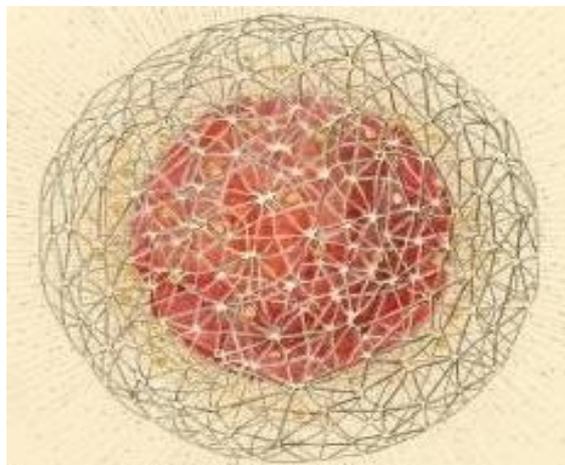


Associazione Nazionale Archivistica Italiana–Direzione Generale per gli Archivi



Il Mondo degli Archivi – STUDI

Giugno 2014

**Il caso Caproni - Isotta Fraschini: tracce di memoria e spunti di ricerca
dall'archivio storico dell'Istituto Mobiliare Italiano**

di Francesca Nemore

Registrazione presso il Tribunale di Roma n. 527/93 del 29.11.1993 – ISSN 2284-0494

Il saggio è pubblicato al seguente indirizzo:

<http://www.ilmondodegliarchivi.org/index.php/studi/item/365-il-caso-caproni-isotta-fraschini-tracce-di-memoria-e-spunti-di-ricerca-dall%E2%80%99archivio-storico-dell%E2%80%99istituto-mobiliare-italiano>.

Abstract:

Lo studio nasce dal ritrovamento, durante i lavori di riordinamento dell'Archivio Storico dell'Istituto Mobiliare Italiano, di un cospicuo e insolito numero di relazioni, stilate dagli ispettori dell'IMI, sulle aziende del Gruppo Caproni - Isotta Fraschini. Questo ritrovamento ha fatto nascere la curiosità di scoprire il perché di tanto interesse per queste aziende, così attraverso l'analisi di altre fonti, sia presso l'Archivio IMI sia presso altri archivi, si è scoperto che intorno alla fine degli anni '40 del '900 il Gruppo Caproni era soggetto al controllo di uno speciale Comitato, che aveva il compito di procedere al risanamento delle aziende in grave dissesto finanziario, il cui primo presidente fu il Maresciallo Rodolfo Graziani. Questo saggio oltre a descrivere questo particolare momento di "vita" del Gruppo Caproni offre anche spunti per ulteriori ricerche sulle industrie aeronautiche e meccaniche, sia durante il periodo fascista sia nel momento della ricostruzione post bellica.

The article comes from the discovery, during the work of rearrangement of the Historical Archive of the Institute Mobiliare Italian, substantial and unusual number of reports, prepared by the inspectors of IMI, on the Group companies Caproni - Isotta Fraschini. This finding has raised the curiosity to discover why so much interest in these companies, so through the analysis of other sources, both in the Archive of IMI is at other archives, it was discovered that around the end of the 40s of 900 Group Caproni was under the control of a special committee, which had the task of conducting remediation companies in serious financial difficulties, whose first president was the Marshal Rodolfo Graziani. This article in addition to describing this particular moment of "life" Caproni Group companies also offers suggestions for further research on mechanical and aeronautical industries, both during the fascist period is the time of post-war reconstruction.

1. Introduzione

L'idea di estendere la ricerca¹ di documentazione su un particolare momento della "vita" del Gruppo Caproni - Isotta Fraschini nasce dalla scoperta di una cospicua documentazione sul gruppo avvenuta poco più di un anno fa durante i lavori di riordinamento eseguiti sul patrimonio archivistico dell'Istituto Mobiliare Italiano (IMI)².

¹ Per la collaborazione offerta alle ricerche e alla stesura del presente articolo si ringraziano: Angelo Battilocchi, Matilde Capasso, Flavio Carbone, Isabella Cerioni, Fabio Confalonieri, Antonella Iacono, Margherita Martelli, Guido Montanari, Giovanni Paoloni, Francesca Pino.

² L'Archivio Storico IMI dichiarato di "notevole interesse storico" dalla Soprintendenza Archivistica per il Lazio nel 1995, conserva la documentazione prodotta dall'Istituto dal momento della sua nascita, avvenuta nel 1931 al 1998 anno della fusione con l'Istituto Bancario San Paolo di Torino. L'archivio nel 2009, in seguito alla fusione del San Paolo IMI con Banca Intesa, è entrato a far parte dell'Archivio Storico di Gruppo di Banca Intesa San Paolo, istituito nel 2003, cfr. http://www.group.intesasanpaolo.com/scriptIsir0/si09/banca_e_societa/ita_archivio_storico.jsp#/banca_e_societa/ita_archivio_storico.jsp e <http://www.intesasanpaolo.mappastorica.com/>. La documentazione presente presso l'ASI-IMI è attualmente oggetto di accurati lavori di riordinamento e inventariazione. Gli inventari sino ad ora

