regime, avrebbe rafforzato la fiducia degli investitori esteri¹⁰. Sebbene fosse riuscita nel suo intento (al 21 dicembre 1927 il cambio era fissato a circa 92,46 lire per sterlina¹¹) la politica deflazionistica aveva portato ad un complessivo rallentamento dell'economia nazionale e ad una stagnazione della produzione che furono aggravati dalla Crisi del '29. La manovra di "quota 90" richiese inoltre la stabilizzazione e consolidamento del sistema bancario, ancora fortemente legato a quello industriale. Con la legge bancaria del 1926, il cui obiettivo era proprio quello di organizzare e centralizzare il sistema bancario, vennero conferite alla Banca d'Italia funzioni di controllo sul Consorzio Sovvenzioni per i Valori Industriali e il monopolio dell'emissione di moneta, precedentemente condiviso con il Banco di Napoli e il Banco di Sicilia¹².

Oltre alla regolamentazione bancaria la nuova politica dirigista necessitava di un controllo più diretto sul credito e sulle politiche industriali. Negli anni fra le due guerre nacquero molteplici istituti di credito speciale, che si resero, con fortune alterne, protagonisti della vita economica italiana. Nel 1924 era stato fondato l'ICIPU (Istituto di Credito per le Industrie di Pubblica Utilità) su iniziativa di Alberto Beneduce (finanziere già fondatore nel 1919 del CREDIOP e nel 1923 dell'Ina) che ricoprì un ruolo di primo piano nello scacchiere economico-finanziario fascista. Non a caso entrambi gli enti

⁹ N. Colajanni, *Storia della banca italiana*, Roma, Newton Compton, 1995.

¹⁰ R. De Felice, *Mussolini il fascista*, Torino, Einaudi, 1966.

¹¹ P. Baffi, *Nuovi studi sulla moneta*, Milano, Giuffrè, 1973, p. 106.

¹² Regio Decreto-Legge n. 812, 6 maggio 1926, pubblicato in G.U. n. 118 del 22 maggio 1926.

vennero soprannominati “istituti Beneduce” dato il ruolo che l’economista aveva ricoperto nella loro fondazione e gestione. L’ICIPU aveva lo scopo di fornire finanziamenti a medio e lungo termine alle industrie operanti nei settori delle reti telefoniche, ferroviarie e soprattutto elettriche. L’ente era stato inizialmente costituito con un patrimonio pari a 100 milioni di lire, apportate in larga parte da Cassa Depositi e Prestiti e in misura minore dall’Ina e dalla Cassa Nazionale delle Assicurazioni¹³. Le attività erano finanziate tramite l’emissione di titoli obbligazionari collocati sul mercato interno e sui mercati esteri, garantiti dalle immobilizzazioni dell’ente¹⁴. L’ICIPU era di fatto un ente specializzato nel fornire crediti ai settori ritenuti strategici per il Paese che non svolgeva attività bancarie ordinarie, così come avveniva per Cassa Depositi e Prestiti. A questi due istituti, che la legge bancaria del 1936 inquadra nel novero degli istituti di credito speciale¹⁵, si affiancò nel 1931 l’IMI (Istituto Mobiliare Italiano) anch’esso fondato su iniziativa di Beneduce. L’ente aveva l’obiettivo di mitigare gli effetti che la crisi del ’29 aveva avuto sull’economia nazionale. Anch’esso sosteneva la propria attività tramite l’emissione di titoli obbligazionari, ma contrariamente agli altri istituti, che avevano nel corso della loro storia effettuato ingenti investimenti, nel periodo compreso fra la sua fondazione e il 1936 emise solo due mutui: uno alle Acciaierie di Terni e uno alla Italgas. Oltre all’IMI nel 1931 sorse la Società Finanziaria Italiana, dall’iniziativa di Alberto Pirelli, Antonio Mosconi e Vincenzo Azzolini, con l’obiettivo di risanare i conti di Credito Italiano e Banca Nazionale di Credito. A tale scopo SFI rilevò azioni e crediti industriali ritenuti inesigibili per un ammontare corrispondente a quasi 1 miliardo di lire, valutati all’attivo solo 550 milioni. Il capitale necessario per tale acquisto venne in buona parte fornito dall’Istituto di Liquidazioni (ex Consorzio Sovvenzioni) tramite un prestito infruttifero dell’ammontare di 330 milioni di lire¹⁶. Gli interventi pubblici nell’economia, benché di notevole portata, non si rivelarono sufficienti per far fronte alle difficoltà causate dalla crisi: fu allora necessario costituire un nuovo istituto di diritto pubblico che,

¹³ S. Battilossi, *Accumulazione e finanza*, in R. Baglioni, *L’affermazione Delle Società Assicuratrici Nel Capitalismo Italiano (1919-1940)*, *Studi Storici* 38, n. 2, 1997.

¹⁴ M. Storaci, G. Tattara, *The External Financing of Italian Electric Companies in the Interwar Years*. In *European Review of Economic History* 2, no. 3 (1998).

¹⁵ Regio Decreto-Legge n.375, 12 marzo 1936, pubblicato in G.U. n. 63 del 16 marzo 1936.

¹⁶ ACS, *Fondo IRI, serie – 4, Società finanziaria italiana, Copia convenzione 20 febbraio 1931. Min. Finanze - Banca d’Italia - Credito Italiano, Costituzione SFI - Società Finanziaria Italiana.*

come quelli che lo precedettero, si sarebbe dovuto curare dei salvataggi e delle liquidazioni delle società, banche ed istituti in difficoltà.

1.2 La costituzione di un ente provvisorio

Con il regio decreto-legge n.5 del 7 gennaio 1933 venne creato l'Istituto per la Ricostruzione Industriale. Come nel caso dell'IMI, anche il nuovo istituto venne costituito su iniziativa di Alberto Beneduce che, con l'appoggio dell'allora ministro delle finanze Guido Jung, convinse Mussolini. L'IRI venne inizialmente concepito come ente temporaneo, teso a realizzare gli obiettivi precedentemente elencati e capace di porre sotto stretto controllo dello Stato una holding che non si occupasse di una ampia nazionalizzazione, ma della gestione e indirizzamento del credito per rivitalizzare l'industria nazionale e sgravare le cosiddette "banche miste" dal ruolo di finanziatrici che le aveva, come nel già citato caso del Banco di Roma, legate a doppio filo con le sorti delle grandi aziende debentrici. Le partecipazioni azionarie private e talvolta la loro quotazione in borsa non furono intaccate e le imprese partecipate mantennero di fatto il loro statuto privatistico¹⁷. Alla nascita l'IRI era suddiviso in due parti: la Sezione Finanziamenti industriali e la Sezione Smobilizzi industriali, ognuna con i rispettivi consigli di amministrazione, capitale sociale e bilanci, e quindi giuridicamente autonome. La Sezione finanziamenti si sarebbe occupata di concedere mutui alle imprese per il perfezionamento tecnico e per il miglioramento della loro organizzazione economico-finanziaria. Per raggiungere tale scopo era stata autorizzata ad emettere obbligazioni di durata compresa fra i 15 e i 20 anni, rimborsabili in relazione all'ammontare dei mutui; per operazioni di eccezionale interesse pubblico, l'ente avrebbe potuto emettere speciali serie di obbligazioni garantite dallo Stato. La Sezione fu inoltre dotata di un capitale di 100 milioni di lire, apportate da Cassa Depositi e Prestiti, dalla Cassa Nazionale delle Assicurazioni Sociali e dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (INA), responsabili soltanto per la quota sottoscritta. Date le partecipazioni dei tre enti, era concessa loro la facoltà di scegliere 3 membri del Consiglio di amministrazione della Finanziamenti, mentre i restanti 3 sarebbero stati scelti dal Ministro per le finanze e dal Ministro per le corporazioni.

¹⁷ Zamagni, *Introduzione alla storia economica d'Italia*, p.124

La Sezione Smobilizzi si sarebbe occupata di riorganizzare e poi liquidare le partecipazioni industriali. Venne dunque soppresso l'Istituto di Liquidazione e le sue attività (crediti, partecipazioni, titoli, etc.) e passività vennero trasferite alla sezione. A quest'ultima venne accordata una sovvenzione annua di 85 milioni di lire per vent'anni a partire dall'esercizio 1933-1934¹⁸, che vennero scontati dal CREDIOP in cambio di obbligazioni serie speciale IRI (e dunque garantite dallo Stato) dal controvalore di 1 miliardo di lire e con un rendimento del 4,5%¹⁹. La prima emissione fruttò 900 milioni, che vennero utilizzati per ripagare parte del debito di 1.89 miliardi verso la Banca d'Italia, che la Smobilizzi aveva ereditato dall'Istituto di Liquidazione²⁰. L'evento più significativo, di importanza fondamentale per l'IRI e nello stesso tempo di notevole rilevanza per la vita finanziaria del Paese, è rappresentato dallo smobilizzo e dal riordinamento dei tre principali istituti di credito ordinario: Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano e Banco di Roma. Questo provvedimento deve essere considerato profondamente rivoluzionario, non solo perché orientò in modo deciso l'intera struttura del credito in Italia, ma anche perché, con la sua attuazione, si è affrontata la realtà in modo diretto e furono applicati metodi totalitari. Le misure adottate, sebbene note al pubblico come un'improvvisa decisione governativa, erano state meticolosamente ponderate e analizzate in tutte le loro implicazioni e conseguenze²¹. Il Credito Italiano presentava immobilizzi per 2.950 milioni, conti e depositi per 5 miliardi, perdite per 800 milioni; il Banco di Roma presentava immobilizzi per 1 miliardo, depositi e conti per 2 miliardi, perdite per 400 milioni. Le tre banche possedevano filiali in tutto il mondo che avevano convogliato in Italia centinaia di milioni in valuta estera e raccolto depositi per miliardi; pertanto, era necessario intervenire anche per il prestigio dell'Italia e per i riflessi valutari. La situazione più critica riguardava la Comit, mentre il Credito Italiano e il Banco di Roma, sebbene possedessero ingenti immobilizzi, non avevano contratto debiti strutturali con la Banca d'Italia. Tuttavia, come prova di un progetto già meditato nelle sue linee essenziali, si decise la stessa condotta per tutti gli istituti. Il valore delle

¹⁸ Regio Decreto-Legge n.5, 23 gennaio 1933, pubblicato in G.U. del 24 gennaio 1933.

¹⁹ ACS, *Fondo IRI, Finanza IRI (31.01.1933 - 16.04.1946), Consorzio di credito per le opere pubbliche. Bando relativo all'emissione di obbligazioni a premi "serie speciale 4,5% (IRI)" per un miliardo di lire.*

²⁰ ACS, *Fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Sezione Smobilizzi e Sezione Finanziamenti: Bilanci al 31 dicembre 1933 e relazioni del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci (1934)*

²¹ ACS, *fondo IRI, Sezione smobilizzi, Relazione del presidente sul bilancio al 31 dicembre 1934.*

esposizioni bancarie risultò pari a 11.170 milioni per posizioni di carattere industriale e 2.600 milioni per posizioni di carattere finanziario. Dall'analisi condotta emerse che dell'esposizione totale, pari a 14.200 milioni, 4.750 milioni erano garantiti da fondi della Banca d'Italia. Il costo per lo Stato del risanamento era stimato in circa 5 miliardi, che, distribuiti in 670 milioni per un periodo di 10 anni o 450 milioni per 20 anni, si sarebbero tradotti in un impegno effettivo di 10-12 miliardi. L'operazione sarebbe giunta a conclusione nel 1953. Lo Studio evidenziò che la crisi delle banche, in particolare della Comit, era di natura strutturale e che i principali istituti bancari amministravano depositi congelati per un ammontare di circa 14 miliardi, esposti al rischio di dissoluzione, ma disponibili per altri tipi di investimenti²². Oltre agli interventi per risanare il settore bancario l'IRI, tramite la Sezione Finanziamenti si impegnò anche nell'intervento industriale: l'intervento nel salvataggio delle finanziarie aveva dotato l'IRI di una miriade di partecipazioni industriali, che era necessario liquidare, nel caso delle industrie che presentavano una maggiore solidità, o risanare, nel caso di industrie che necessitavano di interventi strutturali

Oltre un quarto del totale delle partecipazioni dell'IRI riguardavano le industrie nel settore elettrico (del valore di oltre 2.720 milioni di lire); proprio per questo motivo, dopo il risanamento bancario, le attenzioni dell'ente vennero rivolte a questo settore. Il primo intervento riguardò la SIP (società Idroelettrica del Piemonte), una società che comprendeva 28 aziende operanti nel settore elettrico, telefonico, editoriale e radiofonico. A capo della ristrutturazione della SIP venne nominato l'ingegnere Oscar Sinigaglia che riconobbe nella conglomerata un "cattivo affare". Vennero avviate diverse riunioni con gruppi privati per la cessione delle quote della SIP, ma il piano privatizzazione non andò in porto perché il mercato non era in grado di fornire i capitali sufficienti per soddisfare il fabbisogno finanziario necessario per saldare l'enorme debito che la società aveva contratto. A quel punto, l'IRI fu costretto a ridefinire i valori iscritti in bilancio e il significativo disavanzo dell'azienda. Al fine di evitare una sbrigativa vendita di un'attività con elevate potenzialità di crescita, fu sviluppato un nuovo piano per la riorganizzazione del settore elettrico. Si decise dunque di scorporare la SIP e di dividerla in aziende di settore, a cominciare da quello telefonico. Nell'ottobre del 1933 l'IRI creò la STET

