

L'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA IN SPAGNA 1939-1943. (Parte seconda)*

Gianluca Balestra

4. I rapporti post-bellici (1939-1943)

Il processo di sottrazione della nuova Spagna dalla pesante influenza che l'alleato mediterraneo avrebbe voluto esercitare, venne caratterizzato dalla progressiva emarginazione dei capitali italiani e dall'indirizzamento della produzione aeronautica soprattutto verso materiali germanici. I primi passi in questa nuova direzione vennero compiuti già all'inizio del 1939, quando la certezza della vittoria venne rafforzata dalla caduta di Barcellona. Il governo nazionalista diede inizio ad una politica di sganciamento dalle forniture aeronautiche italiane riducendo e diradando le richieste di materiali e contemporaneamente svuotandole di velivoli in favore di semplici pezzi di ricambio. Nell'ultima fase della guerra le prospettive future sopravanzarono le esigenze immediate spingendo l'aeronautica nazionalista ad impiegare a fondo quanto già acquisito e rimandando l'adozione di nuovi velivoli.

4.1. Le industrie italiane tra il gennaio e il luglio 1939

All'inizio del 1939 le valutazioni delle prospettive industriali della Spagna nazionalista evidenziarono tre fattori che avrebbero potuto contrastare con la sostanziale volontà italiana di controllare il futuro settore aeronautico spagnolo. Innanzi tutto si prevedeva una considerevole crescita produttiva in seguito all'occupazione delle ultime zone in mano alla Repubblica¹, che avrebbe consentito il recupero di una buona parte delle capacità prebelliche.

Inoltre si vedeva il consolidamento delle ditte spagnole già operanti come un indice di una pericolosa autonomia che avrebbe potuto portare a tipologie produttive diverse da quelle italiane².

Infine, vi era la concorrenza internazionale che con il procedere del conflitto diveniva sempre più presente all'interno dell'area nazionalista. L'azione dei rappresentanti di diverse aziende americane, olandesi, britanniche e francesi, diedero la chiara sensazione ai rappresentanti italiani di una perdita significativa di influenza sulle scelte industriali della nuova Spagna.

Tra le altre, la più temuta era l'azione concorrenziale del capitale germanico al seguito del quale si sarebbero imposti i materiali tedeschi. Particolare attenzione era quindi riservata ad alcune industrie spagnole legate alla produzione tedesca, tra queste l'Elizalde³, impegnata nella realizzazione dei motori Daimler Benz e Hirt 504, 506 e 508, e alla Construcciones Aeronáuticas S.A. (Casa) di Cadice, assorbita nella costruzione di 36 bombardieri Heinkel 111 a cui avrebbe dovuto far seguito quella dei caccia Heinkel 112⁴. Inoltre il governo di Berlino aveva formato a Siviglia un nuovo ente di collegamento tra autorità spagnole ed industriali tedeschi, in modo da affiancare rima che era «attivissimo ed efficiente» ponte degli scambi commerciali tra i due paesi⁵. Per finanziare appositamente gli interventi nazionali il gruppo Dach Gesellschaft aveva costituito la finanziaria Sofindus, che si occupava soprattutto del settore minerario, dalla quale derivò la Nova S. A. quale strumento operativo e tramite degli eventuali accordi militari tra i due paesi⁶.

Per ovviare a questi pericoli e favorire l'affermazione delle imprese nazionali, l'amministrazione italiana ritenne opportuno favorire un'azione coordinata che, inoltre, permettesse di raggiungere l'obiettivo già da tempo prefissato. L'ambasciata italiana a Madrid suggerì una rapida definizione delle regole generali riguardanti le possibili collaborazioni industriali, ma sconsigliava la costituzione di un consorzio unitario a causa degli accesi contrasti già sorti in altre occasioni tra le varie società aeronautiche italiane.

La forma di penetrazione prescelta sembrava avere reali vantaggi per i nazionalisti prevedendo la costituzione di società miste italo-spagnole⁷, agevolate da opportuni accordi bilaterali tra i Governi, in cui gli oneri complessivi sarebbero stati ripartiti in ragione del 50%, ma rimpianto produttivo sarebbe sorto in una località spagnola. Allo scopo di anticipare la conclusione di eventuali accordi, una parte dei crediti accumulati durante il conflitto venne messa a disposizione delle autorità spagnole, nella qualità di capitali di garanzia.

Queste proposte non portarono al successo nel campo degli strumenti di bordo dove la concorrenza olandese e tedesca⁸ contrastò l'azione italiana per la costituzione della società Industrie Sussidiarie di Aviazione (Isa). Il progetto italiano prevedeva la partecipazione determinante di una grande parte dell'industria dell'accessorio aeronautico attraverso la cessione di licenze ed assistenza tecnica⁹ ma con la richiesta di costituire un deposito generale di parti di ricambio in porto franco. Lo scopo era ancora una volta il controllo della produzione aeronautica spagnola:

È da tener presente che a noi sarà dato seguire minutamente tutto lo svolgimento futuro di questa Industria Spagnola, ed avremo perciò maniera, oltre che di rimanere in continuo contatto con la S. M. dell'Aria, di essere sempre minutamente al corrente di tutto ciò che si farà nell'Aviazione Spagnola, e ciò con il nostro spirito di vecchi fascisti, sarà senz'altro messo integralmente a disposizione nel nostro ministero dell'Aeronautica». ¹⁰

Nel campo dei velivoli l'azienda più tempestiva ad adeguarsi alle nuove esigenze fu la Fiat, che si dichiarò disposta ad assumersi i nuovi oneri derivanti da possibili accordi industriali. Al centro dell'iniziativa della casa torinese vi era, ancora una volta, il rapporto con la Hs messo in crisi dal tentativo di quest'ultima di assumere in carico i macchinari giacenti a Cadice che avrebbero potenziato considerevolmente la propria capacità produttiva favorendone il possibile distacco dalla casa torinese¹¹.

Nei colloqui svoltisi nella metà di aprile, tra il generale Kindelán, il comandante Calvo e l'addetto aeronautico a Madrid, vennero valutate le possibilità d'intervento italiano nella ricostruzione del settore aeronautico. In queste occasioni venne riproposto con forza, ma senza ottenere alcuna risposta, il problema dell'equilibrio delle collaborazioni industriali con la Germania e l'Italia, ritenuto ingiustamente favorevole alla prima.