Infatti analizzando le pratiche dell'Ispettorato speciale della fine degli anni trenta ci si è accorti della particolare consistenza delle relazioni conservate sulle aziende del gruppo Caproni³; da qui si è ricercato nei verbali del Comitato Esecutivo⁴ e del Consiglio di Amministrazione⁵ il perché di questi controlli così serrati su un particolare gruppo di aziende, procedimento che non avveniva per le altre società che avevano ottenuto mutui dall'Istituto nello stesso periodo. La ragione risiedeva nella particolare situazione in cui l'azienda versava: era cioè soggetta a uno speciale Comitato di Controllo, presieduto inizialmente dal maresciallo Rodolfo Graziani, che aveva il compito di procedere al suo risanamento; in questa situazione ai tecnici dell'IMI era delegato il compito di procedere alla verifica dell'andamento aziendale attraverso ispezioni tecniche e amministrative e questo spiega l'elevato numero di relazioni presenti e le dettagliate analisi sull'evoluzione della situazione societaria in esse presenti.

Questo lavoro, partendo da un breve cenno sull'evoluzione delle industrie Caproni, intende ricostruire attraverso l'analisi dei documenti presenti nell'archivio storico IMI e con il supporto di alcune fonti sussidiarie⁶ il percorso di ricerca archivistica svolto sulla nascita e l'operato del Comitato di Controllo. Nello svolgimento dei vari paragrafi si tenta anche di fornire alcune indicazioni di massima su altri fondi conservati presso l'archivio storico IMI che potrebbero interessare coloro che intendono approfondire le tematiche trattate nell'articolo e anche più in generale la storia dell'industria aeronautica attraverso i finanziamenti a essa erogati dall'Istituto.

2. Il Gruppo Caproni

realizzati sono disponibili sia in formato cartaceo sia in formato elettronico sul sito <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/tree/imi/Istituto-Mobiliare-Italiano/hierBrowser.html>

³ Cfr. ASI-IMI, Ispettorato poi Servizio Ispettorato e Servizio Consulenza Tecnica, Ispettorato per le imprese, Pratiche Speciali Ispettorato, bb. 1-2; <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0001644/pratiche-speciali-ispettorato.html?jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22caproni%22,%22startDate%22:%22%22,%22endDate%22:%22%22}}>

⁴ Cfr. <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0000039/comitato-esecutivo-verbali.html?jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22verbali%22,%22startDate%22:%22%22,%22endDate%22:%22%22}}>

⁵ cfr. <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0000037/consiglio-amministrazione-verbali.html?jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22verbali%22,%22startDate%22:%22%22,%22endDate%22:%22%22}}>

⁶ Archivio Centrale dello Stato, Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, Osservatori Industriali; Archivio Storico della Banca d'Italia, Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali, ASI - BCI, Sofindit. Si segnala poi la presenza di documentazione riguardante la liquidazione del Gruppo Caproni nell'Archivio del Centro per la Cultura d'Impresa di Milano. Non è stato possibile accedere alla documentazione personale di Gianni Caproni conservata presso la famiglia.

La nascita del Gruppo Caproni in Italia può essere fatta risalire al 1910, quando Giovanni Battista Caproni⁷ ottenne dal comando del Corpo d'Armata di Milano la concessione per l'utilizzo dei terreni de La Malpensa nel territorio di Somma Lombardo per impiantarvi le officine della Società d'Aviazione Fratelli Caproni⁸.

Il periodo compreso tra il 1910 e il 1913, anno in cui la Società d'Aviazione Fratelli Caproni fu messa in liquidazione, fu molto proficuo dal punto di vista della ricerca e della progettazione ma anche irto di difficoltà economiche dovute principalmente alla scarsa importanza data in Italia allo sviluppo dell'industria aeronautica ed al costo delle materie prime. Le difficoltà economiche nel 1913 spinsero Caproni a vendere allo Stato le officine di Vizzola Ticino, rimanendone comunque progettista e direttore, grazie ai buoni auspici del colonnello Giulio Douhet⁹, che nel periodo 1914 - 1917 fu uno dei maggiori sponsor della validità dei progetti di Caproni.

L'attività e la liquidità della società Caproni, che nel 1915 aveva fondato la Società per lo Sviluppo dell'Aviazione in Italia¹⁰, era comunque destinata ad una veloce ripresa grazie soprattutto alle commesse statali che durante il periodo della Prima Guerra Mondiale furono molto numerose: infatti attraverso la "mobilitazione industriale" il Commissariato per l'Aeronautica assegnò notevoli risorse finanziarie alla costruzione di aerei e di motori per aerei. Tuttavia il modo di operare del Commissariato per l'Aeronautica comportò sprechi e molti episodi di corruzione come emerge dagli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle spese militari¹¹.

