

Imprenditori italiani,
la nostra identità

Questo libro è da considerarsi esclusivamente un'opera di fantasia e di invenzione letteraria. Tutti i nomi, i personaggi, i luoghi, le istituzioni, le organizzazioni, i fatti e gli eventi descritti sono stati inventati, modificati, romanzati o reinterpretati a fini narrativi. Ogni eventuale somiglianza con persone esistenti, vive o defunte, con aziende, enti, istituzioni, comunità, luoghi o avvenimenti realmente accaduti è del tutto casuale, non intenzionale e priva di valore identificativo.

L'opera non ha carattere giornalistico, cronachistico o documentaristico, né intende fornire informazioni precise, verificate o verificabili su persone, fatti o circostanze reali. Essa rientra nella libertà creativa e di espressione artistica tutelata dall'art. 21 della Costituzione italiana, nonché dalle principali convenzioni internazionali in materia di diritti d'autore e libertà letteraria (tra cui la Convenzione di Berna e la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea).

L'autore non ha in alcun modo l'intenzione di diffamare, offendere, denigrare o rappresentare negativamente individui, gruppi sociali, categorie professionali, aziende, religioni, culture o altre entità citate o eventualmente riconoscibili. Tutti i riferimenti sono frutto di libera elaborazione creativa e non devono essere interpretati come una rappresentazione fedele della realtà.

Pertanto, sia l'autore sia l'editore declinano ogni responsabilità per interpretazioni soggettive, fraintendimenti, contestazioni o conseguenze derivanti dall'uso, dalla lettura o dalla diffusione di questa opera. Qualsiasi possibile richiamo a persone, enti o situazioni reali deve essere considerato come coincidenza fortuita o semplice espediente letterario privo di finalità diffamatorie, discriminatorie o lesive.

Ermanno Longhi

**IMPRENDITORI ITALIANI,
LA NOSTRA IDENTITÀ**

Racconti

BOOK
SPRINT
E D I Z I O N I

www.booksprintedizioni.it

Copyright © 2025
Ermanno Longhi
Tutti i diritti riservati

Introduzione

Cari lettori,
chi di noi non ha mai sognato, anche solo per un istante, di essere una persona ricca e celebre? Quando mi pongo questa domanda, il primo pensiero corre agli industriali americani: uomini geniali che, partendo dal nulla, hanno creato veri imperi economici.

Penso a Jean Paul Getty, Henry Ford, Elon Musk, Larry Page e Sergey Brin di Google, Steve Jobs di Apple, Jeff Bezos di Amazon, Bill Gates di Microsoft, e ai fratelli McDonald.

Tutti loro – credo sarete d'accordo – sono stati autentici visionari, capaci di trasformare le loro idee in ricchezza e progresso, lasciando un'impronta profonda sull'economia mondiale.

Ma non sono solo gli Stati Uniti ad aver dato i natali a grandi imprenditori. Anche l'Europa, e l'Italia in particolare, hanno espresso figure straordinarie. Con questo libro voglio rendere omaggio proprio a loro: agli uomini che con creatività, coraggio e passione hanno scritto pagine indelebili della nostra storia economica e culturale.

Parleremo di Enrico Piaggio e delle sue Vespe, di Pietro Ferrero e della Nutella, di Giovanni Agnelli e della Fiat, di Enzo Ferrari e delle sue leggendarie auto, di Adriano Olivetti, di Silvio Berlusconi della sua visione sociale d'impresa, di Ferruccio Lamborghini, Leonardo Del Vecchio, Giorgio Armani, Pietro Barilla, Arnoldo Mondadori, Enrico Mattei... e di molti altri ancora.

Racconterò l'Italia che tutto il mondo ci invidia: le sue bellezze, le sue città d'arte, la sua capacità unica di unire tradizione e innovazione.

Quando ero ragazzo, negli anni Settanta, non esistevano cellulare, internet o computer. Per incontrare amici e parenti si usavano le gambe, la bicicletta o il motorino.

Proprio quei mezzi semplici, però, ci spingevano a coltivare rapporti umani autentici e duraturi. A quel periodo guardo con nostalgia: uno dei più felici della mia vita, che ha segnato profondamente il mio modo di vedere il mondo.