La proposta italiana delle collaborazioni bilaterali suscitò una certa disponibilità al dialogo¹², anche se la posizione nazionalista fu chiara nel definire la fisionomia sostanziale delle collaborazioni:

Il Generale Kindelán presume che non occorra l'intervento di capitale liquido italiano per circolante, e che la partecipazione italiana dovrebbe comprendere: macchinario, attrezzature, brevetti, assistenza tecnica, materiali speciali e simili.

La collaborazione dovrà lasciare la fisionomia d'industria spagnola alle fabbriche con le quali si attua la collaborazione stessa. Esse avranno eventualmente la partecipazione statale, oltre il controllo governativo che è fuori dubbio¹³

In questo modo veniva riservato un peso assai ridotto al capitale italiano, comunque decisamente minore di quanto l'amministrazione aeronautica si aspettasse. Inoltre, la risposta nazionalista non dava alcuna certezza sulle future collaborazioni lasciando, volutamente, nell'ambiguità i campi di comune interesse eccetto la collaborazione con la Fiat, della quale voleva valutare il Cr. 42 ed il Cr. 25, e con la Siai.

Poche settimane dopo il ministero dell'Aeronautica invitò ufficialmente il Ciea a sollecitare le ditte aderenti ad inviare rapidamente propri rappresentanti in Spagna, per avviare quanto prima i contatti per le future collaborazioni industriali. La ripartizione di massima scaturì, secondo la peggiore tradizione commerciale italiana, da una riunione ristretta svoltasi all'inizio di maggio tra i rappresentanti delle società Caproni, Fiat, Siai e del Ciea nella quale si attribuì: al gruppo Fiat la sfera del materiale da caccia, in ragione degli accordi con la Hs; al grappo Siai i bombardieri, con gli accordi per la produzione in loco degli S. 79; al grappo Caproni i settori dei ricognitori, bombardieri leggeri, velivoli scuola e, possibilmente in accordo con la Cant, quello degli idrovolanti, in ragione dei contatti con il grappo finanziario spagnolo March. Inoltre, per salvaguardare i contraenti l'accordo, si stabilì che le future modifiche a questa ripartizione sarebbero avvenute solamente sulla base di specifiche richieste di Madrid¹⁴. Nei successivi mesi di pace, le ditte escluse protestarono contro questo frazionamento, in particolare la Breda che nell'agosto successivo riuscì ad ottenere unicamente un richiamo ufficiale ad usare maggiore riservatezza nella propria corrispondenza, poiché in Spagna vigeva ancora la censura militare.

Immediatamente dopo la definizione delle sfere d'azione la Siai, il Banco Urquijo e la Sociedad Española de Fabricación de Automóviles (Sefa) di Madrid avviarono una serie di contatti con il ministero dell'Aeronautica spagnolo per la stipula di una convenzione riguardante la costruzione di una fabbrica, o la costituzione di un grappo, per la riproduzione di velivoli su licenza Siai. Dopo un primo accordo di massima, raggiunto nello stesso mese di maggio, riguardante la costituzione di una società anonima con un capitale misto italo-spagnolo di 40 milioni di pesetas e per il 51% delle azioni controllata dal governo di Madrid, i problemi finanziari sollevati dalla stessa amministrazione aeronautica iberica provocarono la ridiscussione degli accordi sulla base di una forte partecipazione del capitale privato spagnolo¹⁵. Un secondo accordo venne raggiunto alla fine di giugno, con l'inserimento del Banco Hispano-Americano, ma il mutato atteggiamento delle autorità verso l'industria italiana prolungò nuovamente i tempi di realizzazione dell'impresa e nemmeno la legge spagnola del 24 ottobre 1939, che garantiva al capitale spagnolo un interesse annuo del 4%, risolse il problema italiano.

La situazione si complicò ulteriormente durante il 1940 allorché l'attenzione dell'aeronautica iberica si spostò dal S. 79 ad un altro velivolo prodotto dalla Siai, l'S.M. 84 per il trasporto di passeggeri, individuato come uno dei possibili aeromobili adatti alla costruzione dell'aviazione civile e del quale si era ventilata la possibilità di acquisizione della licenza¹⁶. Tuttavia anche queste contrattazioni non portarono ad alcuna conclusione immediata sia per l'impegno italiano nel nuovo conflitto mondiale, sia perché l'amministrazione spagnola era in realtà scarsamente disponibile all'acquisto delle licenze italiane.

La conclusione delle trattative si ebbe solamente nel giugno del 1941, con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri spagnolo della bozza di contratto con la Siai relativo alla cessione, per cinque anni, della licenza di costruzione delle parti di ricambio per gli S.79 esistenti in territorio spagnolo. L'accordo fruttò alla ditta di Sesto Calende tre milioni di pesetas, più un milione di pesetas quali anticipo dei futuri lavori, e la garanzia di *redevanced* del 10,15% rispetto ai prezzi da essa praticati, al cambio minimo di 1,85 lire per una peseta¹⁷. Nei mesi successivi l'aeronautica spagnola non raggiunta l'indipendenza tecnica dalla casa italiana dovette continuamente rivolgere richieste per l'invio di pezzi di ricambio particolari, se non di attrezzature per realizzarli.

Sullo sfondo della vicenda della vicenda della Siai vi era la superficialità dei contatti ufficiali tra i due paesi che non portarono mai alla definizione di massima di un'azione comune. Il 29 giugno si svolsero a Roma gli ultimi colloqui del periodo di guerra tra una delegazione nazionalista guidata dal comandante Calvo e l'amministrazione aeronautica italiana. Anche in questa occasione non venne apportata alcuna modifica all'assetto degli accordi già definiti ma, complessivamente, i delegati italiani ebbero la sensazione di un ulteriore passo indietro rispetto le aspettative iniziali poiché trasparì l'orientamento filotedesco delle specifiche su velivoli e materiali¹⁸.