La fine della Guerra comportò per le industrie Caproni notevoli problemi di riconversione della produzione e di smaltimento degli aerei militari prodotti durante il conflitto, con destinazione ad usi civili.

⁷ M. Barsali, *Caproni Gianni*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 19, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1976, ad vocem.

⁸ In precedenza Caproni aveva avviato una piccola officina a Arco, in provincia di Trento, allora ancora parte dell'Impero Austriaco. Sulle origini dell'industria aeronautica cfr. A. Curami, *L'industria aeronautica a Varese. Dalle origini al 1939*, «Rivista di storia contemporanea», a. XVII, n. 4 (ottobre 1988), pp. 578 - 601.

⁹ G. Rochat, *Douhet Giulio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 41, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1992, ad vocem.

¹⁰ D'ora in poi SSAI.

¹¹ Cfr. A. Mantegazza, *L'industria aeronautica in Italia tra tecnologia e politica*, in Archivio Storico Fiat (a cura di), *L'industria italiana nel mercato mondiale dalla fine dell'800 alla metà del '900. Atti del seminario 3 marzo 1992 - Torino*, Torino, Fiat Relazioni esterne e comunicazioni, 1993, pp. 121 - 125. Sui lavori della Commissione d'inchiesta vedi Archivio Storico della Camera dei Deputati, Commissione parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra 1920 - 1923; riguardo i finanziamenti a Caproni si vedano in questo stesso fondo gli atti della Sottocommissione D, bb. 17, 130 e 130 bis. Si veda anche ACS, Fondo Ettore Ferrari, II Corrispondenza/2 Massoneria b. 6, fasc. 312 "Affaire Industria Aviatrice Caproni. Lettera del capitano Zappa Giuseppe, della Loggia Massonica Dante Alighieri di Torino all'onorevole Chiesa Eugenio, commissario dell'aviazione per caldeggiare la nomina del colonnello Munari a direttore centrale della produzione aviatrice".

La ripresa della produzione di aerei per la Caproni si ebbe con l'avvento del fascismo e soprattutto a partire dal 1923, quando fu istituito il Commissariato per l'Aeronautica¹², retto, proprio per sottolinearne l'importanza strategica economica e militare, dallo stesso Mussolini¹³. A dare slancio alla produzione di aerei militari fu soprattutto la ripresa delle attività militari in Tripolitania. Nel 1925 Caproni cambiò la denominazione della SSAI in Aeroplani Caproni e iniziò a progettare l'espansione in Italia e all'estero della sua azienda e la creazione di un gruppo capace di essere totalmente autosufficiente nella produzione di aerei e delle loro parti.

Il piano di ampliamento e sviluppo ebbe inizio nel 1929 quando fu creata la Caproni Bulgara e si avviarono trattative per accordi con aziende francesi e statunitensi che però diedero scarsi risultati¹⁴. Più fortuna ebbe l'espansione di Caproni in Italia, che iniziò con l'acquisizione, nel 1929, della Motori Marini Carraro. L'acquisizione più importante fatta da Caproni all'inizio degli anni '30, fu senza dubbio quella della Fabbrica Automobili Isotta Fraschini che durante la crisi degli anni '20 aveva subito un grave dissesto economico e per cui all'inizio degli anni '30 in ambito governativo e con l'appoggio dell'IRI, era stata progettata una fusione con l'altra fabbrica di automobili milanese, l'Alfa Romeo¹⁵. L'acquisto della Isotta Fraschini da parte della Caproni comportò per la società molti contrasti con il Sottosegretario al Ministero dell'Aeronautica Giuseppe Valle¹⁶, che era stato uno dei promotori della fusione Isotta Fraschini - Alfa Romeo, e di conseguenza un netto calo delle commesse da parte del Ministero dell'Aeronautica; infatti in quegli anni la gran parte delle commesse per Caproni vennero dalla Marina Militare.

Le acquisizioni, se da una parte resero il Gruppo autosufficiente dal punto di vista produttivo e capace di difendere la sua quota di mercato, dall'altro lo indebolirono dal punto di vista finanziario costringendolo a ricorrere sempre più spesso al credito sia attraverso le

¹² Divenuto nel 1925 Ministero dell'Aeronautica.

¹³ Il regime utilizzò l'aeronautica anche come strumento di propaganda si veda in proposito: E. Lehman, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, Utet, 2010 e M. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, Franco Angeli, 2005.

¹⁴ Negli Usa si avviarono trattative con la Curtiss Aeroplane Company che portarono alla creazione della Curtiss - Caproni. Cfr. A. Mantegazza, *Il progetto di una joint venture italo-americana nell'industria aeronautica: la Caproni e la Curtiss Aeroplane Company alla fine degli anni '20*, in P. Hertner (a cura di), *Per la storia dell'impresa multinazionale in Europa*, Milano, Franco Angeli, 1987, pp. 161 - 179.