Se deciderete di leggere questo libro, capirete perché questa volta ho scelto di non scrivere della guerra. Ho invece voluto celebrare i nostri grandi imprenditori italiani. Ripercorrendo le tappe della loro vita, spero di contribuire a non farli mai dimenticare.

Che possano essere fonte di ispirazione per i giovani di oggi, affinché raccolgano il testimone del loro ingegno e portino avanti, con orgoglio, la nostra identità italiana.

Ermanno Longhi

Rinaldo ed Enrico Piaggio: dal volo alle due ruote

Genova, 22 febbraio 1905

Siamo ai Cantieri della Piaggio & C. di Sestri Ponente, dove prendono forma le straordinarie creazioni del signor Rinaldo Piaggio. Qui si realizzano i più eleganti arredi navali, vere e proprie opere d'arte che impreziosiscono le navi italiane, considerate in tutta Europa dei gioielli di valore inestimabile.

Rinaldo Piaggio, figlio di imprenditori genovesi, ha ereditato dal padre Enrico una delle segherie più importanti di Sestri Ponente. Nel 1887 l'ha trasformata nella Piaggio & C., un'azienda giovane ma già rinomata. Oggi è riconosciuto come l'uomo capace di portarla a diventare leader mondiale.

Siamo i fratelli gemelli, Guido e Bortolo Odero, figli della storica dinastia di armatori genovesi, abbiamo da poco conseguito la laurea in ingegneria meccanica con il massimo dei voti. Nostro padre Ruggero, orgoglioso, ci ha voluto premiare con un incontro speciale: conoscere da vicino il signor Rinaldo Piaggio, cognato di nostro zio Niccolò Odero.

Ricordo ancora gli anni della scuola media, quando i nostri genitori, spesso impegnati per lavoro, ci lasciavano alle cure della nostra governante Giovanna, che per noi era come una seconda madre. Le nostre passioni erano già chiare: la meccanica e il disegno a mano libera.

Con il tempo, e grazie anche all'amicizia di Pietro, un compagno inseparabile di mio fratello Bortolo, abbiamo

iniziato a sognare un laboratorio tutto nostro. Un'officina completa di ogni strumento, compreso un tecnigrafo nuovissimo che nostra madre ci aveva regalato per il decimo compleanno.

I nostri genitori erano due persone speciali. Possedevano una falegnameria a circa dieci chilometri da Genova: tra i legni più pregiati che utilizzavano, l'ebano era il più ricercato, impiegato per la costruzione di motoscafi, imbarcazioni da pesca, pescherecci e barche a vela.

Stanco delle nostre continue lamentele per avere un laboratorio tutto nostro, la settimana scorsa nostro padre, con l'aiuto di un suo collaboratore, decise di trasformare una vecchia stalla del podere di Sestri in una vera officina attrezzata per i nostri esperimenti con i motori.

Pietro e mio fratello erano amici fin dall'infanzia. La loro amicizia era così profonda che nostra madre, ormai abituata alla sua presenza, preparava sempre un piatto in più a tavola. Tempo addietro, si erano fatti una promessa: una volta compiuti i diciotto anni, avrebbero aperto un'officina tutta loro.

La maggior parte degli attrezzi era di proprietà di Pietro, acquistati con i suoi risparmi e con l'aiuto del padre, frutto di piccoli lavori svolti presso l'officina di famiglia. Pietro era la mente, Bortolo il braccio: una coppia affiatata, capace di modificare o costruire qualsiasi motore.

Il padre di Pietro, il signor Severino, era un meccanico stimato. Tra i suoi clienti c'era anche nostro zio Odero, che si affidava a lui per la manutenzione meccanica dei suoi piroscafi.

Conoscemmo il signor Rinaldo Piaggio a sedici anni, in occasione di una visita alla falegnameria di nostro padre. Ci colpì la sua straordinaria abilità negli affari. Ricordo un giorno in particolare: approfittando della chiusura della scuola, nostro padre ci portò con sé in ufficio per mostrarci da vicino il suo lavoro.

Seduti accanto a lui, con i nostri compiti, ci dedicavamo al disegno tecnico. Rinaldo Piaggio, terminata una riunione-

ne, si avvicinò curioso a osservare i nostri fogli: stavamo rappresentando componenti meccaniche di un'elica.