In questo modo la Spagna nazionalista usciva dal conflitto civile con tre fabbriche di cellule, di cui una legata alla Fiat ed una alla Sai, e due industrie di motori, di cui nessuna orientata verso la produzione italiana. Nei progetti del governo di Madrid vi era l'assunzione di ulteriori quattro tipi di velivoli, un caccia bimotores impiegabile anche nella ricognizione strategica, un bombardiere leggero, uno in picchiata ed un idrovolante¹⁹, ma con nessuna società italiana erano stati avviati dei preliminari che dessero una certezza di riuscita.

4.1. *Luglio 1939 - luglio 1943*

La fine dei rapporti "speciali" tra Spagna ed Italia venne indicata ufficialmente nel 31 giugno, sancendo di fatto la modifica della prospettiva politica degli scambi commerciali tra i due paesi. Tuttavia era impensabile che dall'inizio di luglio si riportassero, repentinamente ed arbitrariamente, i rapporti commerciali tra industrie italiane e governo spagnolo ad una condizione analoga a quella esistente nei confronti di altre nazioni.

Gli effetti del conflitto, ed ancora di più quelli della “normalizzazione”, ma anche gli stessi rapporti di competitività tra le società nazionali, influirono pesantemente sulla possibilità di penetrazione in quel mercato. Inoltre, la perdita del maggiore strumento di pressione politica costituito dalle forniture belliche lasciava spazio al risentimento spagnolo per certi costi dell’“aiuto”, mentre l’assenza di un qualsiasi concreto accordo consortile tra le aziende aeronautiche italiane, impedì l’avanzamento di una proposta unitaria.

La progressiva crisi delle aspettative italiane venne messa in evidenza dai contatti tra il rappresentante del Ciea, M. De Angelis, e gli esponenti dell’amministrazione aeronautica spagnola avvenuti il 21 e 23 luglio, il 15 agosto e il 6 settembre 1939 che non ebbero alcun riflesso positivo sull’andamento dei rapporti tra industria italiana e il governo di Madrid. In essi la constatazione della perdita di terreno da parte delle proposte industriali italiane, si mascherava con una sostanziale indecisione spagnola nello scegliere i principali indirizzi di tutta l’industria aeronautica nazionale.

Nel breve periodo di pace, tra il luglio ed il settembre 1939, la Fiat venne sostanzialmente coinvolta, a sostegno della Hs, nella commessa di 100 Cr. 32 al ministero dell’aria abbozzata durante gli ultimi mesi di guerra. La partecipazione della ditta torinese avrebbe dovuto avvenire con la fornitura di 85 motori A. 30 R.A. bis, divenuti poi 129, e di altri 79 propulsori direttamente all’amministrazione aeronautica. Nonostante che la definizione degli accordi si ebbe nel novembre, quest’ordinativo non venne mai completamente soddisfatto e fu progressivamente ridotto negli anni successivi²⁰.

Allo stesso tempo, la casa torinese si dimostrò pronta a cogliere le nuove opportunità legate alla trasformazione formale dei rapporti tra i due paesi, richiedendo ed ottenendo fin dall’inizio di luglio l’autorizzazione ufficiale alla presentazione del Cr. 42 alle autorità spagnole, preparandosi a sfruttare il ventilato interesse in quel velivolo²¹. Tuttavia, seguirono una serie interminabile di rinvii che già nel febbraio del 1940 lasciavano supporre l’esito negativo dell’operazione²². La valutazione avvenne nel maggio successivo, quando l’interesse di Madrid era ormai solo apparente, di fronte ad una commissione spagnola appena giunta dalla Germania, dove aveva visionato altri velivoli.

I rapporti tra Italia e Spagna subirono una nuova trasformazione sostanziale con lo scoppio del secondo conflitto mondiale avviando una fase particolare di scambi tra paesi neutrali che perdurò fino al giugno 1940. Nonostante i nuovi impegni della Germania, le prospettive commerciali italiane nella penisola iberica non ebbero alcun miglioramento evidente, poiché la concorrenza tedesca, in ragione dei successi bellici, conservò, se non accrebbe, la propria carica competitiva

La nuova situazione bellica indusse il governo spagnolo ad accrescere i programmi di sviluppo aeronautico con l'obiettivo di raggiungere una produzione annua di 150 velivoli da bombardamento, 450 velivoli di vario tipo e 750 motori. All'inizio di novembre, l'addetto aeronautico a Madrid segnalò a Roma le intenzioni spagnole sottolineando che ciò rappresentava il raddoppio della contemporanea produzione spagnola, ed avrebbe richiesto sia la costruzione di nuovi impianti sia la fornitura di tecnologie adeguate²³. Anche questa volta l'azione delle società italiane si trovò di fronte alla forte concorrenza internazionale, rappresentata in questa fase da una parte dell'industria aeronautica statunitense, non ancora coinvolta nella guerra, le cui offerte poggiavano sulla costruzione delle fabbriche e la cessione ad esse dell'esclusiva per la Spagna²⁴.

Nel quadro complessivo di potenziamento della forza aerea, il governo spagnolo si interessò ad alcuni velivoli italiani iniziando, nel gennaio 1940, dal caccia Caproni F. 5, con l'intenzione di acquistarne la licenza a favore delle officine militari di Sabadel presso Barcellona. Nel marzo il Ciea comunicava al ministero dell'aeronautica l'interesse per il Crda Gant Z. 1007 bis, Macchi M.C. 200 e Falco I, richiedendone l'autorizzazione alla vendita, ma la risposta del ministero dell'Aeronautica fu sostanzialmente negativa, adducendo lunghi tempi di consegna.

Il mese successivo una commissione spagnola si recò in Italia, al rientro dalla Germania dove aveva visionato alcuni velivoli da caccia, allo scopo di valutare i nuovi idrovolanti da ricognizione e bombardamento ma si vide sottoporre una vasta gamma di velivoli, tra i quali il Cr. 42. Anche in questa occasione non venne raggiunto alcun accordo preciso ma, semplicemente, si intavolarono diverse trattative con scarse prospettive di successo.

Il coinvolgimento italiano nel conflitto, giugno del 1940, interruppe o quanto meno rallentò i contatti in corso tra le due amministrazioni per la cessione di materiali aeronautici di vario genere e delle licenze di costruzione di motori e/o velivoli. La nuova fase venne sempre più influenzata dal progressivo deteriorarsi della condizione bellica italiana, provocando la repentina caduta delle esportazioni spagnole verso l'Italia e impedendo la programmazione di qualsiasi tipo di forniture verso la Spagna.