²² D. Menichella, *Studio sui problemi del risanamento bancario*, in V. Castronovo, *Storia dell'IRI. 1. Dalle origini al dopoguerra*, Bari, Editori Laterza, pp.230-231

(Società Torinese dell'Esercizio Telefonico), dotata dalla Finanziamenti di un mutuo di 400 milioni²³, che venne affidata al fisico elettrotecnico Ugo Bordoni; le società operanti nell'industria elettrica vennero concentrate e rimasero in mano alla SIP, che venne affidata all'ingegnere elettrotecnico Giancarlo Vallauri. L'intervento di risanamento della SIP non sarà l'ultimo nel settore elettrico e l'IRI si occuperà nel 1939 anche dell'incorporazione dell'UNES (Unione Esercizi Elettrici) nel patrimonio della SME (Società Meridionale Elettrica), divenuta nel 1937 una controllata IRI²⁴. Dopo alcune cessioni al mercato e la nascita della STET, alla fine del 1933 fu redatto il primo schema di partecipazioni. L'IRI controllava l'80% della navigazione di linea, il 90% dell'industria delle costruzioni navali, il 90% dell'industria delle costruzioni belliche e artiglierie, oltre il 40% dell'industria siderurgica comune, l'80% della capacità costruttiva di locomotori e locomotive e il 30% della potenzialità costruttiva di veicoli ferroviari, tutta l'industria mineraria estrattiva di carboni, il 20% dell'industria dell'energia elettrica e il 20% dell'industria del rayon e il 13% dell'industria del cotone. La strategia perseguita nel settore agricolo, assicurativo e immobiliare, dove il gruppo aveva partecipazioni di minoranza, fu subito chiara, grazie alla facilità con cui questi pacchetti venivano liquidati e venduti rapidamente sul mercato. Tuttavia, lo smobilizzo si rivelò notevolmente più complesso nei settori ad alta intensità di capitale, dove il gruppo IRI esercitava un controllo medio superiore al 50% del capitale. Il settore meccanico e siderurgico comprendeva aziende quali Ansaldo, Alfa Romeo, Ilva, Acciaierie Cornigliano e Odero-Terni-Orlando, nonché compagnie di navigazione e trasporto quali Italia flotte riunite, Elettroferroviaria italiana, Continentale e Società Italiana servizi aerei, oltre a una serie di imprese minerarie e manifatturiere. Come affermato dallo stesso Beneduce, l'obiettivo dell'IRI era quello di cedere ad una valutazione adeguata tali aziende e non di venderle ad un valore inferiore, al fine di massimizzare e trasferire allo Stato il maggior numero possibile di proventi. Fra gli interventi del biennio 1933-35 risulta particolarmente rilevante il caso Alfa Romeo. Nel 1933, la casa milanese era in una profonda crisi finanziaria che aveva messo in pericolo la sua esistenza. Sotto la direzione di Benito Mussolini, che amava le automobili Alfa Romeo, il governo italiano utilizzò l'IRI per intervenire e prendere il controllo

²³ B. Bottiglieri, *STET. Strategia e struttura delle telecomunicazioni*, Milano, Angeli, 1987

²⁴ ACS, *fondo IRI, serie - 4, Decreto del capo del governo del 1° maggio 1939 con cui si autorizza l'IRI a cedere alla Società Meridionale di Elettricità la partecipazione di 9 milioni di azioni della UNES e a ritirare in corrispettivo azioni della SME.*

dell'azienda, trasformandola in una società a partecipazione statale al fine di evitarne la chiusura.

Dopo l'acquisizione e il rifiuto di cedere le quote di Alfa Romeo alla Fiat, Ugo Gobbato venne nominato Direttore Generale e intraprese la riorganizzazione dello stabilimento del Portello. Questo processo portò alla diversificazione della produzione dell'azienda, che incluse anche motori aeronautici e veicoli pesanti. L'Alfa Romeo scelse nel frattempo di affidare la gestione delle attività sportive alla Scuderia Ferrari, consentendo all'azienda di concentrarsi sulla ristrutturazione industriale²⁵. Il salvataggio non avvenne dunque solo per questioni di politica industriale, ma anche per alimentare il prestigio dell'Italia all'estero grazie ai successi in ambito automobilistico.

Alla fine del 1935 la maggior parte degli smobilizzi e delle ristrutturazioni industriali erano stati portati a compimento, ma l'IRI si trovò nuovamente sotto pressione a causa della Guerra d'Etiopia (3 ottobre 1935). L'attacco necessitava di un vasto impegno logistico e un grande impiego di risorse, ottenute talvolta con misure straordinarie, come nel celebre caso della Giornata della Fede. L'aggressione nei confronti dell'Etiopia scatenò l'indignazione internazionale e la Società delle Nazioni impose dure sanzioni all'Italia, il che convinse Mussolini della necessità di affrancarsi dalla comunità internazionale e di operare una svolta autarchica²⁶.

1.2 L'IRI permanente e l'economia di guerra

Il processo che portò la trasformazione dell'IRI da ente temporaneo ad ente permanente iniziò con la riforma bancaria; fino a quel momento l'IRI aveva operato similmente all'IMI, fungendo principalmente da ente creditizio. La riforma trasformò la Banca d'Italia in un istituto di diritto pubblico, istituì l'Ispettorato per la difesa del risparmio, sotto il cui controllo erano poste le banche commerciali, e trasferì all'IMI le funzioni svolte dalla Sezione Smobilizzi, che quindi cessò di esistere. La Sezione Smobilizzi non aveva però esaurito il suo compito. Essa disponeva ancora di aziende di difficile collocazione e operanti nel settore siderurgico, cantieristico e navale. Nel 1936 l'IRI, che disponeva del 90% delle navi mercantili, si focalizzò sulla riorganizzazione dell'industria navale e

²⁵ A. Sanna, *Alfa Romeo - 100 anni di leggenda*, Milano, Gribaudò, 2010

²⁶ M. Ruzzenti, *L'autarchia verde*, Milano, Jacabook, 2011

armatoriale²⁷. Per fare ciò costituì, analogamente a quanto avvenuto per la STET, una nuova finanziaria, la Finmare. Data la posizione geografica dell'Italia, che poteva costituire un ponte commerciale fra Europa, Africa e Medioriente, era necessario sbaragliare la concorrenza internazionale e prendere il controllo delle redditizie rotte commerciali. L'intervento dell'IRI comportò un ridimensionamento dell'industria della navigazione che, limitata a solo 4 aziende, venne riorganizzata su base geografica. Oltre a questi interventi la Finmare si occupò dell'ammodernamento dell'obsoleta flotta, varando 44 nuovi modelli che furono finanziati dalla emissione di obbligazioni, denominate IRI-Mare²⁸. Il risanamento del sistema bancario e l'esperienza della STET e della Finmare avevano già in qualche modo trasformato l'ente in una presenza permanente all'interno dell'economia nazionale. Tale presenza verrà formalizzata il 24 giugno 1937, con la trasformazione in ente permanente e di diritto pubblico. L'IRI avrebbe avuto una dotazione pari a 1 miliardo di lire, derivanti dalle sue stesse riserve e dalla rivalutazione delle partecipazioni industriali da impiegare con "il compito di provvedere con criteri unitari alla efficiente gestione delle partecipazioni di sua pertinenza, seconde le direttive della politica economica del Regime, espresse dalle competenti corporazioni. Le partecipazioni ed attività che lo Stato non ha interesse a conservare saranno gradualmente smobilizzate". Inoltre, come avvenuto similmente per la Sezione Finanziamenti nel 1933, l'IRI venne autorizzato ad emettere obbligazioni con durata non inferiore a 20 anni per finanziare le proprie attività²⁹. Questa trasformazione avrebbe potuto accrescere la dipendenza dagli attori politici, ma finché Beneduce ricoprì la carica di presidente, le uniche relazioni capaci di incidere in maniera sostanziale sull'attività dell'IRI furono con Mussolini. L'istituto non fu mai sotto il diretto controllo politico, nonostante le frequenti rivendicazioni del Ministero delle Corporazioni³⁰. Il nuovo progetto della rinata IRI era la finanziaria Finsider, operante nel settore della siderurgia, ritenuto fondamentale per l'aggiungere gli obiettivi di autarchia del regime. Il principale promotore dell'ente fu Oscar Sinigaglia, già a capo della ristrutturazione della

²⁷ V. Castronovo, *Storia dell'IRI. I. Dalle origini al dopoguerra*

²⁸ ACS, *fondo IRI, Riassunto della relazione del Consiglio sul bilancio al 31.12.1936.*

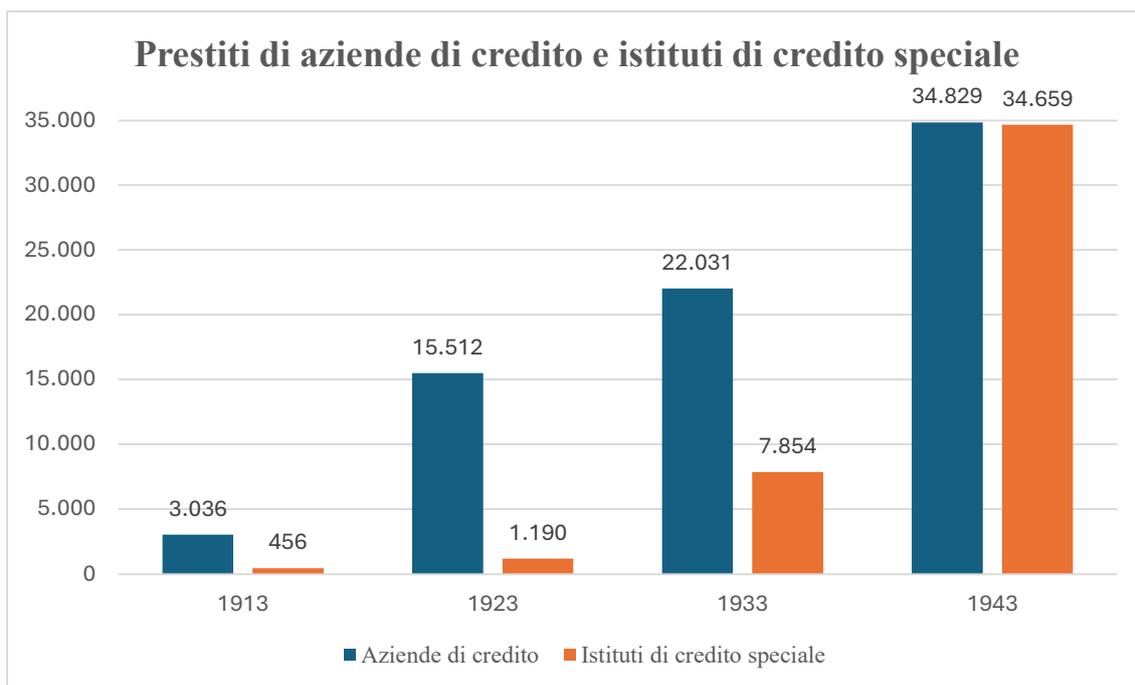
²⁹ Regio Decreto-Legge 4 giugno 1937, n. 905, pubblicato in G.U. n. 147 del 26 giugno 1937

³⁰ V. Castronovo, *Storia dell'IRI. I. Dalle origini al dopoguerra*

SIP, che riteneva il settore siderurgico il tallone d'Achille dell'industria italiana³¹. Per finanziare l'attività L'IRI vendette alla Finsider le azioni di quattro società controllate, ovvero Ilva, Terni, Dalmine e Siac, a un prezzo pari al 5% inferiore alla media dei prezzi di Borsa. Successivamente, emise un prestito obbligazionario denominato "serie speciale IRI-Ferro", per un totale di 900 milioni di lire, suddiviso in 1.800.000 obbligazioni ventennali. Nel 1938, le aziende Finsider, con una forza lavoro di 66.000 dipendenti, contribuivano per il 66% alla produzione nazionale di ghisa, per il 45% di acciaio, per l'8% di energia elettrica, per il 55% di cianamide e per il 67% di minerale di ferro. L'espansione nazionale delle aziende e il programma ambizioso di espansione della Terni, con impianti idroelettrici, resero necessario, nel 1939, l'aumento del capitale azionario fino a raggiungere gli 1,8 miliardi. La realizzazione del piano siderurgico scatenò conflitti non solo con i privati, come Falck o Fiat, non disposti a dipendere dalle produzioni Finsider, ma anche all'interno dell'IRI con l'Ilva, che rivendicava il primato del ciclo integrale dell'acciaio. Tuttavia, non furono solo questi conflitti a rallentare le iniziative industriali³². Il "piano Sinigaglia" e l'espansione economica nazionale avrebbero dovuto però attendere il termine della Seconda Guerra Mondiale.

³¹ G. Toniolo, *Oscar Sinigaglia (1877-1953)*, in A. Mortara, *I protagonisti dell'intervento pubblico in Italia*, Milano, Arago, 1984

³² AA.VV. *La riforma siderurgica IRI tra autarchia e mercato (1935-1942)*, in F. Bonelli, *Acciaio per l'industrializzazione*, Torino, Einaudi, 1982



Tab.1 Rielaborazione propria sulla base dei dati ISTAT, *Prestiti di aziende di credito e istituti di credito speciale – anni 1861-1993*.