¹⁵ Sul progetto di fusione tra Isotta Fraschini e Alfa Romeo cfr. ASI-BCI, Archivi Aggregati, Sofindit, b. 75, fasc. 5, "Fabbrica Automobili Isotta Fraschini - Milano, 1931, 1934", dossier Di Veroli; e ASIRI, Archivio II, Pratiche degli Uffici (Numerazione Nera), Sistemazione delle aziende pervenute all'IRI, Alfa Romeo, b. STO/498 (vecchia collocazione ACS N. 052), fasc. 1-7, "Trattative Alfa Romeo - Isotta Fraschini".

¹⁶ Cfr. A. Pelliccia, *Giuseppe Valle, una difficile eredità*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1999 e G. Santoro, *L'Aeronautica italiana durante la II Guerra Mondiale*, 2 voll., Danesi, Roma, 1950.

banche ordinarie, sia attraverso il Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali¹⁷ e l'Istituto Mobiliare Italiano¹⁸ con il meccanismo dello sconto cambiali¹⁹ e il riporto su titoli azionari. Il progetto di espansione del Gruppo Caproni culminò nel 1935 con l'acquisizione, dalla sezione smobilizzi dell'IRI, delle Officine Meccaniche Reggiane, la cui produzione venne immediatamente indirizzata verso la fabbricazione di armi e di parti meccaniche per aerei²⁰. L'indebolimento finanziario comportò l'irrigidimento degli istituti di credito che ritenevano già troppo elevata l'esposizione debitoria del Gruppo e dello stesso Caproni rispetto ai capitali a disposizione ed alle commesse delle varie aziende²¹. La preparazione per l'entrata in guerra dell'Italia e la dichiarazione di guerra nel 1940 diedero nuovo vigore al meccanismo delle commesse statali e di conseguenza un ritrovato slancio produttivo alle aziende del Gruppo²².

3. Il Comitato di Controllo sulle aziende del Gruppo Caproni Isotta Fraschini.

Come detto la ricerca ha avuto origine dal ritrovamento di un cospicuo e insolito numero di relazioni sulle aziende del Gruppo tra i documenti del Servizio Ispettorato nell'Archivio Storico IMI. Queste relazioni periodiche degli Ispettori risultavano essere di due tipi. Una era di natura amministrativa, stilata dal ragioniere Emilio Punturieri, in cui erano indicati: il nome della società, il luogo in cui questa aveva sede e dove erano dislocati i suoi

¹⁷ D'ora in poi CSVI.

¹⁸ D'ora in poi IMI. Sui finanziamenti concessi dall'IMI al gruppo Caproni cfr. G. Lombardo – V. Zamagni, *L'Istituto Mobiliare Italiano 1931 - 1998*, Bologna, Il Mulino, 2009, tab. 2.4 p. 92.

¹⁹ A questo riguardo cfr. ASI-IMI, Serie Mutui, pratiche 367, 406, 414, 419, 435, 490, 557, 586, 690, 856.

²⁰ Alla fine degli anni '30 il gruppo risultava così strutturato: tre società capogruppo Aeroplani Caproni, Isotta Fraschini e Officine Meccaniche Reggiane da cui erano controllate e a cui erano collegate a vario titolo le società Compagnia Chimico-Mineraria del Sulcis, Motori Marini Carraro, S.A. Magnesio Italiano, Sabbie Industriali, Officine Meccaniche Romane, Cantieri Aeronautici Bergamaschi, Società Immobiliare Turismo Aereo, Avio Industrie Stabiensi, Officine Reatine Lavorazioni Aeronautiche, Fabbrica Nazionale d'Armi, Costruzioni Elettromeccaniche di Saronno, Officine Romagnole, Industrie Riunite, Mangesifera Italiana, Aeronautica Predappio, Aeronautica Sicula, Società Romana Gassogeni e la Compagnia Nazionale Aeronautica; erano invece già uscite dal gruppo le collegate estere.

²¹ Le notizie riguardo l'attività delle varie aziende del Gruppo Caproni sono tratte dalle relazioni degli ispettori IMI, cfr. ASI - IMI, Archivio Finanziario, Ispettorato per le imprese, Pratiche speciali ispettorato b. 1, Archivio finanziario b. 49 (<http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0001603/ex-171-172-174-176.html?jsonVal={%22jsonVal%22:{%22query%22:%22caproni%22,%22startDate%22:%22%22,%22endDate%22:%22%22}}>), Ispettorato per le imprese, Gestione ordinaria, b. 1 e Serie mutui, Gestione ordinaria.