Al contrario, i successi tedeschi esercitarono una forte attrattiva verso i vertici aeronautici spagnoli, già favorevolmente inclini nei confronti dei materiali germanici. Sulla base delle informazioni giunte alle autorità italiane la decisione definitiva spagnola era temporalmente collocata tra il giugno e l'agosto, subito dopo il viaggio in Germania del gen. Vigón e la sua destinazione a ministro dell'Aria²⁵.

Complessivamente erano sfumate le aspettative dell'amministrazione romana sia per la cessione delle licenze del Cr. 42, sia per la costruzione di una fabbrica con la partecipazione della Siai. Rimanevano ancora in corso le richieste di pezzi di ricambio per i velivoli italiani ancora in dotazione e la fornitura di motori da parte della Fiat, il cui completamento era previsto entro la fine dell'anno²⁶.

In questo periodo i rapporti tra i due paesi attraversarono una fase di crisi, dapprima conseguente all'atteggiamento sfavorevole degli spagnoli a concedere alla R.A. l'assistenza materiale richiesta per operare nel mediterraneo occidentale contro le basi francesi e britanniche. Per tale atteggiamento il ministero dell'Aeronautica si spinse sino a richiedere al Capo dello Stato il ritiro immediato dei piloti e degli specialisti ancora presenti presso l'aviazione spagnola, e l'irrigidimento delle facilitazioni commerciali concesse al governo di Madrid. Tuttavia, sia il Ciea che Mussolini furono sfavorevoli ad una risposta dura tanto che, quest'ultimo, acconsentì al ritiro degli istruttori ma non alle "vendette" commerciali²⁷.

Un secondo punto di contrasto fu provocato, ufficialmente, dalle limitate richieste spagnole alle quali il ministero degli Scambi e valute rispose sanzionando il blocco di qualsiasi trattativa se, da parte iberica, non si fosse rapidamente proceduto all'acquisto delle licenze di fabbricazione²⁸. In questa situazione il Ciea comunicava al ministero dell'Aeronautica l'impossibilità di proseguire le trattative in corso, relative a pezzi di ricambio per 28.738.000 lire e cessione di licenze di velivoli ed armi per 56 milioni di lire, già sensibilmente ridotti negli ultimi mesi²⁹. Anche in questo caso non si arrivò ad una chiusura definitiva dei contatti commerciali.

Nonostante il rientro, pur parziale, delle due precedenti crisi il principale punto di frizione tra le due amministrazioni divenne il nuovo atteggiamento del governo di Madrid nei confronti delle forme di pagamento, non solamente delle nuove forniture ma anche di quelle già definite ed in attesa di assolvimento, come i motori Fiat. L'atteggiamento dubbioso, se non palesemente contrario, del sottosegretariato per le fabbricazioni di guerra (Fabbri Guerra), del Ciea, della Dgca e dei diversi ministeri preposti alle operazioni di esportazione, venne provocato dall'intenzione di saldare i debiti contratti attraverso il *clearing* fino alla quota di 40 milioni di lire, riservandosi di versare in materie prime solamente le eccedenze. Al contrario l'amministrazione romana esigeva il 25% in *clearing* ed il 75% in materie prime³⁰.

Il governo spagnolo nell'intento di evitare il sorgere di proteste da parte italiana ma anche per spingere l'amministrazione aeronautica ad accettare le richieste, arrivò ad inoltrare al *clearing* italo-spagnolo le somme relative delle commesse, in modo che queste venissero trasferite in Italia ancora prima dell'emissione dei permessi di esportazione. Questa operazione, più volte ripetuta dalla fine del 1940, non riuscì a smuovere l'opinione del ministero dell'Aeronautica e del Fabbri Guerra, ferma sulla richiesta di materie prime ritenute indispensabili per l'economia italiana, ma creò una continua serie di malintesi tra aziende ed amministrazione³¹.

Alla fine di luglio il valore dei versamenti anticipati dagli spagnoli ammontava a 47.105.504,07 lire riguardanti soprattutto pezzi di ricambio e strumentazione varia, mentre le licenze d'esportazione già concesse dall'amministrazione italiana corrispondevano unicamente a 14.473.657,60 lire³². Questa situazione indusse, l'agosto successivo, il governo di Madrid a soddisfare almeno parte delle richieste italiane offrendo al Ciea la cessione di piccole percentuali di materie prime, in particolare wolframite e legnami "spruce", in cambio dell'invio dei pezzi di ricambio per gli S. 79³³.

In tale occasione risaltò nuovamente l'assenza di una politica unitaria tra i diversi organismi statali italiani operanti sui mercati esteri in modo particolare tra il ministero dell'Aeronautica e le società incaricate di raccogliere le materie prime in Spagna, creando di fatto una situazione di auto-concorrenza.

Senonché l'A.M.M.L, alla quale, per superiori disposizioni, tale minerale doveva da noi essere ceduto, ci ha fatto presente che, l'importazione di wolframite da parte nostra, anziché di utilità, sarebbe stata dannosa all'economia nazionale (...)

La ricerca da parte nostra di wolframite sul mercato spagnolo avrebbe provocato una concorrenza all'A.M.M.I. determinando un rialzo di prezzo del minerale. Quindi, in definitiva, noi e l'A.M.M.I. insieme avremmo importato lo stesso quantitativo di minerale con lo svantaggio di pagarlo a prezzo superiore³⁴.

Per evitare di incorrere in questo, sgradevole, inconveniente il ministero dell'Aeronautica ed il Fabbri Guerra si accordarono per un allargamento del quadro delle materie prime richiedibili, inserendo nell'elenco la lana sudicia o in stracci, l'olio d'oliva, la gomma, ecc.

Nel corso degli anni successivi le occasioni di contrasto si ridussero repentinamente al pari di quelle commerciali. Durante il 1941 parve aprirsi un nuovo spiraglio di collaborazione in seguito alla pubblicazione dei bandi di concorso riguardanti la costituzione di due società miste per la costruzione di bombardieri e caccia. Al primo presentarono un progetto comune la Fiat e la Siai, appoggiandosi alla spagnola Sefa, mentre al secondo l'industria torinese non riuscì a presentare un progetto con la Hs a causa di un preventivo intervento statale. In entrambi i casi le società italiane e quelle tedesche vennero completamente escluse a favore del capitale nazionale tuttavia, le società coinvolte nei progetti detenevano le licenze sia dei caccia Messerschmit e dei bombardieri Heinkel, sia quelle Fiat.