2. Il miracolo economico, le crisi degli anni '70 e i tentativi di rilancio

2.1 Fra sopravvivenza e ricostruzione: il rilancio dell'Istituto

L'ingresso dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, caratterizzato da una condizione di affaticamento economico e militare derivante da cinque anni di combattimenti in Etiopia e Spagna, nonché da una preparazione inadeguata, non generò gli stessi risultati di accumulo tecnico e di capitali registrati nel precedente conflitto mondiale. L'economia mostrò una certa resilienza fino al 1943, con una contrazione del 22% rispetto al 1940, ma successivamente crollò a causa della divisione del paese e dei combattimenti sul proprio territorio³³. Anche l'IRI aveva partecipato allo sforzo bellico, con un aumento

³³ G. Toniolo, C. Bastasin, *La strada smarrita. Breve storia dell'economia italiana*, Bari, Laterza, 2020

della sua dotazione che passò da 1 a 2 miliardi di lire³⁴ e sovvenzionando, tramite la Finmare e la Finsider aziende come l'Alfa Romeo, l'Ansaldo e la OTO, oltre ad aziende operanti nella cantieristica navale, nell'aviazione e nella siderurgia. Anch'esso, così come il Paese, si trovò separato in due tronconi dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943: gli uffici amministrativi vennero trasferiti a Milano, nella neonata Repubblica Sociale Italiana, mentre a Roma rimase solo un ufficio adibito a mantenere gli interessi dell'ente nel centro-sud. A seguito della liberazione di Roma, nel giugno 1944, il capitano Andrew Kamarck, in qualità di responsabile della Sottocommissione finanza della *Allied Control Commission* (ACC), fu incaricato di raccogliere elementi utili a valutare la natura dell'IRI in rapporto al fascismo e di determinarne così il destino. A tal proposito fu fondamentale l'intervento di Donato Menichella, che nel '44 redasse una relazione in merito all'IRI. Il documento conteneva una sintesi degli interventi dell'ente sin dalla sua fondazione e si apriva con le seguenti affermazioni "L'IRI ha acquisito la proprietà di industrie e banche come conseguenza della sua opera di salvataggio, non per attuare una politica di nazionalizzazione. Ha gestito razionalmente le partecipazioni industriali e ha consentito un parziale smobilizzo della Banca d'Italia. Un eventuale ritorno delle grandi banche ai privati è da escludere finché non ci sarà sicurezza che non si possano ricostituire legami patologici fra banche e gruppi industriali". Menichella inoltre espresse i propri dubbi in merito all'eventuale passaggio delle partecipazioni bancarie al Ministero del Tesoro, ritenendo che quest'ultimo avrebbe potuto attingere fondi da esse, costituendo dunque un ostacolo alle attività di finanziamento autonomo e alla ripresa dell'economia nazionale³⁵. All'IRI fu dunque concesso di proseguire la sua attività, ma non senza difficoltà: nella relazione sul bilancio del 1945 il commissario straordinario Leopoldo Piccardi stima che a causa della guerra e dei fattori ad essa correlati, il costo per la ricostruzione delle aziende danneggiate ammonti a 150 miliardi di lire, pari a circa il 25-30% del patrimonio dell'ente³⁶. Al difficile quadro economico andava affiancata l'impasse relativa al ruolo che lo Stato (e quindi gli enti tramite cui esso agiva) avrebbe dovuto ricoprire nella nuova Italia. La questione acquisì un carattere squisitamente politico, con la contrapposizione fra le idee di statalizzazione propugnate dal Partito d'azione e le sinistre e le idee di

³⁴ Legge n. 1068, 14 settembre 1941, pubblicata in G.U del 6 ottobre 1941

³⁵ Donato Menichella, *Stabilità e sviluppo dell'economia italiana 1946-1960*, a cura di F. Cotula, C. O. Gelsomino e A. Gigliobianco, Bari, Laterza, 1997

³⁶ ACS, *fondo IRI*, "Esercizi 1944 e 1945. Relazioni del Commissario straordinario e del Collegio dei Sindaci.

scorporo dei liberali. Per la Democrazia Cristiana di De Gasperi sarebbe stato invece necessario distinguere caso per caso le partecipazioni dell'ente, in modo da eliminare eventuali intese monopolistiche "parassitarie" e mantenere invece in vita i monopoli considerati necessari. I dubbi in merito alla sopravvivenza dell'ente vennero fugati nel 1948, con la definizione del nuovo statuto dell'IRI, con cui vennero definite la dotazione dell'ente (pari a 60 miliardi), le modalità di raccolta del capitale tramite l'emissione di obbligazioni e l'organizzazione degli organi di gestione e di controllo. L'IRI era inoltre sottoposto al Consiglio dei ministri, che ne avrebbe indirizzato l'attività al fine di tutelare l'interesse pubblico, pur mantenendo nelle scelte di pianificazione un elevato grado di autonomia³⁷. A tale decisione si giunse grazie alla convergenza fra le vedute del Governatore della Banca d'Italia Luigi Einaudi, del Ministro del commercio con l'estero Cesare Merzagora e del presidente della Confindustria Angelo Costa. Il contributo però certamente più rilevante fu quello di Alcide De Gasperi. Il capo del governo si era recato negli Stati Uniti all'inizio del 1947, ottenendo l'erogazione di un ingente finanziamento, a cui si aggiunse l'adesione dell'Italia al Fondo Monetario Internazionale³⁸. Benché fossero state risolte la questione politica e, almeno in parte, la questione economica, l'IRI dovette innanzitutto confrontarsi con le difficili condizioni economiche nazionali. Al termine della Seconda guerra mondiale i danni più ingenti riguardarono il patrimonio abitativo e le infrastrutture, duramente colpite sia dagli Alleati che dai tedeschi in ritirata nella penisola: in particolare, oltre 7.000 km di binari, pari al 25% del totale, furono danneggiati, e 4.750 ponti, pari al 32,1% del totale in termini di lunghezza complessiva, vennero distrutti; il predominio marittimo della Gran Bretagna nel Mediterraneo aveva portato alla perdita di oltre l'80% della marina mercantile; molte strade erano impraticabili e il numero degli autocarri era stato più che dimezzato. I danni alle industrie risultarono invece sensibilmente inferiori, con una riduzione della capacità industriale di poco inferiore al 10%³⁹. Tuttavia, le industrie maggiormente colpite furono quelle operanti nei settori della cantieristica, della siderurgia e, in misura minore, dell'energia, considerati obiettivi strategici per i bombardamenti Anglo-americani. Proprio in questi

³⁷ D. Lgs. n. 51, 12 febbraio 1948, pubblicato in G.U. n. 44 del 21 febbraio 1948.

³⁸ V. Castronovo, *Storia dell'IRI. I. Dalle origini al dopoguerra*, Bari, Editori Laterza, pp.86-90.

³⁹ E. De Simone, *Storia economica. Dalla rivoluzione industriale alla rivoluzione informatica*, Milano, Franco Angeli, 2018, p. 295; Enciclopedia Treccani "Le grandi infrastrutture: il sistema delle ferrovie e delle autostrade".

settori l'IRI vantava ingenti partecipazioni prima del conflitto. Benché anch'essi rilevanti, i danni al settore tessile e chimico non furono interessati dagli ingenti piani interventistici riservati al settore siderurgico. Quest'ultimo non solo era fondamentale per la ricostruzione delle abitazioni e delle infrastrutture, ma anche per il risanamento degli impianti produttivi destinati ad altri settori. Nelle intenzioni italiane, inoltre, l'aumento della produzione siderurgica avrebbe potuto rappresentare un'importante occasione per trasformare finalmente l'Italia da paese sostanzialmente agricolo e industrialmente arretrato, in un'economia dotata di un comparto industriale forte e capace di competere con il resto d'Europa. A tal scopo nel 1948 venne finalmente approvato, con le opportune modifiche, il piano che Oscar Sinigaglia aveva redatto nel 1933. L'orizzonte temporale del piano era strettamente legato agli accordi sull'European Recovery Program, che si riteneva sarebbe terminato nel 1951. Il piano prevedeva la costruzione a Piombino, Bagnoli e Cornigliano di tre stabilimenti per la produzione a ciclo integrale dell'acciaio. Le risorse tecnologiche e finanziarie per il programma di investimenti potevano provenire esclusivamente dagli Stati Uniti, mentre gli spazi di mercato e le materie prime dovevano essere negoziati in Europa. Di conseguenza, gran parte dell'azione Finsider si svolgeva nel contesto delle trattative internazionali. I minerali di ferro più promettenti per alimentare i nuovi altiforni apparivano allora quelli del Nord Africa e fecero parte della trattativa per un'intesa con la siderurgia francese che si protrasse dal 1947 al 1951, in concomitanza dell'adesione italiana alla CECA. Nelle intenzioni italiane la fonte di approvvigionamento ideale per le materie prime sarebbe stata la Ruhr; tuttavia, le difficoltà incontrate in quel mercato indussero a utilizzare, in quantità significativamente superiore a quanto precedentemente previsto, approvvigionamenti americani, con un conseguente aumento dei costi. Ulteriori aspetti rilevanti del piano Finsider includevano la questione dell'eccessiva consistenza operaia negli stabilimenti, le relative richieste di alleggerimenti fiscali, in particolare degli oneri sociali, e di facilitazioni per i trasporti e le operazioni di scarico. Inoltre, persisteva il problema degli assetti aziendali. In un primo momento, l'obiettivo di Sinigaglia dunque era quello di implementare una riorganizzazione radicale che concedesse al suo nuovo gruppo dirigente un'autonomia operativa su tutti gli stabilimenti a ciclo integrale. Tuttavia, successivamente si decise di ambire a un obiettivo più ristretto, ovvero mantenere Cornigliano separato dall'Ilva, affidandolo alla Siac durante la fase di costruzione e successivamente trasformandolo in

una società autonoma. Non mancarono critiche nei confronti del piano: negli anni '30 l'attività dell'Ilva e degli altri impianti riguardava la produzione di semilavorati che sarebbero stati poi offerti sul mercato. Aziende come la Fiat e in particolare la Falk acquistavano i semiprodotto dell'industria siderurgica per poi rifinirli nei loro impianti di produzione. Tali aziende già al tempo dei piani autarchici fascisti si opposero alle modifiche produttive negli impianti controllati dall'IRI; questa volta però Fiat, forte di consistenti investimenti americani ottenuti per la ricostruzione, si espresse favorevolmente al piano Sinigaglia, mentre la Falk, la cui attività consisteva sostanzialmente in una "siderurgia della trasformazione", si oppose al modello del ciclo integrale⁴⁰. Nonostante le opposizioni il piano venne attuato con successo: nel 1947 la produzione di ghisa ammontava a 318.000 tonnellate, mentre nel 1951 raggiunse le 952.000 tonnellate; la produzione di acciaio invece passò nel medesimo periodo dalle 1.691.000 tonnellate ad un totale di 3.063.000 tonnellate. Anche il contributo delle aziende partecipate da Finsider vide un sostanziale aumento raggiungendo nel 1951 il 60,4% della produzione di ghisa e il 41,9% della produzione dell'acciaio. In questo modo era possibile per l'Italia ridurre fortemente le importazioni (e quindi la dipendenza) dall'estero per quanto riguarda i prodotti finiti, mentre rimaneva costante la difficoltà nel reperire sui mercati internazionali le materie prime (materiali ferrosi e carbone) di cui il territorio nazionale era scarsamente provvisto⁴¹. Gli interventi dell'IRI però non si limitarono al solo settore siderurgico. Nel 1948 venne istituita la Finanziaria Meccanica, che rappresentò una delle più importanti finanziarie dell'ente. In Finmeccanica confluirono le partecipazioni di molteplici aziende come l'Ansaldo, la OTO, l'Alfa Romeo, la Società Industria Meccanica Napoletana e i Cantieri Riuniti dell'Adriatico; nel complesso le partecipazioni posero sotto il controllo di Finmeccanica un totale di 50 stabilimenti e circa 88.000 dipendenti. Tali aziende assumevano ruolo di straordinaria rilevanza non solo per la consistenza di capitale e lavoro impiegato, ma anche per il gran numero di aziende fornitrici la cui attività era strettamente legata alle sorti delle aziende meccaniche. Figuravano fra i problemi di maggiore urgenza quello di assicurare un sufficiente volume di lavoro al settore cantieristico e quello di trovare nuovi sbocchi per

⁴⁰ R. Ranieri, *Il Piano Marshall e La Ricostruzione Della Siderurgia a Ciclo Integrale*, *Studi Storici* n.37 *Rivista Trimestrale dell'Istituto Gramsci*, 1996.

⁴¹ ACS, *fondo IRI, Assemblee e bilanci, Esercizio 1947 - 1948. XI esercizio sociale. Assemblea generale ordinaria degli azionisti del 31 luglio 1948; Assemblee bilanci e relazioni, Esercizio 1951-52.*

i settori che si occuparono durante il conflitto, direttamente o indirettamente, della produzione bellica. L'opera di risanamento avrebbe dovuto seguire due direttrici: la riorganizzazione e razionalizzazione delle attività produttive dei complessi industriali; l'alleggerimento delle eccedenze di personale tramite innanzitutto il ricorso ad investimenti pubblici, finanziati parzialmente dal piano Marshall, e all'eventuale espansione futura sui mercati esteri⁴². L'azione della Finmeccanica diede fin da subito buoni risultati e nel 1953, benché permanessero ancora difficoltà nella completa attuazione del piano di risanamento, le aziende partecipate occupavano 77.000 dipendenti, con la produzione di commesse militari, per conto della NATO e delle forze armate italiane, che rappresentava una quota modesta della produzione complessiva, impegnando circa 5000 addetti⁴³.

