

## L'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA IN SPAGNA. 1936-1938. (Parte prima<sup>1</sup>)

*Gianluca Balestra*

### 1. *Premessa*

I problemi politici e militari connessi alla guerra civile spagnola sono stati oggetto di numerosi studi, sia nella piú ampia prospettiva della coeva crisi europea, sia come preludio del successivo evento bellico. Le numerose analisi delle connessioni politiche internazionali pongono in evidenza come la complessa situazione venutasi a creare fu influenzata e influenzò gli immediati interessi delle principali potenze europee, preoccupate piú del conseguimento dei propri fini che della pace europea.

Nello stesso modo gli studi militari hanno posto in luce come sul terreno spagnolo ebbe luogo un conflitto pesantemente condizionato dal distacco tra vecchie teorie operative e nuovi strumenti bellici. Le limitate forze tedesche, gli inadeguati veicoli corazzati italiani, gli scarsi rifornimenti occidentali e sovietici resero il conflitto un gradino intermedio tra la prima e la seconda guerra mondiale, dove alcuni degli aspetti del futuro *blitzkrieg* si stemperavano nelle condizioni oggettive e politiche in cui operavano entrambe le parti.

Al di là di questi due aspetti principali e delle immediate derivazioni, ben pochi studi si sono indirizzati verso un approfondimento dei rapporti economici ed industriali stretti dai contendenti con le potenze loro sostenitrici<sup>2</sup>. Il conflitto spagnolo, pur filtrato dalle esigenze politiche, si rivelò come una fonte di cospicui guadagni immediati e futuri per l'industria italiana e tedesca, limitati solamente dalla successiva deflagrazione mondiale.

Fare un bilancio complessivo degli interessi industriali italiani appare tuttavia piuttosto complesso, non solo in ragione della sua entità ma anche in rapporto ai canali politici e ministeriali che si dovevano, preventivamente, seguire presso il governo di Roma. Con ciò si vuole semplicemente sottolineare l'esistenza di un intervento amministrativo tendente ad indurre le aziende ad agire, in linea di massima, nell'area degli interessi nazionali individuati dal potere politico. In tale ambito i rapporti tra l'industria aeronautica ed il governo nazionalista spagnolo ebbero un peso consistente giacché le forniture aeronautiche, per l'importanza strategica nella soluzione del conflitto, vennero spesso impiegate, da entrambe le parti, come strumento di pressione politica. Lo scopo di questo lavoro è quello di delineare gli aspetti economici più significativi dell'invio di aerei italiani al governo nazionalista, senza entrare nel merito della loro quantizzazione.

In rapporto alla precedente esperienza etiopica, l'intervento in Spagna non produsse sull'industria italiana lo stimolo per un nuovo processo di ammodernamento tecnologico e di ampliamento della tipologia produttiva. Al contrario. Il teatro africano aveva reso necessario un repentino impulso alla motorizzazione e alla dotazione di velivoli, e aveva spinto l'industria italiana ad acquisire nuove tecnologie negli Stati Uniti ed in Gran Bretagna, necessarie per la realizzazione di veicoli e di velivoli nuovi ed adeguati. Il materiale aeronautico inviato in Spagna era stato realizzato per il precedente conflitto, come il Ca.303 e l'SM.81, e nulla venne invece costruito appositamente. La guerra civile spagnola divenne così il primo conflitto innovativo soprattutto per le altre potenze, impegnatesi in modo più o meno diretto, le quali vi sperimentarono i materiali più recenti. Al contrario per l'Italia rappresentò soprattutto lo sbocco per la sovrapproduzione e l'esaurimento delle macchine superate. Il fallimento dell'insurrezione, il suo trasformarsi in guerra aperta e tradizionale, come l'incondizionato appoggio politico fascista, determinarono il ruolo assunto dall'industria aeronautica italiana nel potenziamento e sostegno della forza aerea del governo di Burgos<sup>3</sup>.