Nello stesso periodo l'amministrazione romana bloccò la richiesta spagnola diretta alla Siai per la trasformazione di 24 S. 79 da bombardamento in aerosiluranti. Ufficialmente questa scelta veniva ricondotta all'ambiguo atteggiamento del governo madrileno nel confronto delle parti in lotta, riconoscendo alla sua neutralità un contenuto non del tutto favorevole³⁵.

Tuttavia i contatti commerciali proseguirono e nell'aprile 1942, il ministero dell'Aeronautica aveva autorizzato l'invio di forniture per 19.889.574,15 lire corrispondenti a quattro accordi tra i quali figuravano, ancora, i motori Fiat, ma anche materiale vario e alcune licenze di costruzione di pezzi di ricambio per i bombardieri Siai. Allo stesso tempo rimanevano ancora da definire 6 lotti di materiale vario, mentre il Ciea seguiva altre 8 trattative, tra cui 200 mitragliatrici Breda, l'esito delle quali era legato alle decisioni politico-militari delle due parti³⁶.

L'ultima occasione di vendita di velivoli italiani all'aviazione spagnola si verificò nel 1942 in seguito ai contatti avviati nel dicembre, per la cessione di un Piaggio P. 108 (4.995.520 lire) ed un Crda Cant.Z. 1007 bis (2.503.000 lire) atterrati per "errore" in territorio spagnolo³⁷. Il loro blocco a terra, era stato determinato dal controllo esercitato dallo spionaggio alleato e dai timori del governo di Madrid di trovarsi in situazione «imbarazzante» alla luce della contemporanea situazione bellica.

All'inizio dell'estate del 1943, l'addetto aeronautico a Madrid comunicò al ministero dell'Aeronautica e allo Stato Maggiore della Ra, il raggiungimento di un accordo tra il ministero dell'Aire e la Hs per la costruzione di 100 Messerschmitt Bf. 109 equipaggiati con motore Hs 89³⁸. In un successivo comunicato dell'inizio di luglio venne precisato il modello, "F", e la data approssimativa dell'acquisto della licenza, luglio 1940 (relativa alla versione "E")³⁹. Il costo della cessione era stato di 1.500.000 marchi tedeschi, di cui un primo 20% corrisposti alla firma del contratto e un secondo 20% entro un mese dalla consegna di tutti i dati ed elementi di costruzione e fabbricazione. Il restante 60% doveva essere pagato in cinque rate annuali da versarsi negli ultimi trimestri tra il 1941 ed il 1945, usufruendo contemporaneamente di uno sconto dell'uno per cento per l'acquisto di venti oggetti connessi alla fabbricazione dei velivoli⁴⁰.

Alla vigilia della crisi del regime fascista, crollavano le ultime speranze legate al contratto Fiat-Hs per il passaggio dell'aviazione spagnola dai caccia Cr. 32 ai G. 50. In questo modo venivano completamente azzerate, al di là della fornitura dei pezzi di ricambio per i velivoli italiani impiegati ad usura, le speranze di controllo dell'aeronautica spagnola sancendo il misero guadagno economico conseguente all'ingerenza filo nazionalista.

Conclusioni

Nel venticinquennio tra la fine del primo conflitto mondiale ed il 1943, i rapporti tra l'industria aeronautica italiana e la Spagna possono essere suddivisi in tre periodi distinti. Il primo, compreso tra il 1919 ed il 1935, corrispose alla fase di crescita dell'aviazione militare di Madrid e risentì fortemente della concorrenza francese e britannica. Il secondo, tra il 1936 ed il 1939, pesantemente influenzato dalla contingenza bellica e dalle ragioni politiche legate all'intervento militare italiano. Infine nel terzo, 1939-1943, le aziende italiane dovettero sostenere la concorrenza germanica, americana, olandese e britannica, cercando di proporre delle soluzioni nella fase di ricostruzione industriale e ripresa di una produzione autonoma.

Dopo il primo conflitto mondiale, le industrie italiane non riuscirono a ricavarci uno spazio stabile all'interno del mercato spagnolo, con l'unica eccezione del settore degli idrovolanti attraverso la Macchi e della Siai. L'assenza di una proposta unitaria e le scelte commerciali, per lungo tempo fissate sulla vendita diretta piuttosto che sulla cessione della licenza, alle quali va aggiunto il totale disinteresse del primo lustro degli anni trenta, contribuirono ad un risultato complessivo piuttosto deludente.

La guerra civile rappresentò una rottura con il periodo precedente, dando l'avvio ad una breve ma intensa fase di contatti commerciali estremamente favorevoli alle aziende italiane. Le ragioni della trasformazione improvvisa e radicale dei rapporti vanno ricercate soprattutto nella volontà nazionalista di costituire un'aviazione militare, autonoma da quelle inviate dalla Germania e dall'Italia, ma anche nelle potenzialità rappresentate da un settore già collaudato nello sforzo bellico etiope e dalla vicinanza geografica tra i due paesi.

I rapporti commerciali tra il governo di Burgos e l'industria italiana si svolsero parallelamente all'intervento militare ma in forma del tutto indipendente dalle coeve vicende dell'Aviazione legionaria. Tuttavia i loro sviluppi si inserirono sempre all'interno degli indirizzi politici tracciati dal governo di Roma, che venivano tradotti in pratica dal ministero dell'Aeronautica di concerto con quello degli esteri e degli scambi e valute. La struttura ministeriale assunse così un ruolo, spesso di mediatrice ma anche di commerciante, a cui non era certamente preparata e, soprattutto, in una fase in cui i piani di potenziamento interni si sovrapponevano al coordinamento dei rifornimenti ai reparti combattenti.