La riorganizzazione del comparto meccanico proseguì per tutti gli anni '50 e nel 1959 l'IRI costituì la Fincantieri. Nella nuova finanziaria confluirono le partecipazioni della Finmeccanica nelle aziende della cantieristica navale. Nel complesso al termine dell'esercizio del 1959 Fincantieri controllava l'Ansaldo, le Officine Allestimenti Riparazioni Navali, Navalmeccanica, la Società Esercizio Bacini Napoletani, Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Arsenale Triestino, SAVEB e Cantieri Navali ed Officine Meccaniche di Venezia⁴⁴.

Le attività dell'IRI fra il dopoguerra e gli anni del boom economico non si limitarono però ai soli settori industriale e meccanico.

2.2 Il boom economico e gli investimenti nel Mezzogiorno

Nel 1952 si concluse il piano Marshall, che aveva dotato l'Italia a partire dal 1948, di una serie di aiuti economici per la ricostruzione, il cui ammontare risultò nel complesso pari a 1,5 miliardi di dollari (circa 15 miliardi a valori attuali). Furono vani i tentativi di estendere la durata del piano: la Guerra di Corea obbligava gli Stati Uniti a impegnare diversamente le loro risorse economiche. Pur risultando difficile valutare il reale impatto del piano Marshall, è indubbio che il esso aveva permesso ai paesi beneficiari di affrontare

⁴² ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1948.*

⁴³ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1953.*

⁴⁴ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1959.*

e superare le sfide economiche con maggiore facilità e rapidità⁴⁵. L'Italia al termine del piano si accingeva ad una fase espansiva dell'economia. Gli anni compresi fra il 1953 e il 1963, ossia gli anni del miracolo economico, videro un aumento medio annuo del reddito nazionale pari a circa il 6%. Tale crescita rifletteva il passaggio da un'economia agricola ad un'economia industrializzata, con un concomitante aumento dell'impiego nel settore terziario: nel 1951 la popolazione attiva nel settore primario era pari al 49,4% e contribuiva al 23,8% del reddito nazionale, mentre i restanti due settori contribuivano alla restante parte; Nel 1961 la popolazione attiva nel settore primario era invece pari al 29% e contribuiva solamente al 15,4% del PIL⁴⁶. Le ragioni del miracolo economico italiano furono certamente numerose e non sarebbe possibile in questa sede disaminarle in maniera completa. Indubbiamente fra i motori trainanti della nuova Italia risultava l'IRI che, inquadrato negli enti posti sotto la vigilanza e il coordinamento del Ministero delle partecipazioni statali, continuò ed estese i piani d'intervento predisposti nel periodo subito seguente alla Seconda guerra mondiale.

Tramite la Finmeccanica l'IRI tornò ad operare investimenti anche nel settore aeronautico, con la costituzione nel 1951 della Officine di Pomigliano per Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie. Per lo sviluppo dell'Aerfer (che abbandonerà progressivamente nella seconda metà degli anni 50 la produzione di apparecchi ferroviari) furono di fondamentale importanza i piani di investimento statunitensi per la produzione off-shore delle componenti aeronautiche, le quali coinvolsero anche società non partecipate dallo Stato come la FIAT Aeronautica. Nel 1955 l'Aerfer venne ricostituita come Industrie Meccaniche Meridionali Aeronautiche e Ferrotranviarie S.p.A. in seguito all'acquisizione della Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali⁴⁷. A solo un anno di distanza la nuova Aerfer riuscì a progettare e costruire il primo aereo di produzione italiana a superare la barriera del suono, il Sagittario II. Il velivolo, tuttavia, non verrà mai adottato dall'Aeronautica Italiana e verrà realizzato solo in due prototipi, sebbene il raggiungimento di un simile traguardo rappresentò per l'industria aeronautica un'importante tappa per gli sviluppi successivi. La società produrrà nel 1958 un ulteriore prototipo di caccia, l'Ariete, il quale così come il prototipo precedente non raggiungerà

⁴⁵ B. Steil, *Il Piano Marshall: Alle Origini Della Guerra Fredda*, Roma, Donzelli Editore, 2018.

⁴⁶ E. De Simone, *Storia economica. Dalla rivoluzione industriale alla rivoluzione informatica*, Milano, Franco Angeli, 2018, p. 156, p.300.

⁴⁷ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1955*.

mai la fase di produzione. Nello stesso anno l'Aerfer concentrò i suoi sforzi sulla produzione di modelli in licenza, distaccandosi completamente dalla produzione ferroviaria, che verrà prima trasferita all'impianto di Pozzuoli e poi affidata nel 1967 alla neocostituita Sofer. Aerfer confluirà infine insieme alla FIAT Aeronautica, in Aeritalia, la cui proprietà era equamente divisa fra Finmeccanica e FIAT⁴⁸.

Un'importante novità rispetto al passato fu rappresentata dalla sempre maggiore diffusione di apparecchi telefonici e radio-televisivi. Dal 1945 al 1954 la diffusione degli apparecchi telefonici era aumentata di oltre il 246%, con una diffusione sempre più ampia nei ceti a reddito più basso e l'estensione delle reti anche al di fuori dei grandi centri urbani. Già nel 1953 l'IRI aveva, tramite la STET, effettuato investimenti per 24 miliardi di lire, in aumento rispetto ai 19 dell'anno precedente⁴⁹. Per quanto riguarda il settore radio-televisivo l'IRI si era impegnato tramite il finanziamento delle attività della RAI, la quale dato l'avvio delle trasmissioni televisive nel 1954 necessitava di ingenti investimenti per estendere il servizio su tutto il territorio nazionale (stimati in 15 miliardi di lire)⁵⁰.

Gli anni del miracolo economico furono inoltre caratterizzati dai tentativi di ammodernamento del Mezzogiorno, con l'obiettivo di raggiungere una convergenza con le regioni dell'Italia settentrionale. Fin dall'Unità l'economia del Mezzogiorno presentava un forte stato di arretratezza. L'economia meridionale era basata sulla produzione agricola e non aveva raggiunto i livelli di industrializzazione del Nord-Italia, con un conseguente divario fra il reddito delle regioni del sud e quello delle regioni del nord. I tentativi della politica di migliorare le condizioni economiche nel sud del Paese non furono certo una novità: in epoca fascista oltre alle opere di bonifica vi furono interventi per i potenziamenti della rete elettrica con la SME e del comparto industriale, in particolare in Campania con l'Ansaldo di Pozzuoli e lo stabilimento Ilva di Bagnoli. Si tentò nel secondo dopoguerra, con la creazione dell'Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno, di indirizzare le politiche industriali nel meridione. La SVIMEZ fu creata come ente senza scopo di lucro su iniziativa di Donato Menichella, Pasquale Saraceno e Francesco Giordani, già figure di primo piano nell'IRI; Gli obiettivi iniziali dell'associazione vennero tuttavia fortemente ridimensionati per vincoli sia di tipo

⁴⁸ F. Fauri, *Storia dell'industria aeronautica italiana. Dai primi velivoli a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2023.

⁴⁹ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1953*.

⁵⁰ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1954*.

giuridico che reali. La SVIMEZ si impose comunque come un ente capace di fornire accurati rapporti tecnico-economici e studi di fattibilità per le opere d'intervento, ricoprendo quindi un ruolo attivo di supporto conoscitivo per lo sviluppo. Fu proprio grazie alla spinta della SVIMEZ che nel 1950 venne fondata la Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia Meridionale. L'ente, dotato di un patrimonio di 100 miliardi era incaricato di sviluppare programmi, ottenere finanziamenti e realizzare opere mirate al progresso economico e sociale del Meridione, in coordinamento con i programmi di opere predisposti dalle amministrazioni pubbliche. La Cassa aveva inizialmente una vita programmata di 10 anni, ma tale termine fu esteso a più riprese e l'ente sopravvisse fino al 1984⁵¹. Il peso degli enti a partecipazione statale nell'economia del Mezzogiorno crebbe ulteriormente nel 1957 con la promulgazione della legge n. 635, la quale prevedeva che gli enti inquadrati nel Ministero per le partecipazioni statali (fra cui l'IRI) destinassero al sud il 60% delle risorse per i nuovi impianti e almeno il 40% delle risorse complessive⁵².

In ottemperanza a quanto previsto dalla predetta legge e a quanto definito dai precedenti piani per lo sviluppo del settore siderurgico, l'IRI varò nel 1959 il progetto per la realizzazione di un nuovo stabilimento Ilva a Taranto. La costruzione dell'impianto, che sarebbe stata ultimata nel 1965, prevedeva un investimento programmato di 217 miliardi, inclusi i capitali di esercizio. La produzione stimata ammontava a un volume compreso tra un milione e tre milioni di tonnellate di acciaio, con l'impiego di circa 4.000 addetti. L'impegno per il potenziamento del settore dei trasporti portò l'IRI a fondare nel 1950 la Società Concessioni e Costruzioni Autostrade, con un capitale di 1 milione di lire. Fino a quel momento lo sviluppo della rete stradale aveva principalmente riguardato le regioni del centro-nord: fra il 1910 e il 1951 furono costruiti complessivamente circa 23.000 chilometri di nuove strade e solo 270 di essi furono realizzati nel meridione. Nel solo periodo 1951-1959 vennero realizzati 10.000 chilometri di strade, di cui circa la metà nel Mezzogiorno⁵³. L'opera certamente più rilevante (non solo per quanto concerne lo sviluppo del meridione, ma anche per lo sviluppo nazionale) fu l'autostrada A1 Milano-Napoli, chiamata anche Autostrada del Sole. Il progetto fu nelle sue linee generali

⁵¹A. De Benedetti, *Lo Sviluppo Sospeso: Il Mezzogiorno e l'Impresa Pubblica, 1948-1973*, Rubbettino Editore; Legge n. 646 del 10 agosto 1950, pubblicata in G.U. n.200 del 1 settembre 1950.

⁵² Legge n.635 del 29 luglio 1957, pubblicata in G.U. n. 193 del 3 agosto 1957.

⁵³ G. Pescosolido, *La Questione Meridionale in Breve: Centocinquant'Anni Di Storia*, Roma, Donzelli Editore, 2017.

realizzato dalla Società ingegneria stradale italiana, di proprietà dell'Italcementi, Pirelli, ENI e FIAT e venne approvato con la legge n. 463 del 21 maggio 1955. Al provvedimento, che porta la firma del ministro Giuseppe Romita, seguì nell'aprile 1956 la stipula con l'IRI della convenzione per la realizzazione dell'Autostrada del Sole. La Società Concessioni e Costruzioni Autostrade, definita da Fedele Cova⁵⁴ come “una società di diritto con un milione di capitale, senza sede operativa e soprattutto senza piani neppure di larga massima”, ottenne la concessione per la realizzazione. L'apporto dei fondi necessari per la costruzione fu operato, data la situazione della concessionaria, dall'IRI. I lavori iniziarono nel 1956 e terminarono nel 1964, con la realizzazione di 753,7 chilometri di strada⁵⁵. La costruzione di un'arteria di tale portata per connettere il Nord con il Sud, così come i piani per la costituzione di un efficiente sistema autostradale previsti dalla legge 463, rappresentò uno dei più concreti tentativi di unificazione economica del Paese. Tale unificazione non poteva però riguardare la sola rete autostradale; era necessario, come avvenuto nel caso della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade, coordinare e organizzare il sistema della produzione e distribuzione elettrica, al fine di indirizzarne lo sviluppo. Per raggiungere questo obiettivo L'IRI costituì nel 1952 la Finelettrica a cui vennero trasferite le molteplici partecipazioni che l'IRI aveva nel settore. Tramite la finanziaria era ora possibile dirigere in modo unitario le attività delle aziende partecipate e rispondere alle crescenti necessità di corrente elettrica sia nell'ambito dei consumi privati che soprattutto di quelli industriali: il consumo interno lordo di energia elettrica era fra il 1945 e il 1951 aumentò di circa 10 miliardi di kilowattora, con i consumi del settore industriale che erano passati da 9,37 a 17,31 miliardi di kilowattora⁵⁶. Per finanziare le attività della Finelettrica l'IRI emise una serie di obbligazioni denominate IRI-elettricità, le quali, pur venendo meno la garanzia del prestito da parte dello Stato, trovarono un ottimo collocamento sul mercato. I primi piani della nuova finanziaria riguardarono il potenziamento della Società per Azioni Meridionale Metano per la ricerca

⁵⁴ Fedele Cova fu un ingegnere industriale che nel secondo dopoguerra ricoprì incarichi di primo piano all'interno dell'IRI: nel 1951 rivestì dapprima il ruolo di direttore generale, poi presidente e amministratore delegato della Cementir, una società appartenente al gruppo. Sotto la gestione di Aldo Fascetti venne nominato nel 1956 amministratore delegato della Società Concessioni e Costruzioni Autostrade, con il compito di dirigere la costruzione dell'Autostrada del Sole.

⁵⁵ L. D'Antone, *Senza Pedaggio. Storia dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria*, Roma, Donzelli editore, 2008, p. 24 e ss.