## *2. Gli anni di pace (1918-1936)*

La fine del conflitto mondiale aveva provocato nell'industria militare delle maggiori potenze europee una profonda crisi produttiva determinata dalla fortissima contrazione della domanda. L'inevitabile sbocco per le produzioni eccessive, in mancanza di un mercato nazionale in grado di recepire la sovrapproduzione, divenne l'esportazione, in modo partico-

lare verso i paesi che meno erano stati coinvolti nel conflitto e non erano ancora dotati di forze armate equipaggiate con velivoli moderni. La conseguenza principale fu la saturazione del mercato internazionale soprattutto di prodotti francesi e britannici, i cui governi sostenevano apertamente le imprese produttive<sup>4</sup>.

L'industria aeronautica italiana risentì sia della consistente rescissione dei contratti in corso, sia dell'assenza di un qualsiasi programma di sviluppo delle linee aeree civili, mentre sul piano internazionale soffrì per una tipologia produttiva troppo spesso derivata da prodotti stranieri, come del ridotto appoggio politico, lamentato da molti industriali. La caratteristica dei velivoli italiani era sia nella robustezza, che spesso compensava le minori doti di agilità e velocità, sia nei prezzi, ragionevolmente inferiori agli analoghi modelli stranieri; e il settore in cui la produzione italiana poteva vantare un insieme di velivoli di ottima fattura e qualità, in grado di porsi ai vertici della propria categoria, fu quello degli idrovolanti, via via segnalatisi all'attenzione internazionale soprattutto con le affermazioni sportive ottenute nella coppa Schneider.

Il governo spagnolo operò, al termine del conflitto mondiale, acquistando un certo numero di velivoli, residuati bellici o eccedenze di produzione, con lo scopo di valutarne le capacità in rapporto alle proprie esigenze, creando un primo parco aereo estremamente eterogeneo dal quale si sviluppò l'aviazione militare del paese. Questo passo diede inizio all'interessamento diretto delle varie case costruttrici europee, che non si limitarono a presentare i propri velivoli alle gare di appalto (1919, 1923, 1927 e 1934), ma, nel quadro delle loro strategie di vendita, effettuarono proposte anche fuori di tali occasioni.

Nel 1919 ebbe luogo il primo concorso aeronautico spagnolo per aerei da caccia, da ricognizione e da bombardamento, aperto unicamente a velivoli in cui cellula e motore fossero di costruzione nazionale. Gli scarsissimi risultati raggiunti rispetto agli analoghi prodotti stranieri, spinsero verso l'acquisizione di piccole serie di prototipi esteri, proseguita almeno fino al 1923.

L'attenzione britannica e francese si rivelò con l'immediato invio, appena terminato il concorso, di missioni ufficiali delle rispettive aeronautiche militari il cui fine era presentare quei velivoli nazionali esclusi all'assise ufficiale. I risultati di entrambe le operazioni furono estremamente positivi, riuscendo ambedue a favorire l'adozione di alcuni dei modelli che costituirono l'ossatura dell'aeronautica spagnola nei primi anni Venti<sup>5</sup>.

Il primo approccio italiano fu effettuato dall'Ansaldo nel tentativo di vendere gli Sva, monoposto e biposto, per la cui presentazione la ditta

organizzò il raid Torino-Barcellona del 12 maggio 1919, risoltosi unicamente nel “regalo” dei due velivoli partecipanti al re Alfonso XIII. Seguì la valutazione, tra il 1921 ed il 1922, dei caccia terrestri Ansaldo Balilla A.1 e del Macchi M.14; ma anche in questi casi nessuno dei velivoli venne ritenuto rispondente alle necessità spagnole.

Nello stesso periodo, sull’onda dei successi sportivi delle case italiane, l’aeronautica spagnola si interessò ad altri due modelli della Macchi, entrambi idrovolanti, il caccia M.7 ed il ricognitore e bombardiere M.9<sup>6</sup>. A questo proposito, non possiamo stabilire se ad influenzare le autorità di Madrid siano state piú le capacità degli aerei o il clamore internazionale suscitato dai successi della ditta di Varese, ma i 14 esemplari dei due tipi acquistati nel 1922 vennero radiati in breve tempo.