Il complesso insieme di funzioni di cui fu investita incise sulle capacità complessive dell'amministrazione aeronautica poiché dopo la rapida definizione dell'obiettivo "industriale", fissato tra la fine del 1936 e l'inizio del 1937, non riuscì a sviluppare una strategia complessiva per raggiungerlo. La resistenza alla cessione di tecnologie e licenze di riproduzione, non venne messa in discussione nemmeno dopo l'accordo tra la Fiat e la Hs, ritenendo più idoneo proseguire nella mera cessione di velivoli e pezzi di ricambio nella speranza di creare un parco macchine che inducesse a proseguire sulla via italiana.

In contrasto con questa tendenza vi era la volontà di ottenere i maggiori vantaggi immediati attraverso una politica dei prezzi che penalizzava la controparte iberica. La politica aeronautica a sostegno del governo di Burgos divenne formalmente una sorta di tentativo di penetrazione ed accaparramento di un mercato, ma in realtà fu un'occasione dalla quale trarre, immediatamente, il maggiore vantaggio economico possibile anche attraverso la cessione di velivoli usati al costo di apparecchi nuovi.

Alla fine del conflitto la quantizzazione complessiva del debito aeronautico spagnolo si collocava ampiamente al di sopra del miliardo di lire e costituiva circa un terzo del debito complessivo nazionalista. Tuttavia, per i complessi sistemi di formazione dei prezzi già accennati, non è possibile rapportare il volume d'acquisto spagnolo con un ipotetico quantitativo italiano in modo da porre in luce il sovrapprofitto industriale e del ministero dell'Aeronautica.

Dalla documentazione ministeriale traspare la risposta spagnola ai prezzi italiani, costituita dall'attribuzione alle materie prime e ai prodotti inseriti nel *clearing* di un valore sensibilmente più alto di quello del mercato internazionale. Il governo di Burgos giustificava questa situazione sulla base dell'elevata domanda, proveniente in modo particolare dalla Germania, che determinava il sensibile incremento dei prezzi.

Il contrasto che ne scaturì suscitò più volte le rimostranze dei delegati di Roma e, apparentemente, non spinse mai verso la ricerca di un accordo bilaterale con gli alleati, concorrenti, tedeschi. Da parte sua il governo di Berlino scelse una strategia opposta a quella italiana, preferendo alla massiccia presenza militare, che avrebbe potuto rivelarsi piuttosto rischiosa per la pace europea, la penetrazione commerciale così da deviare, con maggiore facilità, grandi quantitativi di minerali preziosi verso le proprie industrie.

L'azione delle società tedesche non sfuggì mai al controllo "diretto" degli uffici centrali che si occupavano della Spagna, mentre l'amministrazione italiana si limitò a controllare il rispetto della norme d'azione. Allo stesso modo la costituzione del Cica, quale organo unico di collegamento tra imprese e mercato internazionale, modificò solo formalmente l'assetto esistente poiché non venne mai investito dell'autorità necessaria per attuare l'effettiva distribuzione delle commesse. Le società italiane continuarono ad agire autonomamente, cercando il consenso del consorzio e del ministero solamente in prossimità della definizione dei contratti.

I contrasti che si verificarono ebbero origine nel tentativo di forzare il consenso ministeriale e creare nuovi canali autonomi, difficilmente controllabili dall'amministrazione centrale. In questo ambito l'iniziativa della Caproni, all'inizio del 1937, venne perentoriamente stroncata giacché ciò che preoccupava l'amministrazione non era tanto la costituzione di un'officina di riparazioni in territorio spagnolo, quanto il controllo più o meno diretto di gruppi finanziari stranieri che avrebbero potuto porla, in tempi più o meno lontani, al di fuori dell'influenza del ministero.

Allo stesso modo il fido bancario che la Siai avrebbe voluto garantire autonomamente al governo di Burgos, nel settembre 1937, e l'ipotesi di accordo tra la Hs e le Reggiane, del gennaio 1938, avrebbero favorito la costituzione di canali semi autonomi favorevoli all'iniziativa nazionalista.

Al termine del conflitto l'unica certezza in campo industriale sembrava essere l'accordo Fiat-Hs, relativo alla cessione della licenza del Cr. 32 e del motore A. 30 RA. Ad esso erano legate le speranze di affermazione della produzione italiana attraverso il conseguente passaggio dell'aeronautica spagnola al caccia G. 50 con il propulsore A. 74 che, probabilmente, avrebbe favorito la definitiva adozione dei bombardieri Siai.

Nel luglio 1939 la struttura produttiva della Hs non era ancora definitivamente organizzata sul modello italiano, nonostante l'importanza della cessione dell'officina legionaria, e la sua produzione poteva essere rapidamente organizzata per altri velivoli. Tuttavia, nelle speranze italiane, le richieste dei piloti iberici avrebbero dovuto influenzare le scelte industriali governative giacché dopo una lunga esperienza bellica con aerei italiani sarebbero stati favorevoli a continuare su macchine analoghe.

I rapporti sviluppatasi negli anni corrispondenti al terzo periodo, tra l'estate del 1939 e l'estate del 1943, forniscono una chiara indicazione dell'effettivo interesse suscitato dai prodotti italiani. Inoltre, la vicenda "Messerschmitt" pone in luce il lento recupero dell'industria aeronautica spagnola, poiché se l'acquisto della licenza fu concluso nel 1940 la loro riproduzione venne predisposta solamente nel 1943.

La scelta tedesca avvenne quasi per eliminazione della concorrenza, a causa della rapida esclusione di quella francese e britannica, e la lontananza delle imprese americane, mentre le prestazioni belliche posero in evidenza i limiti delle macchine italiane. La decisione di costruire il Bf. 109 rispetto al G. 50 venne presa anche in conseguenza delle insoddisfacenti prove effettuate in Marocco con i velivoli donati dall'Aviazione legionaria.

Oltre all'insuccesso nel campo dei caccia, gli anni seguenti la guerra civile videro la sconfitta della proposta italiana sia in quello della strumentazione di bordo e degli accessori, che in quello dei bombardieri. I continui insuccessi delle società ispirate dalla Siai e la costituzione della Isa, vanno inseriti e considerati in rapporto all'atteggiamento dell'amministrazione di Madrid, ben consapevole del mutato rapporto di forza tra i due paesi.