⁵⁶ Vedasi tab. 2

di giacimenti metaniferi e la realizzazione, di concerto con la Cassa per il Mezzogiorno, di un progetto della SME per l'utilizzazione delle risorse idriche del bacino dell'Agri⁵⁷. A partire dal 1954 i piani dello sviluppo della finanziaria riguardarono la costruzione nel centro-sud di impianti idroelettrici, la realizzazione nel Nord Italia di impianti ad acqua fluente per la produzione di energia a basso costo e la costruzione di una linea di trasporto fra nord e sud per il trasferimento dell'energia elettrica. Molti degli investimenti realizzati vennero finanziati in parte tramite prestiti erogati dalla Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo. Tramite tali fondi fu possibile costruire nel Mezzogiorno 16 nuovi impianti elettrici, tra cui una centrale elettronucleare a Garigliano⁵⁸. In fine venne portata a compimento nel 1962 la nazionalizzazione dell'industria elettrica con la creazione dell'Ente Nazionale per l'Energia Elettrica (ENEL) al quale l'IRI trasferì le partecipazioni della Finelettrica. Alle aziende facenti parte del gruppo l'ENEL riconobbe indennizzi per un ammontare pari a 521 miliardi (cifra destinata a variare a causa delle numerose contestazioni e dei recessi da parte di alcuni soci)⁵⁹.

⁵⁷ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1952*.

⁵⁸ M. Comei, *L'IRI, la nazionalizzazione dell'industria elettrica e le scelte di investimento degli indennizzi*, in F. Amatori, *Storia Dell'IRI. 2. Il «miracolo» Economico e Il Ruolo Dell'IRI: 1949-1972*, Bari, Editori Laterza, 2014.

⁵⁹ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1963*.

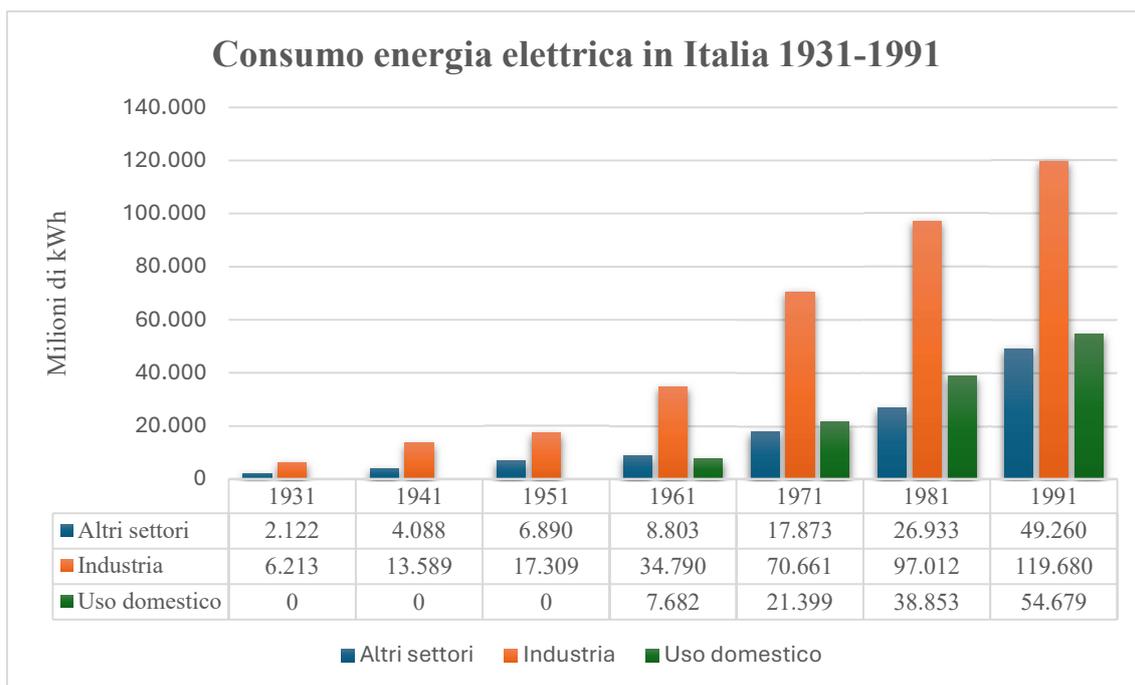


Tabella 2. Rielaborazione propria sulla base dei dati ISTAT, *Produzione lorda e consumo di energia elettrica in Italia – Anni 1883-2014*. I dati relativi ai settori agricolo, dei trasporti, dell’illuminazione pubblica e dei servizi sono ricompresi in un’unica voce (Altri settori) per mettere in risalto il peso dell’industria e dei consumi domestici.

Complessivamente nei poco più di 10 anni del miracolo economico, l’IRI vide un’enorme espansione delle proprie attività, in particolar modo nel Mezzogiorno: l’investimento in impianti industriali fra il 1951 e il 1960 fu di circa 430 miliardi di lire⁶⁰.

Le modalità di intervento dell’IRI rappresentarono un inedito sotto il profilo delle politiche economiche pubbliche, costituendo una via intermedia fra l’azienda privata e l’ente pubblico. Il maggiore vantaggio della “formula IRI” fu la messa in opera di un meccanismo proprio di finanziamento indipendente dal bilancio statale e, quindi, dalle limitazioni nella spesa e nella tempestività degli interventi. Tramite propri meccanismi di finanziamento l’ente aveva, nel periodo ricompreso tra il 1948 e il 1962, soddisfatto un fabbisogno monetario di oltre 2.075 miliardi. Le aziende facenti parte del gruppo riuscirono in quello stesso periodo ad ottenere, sia direttamente sia per il tramite dell’IRI, fondi per un ammontare complessivo di 2.360 miliardi con normali operazioni sul mercato finanziario. Tali tipologie di operazioni limitarono fortemente l’intervento del

⁶⁰ F. Amatori, *Storia Dell’IRI. 2. Il «miracolo» Economico e Il Ruolo Dell’IRI: 1949-1972*, Bari, Editori Laterza, 2014.

Ministero del Tesoro, il quale, tramite l'aumento del fondo di dotazione IRI, aveva contribuito in media al solo 11,8% del fabbisogno totale (circa 315 miliardi di lire). Il ruolo del Tesoro come finanziatore dell'IRI inoltre andava via via riducendosi: il peso delle partecipazioni ministeriali alle necessità monetarie dell'ente si era ridotto dal 14,3% del periodo 1948-1954, al 10,4% nel periodo 1955-1962. Le attività di produzione e di investimento furono dunque in buona parte finanziate tramite il ricorso al mercato. La grande diversificazione del gruppo lo rendeva solido e adatto a rispondere alle necessità dell'economia nazionale in molteplici settori ed aree geografiche. La struttura diversificata permise inoltre all'IRI di godere di ampio credito sui mercati italiano e internazionale, venendo meno dunque la necessità di ricorrere alle obbligazioni garantite dallo Stato per il finanziamento delle proprie attività⁶¹.

2.3 La crescita rallenta: dalla seconda metà degli anni '60 alla presidenza Prodi

Il periodo di forte espansione economica rilevabile negli anni del *boom* venne ridimensionato a partire dal biennio 1963-1964. Pur non costituendo una vera e propria battuta d'arresto per lo sviluppo economico nazionale, questo periodo fu sostanzialmente un preludio alle agitazioni sociali del 1968-69. Le rivendicazioni salariali avevano fatto aumentare i costi del lavoro riducendo quindi il margine di profitto delle aziende. Gli aumenti salariali avevano portato ad una conseguente ondata inflazionistica, cui la Banca d'Italia tentò di porre rimedio tramite l'introduzione di misure restrittive. Tali politiche portarono ad una contrazione momentanea degli investimenti, che nell'esercizio 1964 subirono una riduzione in media del 10%, con particolari flessioni nei settori dell'industria, dei mezzi di trasporto e dell'agricoltura. Tuttavia, nello stesso anno era stato registrato un aumento delle esportazioni (con una crescita del 10,9%) che permetteva in qualche modo di controbilanciare le difficoltà nei settori sopra citati. La crescita economica aveva rallentato, ma non era stata interrotta e si manteneva stabile su un tasso leggermente inferiore a quello registrato nel decennio precedente⁶². Si andavano tuttavia a delineare quei meccanismi che, anche a causa delle crisi energetiche degli anni '70,

⁶¹ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1962*.

⁶² ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1964*; Zamagni, *Introduzione alla storia economica d'Italia*, p. 136-137.

avrebbero portato ad un progressivo aumento della spesa pubblica, che divenne strumento di compensazione delle carenze derivanti dal “disimpegno imprenditoriale” dei privati. L’Italia d’altronde non poteva essere più considerata un Paese arretrato e non poteva dunque avvantaggiarsi delle possibilità di sviluppo riservate generalmente ai paesi *late comer*⁶³. Il ruolo dell’IRI fra la metà degli anni ’60 e gli anni ’70 ebbe una duplice natura: da una parte le spese per la ricerca e sviluppo e la realizzazione dei grandi progetti avviati all’inizio del decennio; dall’altra la funzione di salvataggio e riassetto delle aziende in difficoltà, con un enorme dispendio di risorse economiche e tecniche. La duplice natura di ente per lo sviluppo economico ed ente di salvataggio renderà particolarmente turbolenta e caotica la gestione dell’IRI. È proprio in questi anni che nasce, come scritto dal direttore dell’istituto Giuseppe Petrilli, la teoria degli “oneri impropri”⁶⁴, secondo cui l’IRI avrebbe dovuto agire perseguendo non il profitto, bensì finalità sociali, anche quando queste avevano come conseguenza l’impiego diseconomico dei fondi dell’ente⁶⁵. Sotto il profilo dello sviluppo tecnologico l’IRI finanziò progetti in pressoché tutti gli ambiti in cui operava, con particolare riguardo per quei settori che per ovvie ragioni necessitavano maggiori attenzioni (come ad esempio la STET). Era necessario condurre una politica di coordinamento fra le aziende del gruppo al fine di redigere dei piani quadriennali che delineassero gli interventi generali e dei piani di lungo periodo per la programmazione settoriale. Stando a quanto emerso dal primo convegno sulla ricerca IRI del 1964, le risorse impegnate risultavano carenti sia qualitativamente che quantitativamente: le spese per ricerca e sviluppo ammontavano a solo lo 0,6% del totale, mentre le spese per il personale costituivano il 62% dei costi aziendali; Gli impiegati addetti alle attività di ricerca e sviluppo rappresentavano dallo 0,7% al 3% del personale e solo una ristretta parte delle aziende partecipate disponeva degli strumenti di programmazione e *budgeting* necessari per svolgere attività di ricerca. Oltre a costituire potenzialmente un nuovo slancio per l’economia nazionale, la realizzazione di piani di

⁶³ I Paesi arretrati possono trarre vantaggio dalla loro situazione: la loro arretratezza tecnologica permette di importare tecnologie già testate senza la necessità di sobbarcarsi i costi di ricerca e sviluppo; tali paesi possono inoltre solitamente avvalersi di manodopera a basso costo. L’Italia dei primi anni ’60 era oramai diventata un Paese avanzato e l’aumento delle esportazioni di prodotti finiti testimoniano il raggiungimento di un buon grado di industrializzazione.

⁶⁴ La teoria degli “oneri impropri” fu inizialmente elaborata da Pasquale Saraceno, fondatore della SVIMEZ e consigliere economico dell’IRI

⁶⁵ M. Pini, *I giorni dell’IRI – Storie e misfatti da Beneduce a Prodi*, Roma, Mondadori, 2004

ricerca all'interno delle società IRI, avrebbe ridotto il saldo della bilancia tecnologica. Nel decennio considerato le spese per R&S del gruppo risultò maggiore rispetto all'esborso delle aziende private, pur rimanendo tuttavia inferiore rispetto a quello di gruppi esteri con simili dimensioni e composizione societaria. Ad un tale impegno economico non corrispose però un ritorno soddisfacente in termini di profitto (la riduzione delle spese per licenze venne controbilanciata dall'aumento dei costi del personale, imputabili in parte all'aumento del numero di impiegati e in parte agli aumenti salariali di fine anni '60)⁶⁶.

Per quanto riguarda le partecipazioni dell'ente il periodo compreso fra la seconda metà degli anni 60 e gli anni 70 rappresentò un momento di forte crisi. Il grande periodo dell'IRI si era chiuso e ne era cominciato uno caratterizzato dalla modificazione dei rapporti economici che l'istituto aveva costituito fino a quel momento.

A subire gli effetti negativi del cambiamento nello scenario economico nazionale fu innanzitutto la SME, la quale a seguito della nazionalizzazione dell'industria elettrica fu costretta a modificare le proprie attività. Gli indennizzi ricevuti dall'ENEL furono utilizzati in una prima fase per l'acquisto di partecipazioni in aziende di medie dimensioni localizzate nel Mezzogiorno e successivamente per effettuare investimenti nel settore alimentare. All'acquisto della Motta nel 1968 seguì, due anni più tardi, l'acquisto della Alemagna; le due aziende confluirono nel 1976 nella Unidal, che a causa delle difficoltà finanziarie fu subito liquidata.