²² Riguardo la situazione degli stabilimenti Caproni nel periodo 1936 - 1943 cfr. ACS, Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato (MICA), Osservatori Industriali, bb. 1, 4, 75, 92. Il compito degli Osservatori, istituiti nel 1923, era quello di seguire l'attività e la produzione delle industrie italiane al fine di valutare il loro concorso alla produzione degli armamenti nazionali e dipendevano inizialmente dalla Commissione Suprema di Difesa e quindi dal Ministero dell'Economia Nazionale, poi da quello delle Corporazioni e infine dal Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra. Le ispezioni presso le aziende erano eseguite da personale militare, nelle relazioni erano riportati dati di carattere generale sulle aziende, sul personale, sulla produzione di materie prime, di lavorati e di semi lavorati, sulle disponibilità di magazzino e sugli approvvigionamenti.

impianti, il personale, il tipo di produzione e le quantità prodotte, i mutamenti nella situazione patrimoniale, economica e finanziaria della stessa e infine il giudizio dell'ispettore sull'andamento reale dell'azienda. L'altra relazione, di natura tecnica, era redatta da Aganippo Brocchi e riportava i dati della società, lo scopo degli accertamenti eseguiti, l'analisi della situazione patrimoniale, le prospettive reddituali e industriali della società e l'identificazione e descrizione dei beni mobili e immobili ad essa appartenenti (terreni, fabbricati, macchinari e impianti). Dopo aver analizzato con cura le relazioni si è deciso di approfondire l'argomento ricercando tra i verbali del Comitato Esecutivo e del Consiglio di Amministrazione dell'IMI.

Da questa ricerca è emerso che i problemi economici e soprattutto la notevole esposizione debitoria delle aziende Caproni alla fine degli anni '30 destarono notevoli preoccupazioni sia negli ambienti governativi (tanto che della cosa fu interessato lo stesso Mussolini)²³, sia negli ambienti bancari.

Di seguito si dà una breve descrizione degli avvenimenti che portarono alla creazione del Comitato di controllo sulle imprese del Gruppo Caproni e di come questo abbia lavorato.

Le avvisaglie di difficoltà nella concessione di crediti alle società del gruppo si riscontrarono già a partire dal 1936, quando il Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali rinviò al Comitato di Sconto di Milano, per ulteriori verifiche, la richiesta di finanziamento presentata dalla Isotta Fraschini²⁴. La situazione peggiorò ulteriormente negli anni seguenti: quando la società presentò al CSVI una nuova richiesta di finanziamento, nel gennaio 1938, il Consorzio incaricò Pietro Terenzio Chiesa²⁵, coadiuvato da altri tecnici IMI²⁶, di condurre accertamenti sullo stato delle aziende del Gruppo. Nel contempo anche le banche creditrici del Gruppo divennero molto più rigide:

ciò, dicono gli interessati, essenzialmente perché allarmati da questa indagine in grande stile che, per la prima volta, si effettuava sull'andamento delle aziende del Gruppo. L'atteggiamento delle Banche va ricercato solamente in minima parte, forse, nell'allarme provocato dalla indagine predisposta dall'IMI e dal Consorzio, ma principalmente nella circostanza, ben più importante e palese, che la situazione finanziaria delle aziende

²³ Cfr. ACS, SPD, CO - Mat. bb. 200.279 fasc. 1 e 2 e 509.722, fasc. 1 e 2, colloqui con Mussolini dei membri del Comitato di Vigilanza (1940 - 1941) in cui si afferma che all'origine del Comitato stesso ci fu la crisi finanziaria del Gruppo e la sua eccessiva esposizione nei confronti di IMI e CSVI. Cfr. anche ACS, PCM, Gabinetto, triennio 1937 - 1939.

²⁴ Cfr. ASBI, Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali, sede principale, reg. 12 pp. 36 e seg.

²⁵ Pietro Terenzio Chiesa dal 1933 al 1935 fu Presidente del Consiglio di Amministrazione della società Officine Meccaniche Breda. Dal 1936 al 1943 fu membro del Consiglio di Amministrazione dell'IMI su designazione del Comitato dei Ministri per la Difesa del Risparmio e l'Esercizio del Credito, oltre che consigliere di alcune aziende come fiduciario dell'IMI. Dal 1938 al 1943 fu membro del Comitato Tecnico Consultivo per l'Autarchia sempre su designazione dell'IMI.

²⁶ Si ricorda a tal proposito che in quegli anni il CSVI era una sezione autonoma dell'IMI e i due enti avevano come Presidente il Governatore della Banca d'Italia Vincenzo Azzolini.

andava sensibilmente e rapidamente peggiorando, a cagione soprattutto del ritardato perfezionamento dei contratti verso le amministrazioni Statali, la qual cosa provocava non soltanto il mancato incasso, da parte delle Società, degli acconti che generalmente sono previsti nei contratti di fornitura, ma anche il rifiuto delle Banche a concedere operazioni senza un regolare contratto di fornitura²⁷.

La situazione delle imprese peggiorò a tal punto che a volte Caproni non poté far fronte nemmeno al pagamento degli operai, la qual cosa suscitò anche le lamentele delle autorità politiche locali. Fu lo stesso Mussolini a chiedere al Governatore Azzolini di riferire in tempi brevi sulla reale situazione del Gruppo: furono così accelerati gli accertamenti tecnici svolti da Chiesa e Azzolini, nella sua qualità di Governatore della Banca d'Italia, intervenne per la mobilitazione dei crediti vantati dalle aziende del gruppo Caproni verso l'amministrazione statale, che erano in corso di liquidazione²⁸.