Nonostante gli insuccessi dei prodotti italiani all’inizio degli anni Venti, gli unici velivoli moderni, interamente progettati e realizzati dopo il termine del conflitto, in dotazione alla forza aerea spagnola erano di fabbricazione italiana. Si trattava dell’Ansaldo A.300/3, di cui vennero acquistati 18 esemplari nel 1921<sup>7</sup>, e di 15 idrovolanti Siai S.16 ed S.16 bis<sup>8</sup>, entrati in servizio tra il 1921 ed il 1923. Il quarto modello era il Dornier Do. J Wal, di progettazione tedesca ma fabbricato in Italia per aggirare le norme del trattato di Versailles, completamente metallico, entrato in servizio nel 1922 e del quale, nel 1926, venne acquisita la licenza di costruzione alla Società Italiana di Costruzioni Meccaniche (Saicm)<sup>9</sup>.

Il concorso aeronautico spagnolo indetto nel 1923 per velivoli terrestri da caccia, ricognizione e bombardamento venne di fatto disertato dalla maggior parte dell’industria italiana, con l’unica eccezione dell’Ansaldo che propose l’A.300/4<sup>10</sup>, versione migliorata del precedente modello. Le prestazioni del velivolo si dimostrarono decisamente inferiori a quelle del Breguet 19 e del Fokker C.IV i quali vennero ampiamente riprodotti su licenza dalle aziende spagnole<sup>11</sup>.

Le soluzioni adottate e le commesse stipulate si dimostrarono ben presto insufficienti rispetto alle reali necessità della forza aerea spagnola soprattutto a seguito della rivolta araba nel Marocco tra il 1921 ed il 1925-1926, poiché, nonostante l’acquisto delle licenze di costruzione, la realizzazione dei velivoli richiedeva piú tempo di quanto fosse stato previsto. Questi fattori influirono in maniera preponderante sulla decisione di acquistare piccoli lotti di velivoli già disponibili presso industrie straniere, rendendo il parco macchine piú eterogeneo, ma immediatamente pronto all’impiego<sup>12</sup>.

Negli anni seguenti, l’industria italiana non rappresentò per il governo di Madrid una fonte di velivoli, se si esclude l’acquisto dell’i-

drovolante Siai S.16 ter<sup>13</sup>, acquisto che, tra il 1926 ed il 1927, venne tuttavia limitato a 8-9 esemplari.

Al successivo concorso aeronautico, svoltosi nel 1927, vennero richiesti un caccia, un ricognitore, un bombardiere, un velivolo scuola terrestre ed un idro-scuola, nella chiara intenzione di predisporre un complessivo ammodernamento della prima linea di volo. Anche questa volta, nonostante le ampie possibilità offerte dal bando, la presenza dell'industria italiana fu estremamente limitata e costituita unicamente dalla Fiat e dalla Macchi. La prima propose il caccia CR.20, ampiamente affermato presso la R. Aeronautica, ma superato dal Nieuport Ni.42, di cui la Spagna acquistò la licenza di fabbricazione, producendone però la versione Ni.52<sup>14</sup>. La casa di Varese presentò l'idro-scuola M.18 ottenendo invece un significativo risultato positivo, poiché il velivolo venne ritenuto idoneo per l'affiancamento agli Fba del 1914, già operativi nella funzione di idro-scuola.

Il risultato della Macchi non rappresentò solamente la prima affermazione di un velivolo italiano ad un concorso spagnolo, ma segnò anche la prima svolta nella strategia commerciale delle industrie aeronautiche italiane con la cessione della licenza di costruzione al governo spagnolo<sup>15</sup>. Sulle ragioni di questa scelta potremmo fare diverse considerazioni, tra le quali le principali prenderebbero origine dall'età del velivolo, il cui prototipo risaliva al 1922, e dal limitato importo della commessa iniziale, indicata in quattro aerei. Tuttavia rappresentò un precedente significativo in un periodo in cui l'orientamento principale delle industrie italiane appariva quello della vendita diretta, molto più remunerativa rispetto ai diritti sui velivoli costruiti.