Anche la Finmeccanica, la Finsider e la Fincantieri, che pure avevano rappresentato il fiore all'occhiello dell'IRI, si ritrovarono in una grave situazione di dissesto. L'aumento del costo del lavoro (pari a circa il 42% nel solo biennio 1970-71), le richieste della politica riguardo i livelli occupazionali e il crollo della domanda a seguito della crisi petrolifera del 1974 furono le principali cause delle difficoltà. Fra 1978 e il 1982 Finsider, Fincantieri e Finmeccanica registrarono rispettivamente perdite annue medie di 851, 119 e 246 miliardi di lire. Autostrade riuscì invece a mantenere un saldo di bilancio in pareggio, mentre la STET rimase profittevole, fatta eccezione che per il biennio 1979-80 in cui registrò gravi perdite di bilancio (rispettivamente 461,2 e 621,2 miliardi)⁶⁷.

⁶⁶ S. Pastorelli, *Lo stato imprenditore e la qualificazione tecnologica dello sviluppo economico italiano: l'esperienza dell'iri nei primi decenni del secondo dopoguerra*, Quaderni dell'Ufficio Ricerche Storiche, n. 12, Banca d'Italia, 2006

⁶⁷ F. Silva, *Storia Dell'IRI. 3. I Difficili Anni '70 e i Tentativi Di Rilancio Negli Anni '80: 1973-1989* Editori Laterza, 2013.

Era necessario intervenire per ristabilire l'economicità dell'IRI, che nel 1982, alla nomina di Romano Prodi alla presidenza dell'ente, presentava un bilancio consolidato in perdita di 2.610,1 miliardi⁶⁸. Per il nuovo presidente Prodi la salvezza dell'istituto non poteva che avvenire tramite la liquidazione di quei settori non più redditizi. L'obiettivo della sua direzione fu quindi quello di riorganizzare le partecipazioni dell'Istituto, procedendo con la riorganizzazione delle partecipazioni. Nei primi 3 anni sotto la sua direzione l'IRI procedette con la liquidazione di partecipazioni minori, per poi focalizzarsi sulla cessione della SME e dell'Alfa Romeo per cui vennero riscontrate particolari difficoltà: il tentativo di cessione della SME, poi sfumato, riscontrò l'opposizione politica, in particolare quella del presidente Craxi, per via del prezzo di cessione concordato con l'imprenditore Carlo De Benedetti; la liquidazione dell'Alfa Romeo risultò problematica per via delle pressioni esercitate da FIAT, che mal digeriva la presenza straniera nel comparto automobilistico e che riuscì ad acquistare la società milanese primeggiando sulla Ford.

Era necessario dunque volgere le attenzioni al settore siderurgico. La contrazione del consumo di acciaio nella fine del decennio precedente aveva portato la Comunità Economica Europea, a istituire degli accordi internazionali per la riduzione della produzione, al fine di evitare che una riduzione dei prezzi dovuta dalla sovrapproduzione causasse danni irreparabili all'industria siderurgica europea⁶⁹. La Finsider richiese e ottenne fra il 1980 e il 1983 l'incremento delle quote di produzione alla CEE⁷⁰, ma la difficile situazione finanziaria non accennava a placarsi, con la finanziaria che, nonostante lo snellimento degli addetti agli impianti, presentava un disavanzo di bilancio al 1983 pari a 2.130 miliardi⁷¹. Non fu sufficiente nemmeno l'aumento della domanda nella seconda metà degli anni '80 per recuperare la gravosa situazione della Finsider, che venne posta sotto liquidazione nel 1988. La cessione della finanziaria, confluita nella società Ilva, fu un preludio alle grandi privatizzazioni che avrebbero caratterizzato la vita dell'IRI negli anni '90.

Al termine della presidenza Prodi nel 1989 l'IRI si trovava in una situazione economica di molto migliorata rispetto al 1982. Oltre alle dismissioni e liquidazioni l'ente aveva

⁶⁸ ACS, *fondo IRI, Bilanci consolidati gruppo IRI, Bilancio consolidato 1982*

⁶⁹ Decisione N. 2794/80/CECA della Commissione del 31 ottobre 1980, pubblicata in G.U. delle Comunità europee n. L 291 del 31 ottobre 1980.

⁷⁰ La Comunità Economica Europea nacque con i trattati di Roma del 1957. I firmatari furono i 6 Paesi aderenti alla CECA, ossia l'Italia, la Germania Ovest, la Francia, i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo.

⁷¹ ACS, *fondo IRI, programmi quadriennali del gruppo IRI, I programmi del gruppo IRI a fine 1983*.

visto una riduzione del personale dipendente, frutto di attente contrattazioni sindacali, e presentava un utile di bilancio di 479 miliardi⁷², contro la perdita di 2.610,1 miliardi del 1982⁷³.

⁷² ACS, *fondo IRI, Bilanci consolidati gruppo IRI, Bilancio consolidato 1989*.

⁷³ Si veda supra, pag. 27

3.L'Europa di Maastricht e la fine dell'Istituto

3.1 Il trattato di Maastricht e l'accordo Andreatta-Van Miert

Il processo di unificazione politica, economica e doganale europea raggiunse il suo compimento con la ratifica del trattato di Maastricht. La firma del Trattato sull'Unione Europea rappresentò il culmine delle politiche di integrazione iniziate con la CECA: se in un primo momento gli enti sovranazionali erano stati costituiti con l'intento di accelerare la ricostruzione e impedire lo scoppio di ulteriori conflitti in Europa⁷⁴, in una fase successiva si era proceduto gradualmente con un processo di unificazione politica, e dal '92, anche monetaria. Sin dall'Atto unico europeo gli Stati avevano ceduto parte della loro sovranità alle istituzioni comuni, ma con il trattato di Maastricht tale sovranità venne ulteriormente intaccata. Gli Stati membri erano chiamati a garantire il libero mercato limitando ai minimi termini interventi diretti nell'economia nazionale per lasciare alla "mano invisibile" di Adam Smith il compito di ristabilire l'ordine nei momenti di crisi e regolare gli scambi sui mercati⁷⁵. Il sistema delle partecipazioni statali, che aveva caratterizzato l'economia italiana per quasi 60 anni doveva essere smembrato. Non solo perché lo richiedeva Maastricht, che imponeva rigidi parametri di convergenza⁷⁶, ma anche per la crisi valutaria del 1992, che costrinse l'Italia ad uscire dal Sistema monetario europeo e attuare delle misure straordinarie. All'inizio degli anni '90 la situazione dell'IRI risultava nuovamente disastrosa: nel 1990 l'Istituto aveva maturato un utile di 1.100 miliardi, nel 1991 una perdita di 315 miliardi⁷⁷ e nell'esercizio 1992 registrò perdite

⁷⁴ È celebre a tal proposito l'espressione "Dove passano le merci non passano gli eserciti". Nelle intenzioni dei Paesi firmatari e anche degli Stati Uniti, che furono sostenitori del progetto europeo, la cooperazione e l'integrazione economica avrebbero permesso di mettere da parte i nazionalismi e le rivalità che avevano contraddistinto la prima metà del '900

⁷⁵ G. Di Taranto, *L'Europa tradita. Lezioni dalla moneta unica*, Roma, Luiss University Press, 2014, p. 17 e ss.

⁷⁶ Si fa riferimento ai cosiddetti "parametri di convergenza", che prevedono il mantenimento del rapporto debito/PIL al di sotto del 60% e del rapporto deficit/PIL al di sotto del 3%. Parametri così stringenti non trovano fondamento nella teoria economica e, come commenta Giuseppe Di Taranto, appaiono discrezionali.

⁷⁷ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Relazioni e bilancio 1991*.

complessive per oltre 4.000 miliardi⁷⁸. Nello stesso anno la necessità di apportare nuovi fondi per sanare le perdite dell'IRI portarono il governo Amato a trasformare l'Istituto in una società per azioni. La trasformazione riguardò non solo l'IRI, ma tutto il settore delle partecipazioni statali, compresi l'ENI, l'INA e l'ENEL. La valutazione delle azioni dell'IRI sarebbe stata effettuata tramite due società di revisione esterne nominate dalla Banca d'Italia e dal Ministero del Tesoro. A quest'ultimo vennero trasferite le partecipazioni negli enti trasformati, con lo scopo di riordinare, liquidare o fondere i rami societari. Il programma avrebbe infine dovuto prevedere la quotazione in borsa delle società⁷⁹.

La trasformazione in S.p.A. aveva nelle intenzioni del governo lo scopo di facilitare il controllo e la gestione dell'ente e nei fatti non vi fu nessuna variazione in merito alla situazione debitoria: pur venendo meno una formale garanzia statale, i crediti verso l'Istituto erano garantiti dalla responsabilità illimitata, prevista allora dalla legge⁸⁰, dello Stato che tramite il Tesoro era unico azionista della società. Tali mutamenti nella forma giuridica dell'IRI rimanevano però in contrasto con la politica del libero mercato prevista da Maastricht. In effetti anche con la forma di S.p.A. lo Stato avrebbe potuto finanziare a proprio piacimento l'IRI, dotandolo di fondi che lo avrebbero potuto porre in una situazione di vantaggio nei confronti delle altre società europee a controllo privato. Tale situazione suscitò le critiche di Paesi come la Germania, l'Inghilterra e la Francia, nonché i moniti da parte del Commissario europeo per la concorrenza Karel Van Miert, in particolare per le ingenti partecipazioni del gruppo IRI nell'industria siderurgica. Così come nel corso degli anni '80 la contrazione della domanda e le pressioni generate dalle importazioni richiedevano un'ulteriore riduzione produttiva. La Commissione europea decise di intervenire fornendo finanziamenti al fine di effettuare ristrutturazioni aziendali che prevedevano la chiusura di impianti produttivi e fu costretta ad avviare un

⁷⁸ R. Artoni, *Storia Dell'IRI. 4. Crisi e Privatizzazione: 1990-2002*, Bari, Editori Laterza, 2014.

⁷⁹ Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 08 agosto 1992, n. 359 in G.U. n. 190 del 13 agosto 1992.

⁸⁰ Il Codice civile prevedeva nell'art. 2362 che nel caso di unicità del socio la responsabilità patrimoniale collegata alla gestione societaria fosse illimitata. A partire dal 2003 però, sono intervenute a modifica della disciplina delle società riforme tali da variare il profilo giuridico della responsabilità patrimoniale del socio unico. Il codice prevede ora nell'articolo 2325 che anche in presenza di un unico socio questi risponda limitatamente al capitale conferito delle obbligazioni sociali, a patto che siano rispettate le dovute prescrizioni in termini di pubblicità legale e di conferimenti.

procedimento cautelare per impedire all'Italia di depennare 4 miliardi di ECU⁸¹ di debiti di Ilva, uno dei sei produttori che secondo il parere del governo italiano non comprendevano assolutamente misure di aiuto⁸².

Data l'estrema diversificazione dell'IRI, le sovvenzioni all'industria siderurgica rappresentavano solo una parte del bilancio dell'ente, inoltre tramite i vari ministeri lo Stato deteneva come azionista di maggioranza (talvolta unico azionista) una vasta gamma di partecipazioni; la CEE non poteva tollerare una tale ingerenza dello Stato nell'economia e il 10 marzo del 1993 avviò una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia a causa di alcune irregolarità rilevate nella gestione della liquidazione dell'Ente partecipazioni e finanziamento industrie manifatturiere (Efim)⁸³. Per evitare il ripetersi di un caso simile l'allora ministro degli esteri Beniamino Andreatta inviò a Van Miert una lettera proponendo di strutturare un piano per razionalizzare gradualmente la presenza dello Stato negli assetti proprietari dei grandi gruppi industriali. Lo schema approvato dall'Italia e dalla Commissione europea prevedeva che il governo italiano si impegnasse nella riduzione dell'indebitamento delle imprese pubbliche fino a portarlo a "livelli fisiologici, cioè a livelli accettabili per un investitore privato che opera in un'economia di mercato", per poi cedere le partecipazioni ad aziende private. Tale processo avrebbe dovuto concludersi entro la fine del 1996. L'accordo raggiunto in sede comunitaria, inoltre, non consentiva più la garanzia illimitata dello Stato, ribadendo il primato delle norme della comunità europea rispetto a quelle nazionali.

3.2 La liquidazione delle partecipazioni dell'IRI

L'accordo Andreatta-Van Miert, benché considerabile come il più rilevante, non fu il solo piano organizzato di concerto con la CEE. Esso era stato preceduto dall'accordo Savona-Van Miert per la privatizzazione dell'Ilva, nell'ottica della già citata ristrutturazione dell'industria siderurgica europea. L'accordo prevedeva la chiusura di due forni di riscaldamento con una capacità di 1,2 milioni di tonnellate a Taranto e il nuovo acquirente

⁸¹ Gli ECU (acronimo di European Currency Unit) furono una moneta virtuale impiegata come unità di conto dalla Comunità Economica Europea nell'ambito del Sistema monetario europeo.

⁸² Commissione europea, *XXIII Relazione sulla politica di concorrenza 1993*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 1995.