Nel giugno 1938 l'indagine affidata a Chiesa giunse a compimento e fu presentata a Mussolini; nel mese di luglio le soluzioni da lui proposte furono dibattute nelle riunioni del Comitato Esecutivo dell'IMI e della Giunta Centrale Amministrativa del CSVI. In sostanza la relazione di Chiesa, dopo un'attenta analisi della struttura del Gruppo e delle potenzialità industriali, descriveva la situazione finanziaria dello stesso e proponeva un piano di risanamento articolato in nove punti:

1. Nomina di un Comitato tecnico - finanziario di tre membri, di cui uno designato dall'ing. Caproni, uno da Enti Finanziatori ed il terzo scelto d'accordo fra i primi due.[...] Il Comitato che rimarrebbe in carica soltanto fino alla completa sistemazione delle aziende, dovrebbe, innanzi tutto, porre un freno ai nuovi investimenti; attuare il programma di consolidamento finanziario, specie per quanto riguarda il graduale ma sollecito smobilizzo delle somme investite in altre aziende; esaminare tutte indistintamente le nuove operazioni di finanziamento; decidere circa la redazione dei bilanci delle varie aziende e sulla opportunità o meno della ripartizione di dividendi; svolgere, in genere, azioni di coordinamento e di controllo in ogni settore aziendale. [...]
2. Le azioni delle società del Gruppo dovrebbero essere depositate presso l'Istituto Mobiliare Italiano. [...]
3. Le Amministrazioni Statali committenti dovrebbero sollecitare il perfezionamento dei contratti di fornitura, ciò che darebbe alle aziende il diritto di esigere gli anticipi convenuti, e la possibilità di negoziare i contratti stessi per normali operazioni bancarie. [...]
4. Operazioni di consolidamento. [...]
5. Intervento dell'IMI per [...] operazioni di mutuo da garantirsi con ipoteca sugli impianti sociali. [...]
6. Operazioni a breve scadenza garantite dalla cessione di contratti statali da effettuarsi presso il Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali. [...]
7. Alle altre necessità di circolante dovrebbe essere provveduto con normali operazioni bancarie a breve scadenza. [...]
8. L'ing. Gianni Caproni dovrebbe assumere l'impegno di prestare la propria fidejussione quale garanzia collaterale. [...]
9. Le proposte e i provvedimenti che precedono vanno considerati come inscindibili tra loro²⁹.

²⁷ Cfr. ASI-IMI, Verbali del Comitato Esecutivo, reg. 5, pp. 175 sgg.; vedi anche ASBI, Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali, Sede Principale, reg. 14 pp. 44 sgg.

²⁸ Idem.

²⁹ Idem.

Il piano esposto da Chiesa venne accettato sia da Mussolini sia dagli organi direttivi di IMI e CSVI e gli venne data pratica attuazione a partire dal settembre 1938. A capo del Comitato di controllo e vigilanza sulle aziende del Gruppo Caproni fu designato da Mussolini il maresciallo Rodolfo Graziani³⁰, la cui carriera militare attraversava in quel periodo un momento di difficoltà, essendo stato rimosso dal suo incarico in Africa a causa delle stragi compiute in Etiopia con l'utilizzo di gas contro civili e religiosi.

La prima riunione del Comitato si tenne il 5 settembre 1938 e in quell'occasione Graziani dichiarò di essere stato autorizzato da Mussolini a non depositare, come cauzione amministrativa, le azioni delle società del Gruppo presso l'IMI ma avere altresì pieni poteri per l'espletamento degli altri punti previsti dal piano di risanamento³¹. La situazione delle aziende del Gruppo fu costantemente monitorata dai tecnici dell'IMI che stilavano relazioni periodiche sia sull'andamento produttivo sia sulla situazione finanziaria³².

Il progetto di risanamento proseguì nel modo indicato da Chiesa con la concessione di finanziamenti da parte di IMI e CSVI, con la vendita di alcune società, prima fra tutte la Samis Sulcis³³, e gli aumenti di capitale delle maggiori aziende del Gruppo. Già alla fine del 1938 la situazione dell'azienda appariva più solida dal punto di vista finanziario soprattutto grazie alla ritrovata collaborazione con le banche di credito ordinario che non crearono più difficoltà a finanziare le commesse delle aziende; dal punto di vista economico i risultati non furono invece dei migliori soprattutto a causa dell'aumento dei costi, a cui non furono adeguati i prezzi delle commesse³⁴. Il Comitato di vigilanza proseguì negli anni seguenti l'opera di risanamento, arrivando nel 1940 a chiedere e a vedersi concedere un aumento del credito sia presso l'IMI sia presso il CSVI per l'ampliamento degli impianti necessario per far fronte alle sempre maggiori commesse statali.