Tra il 1927 ed il 1936 il governo spagnolo proseguì nella politica di potenziamento della propria aviazione preferendo, ove fosse possibile, i modelli di fabbricazione nazionale<sup>16</sup>, mentre, nel campo degli idro-velivoli, venne scelta la continuità nel 1929, con il Siai S.62 da bombardamento, sorto dall'evoluzione del precedente S.16, per il quale si giunse all'acquisto della licenza di fabbricazione che venne assegnata, dal 1931 al 1936, ai cantieri dell'Aeronautica Navale in Barcellona<sup>17</sup>.

Durante il primo lustro degli anni Trenta, i rapporti aeronautici tra i due paesi vennero praticamente a cessare, sia per l'atteggiamento politico del governo fascista, garbatamente ostile all'esperienza repubblicana iniziata nel 1931, sia in ragione dell'impegno produttivo per la R. Aeronautica. Anche l'ultimo concorso delle forze aeree spagnole, tenutosi nella primavera del 1935<sup>18</sup>, si svolse senza la presenza delle aziende italiane.

L'industria italiana non riuscì a superare la concorrenza internazionale

e la Spagna si dimostrò poco interessata ai prodotti italiani, fatta eccezione per gli idrovolanti e, al di là della società di Sesto Calende e di Varese, tutte le case produttrici ebbero con il governo di Madrid un rapporto frammentario e deludente. Inoltre, con l'affermarsi della produzione nazionale dei primi anni Trenta, l'interesse generale verso l'industria estera venne quasi a cessare, accompagnato da una sostanziale confusione politica e militare che impedì il definirsi di qualsiasi richiesta specifica.

### 3. *La guerra civile*

Con l'insurrezione nazionalista del luglio 1936 e la successiva radicalizzazione ed internazionalizzazione della "questione" spagnola, i già ridotti contatti tra l'industria aeronautica italiana e l'amministrazione di Madrid vennero completamente interrotti. Il loro successivo sviluppo venne determinato dalle posizioni politiche del governo italiano nei riguardi delle parti in lotta. Con il fallimento del patto di "non intervento", determinato anche dall'attività italiana a favore degli insorti, il regime fascista si trovò interamente immerso nella spirale bellica ed ideologica tanto da non potersi più svincolare senza pesanti ripercussioni interne ed internazionali sull'immagine del regime. La mancanza di preparazione, o quanto meno predisposizione, per interventi di questa natura obbligò Roma a prelevare i materiali non dalle riserve delle forze armate ma direttamente dai reparti operativi con il risultato complessivo di una progressiva perdita di potenza della prima linea di volo della R. Aeronautica, non sufficientemente integrata dai nuovi ordinativi fatti pervenire alle industrie.

#### 3.1. *I primi invii di materiale*

L'impegno italiano crebbe con il progredire del conflitto ed ebbe un effetto determinante per il sostegno dell'aeronautica nazionalista. Tra le preoccupazioni iniziali vi fu probabilmente il timore di una perdita d'immagine in seguito all'aiuto fornito dall'alleato germanico, divenendo così spinta verso un sempre maggiore coinvolgimento, nell'intento di ottenere, senza conseguirlo, il controllo della futura aeronautica spagnola.

In un rapporto a Mussolini dell'ottobre, vengono segnalati come destinati in Spagna, dal 7 agosto al 3 settembre 1936, 69 velivoli, e altri 18 erano «in corso di spedizione» per conto del ministero dell'Aeronautica, mentre erano stati inviati solamente 11 motori di riserva, 210 specialisti e grandi quantità di bombe, cartucce, oli lubrificanti e carburanti<sup>19</sup>. Al 20

ottobre l'intervento germanico era quantificato in 101 velivoli e «pezzi di ricambio» (forse motori?), per soli tre tipi di aeroplani ai quali si aggiungevano considerevoli quantità di munizioni, bombe, carburanti, materiale vario e 230 specialisti<sup>20</sup>.

Nonostante l'apparente precisione dei dati forniti in questo primo, parziale, bilancio appare evidente la contraddizione di fondo del confronto tra l'impegno dei due paesi. Il corpo principale degli invii italiani risale al 23 settembre, altri vengono dati in corso d'invio, mentre il resoconto tedesco è di un mese dopo, del 20 ottobre.