⁸³ B. Curli, *Il «vincolo europeo»: le privatizzazioni dell'IRI tra Commissione europea e governo italiano*, in Artoni, *Storia Dell'IRI. 4. Crisi e Privatizzazione: 1990-2002*

dello stabilimento si sarebbe dovuto impegnare a chiudere ulteriori 500.000 tonnellate di capacità nel settore dei prodotti finiti laminati a caldo. Fu inoltre deciso di smantellare definitivamente lo stabilimento a Bagnoli e procedere alla completa privatizzazione del gruppo⁸⁴, da cui vennero scorporate due aziende: l'Ilva Laminati Piani (Ilp), e Acciai Speciali Terni (Ast). La Dalmine rimase inquadrata nell'azienda originaria fino al 1995, per poi essere ceduta anch'essa. L'Ilva, che aveva raccolto l'eredità della Finsider, aveva accumulato perdite per oltre 7.000 miliardi di lire e la situazione, venendo a mancare il supporto del capitale pubblico, era divenuta insostenibile. La riorganizzazione e cessione dell'ente non era quindi dettata solo dalla volontà della CEE, ma anche dall'impossibilità di continuare a sostenere il settore siderurgico: erano venute a mancare quelle capacità tecnico-dirigenziali che avevano contraddistinto il panorama italiano sin dai tempi di Oscar Sinigaglia. L'Ast fu ceduta per prima nel 1994 al gruppo Krupp, che riuscì a sanare la situazione dell'azienda che conseguì un utile di bilancio di 57 miliardi a soli 3 anni dalla cessione. Seguì un anno più tardi anche la cessione dell'Ilp, al gruppo della famiglia Riva. La Dalmine, l'unica fra le 3 a presentare un bilancio in attivo al momento della liquidazione, venne infine ceduta nello stesso anno alla Techint della famiglia Rocca⁸⁵. Con la cessione dell'Ilva si chiudeva l'intervento dell'IRI nel settore siderurgico, del cui sviluppo l'ente si era reso partecipe sin dagli anni '30.

Quanto avvenuto per la Finsider prima e per l'Ilva poi, non si verificò per le altre due storiche finanziarie dell'Istituto, la Finmeccanica e la Fincantieri.

Nel corso della prima presidenza Prodi furono disposti dei piani per il trasferimento di alcune partecipazioni della STET a Finmeccanica. Tali partecipazioni riguardavano aziende ad alto tasso tecnologico che, come Selenia e Aeritalia, erano state inizialmente costituite sotto la gestione della Finmeccanica e poi confluite nella STET durante gli anni '70. La riorganizzazione aziendale degli anni '80 però, riportò queste aziende sotto la gestione Fincantieri. La Selenia e la Aeritalia si fusero per dare vita all'Alenia, che rese il settore dell'aerospazio il *core business* della finanziaria. Con lo scioglimento dell'Efim nel 1992 Fincantieri rilevò l'intero settore della difesa (comprendente Augusta, OTO Melara, Breda, etc.), il quale venne prontamente riorganizzato dal nuovo direttore

⁸⁴ Commissione Europea, *Restructuring of the steel industry Ilva*, comunicato stampa, 1993, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_93_1124.

⁸⁵P. Modiano, M. Onado. *Illusioni Perdute: Banche, Imprese, Classe Dirigente in Italia Dopo Le Privatizzazioni*, Bologna, Società editrice il Mulino Spa, 2023.

generale Amedeo Caporaletti⁸⁶. Nel corso degli anni '90 anche la Finmeccanica andò incontro alle difficoltà finanziarie che travolsero l'IRI, il quale fu costretto alla privatizzazione della società tramite la quotazione in borsa in modo da poter apportare nuovi capitali. La Finmeccanica, tuttavia, non venne completamente liquidata: la privatizzazione era stata solo parziale e la società rimarrà parte dell'Istituto fino alla sua chiusura.

La Fincantieri invece riuscì negli anni '90 a consolidare la propria posizione, concentrando la propria attività sul mercato altamente redditizio delle navi da crociera, settore in cui l'ente raggiunse una quota di mercato del 46% nel 1996. Anche Fincantieri rimase parte dell'IRI fino alla sua liquidazione, per poi essere trasferita a Fintecna, una società in precedenza IRI e che ora raccoglieva i pezzi dell'Istituto in dismissione⁸⁷.

In concomitanza della preparazione per la cessione dell'Ilva, Prodi, tornato a dirigere l'IRI in una fase di dismissione, riuscì nella cessione di quel che rimaneva della SME. Al fine di massimizzare il valore delle attività, prima della privatizzazione, come avvenne per l'Ilva, la società venne suddivisa in due gruppi: Italgel e SME. Alla prima furono trasferiti i settori dolciario, conserviero e lattiero, mentre la grande distribuzione (Società Generale Supermercati), la ristorazione (Autogrill) e il comparto immobiliare rimasero parte della seconda. Nel febbraio 1995, al termine di un'articolata procedura di privatizzazione, l'IRI cedette il 32% della SME e, nel successivo mese di agosto, aderì all'OPA promossa dal gruppo acquirente Benetton-Del Vecchio con una quota del 14,9%. Nel corso del 1996, la nuova proprietà operò una seconda scissione della società, finalizzata alla separazione della SGS dall'Autogrill. Al termine delle operazioni l'IRI manteneva una quota di partecipazione minoritaria in entrambe le società.

Nel periodo delle privatizzazioni l'IRI fu inoltre costretta a cedere le proprie partecipazioni nel settore delle infrastrutture; negli anni del miracolo economico l'Istituto aveva realizzato progetti di notevole importanza sia per lo sviluppo della rete stradale che per quello delle telecomunicazioni e si ritrovava ora a dover cedere dei rami che rispetto alle altre finanziarie presentavano dei margini di profitto rilevanti.

Per quanto riguarda Autostrade l'investimento iniziale fu particolarmente ridotto (circa 10 miliardi di lire), e la crescita del capitale sociale è interamente attribuibile ai risultati

⁸⁶ E. FELICE, *State Ownership and International Competitiveness: The Italian Finmeccanica from Alfa Romeo to Aerospace and Defense (1947–2007)*, *Enterprise & Society* 11, no. 3 (2010)

⁸⁷ Artoni, *Storia Dell'IRI. 4. Crisi e Privatizzazione: 1990-2002*

della gestione. Il capitale sociale è stato aumentato gratuitamente dai 10 miliardi iniziali fino ai 1.183 nel 1986-1988. Con i ricavi da pedaggi la Autostrade ha potuto corrispondere all'IRI, negli anni 1983-1985, un dividendo annuo pari a 16 miliardi di lire. Tali risultati economici migliorarono ulteriormente fino a raggiungere i 94,6 miliardi nel 1989 e mantenendosi stabili fino al 1994. Nei sei anni precedenti la privatizzazione venne registrata un'ulteriore crescita: nel 1994-1997 il dividendo fu di 130 miliardi di lire l'anno, e nel 1999 il doppio (140,5 milioni di euro). La privatizzazione di Autostrade ebbe inizio nel 1996 da Michele Tedeschi, al tempo presidente dell'IRI. La necessità di garantire un ritorno economico in grado di soddisfare gli investitori privati impose di dover operare innanzitutto sotto il profilo delle tariffe autostradali, per queste ultime venne previsto un aumento progressivo nel tempo fino ad un raggiungimento di un tetto massimo (price cap). Risolto il problema del piano tariffario permanevano difficoltà in merito alla durata delle concessioni: gli accordi fra Anas e Autostrade prevedevano una proroga ventennale che avrebbe protratto le concessioni fino al 2038, in tale proroga la Commissione europea vedeva una misura lesiva della concorrenza e anche la Corte dei conti richiese alle società di fornire delucidazioni in merito ai nuovi accordi. La motivazione fornita era legata alla volontà di massimizzare il profitto derivante dalla privatizzazione. Effettivamente quando il mercato venne a conoscenza del fatto che la Corte dei conti aveva accettato, seppur con riserva, i nuovi accordi, il prezzo delle azioni privilegiate salì del 70%. Al termine di tali processi furono liquidate la maggior parte delle quote di proprietà dell'IRI, le quali fruttarono all'Istituto un ricavo di 6,7 miliardi di euro⁸⁸.

A partire dagli anni '90 lo stato cominciò a perseguire una politica che lo avrebbe portato al di fuori del settore telefonico. L'uscita di scena dell'ASST (acquisita nella sua interezza dall'IRITEL) consegnò nelle mani dell'Istituto l'intero comparto delle telecomunicazioni. L'IRI controllava direttamente o indirettamente tramite le sue finanziarie tutti gli enti del settore. Nel 1994 dalla fusione di IRITEL, SIP, Italcable, Telespazio e SIRM, nacque Telecom Italia. La nuova azienda aveva la funzione di condurre alla privatizzazione il settore telefonico e di espandere nel panorama internazionale il ruolo dell'Italia. Nel 1997 Telecom Italia si fuse con STET mantenendo la denominazione della prima e nello stesso anno prese il via il piano per la privatizzazione. Al termine dell'operazione la vendita di

⁸⁸ G. Ragazzi, *I Signori Delle Autostrade*, Società editrice il Mulino, 2009. P. 96 e ss.;

Telecom Italia fruttò nel complesso 11,82 miliardi di euro. Il collocamento tuttavia non fu completo e fino al 2001 risultava presente nell'azionariato, con una quota del 2,64%, il Ministero del Tesoro⁸⁹.

Infine l'IRI si occupò della riorganizzazione dell'Alitalia. Nel decennio precedente la compagnia di bandiera aveva riportato buoni risultati finanziari. Al 1988 Alitalia registrò un incremento nel numero dei passeggeri e della capacità offerta pari rispettivamente al 3,7 e 2,5%. Il trasporto merci registrò l'aumento più significativo, con un aumento del 17% rispetto al periodo precedente. Il risultato d'esercizio, sebbene non redditizio come quello precedente chiuso con un utile di 75 miliardi di lire, terminò con un saldo positivo di 52 miliardi⁹⁰. La riduzione dei profitti fu dovuta alla liberalizzazione delle rotte aeree avvenuta a seguito del Regolamento n. 3975/87 del 14 dicembre 1987 della CEE. Sebbene il provvedimento avesse già in parte intaccato il profitto dell'Alitalia, la forte riduzione dei ricavi registrata già a partire dall'esercizio 1989 non era assolutamente prevista dai dirigenti dell'IRI. Nel biennio 1990-91 l'Alitalia registrò perdite complessive per 132,2 miliardi, dovute anche all'aggravarsi della situazione politica internazionale con lo scoppio della Guerra del Golfo⁹¹. La situazione di crisi perdurò per tutti gli anni '90, con debiti che al 1996 erano lievitati fino ai 3.000 miliardi, nonostante i tentativi di alleggerimento tramite la cessione di Aeroporti di Roma per un ammontare di 461 miliardi. Si decise di perseguire allora una strategia volta al rilancio della compagnia tramite la *joint venture* con l'olandese KLM e il passaggio delle operazioni di volo ad un'azienda controllata, l'Alitalia Team. Quest'ultima operazione scatenò le proteste dei sindacati, a causa delle variazioni nella gestione delle retribuzioni e dei nuovi orari lavorativi. Per placare le rivendicazioni sindacali l'Alitalia varò un piano che avrebbe garantito ai dipendenti il 20% complessivo delle azioni della società e tre membri all'interno del Consiglio di amministrazione. L'operazione si rivelò dispendiosa (350 miliardi), ma permise ad Alitalia di risparmiare sui costi del personale sul lungo periodo. Nonostante questi piani d'intervento l'Alitalia non riuscì mai a superare del tutto la fase di crisi, la quale si è protratta fino alla cessazione delle attività nel 2017. La compagnia

⁸⁹ AA.VV. *Storia delle telecomunicazioni. Vol. I*, Firenze University Press, 2011.

⁹⁰ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Relazione e bilancio 1989*.

⁹¹ ACS, *fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Relazioni e bilancio 1991*.

rimase inquadrata all'interno del patrimonio dell'IRI fino alla liquidazione dell'Istituto, per poi confluire nel patrimonio del Ministero del Tesoro⁹².

Nel decennio 1992-2002 vennero portate a compimento tutte le opere di privatizzazione che l'Istituto si era prefissato. Complessivamente l'IRI aveva liquidato partecipazioni in oltre 500 aziende che impiegavano più di 400.000 addetti, contribuendo in tale modo alla riduzione del rapporto debito/PIL che al termine della stagione delle privatizzazioni si era ridotto del 5%⁹³. L'ammontare complessivo delle liquidazioni era calcolato al 1998 a quasi 54.000 miliardi⁹⁴, il che lascia intendere che la cifra complessiva fino alla liquidazione stessa dell'ente sia decisamente più alta. L'IRI, oramai spogliato delle sue partecipazioni e delle sue funzioni, venne posto in liquidazione nel 2000 e scomparve definitivamente nel 2002 dopo essere stato incorporato dalla Fintecna.

⁹² R. De Blasi, C. Gnesutta, *Alitalia: una privatizzazione italiana*, Roma, Donzelli Editore, 2011.

⁹³ M. Mucchetti, L'ultimo decennio, revisione di una liquidazione sommaria, in Artoni, *Storia dell'IRI 4. Crisi e privatizzazione*

⁹⁴ Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Relazione sulle Privatizzazioni*, 1999.