³⁰ Cfr. A. Del Boca, *Graziani, Rodolfo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 58, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2005, ad vocem. Riguardo lo svolgimento della vicenda che portò alla nomina del Comitato di Controllo e soprattutto alla presidenza dello stesso di Rodolfo Graziani, Giorgio Lombardo e Vera Zamagni affermano che fu lo stesso Caproni a chiedere a Mussolini che fosse nominato il maresciallo, cfr. G. Lombardo – V. Zamagni, *L'Istituto Mobiliare Italiano*, cit. p. 108. Nessuna delle fonti consultate per questo articolo ha consentito di conoscere quali rapporti intercorressero tra Graziani e Caproni. Forse informazioni in tal senso potrebbero essere trovate nell'Archivio Caproni conservato presso la famiglia e non aperto alla consultazione.

³¹ Cfr. ASI-IMI, Verbali del Comitato Esecutivo, reg. 6, pp. 5 e 6.

³² Cfr. ASI-IMI, Carte della Segreteria Ordinaria (ex Miscellanea Storica), b. 6, fasc. 4 e ASI-IMI, Carte Ispettorato, b. 1 fasc. 1 - 9.

³³ Cfr. ad esempio la relazione degli ispettori sulla Samis - Sulcis che aveva richiesto un finanziamento al CSVI: nella relazione sono descritte le seguenti caratteristiche dell'azienda: consistenza degli stabilimenti industriali e annessi, capitale circolante, processo chimico-industriale per la produzione del magnesio, costo di fabbricazione del magnesio, oneri finanziari, spese generali, imposte e brevetti, lavorazione, materiale di consumo, manutenzione e rinnovo, materie prime, energia elettrica, posizione commerciale, conclusioni, attivo, passivo, spese e introiti, in ASI-IMI, Archivio Finanziario, Ispettorato per le imprese, Pratiche speciali ispettorato b. 1, fasc. 6.

³⁴ ASI-IMI, Verbali del Comitato Esecutivo, reg. 6, pp. 16 e 17.

Con la nuova partenza di Graziani per l’Africa l’attività del Comitato di vigilanza visse un momento di stallo benché le aziende del Gruppo continuassero a essere attive e a produrre a buon ritmo. Il Comitato fu in grado di riprendere in pieno la propria attività dal 1° gennaio 1942, quando fu nominato presidente il Generale Giuseppe Manni, vice presidente della Corporazione della Siderurgia. Nel maggio del 1942 Manni riferì sull’andamento delle aziende evidenziando come dai bilanci al 1941 la situazione patrimoniale risultasse soddisfacente, anche grazie all’ammontare delle riserve, mentre la situazione finanziaria era ancora pesante a causa dei mancati pagamenti da parte delle amministrazioni statali; infine la situazione economica mostrava un andamento regolare ma non ancora del tutto soddisfacente soprattutto a causa degli scarsi ricavi provenienti dalla produzione per l’Aeronautica. Nel primo semestre dell’anno successivo la situazione delle aziende del Gruppo si mantenne pressoché inalterata anche se si assistette ad un calo della produttività dovuto soprattutto al razionamento dell’energia elettrica e delle materie prime³⁵.

L’attività del Comitato di vigilanza terminò presumibilmente³⁶ nel 1943 quando, con la divisione in due dell’Italia e le attività messe in atto dai tedeschi nei confronti delle fabbriche italiane presenti nei territori della Repubblica Sociale Italiana, venne meno la motivazione principale che aveva portato alla sua costituzione, e cioè la salvaguardia di una azienda ritenuta di grande importanza strategica nella politica economica del Regime fascista.

Le vicende del gruppo Caproni dopo la fine della Guerra furono ancora travagliate e nel 1950 ne fu dichiarato il fallimento³⁷; le società del gruppo furono progressivamente liquidate o vendute; l’ultima azienda liquidata fu nel 1955 la Aero Caproni Trento.

Presso l’archivio storico IMI, sia nella serie mutui a gestione ordinaria sia nelle documentazione relativa alle gestioni speciali, è possibile reperire documentazione riguardante i finanziamenti concessi a Alitalia, Agusta e altre industrie aeronautiche.

³⁵ Cfr. ASI-IMI, Verbali del Comitato Esecutivo, reg. 7 pp. 52 - 53 e 64 - 65.

³⁶ Non si sono trovati ulteriori riscontri sulla sua attività né nei verbali IMI, né nei verbali CSVI, né nelle carte della Segreteria Particolare del Duce dopo il 1942.

³⁷ Tracce e documentazione relativa alle vicende successive alla II Guerra Mondiale possono essere trovate in ASI - IMI, fondi: Serie mutui gestione ordinaria cfr. <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0000004/istituto-mobiliare-italiano-archivio-mutui.html>, FIM cfr. <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0002937/fondo-finanziamento-industria-meccanica-fim-nap.html>, Servizio Ragioneria: Archivio generale di contabilità cfr. <http://intesanpaolo.xdams.org/intesa-web/detail/imi/IT-ISP-AS00004-0002623/archivio-generale-contabilita.html>.