Nonostante la sua importanza, noi continuammo a disegnare con naturalezza. Ne rimase talmente colpito da promettere a nostro padre che, una volta laureati, ci avrebbe accolti nella sua azienda.

Cinque anni dopo, eccoci qua, tutti insieme nell'ufficio del signor Rinaldo Piaggio, in attesa del suo arrivo. Il tempo sembrava essersi fermato. Dal muro accanto provenivano voci e il suono di bottiglie stappate.

Poco dopo, il signor Rinaldo entrò con dei bicchieri e una bottiglia di champagne: voleva brindare con noi alla nascita del suo secondogenito, che aveva chiamato Enrico, in onore del padre.

L'incontro fu positivo: senza troppi giri di parole ci propose di entrare in azienda. Ma pose due condizioni precise: rispondere in fretta e accettare tutti e tre, altrimenti l'offerta sarebbe decaduta.

Durante il tragitto verso casa, lessi nei volti di Pietro e Bortolo una certa inquietudine. Infine, Pietro prese la parola: il loro sogno non era restare fermi dietro a un tecnigrafo per tutta la vita, ma lavorare con le mani, tra grasso e olio di motore.

Tre giorni dopo, deciso a onorare la promessa fatta, tornai solo nell'ufficio del signor Piaggio. Fu soltanto grazie all'intervento di nostro zio Odero che ottenni un posto in azienda, che sarebbe diventata la mia seconda casa.

Pietro e Bortolo, invece, restarono fedeli al loro sogno: aprirono un'officina a pochi isolati da quella del padre di Pietro, che non mancò di offrire loro il proprio sostegno.

Il giorno seguente mi ritrovai dietro una scrivania, da solo. La mancanza dei miei amici si fece subito sentire, ma a sostenermi era la voglia di mettermi in gioco. Nei primi del '900 il settore navale conobbe un forte sviluppo e la Piaggio ricevette sempre più commesse.

Con lo scoppio della Prima guerra mondiale, il signor Rinaldo decise di espandere l'attività nel settore aeronautico, acquistando un nuovo sito industriale nei pressi di Pisa.

Nel 1920, dopo lo scioglimento della Piaggio & C., lo zio Odero assunse la presidenza della nuova “*Società Anonima Piaggio & C.*”. Due giorni dopo venni trasferito alla progettazione di velivoli sperimentali.

Nel 1924, con l’acquisizione dello stabilimento di Pontedera, venni nominato capo di un’équipe di tecnici per il settore ferroviario e aeronautico.

Nel 1929 la grande crisi colpì duramente anche la Piaggio. Per reagire, l’azienda introdusse nuove figure di talento come Giovanni Gabrielli, Giovanni Casiraghi e Corradino D’Ascanio, l’inventore dell’elica a passo variabile.

La mia carriera ebbe una svolta nel 1936, quando affiancai l’ingegnere Casiraghi nello sviluppo del bombardiere strategico *Piaggio P.108*, un quadrimotore straordinario, capace di competere con quelli alleati.

La morte del signor Piaggio, nel 1938, fu per tutti noi un duro colpo. Ma quando Enrico ne raccolse l’eredità, ero certo che avrebbe guidato l’azienda con coraggio e determinazione.

Ebbi modo di assistere alla rinascita della Piaggio e, durante la Seconda guerra mondiale, alla sua distruzione sotto i bombardamenti alleati.

Alla fine del conflitto, mentre mi preparavo alla pensione, della gloriosa Piaggio non restava che un cumulo di macerie.

Enrico Piaggio e Corradino D’Ascanio, pionieri della Vespa

Fornacette di Pontedera, 1946 – l’anno in cui venne presentata al pubblico la leggendaria Vespa.

Cari lettori,

le motivazioni che mi hanno spinto a scrivere un racconto su questo simbolo senza tempo sono molteplici, e risalgono a quel lontano 1946, quando acquistai il mio primo esemplare. Era uno scooter tanto bello quanto affascinante, che a distanza di tanti anni ancora oggi fa parte della mia straordinaria collezione.