Da parte sua il governo italiano affrontò, nel maggio del 1939, le possibilità legate al futuro mercato spagnolo nello stesso modo con cui aveva risolto i problemi italiani, suddividendo arbitrariamente, sotto l'egida del Ciea, le aree d'interesse delle imprese più quotate. Le proteste della Breda non portarono ad alcuna modifica dell'assetto predisposto escludendo così sia l'autoconcorrenza nazionale, sia la possibilità di affermazione di progetti giunti alla fase finale contemporaneamente o dopo il periodo bellico.

Complessivamente durante la guerra civile il ministero dell'Aeronautica cercò di affermare la propria influenza sui futuri sviluppi dell'aviazione militare italiana inseguendo il progetto del controllo di questo settore industriale. La politica intrapresa ebbe però forti connotati commerciali che irritarono l'amministrazione nazionalista, creando pericolosi attriti tra i due paesi e stimolando lo spirito di rivalsa spagnolo. Uno dei suoi limiti di azione fu certamente la contrapposizione cieca all'azione tedesca, la quale non fu mai analizzata a fondo in modo da estrapolarne le cariche positive con cui rafforzare la proposta italiana.

Il dopoguerra venne affrontato con l'attenzione rivolta contro la minaccia concorrenziale germanica, sottovalutando la carica competitiva di quelle potenze che avevano avuto un atteggiamento indifferente o garbatamente ostile nei confronti degli insorti. Probabilmente, ciò derivava dall'atteggiamento del governo romano che si aspettava un trattamento di favore in ragione dell'impegno bellico in modo da porre la propria industria come socio preferenziale sia nella fase di ricostruzione, sia in quella della produzione. Al contrario il governo madrileno fu molto attento a non creare delle situazioni di rottura con l'Italia, ma allo stesso tempo agì per mantenere sotto il proprio stretto controllo l'intero settore aeronautico, limitando l'intervento del capitale straniero ai casi indispensabili.

Concludendo, possiamo ritenere che i risultati ottenuti siano decisamente insufficienti rispetto all'impegno profuso durante il conflitto. Quindi un rapporto fallimentare, di cui il governo fascista si rese pienamente conto solamente alla vigilia della propria crisi. La notizia giunta all'inizio del luglio 1943 azzerava le speranze sorte durante la guerra, riportando lo stato dei rapporti alla condizione precedente il 1936.

Note

* La prima parte di questo studio è stata pubblicata in "Spagna contemporanea", II (1993), n. 3, pp. 67-99.

1. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/6, *Spagna. Impianto fabbriche aeronautiche, Organizzazione industriale aeronautica in Spagna*, [gennaio 1939].

2. La situazione a cui si faceva immediato riferimento era quella della Hs e al suo rapporto con la Fiat.

3. Gli impianti di questa società erano situati a Barcellona ed il loro riassetto aveva avuto inizio dopo l'occupazione del gennaio.

4. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/6, *Spagna. Impianto fabbriche aeronautiche, Relazione sulle prospettive attuali di collaborazione industriale aeronautica in Spagna*, datata 15.4.1939 e firmata Acampora.

5. *Ivi*, lettera dell'ing. L. Acampora al Generale Valle (ministro dell'Aeronautica), datata 6.4.1939.

6. *Ibidem*.

7. Inizialmente erano previste solamente due contraenti per ogni accordo.

8. Le offerte tedesche risalivano al 1938 e riguardavano un insediamento a Siviglia.

9. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/6, *Spagna. Impianto fabbriche aeronautiche, Progetto di contratto fra l'aviazione nazionale e l'Industria Sussidiaria Aviazione (I.S.A.) per la fornitura e fabbricazione di accessori*, privo di data e filma.

10. *Ivi*, *Relazione 2ª sulla espansione e riproduzione in Spagna dell'accessorio italiano*, del 26.1.1939 al ministro dell'Aeronautica, firmata dal comm. G. Tabozzi (proprietario della Salva) e dall'ing. R. Ranalli (procuratore per le officine: Televel, Allemano, Moto Garelli, Silma, Corbetta, Fimac e Peghetti)

11. *Ivi*, lettera della Fiat al ministero dell'Aeronautica, datata 13.1.1939.

12. *Ivi*, relazione datata 15.4.1939 firmata Acampora, De Angelis e Boldori.

13. *Ivi*, *Relazione sulle prospettive attuali di collaborazione industriale aeronautica in Spagna*, datata 15.4.1939 e firmata Acampora. Questa posizione rappresentava un passo indietro rispetto a quanto concluso dalla Commissione tecnica nel gennaio precedente.

14. *Ivi*, relazione sulle prospettive di collaborazione industriale italo-spagnola priva di data [3.5.1939] e firma. Questa riunione provocò il risentimento degli esclusi, in particolare la Breda che però non riuscì a modificare quanto deciso.

15. ACS, Ma-Gag 1940, b. 196, fase. 9.V.21/7, *Collaborazione italo-spagnola, Promemoria per la eccellenza il sottosegretario all'aeronautica*, preparato dalla Siai e datato 19 settembre 1940.

16. ACS, Ma-Gag 1940, b. 195, fase. 9.V.21/2, *Forniture alla Spagna*, se. n. 12, Velivolo S. 84 (S.79), lettera del Ciea al ministero dell'Aeronautica, datata 15 ottobre 1940 e firmata Fier.

17. ACS, Ma-Gag 1941, b. 153, fase. 9.V.21/4, *Spagna. Costruzioni parti di ricambio per S.79 - Contratto con la Siai*, nota della Regia Ambasciata d'Italia al ministero dell'Aeronautica, datata 10 maggio 1941 e firmata col. Appignani. I lavori spagnoli vennero suddivisi tra diverse aziende, tra le quali: la Hs di Siviglia; l'Aisa di Madrid; le officine statali di Sabadel (Barcellona); i "Parques" e "Maestranzas" di Siviglia, León, Granada, e Baleari; la Isa di Siviglia; la Sperimentale di Jarez; la Casa di Cadice; etc., vedi nota della Regia Ambasciata d'Italia al ministero dell'Aeronautica, datata 19 novembre 1941 e firmata gen. A. Poppi.

18. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/6, *Spagna. Impianto fabbriche aeronautiche.*, lettera del Ciea al ministero dell'Aeronautica, datata 10 luglio 1939 e firmata E. Fier.