Bibliografia

- R. ABATE, *Gli aeroplani della Caproni Aeronautica Bergamasca*, I, Roma, Bizzarri, 1975
- A. T. ANSELMINI, *Isotta Fraschini*, Segrate Milano, Ed. Miliani, 1977
- M. BARSALI, «Caproni, Giovanni Battista», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 19, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 1976
- F. BONELLI - C. PAVONE - G. TALAMO, *Guida all'archivio storico*, Roma, Banca d'Italia, 1993
- V. CASTRONOVO, *Potere economico e fascismo*, in «Rivista di storia contemporanea», I (1972), 3, pp. 273-313
- IDEM, *Storia dell'IRI dalle origini al dopoguerra (1933 - 1948)*, Bari - Roma, Laterza, 2012
- G. CAPRONI, *Gli aeroplani Caproni. Studi, progetti, realizzazioni dal 1908 al 1935*, Milano, Edizioni del Museo Caproni, 1937
- M. COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, Vaccari, 1943
- A. COVA, *Graziani: un generale per il regime*, Roma, Newton Compton, 1987
- A. CURAMI, «L'industria aeronautica a Varese. Dalle origini al 1939», in «Rivista di storia contemporanea», a. XVII, n. 4 (ottobre 1988), pp. 578 - 601.
- G. DOUHET, *Come finì la Grande Guerra. La vittoria alata*, Roma, L'Eloquenza, 1919
- IDEM, *Diario critico di guerra 1915 - 16*, Torino, Nord Press, 1922
- IDEM, *Il dominio dell'aria e altri scritti*, (a cura di Luciano Bozzo), Roma, Aeronautica Militare, Ufficio Storico, 2002
- A. DEL BOCA, *Gli italiani in Libia*, 2 voll., Roma - Bari, Laterza, 1986 - 1988
- IDEM, «Graziani, Rodolfo», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 58, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 2002
- E. DEL VECCHIO, *La cooperazione economica e finanziaria nella politica di guerra dell'Intesa*, Napoli, Liguori Editore, 1974
- M. FERRARI (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, Franco Angeli, 2005
- V. FOÀ, *La ricostruzione capitalistica nel secondo dopoguerra*, in «Rivista di storia contemporanea», II (1973), 4, pp. 433-55
- ISTITUTO MOBILIARE ITALIANO, *Guida all'Archivio Storico dell'Istituto Mobiliare Italiano S.p.A.*, Roma, IMI, 1998

- M. LEGNANI, *Restaurazione padronale e lotta politica in Italia. 1945-48*, in «Rivista di storia contemporanea», III (1974), 1, pp. 1-27
- E. LEHMAN, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, Utet, 2010
- G. LOMBARDO, *L'Istituto Mobiliare Italiano. Modello istituzionale e indirizzi operativi 1931 - 1936*, Bologna, Il Mulino, 1998
- G. LOMBARDO - V. ZAMAGNI, *L'Istituto Mobiliare Italiano 1931 - 1998*, Bologna, Il Mulino, 2009
- A. MANTEGAZZA, *L'industria aeronautica in Italia tra tecnologia e politica*, in *ARCHIVIO STORICO FIAT* (a cura di), *L'industria italiana nel mercato mondiale dalla fine dell'800 alla metà del '900. Atti del seminario 3 marzo 1992 - Torino*, Torino, Fiat Relazioni esterne e comunicazioni, 1993
- A. MANTEGAZZA, «Il progetto di una joint venture italo-americana nell'industria aeronautica: la Caproni e la Curtiss Aeroplane Company alla fine degli anni '20», in P. HERTNER (a cura di) *Per la storia dell'impresa multinazionale in Europa*, Milano, Franco Angeli, 1987, pp. 161 - 179
- G. MAYDA, *Graziani l'africano. Da Neghelli a Salò*, Firenze, La Nuova Italia, 1992
- A. PELLICCIA, *Giuseppe Valle. Una difficile eredità*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1999
- F. PORRO, *La guerra nell'aria, 1915-18*, Milano, Corbaccio, 1965 (1^a edizione 1935)
- E. REBORA, «Gianni Caproni: inventore e costruttore pioniere dell'aeronautica», in *Alata*, aprile 1958, pp. 17-28
- G. ROCHAT, «Douhet, Giulio», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 41, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 1992
- IDEM, *L'esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, Roma - Bari, Laterza, 1967
- M. ROMANI, «Mazzotti Biancinelli, Lodovico», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 72, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 2008
- R. ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia. 1861-1961*, Bologna, Cappelli, 1974
- G. SANTORO, *L'Aeronautica italiana durante la II Guerra Mondiale*, 2 voll., Roma, Danesi, 1950
- G. VALLE, *Uomini nei cieli*, Roma, Centro Edit. Nazionale, 1958
- S. VENTO, «Milano», in F. LEVI, P. RUGAFIORI, S. VENTO, *Il triangolo industriale tra ricostruzione e lotta di classe. 1945-1948*, Milano, Feltrinelli, 1974, pp. 105-217.