Conclusioni

L'esperienza dell'IRI ha rappresentato un *unicum* nel panorama dell'intervento pubblico nell'economia. Non è semplice inquadrare in maniera chiara l'essenza dell'IRI: esso si colloca a metà strada fra il capitalismo di Stato e le holding tipiche del capitalismo anglosassone. Nei suoi 70 di attività l'Istituto ha costituito un fondamentale strumento per indirizzare l'economia nazionale e per mettere in atto i piani di politica industriale pubblici. L'impiego dell'IRI come meccanismo per fornire in misura organica e organizzata gli investimenti necessari per lo sviluppo dei settori strategici per il Paese ha, probabilmente, rappresentato uno dei punti di forza dell'economia italiana, specialmente per quanto riguarda il periodo della ricostruzione. L'indirizzo di tali investimenti è certamente di carattere politico, ma i piani per il loro impiego e l'esecuzione materiale furono lasciati in mano a manager e tecnici con elevata competenza. Basti pensare a personaggi come Oscar Sinigaglia, Donato Menichella e Pasquale Saraceno. La capacità di concentrare tali competenze in capo ad un unico ente fu indubbiamente una delle ragioni che permisero il conseguimento degli importanti traguardi dell'Istituto nei campi della siderurgia, delle infrastrutture e dell'energia. Al termine del boom economico tuttavia, l'IRI non fu in grado di rinnovarsi con la stessa rapidità con cui riuscì ad organizzare le proprie attività al termine del secondo dopoguerra. A ben vedere le cause prodromiche della fine dell'Istituto sono rilevabili già a partire dagli anni '70, ossia gli anni degli "oneri impropri". L'enormità delle partecipazioni che l'IRI vantava lo resero meno plastico e meno capace di far fronte ai rapidi mutamenti che la società e l'economia della fine degli anni '60 richiedevano. Inoltre le richieste della politica circa il mantenimento dei livelli occupazionali non permisero all'Istituto di implementare quelle operazioni di ristrutturazione a cui le società private possono ricorrere, impedendo dunque il raggiungimento di risultati economici soddisfacenti. L'incapacità di conciliare gli interessi della classe politica con quelli dell'economicità sono alla base del lungo processo di decadimento dell'IRI, spogliato in buona parte di quell'indipendenza decisionale che aveva permesso, sin dalle origini dell'Istituto, di riorganizzare in maniera efficiente le aziende partecipate. Si può affermare che entrambi i periodi delle

privatizzazioni fossero necessari. Negli anni '80 per rispondere alle necessità di capitali tramite il ricorso al mercato, anzi, ad altri gruppi industriali. Negli anni '90 invece per rispondere alla necessità dello Stato di ritirarsi progressivamente dall'economia, dovendo rispondere agli stringenti parametri europei e all'impossibilità di sobbarcarsi tramite l'IRI il costo di mantenere in piedi quelle aziende che stando ai bilanci non avrebbero avuto modo di sopravvivere senza il finanziamento pubblico. Nell'ultima fase della vita dell'Istituto si può intravedere un ritorno alle origini: effettivamente l'IRI tornò a svolgere, stavolta in forma esclusiva, le funzioni della Sezione Smobilizzi, con l'obiettivo di ottenere il massimo realizzo dalle cessioni delle partecipate. La fine dell'Istituto non ha tuttavia determinato la fine dell'intervento pubblico nell'economia. Pur nel rispetto dei vincoli imposti dall'Unione Europea l'attività "imprenditoriale" dello Stato non ha esaurito la sua funzione, ma ha continuato ad operare in diversi ambiti di interesse nazionale tramite il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Le società confluite nel patrimonio ministeriale hanno nel tempo modificato la loro forma sociale, trasformandosi in società per azioni quotate o fondendosi ad altre per costituire nuove aziende. Con le dovute accortezze è possibile considerare il gruppo Cassa Depositi e Prestiti, proprietario della Fintecna, come un "successore" dell'IRI, anche se l'azione del gruppo è ben più limitata rispetto a quella dell'Istituto e non comprende le fonti di finanziamento, gestione ed amministrazione tramite *holding* presenti invece in passato.

Oggi più che mai il tema dell'intervento pubblico nell'economia è centrale. Le sfide per lo sviluppo futuro richiedono un'attenta gestione dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, l'attuazione di misure per il raggiungimento degli obiettivi *green* e investimenti nei settori ad elevato tasso tecnologico che consentano all'Italia di ritornare nuovamente ad essere un motore dell'economia europea.

Bibliografia

Fonti Legislative

D. Lgs. n. 51, 12 febbraio 1948, pubblicato in G.U. n. 44 del 21 febbraio 1948.

Decisione N. 2794/80/CECA della Commissione del 31 ottobre 1980, pubblicata in G.U. delle Comunità europee n. L 291 del 31 ottobre 1980.

Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 08 agosto 1992, n. 359 in G.U. n. 190 del 13 agosto 1992.

Legge n. 1068, 14 settembre 1941, pubblicata in G.U del 6 ottobre 1941

Legge n. 646 del 10 agosto 1950, pubblicata in G.U. n.200 del 1 settembre 1950.

Legge n.635 del 29 luglio 1957, pubblicata in G.U. n. 193 del 3 agosto 1957.

Regio Decreto-Legge 4 giugno 1937, n. 905, pubblicato in G.U. n. 147 del 26 giugno 1937.

Regio Decreto-Legge n. 812, 6 maggio 1926, pubblicato in G.U. n. 118 del 22 maggio 1926.

Regio Decreto-Legge n.375, 12 marzo 1936, pubblicato in G.U. n. 63 del 16 marzo 1936.

Regio Decreto-Legge n.5, 23 gennaio 1933, pubblicato in G.U. del 24 gennaio 1933.

Fonti archivistiche

ACS, Fondo IRI, *“Esercizi 1944 e 1945. Relazioni del Commissario straordinario e del Collegio dei Sindaci.*

ACS, Fondo IRI, *Assemblee bilanci e relazioni, Esercizio 1951-52.*

ACS, Fondo IRI, *Assemblee e bilanci, Esercizio 1947 - 1948. XI esercizio sociale. Assemblea generale ordinaria degli azionisti del 31 luglio 1948;*

ACS, Fondo IRI, *Bilanci annuali gruppo IRI, Esercizio 1948, 1952, 1953, 1954, 1955, 1959, 1962, 1963, 1964.*

ACS, Fondo IRI, *Bilanci annuali gruppo IRI, Relazione e bilancio 1989, 1991.*

ACS, *Fondo IRI, Bilanci annuali gruppo IRI, Sezione Smobilizzi e Sezione Finanziamenti: Bilanci al 31 dicembre 1933 e relazioni del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci (1934).*

ACS, *Fondo IRI, Bilanci consolidati gruppo IRI, Bilancio consolidato 1982, 1989*

ACS, *Fondo IRI, Decreto del capo del governo del 1° maggio 1939 con cui si autorizza l'IRI a cedere alla Società Meridionale di Elettricità la partecipazione di 9 milioni di azioni della UNES e a ritirare in corrispettivo azioni della SME.*

ACS, *Fondo IRI, Finanza IRI, Consorzio di credito per le opere pubbliche. Bando relativo all'emissione di obbligazioni a premi "serie speciale 4,5% (IRI)" per un miliardo di lire.*

ACS, *Fondo IRI, programmi quadriennali del gruppo IRI, I programmi del gruppo IRI a fine 1983.*

ACS, *fondo IRI, Riassunto della relazione del Consiglio sul bilancio al 31.12.1936.*

ACS, *fondo IRI, Sezione smobilizzi, Relazione del presidente sul bilancio al 31 dicembre 1934.*

ACS, *Fondo IRI, Società finanziaria italiana, Copia convenzione 20 febbraio 1931. Min. Finanze - Banca d'Italia - Credito Italiano, Costituzione SFI - Società Finanziaria Italiana.*

Libri, articoli, pubblicazioni

AA.VV. *Dizionari biografico degli italiani*, vol. 39, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991

AA.VV. *Storia delle telecomunicazioni. Vol.1*, Firenze University Press, 2011.

Amatori F., *Storia Dell'IRI. 2. Il «miracolo» Economico e Il Ruolo Dell'IRI: 1949-1972*, Bari, Editori Laterza, 2014.

Artoni R., *Storia Dell'IRI. 4. Crisi e Privatizzazione: 1990-2002*, Bari, Editori Laterza, 2014.

Baffi P., *Nuovi studi sulla moneta*, Milano, Giuffrè, 1973.

Baglioni R., *L'affermazione Delle Società Assicurative Nel Capitalismo Italiano (1919-1940)*, *Studi Storici* 38, n. 2, 1997.

Bonelli F., *Acciaio per l'industrializzazione*, Torino, Einaudi, 1982

Bottiglieri B., *STET. Strategia e struttura delle telecomunicazioni*, Milano, Angeli, 1987

- Castronovo V., *Storia dell'IRI. 1. Dalle origini al dopoguerra*, Bari, Editori Laterza, 2012.
- Colajanni N., *Storia della banca italiana*, Roma, Newton Compton, 1995.
- Commissione Europea, *Restructuring of the steel industry Ilva*, comunicato stampa, 1993, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_93_1124.
- Commissione europea, *XXIII Relazione sulla politica di concorrenza 1993*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 1995.
- Cotula F., Gelsomino C.O., Gigliobianco A., *Donato Menichella. Stabilità e sviluppo dell'economia italiana 1946-1960*, Bari, Laterza, 1997
- Curli B., *Il «vincolo europeo»: le privatizzazioni dell'IRI tra Commissione europea e governo italiano*, in Artoni, *Storia Dell'IRI. 4. Crisi e Privatizzazione: 1990-2002*
- D'Antone L., *Senza Pedaggio. Storia dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria*, Roma, Donzelli editore, 2008.
- De Benedetti A., *Lo Sviluppo Sospeso: Il Mezzogiorno e l'Impresa Pubblica, 1948-1973*, Rubbettino Editore;
- De Blasi R., Gnesutta C., *Alitalia: una privatizzazione italiana*, Roma, Donzelli Editore, 2011.
- De Felice R., *Mussolini il fascista*, Torino, Einaudi, 1966.
- De Simone E., *Storia economica. Dalla rivoluzione industriale alla rivoluzione informatica*, Milano, Franco Angeli, 2018, p. 295;
- Di Taranto G., *L'Europa tradita. Lezioni dalla moneta unica*, Roma, Luiss University Press, 2014.
- Enciclopedia Treccani, *Le grandi infrastrutture: il sistema delle ferrovie e delle autostrade*.
- Fauri F., *Storia dell'industria aeronautica italiana. Dai primi velivoli a oggi*, Bologna, Il Mulino, 2023.
- Felice E., *State Ownership and International Competitiveness: The Italian Finmeccanica from Alfa Romeo to Aerospace and Defense (1947—2007)*, *Enterprise & Society* 11, no. 3 (2010)
- Gaeta F., Tranfaglia N., *La crisi di fine secolo, l'età giolittiana e la Prima guerra mondiale*, vol.19 di *La storia d'Italia*, Roma, Biblioteca di Repubblica, 2004.
- ISTAT, *Produzione lorda e consumo di energia elettrica in Italia – Anni 1883-2014; Prestiti di aziende di credito e istituti di credito speciale – anni 1861-1993*

- M. Mucchetti, L'ultimo decennio, revisione di una liquidazione sommaria, in Artoni, *Storia dell'IRI 4. Crisi e privatizzazione* Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Relazione sulle Privatizzazioni*, 1999.
- Modiano P., Onado M., *Illusioni Perdute: Banche, Imprese, Classe Dirigente in Italia Dopo Le Privatizzazioni*, Bologna, Società editrice il Mulino Spa, 2023.
- Mortara A., *I protagonisti dell'intervento pubblico in Italia*, Milano, Aragno, 1984
- Pastorelli S., *Lo stato imprenditore e la qualificazione tecnologica dello sviluppo economico italiano: l'esperienza dell'iri nei primi decenni del secondo dopoguerra*. Quaderni dell'Ufficio Ricerche Storiche n. 12, 2006
- Pescosolido G., *La Questione Meridionale in Breve: Centocinquant'Anni Di Storia*, Roma, Donzelli Editore, 2017.
- Pini M., *I giorni dell'IRI – Storie e misfatti da Beneduce a Prodi*, Roma, Mondadori, 2004
- Quaderni dell'Ufficio Ricerche Storiche, n. 12, Banca d'Italia, 2006
- Ragazzi G., *I Signori Delle Autostrade*, Società editrice il Mulino, 2009.
- Ranieri R., *Il Piano Marshall e La Ricostruzione Della Siderurgia a Ciclo Integrale*, *Studi Storici n.37 Rivista Trimestrale dell'Istituto Gramsci*, 1996.
- Ruzzenti M., *L'autarchia verde*, Milano, Jacabook, 2011
- Sabbatucci G., Vidotto V., *Il mondo contemporaneo. Dal 1848 a oggi*, Bari, Laterza, 2008.
- Sannia A., *Alfa Romeo - 100 anni di leggenda*, Milano, Gribaudo, 2010
- Silva F., *Storia Dell'IRI. 3. I Difficili Anni '70 e i Tentativi Di Rilancio Negli Anni '80: 1973-1989* Editori Laterza, 2013.
- Statistica delle elezioni generali politiche per la XXVI legislatura (15 maggio 1921)*, Roma, 1924.
- Steil B., *Il Piano Marshall: Alle Origini Della Guerra Fredda*, Roma, Donzelli Editore, 2018.
- Storaci M., Tattara G., *The External Financing of Italian Electric Companies in the Interwar Years*. In *European Review of Economic History* 2, no. 3 (1998).
- Toniolo G., Bastasin C., *La strada smarrita. Breve storia dell'economia italiana*, Bari, Laterza, 2020

Toniolo G., *Formazione ed evoluzione di una banca centrale, 1893-1943*, vol. 1 di *La storia della Banca d'Italia*, Bologna, il Mulino, 2022.

Zamagni V., *Introduzione alla storia economica d'Italia*, Bologna, il Mulino, 2019.