19. *Ivi*, relazione inviata dal ministero dell'Aeronautica al Ciea, in data 13 luglio 1939. Da questa relazione sembra vi fossero delle ampie possibilità di collaborazione nel campo dei paracaduti e dei materiali elettrici, mentre non vi era alcuna possibilità in quello della strumentazione di bordo, dove era stata preferita la società tedesca Ascania.

20. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture I° volume*, nota dell'addetto aeronautico a Madrid, col. R. Appignani, datata 11.11.1939, prevedendo un pagamento completamente in

dollari, di cui il 30% all'ordine ed il resto alla consegna del materiale. Le problematiche successive, limiteranno prima la fornitura unicamente agli ultimi 79 propulsori, durante il 1940, per poi ridurli, durante il 1941, prima a 55 e poi 30 unità, tutti tratti da quelli revisionati.

21. *Ivi*, lettera della Fiat al ministero dell'Aeronautica del 5.7.1939, firmata Perotti; risposta del ministero dell'Aeronautica alla Fiat e al Ciea del 13.7.1939, firmata Ilari. L'operazione, prevista entro l'anno, doveva avvenire con l'assistenza e l'appoggio diretto della Hs di Siviglia. L'aereo suscitò un moderato interesse, soprattutto in ragione dei dubbi che vennero sollevati riguardo alle potenzialità del propulsore, l'A. 30 R.A. bis, al quale gli spagnoli avrebbero preferito l'A. 74.

22. ACS, Ma-Gag 1940, b. 195, fase. 9.V.21/2, *Forniture alla Spagna*, se. n. 6, *Velivoli Cr 42*, lettera del Ciea al ministero dell'Aeronautica, datata 19 febbraio 1940 e firmata Fier.

23. ACS, Ma-Gag 1939, b. 89, fase. 9.V.21/6, *Spagna. Impianto fabbriche aeronautiche*, nota del col. R. Appignani al ministero dell'Aeronautica, datata 6 novembre 1939.

24. ACS, Ma-Gag 1940, b. 196, fase. 9.V.21/7, *Collaborazione italo-spagnola*, relazione dell'amministratore delegato della Fiat per la Spagna, Boldori, al ministero dell'Aeronautica, datata 1 febbraio 1940.

25. ACS, Ma-Gag 1940, b. 195, fase. 9.V.21/2, *Forniture alla Spagna*, se. n. 1, *Materiale aeronautico vario*, telegramma del ministero degli Affari esteri, datato 14 agosto 1940, al ministero dell'Aeronautica.

26. *Ivi*, telegramma del ministero dell'Aeronautica, datato 23 dicembre 1940 e firmato gen. Urbani, diretto ad Aerocons.

27. ACS, Ma-Gag 1940, b. 195, fase. 9.V.21/2, *Forniture alla Spagna*, se. n. 5, *Motori e parti di ricambio*, nota del 7 luglio 1940, priva di firma ma contrassegnata dalla M.

28. *Ivi*, lettera del Ciea al ministero dell'Aeronautica, datata 25 novembre 1940.

29. Le licenze riguardavano i velivoli: S.M. 79 o 84, il RS. 14 e il F.L. 3.

30. *Ibidem*, le materie prime richieste da parte italiana erano: stagno, rame, mica, alluminio, wolframite, piombo, ferro in lingotti, colofonia e trementina.

31. La Fiat al contrario era favorevole all'esportazione e in una lettera al ministero dell'Aeronautica del 13 febbraio 1941, firmata Torazzi, precisava: «Il Governo Spagnolo ha già fin dal dicembre scorso [1940] effettuato il versamento nel clearing e noi abbiamo già perfino incassato. (...) Il loro valore è di circa 20 milioni di lire e corriamo il rischio di vedere detto valore annullato una volta divenuti inutilizzabili i motori. Dobbiamo pertanto riservarci il diritto una volta verificatosi il danno (o per deperimento dei motori perché il governo Spagnolo non li voglia più ritirare ed il governo Italiano ugualmente non li ritiri), di chiederne il risarcimento come danni di guerra a seguito del mancato permesso». Vedi ACS, Ma-Gag 1941, b. 153, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture varie vol.*, lettera della Fiat al ministero dell'Aeronautica, datata 13 febbraio 1941 e firmata Torazzi.

32. ACS, Ma-Gag 1941, b. 153, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture varie 2° vol.*, promemoria del Ciea a Gab Aereo, datata 25 luglio 1941 e firmata Fier, con numero di registro 9211.

33. *Ivi*, nota del Ciea ai ministeri dell'Aeronautica e per gli Scambi e valuta e alla Dgca, datata 27 agosto 1941 e firmata Fier.

34. *Ivi*, p. 2. In una nota con uguale intestazione, destinatario, data e firma ma con numero di registro 9242, veniva ulteriormente specificato: «Per contro, da parte spagnola, ci è stato fatto osservare che la Spagna sta già dando attualmente all'Italia, per il tramite della S.A.F.N.I., tutte le materie prime disponibili (...) nel caso dovessero essere consegnate a noi materie prime per il pagamento delle nostre forniture, queste dovrebbero essere sottratte ai contingenti Safni».

35. ACS, Ma-Gag 1942, b. 128, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture varie 1° vol.* segue, nota del ministero dell'Aeronautica al ministero degli affari esteri, del 26 marzo 1942 e firmata Pricolo.

36. ACS, Ma-Gag 1942, b. 128, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture varie 2° vol.* segue, nota del Ciea al ministero dell'Aeronautica, datata 22 aprile 1942.

37. ACS, Ma-Gag 1942, b. 128, fase. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture varie 5° vol.*, nota del ministero dell'Aeronautica diretta all'addetto aeronautico presso la Regia Ambasciata di Madrid, datata 19 dicembre 1942 e firmata col. Casero.

38. ACS, Ma-Gag 1943, b. 31, fase. s.n., *Spagna. Notiziario*, nota dell'addetto aeronautico Ferri

Forte del 12 giugno 1943.

39. *Ivi*, nota del 3 luglio 1943, firmata Ferri Forte e indirizzata al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica.

40. *Ivi*, nota del 5 luglio 1943, firmata Ferri Forte ed inviata al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica e a Superaereo.