Oggi mi recherò al piccolo insediamento produttivo di Fornacette, nell'Ufficio Tecnico Progetti della Piaggio, dove ad attendermi c'è l'ingegner *Corradino D'Ascanio*. Sarò testimone di alcune modifiche che, su consiglio di *Enrico Piaggio*, verranno apportate al prototipo MP5.

Mi chiamo *Giambattista*, sono un ingegnere aeronautico nato a Pisa nel 1920. Ancora giovanissimo, ho collaborato per un breve periodo con *Renzo Spolti*, considerato il padre della Vespa e creatore del primo prototipo MP5, meglio conosciuto come *Paperino*.

Sono stato aviatore e pilota durante la Seconda guerra mondiale, in servizio presso il 46° Stormo della Regia Aeronautica all'aeroporto di Pisa-San Giusto.

Ho partecipato a tutte le operazioni belliche: dall'ingresso in guerra dell'Italia al fianco della Germania, fino all'armistizio, quando fui trasferito nella ricostituita Aeronautica Cobelligerante, prima in Sardegna e poi alla base aerea di Lecce-Galatina.

Dopo la morte di mio padre, avvenuta per mano dei tedeschi il 25 aprile, e la fine del conflitto, ripresi il mio lavoro come progettista alla Piaggio. A Fornacette si trovava il nuovo *Ufficio Tecnico Progetti*.

Dopo oltre quattro anni di assenza, finalmente avrei incontrato di nuovo il signor Enrico Piaggio e l'ingegner D'Ascanio, per assistere alle decisive modifiche su uno scooter destinato a cambiare la storia.

Ho sempre considerato Enrico Piaggio un grande visionario, un uomo dalle idee brillanti, capace di trasformare l'azienda in un colosso industriale.

Non avevo mai visto l'MP5 prima di allora. Mi fu detto che saremmo andati all'officina di Vigliano Biellese, dove la Piaggio aveva spostato parte della produzione nel 1944, per visionare le modifiche che D'Ascanio stava studiando sul progetto originario di Spolti.

Appena osservai il prototipo, notai subito che era poco maneggevole. Enrico Piaggio, cercando di salirmi, si accorse anche lui delle difficoltà e, rivolgendosi con decisione ad Ascanio, disse:

«Questo tunnel centrale va eliminato.»

Fu un'intuizione vincente.

Grazie alle modifiche introdotte da D'Ascanio, il 23 luglio 1946 la Piaggio depositò il brevetto per il nuovo prototipo MP6. La prima innovazione fu la creazione di una scocca autoportante. Per il raffreddamento introdusse un volano a disco con alette, capace di produrre un flusso d'aria utile al motore.

Sostituì la trasmissione a catena con un cambio in linea e adottò una forcella monotubo a sbalzo, che rendeva semplice la sostituzione della ruota. Per migliorare la manovrabilità, installò un cambio sul manubrio, che permetteva di azionare frizione e marce con una sola mano, rendendo la guida più sicura e intuitiva.

Quando nel 1946 uscì dall'officina il modello MP6, la differenza rispetto al "Paperino" fu straordinaria: non era più un esperimento, ma uno scooter moderno e rivoluzionario. Montava freni a tamburo, un motore monocilindrico a due tempi con travaso unico, pistone deflettore, alesaggio da 50 mm e una cilindrata di 98 cc, con una velocità massima di 50 km/h.

Fu allora che Enrico Piaggio, salendovi per la prima volta, esclamò:

«Pare una Vespa!»

E così nacque il nome che sarebbe entrato nella leggenda.

Ricordo bene quel giorno di marzo 1946: mi recai con la mia famiglia a Torino per la *Mostra della Meccanica e della Metallurgia*, dove la Vespa fu presentata ufficialmente. Fu lì che acquistai il mio primo esemplare: una *Vespa 98 versione lusso*, con contachilometri e verniciatura amaranto, al prezzo di 61.000 lire. Faceva parte di un lotto iniziale di appena 50 unità.

Il nostro appartamento a Pontedera aveva un garage così stretto che la nostra Fiat Topolino entrava a malapena. Per non lasciare la Vespa alle intemperie, affittai la cantina del vicino. Da quel giorno divenne la mia compagna quotidiana di viaggi, anche sotto la pioggia. I miei figli e le bambine del palazzo facevano a gara per salirci sopra: presto mi soprannominarono affettuosamente "*il Vespista*".