Dobbiamo però sottolineare come questi dati siano in netto contrasto con un rapporto del Sim [Servizio Informazioni Militare] da Salamanca, datato 19 ottobre 1936, che dava in Spagna (escluse le Baleari) 49 aerei italiani e 31 tedeschi, supportati rispettivamente da 180 e non meno di 300 uomini<sup>21</sup>. Le differenze numeriche tra i due documenti sono particolarmente consistenti nei riguardi dei velivoli, soprattutto tedeschi (70 in meno), mentre per il personale forniscono quantitativi analoghi. Noi non vogliamo entrare nel merito delle ragioni di queste divergenze, ma più semplicemente sottolineare come Mussolini potesse basarsi su più fonti d'informazione per trarre le sue decisioni anche in rapporto all'attività "concorrenziale" dell'alleato.

La prospettiva dell'ingerenza italiana si modificò completamente con il riconoscimento politico del governo nazionalista, avvenuto il 18 novembre. Da questo momento gli aiuti materiali divennero, a tutti gli effetti, forniture ad un paese amico e quindi trattate esplicitamente su base commerciale.

### *3.2. Tra sostegno politico e interesse economico*

Modificato l'assetto politico, anche la dimensione nella quale operavano le ditte aeronautiche italiane venne a trasformarsi, pur rimanendo inserita all'interno del complesso sistema delle esportazioni nazionali. Non dobbiamo confondere l'interessamento diretto dei rappresentanti delle imprese con un'azione autonoma delle aziende stesse, poiché queste operazioni potevano avvenire esclusivamente con l'assenso del ministero dell'Aeronautica, in mancanza del quale tutti gli accordi venivano automaticamente annullati, e di concerto con gli altri ministeri interessati.

Nella complessa situazione spagnola gli interessi tedeschi<sup>22</sup> si sovrapposero a quelli italiani soprattutto nel campo dei minerali<sup>23</sup>, originando una sorta di competizione tra i due paesi il cui obiettivo era quello di ottenerne gli invii più consistenti<sup>24</sup>. La diplomazia germanica agì effica-

cemente e spregiudicatamente fino ad acquisire il controllo, diretto o indiretto, di alcune delle principali società minerarie che agivano nei territori controllati dai nazionalisti<sup>25</sup>. L'attività di gestione e il completo supporto tecnico e meccanico di tutte le operazioni avevano un effetto determinante ai fini della successiva distribuzione del minerale, la maggior parte del quale veniva inviato alle industrie tedesche, nonostante le ripetute rimostranze italiane<sup>26</sup>.

Questi problemi non furono affrontati negli accordi commerciali del 21 dicembre 1936 fortemente influenzati dall'errata previsione sulla durata del conflitto. Il sistema della compensazione generale (*clearing*) che ne scaturì venne impostato sullo stato dei rifornimenti al governo di Burgos negli ultimi mesi dell'anno corrente, e, per quanto sanasse la situazione esistente, ben presto si dimostrò incapace di ovviare ai crescenti disavanzi, giacché

avevano previsto da parte della Spagna la fornitura di limitati contingenti di pesci conservati, colofonia, essenza di trementina, sughero greggio, legno okumè e altri prodotti minori, per un complesso ammontare di circa 75 milioni di lire in ragione d'anno.

Tuttavia, anche così limitati, detti accordi non avevano funzionato, perché il prolungarsi e l'estendersi della guerra civile in Spagna, e l'intervento dell'Italia in favore di Franco, appena mascherato sotto forma di volontarismo, avevano determinata una situazione eccezionale nei rapporti tra i due paesi e provocato, tra l'altro, l'afflusso dall'Italia alla Spagna di forniture di mezzi bellici di ogni specie, in forma continuativa e di dimensioni tali che il piccolo accordo del 1936 ne rimase come sommerso<sup>27</sup>.

La stipula degli accordi commerciali bilaterali era fortemente influenzata dalla completa mancanza di un qualsiasi tipo di programmazione negli aiuti inviati dagli italiani, rendendo impossibile, anche a tempi brevi, una chiara previsione dei reali costi dell'operazione. Le necessità belliche si imponevano come variabili indeterminabili a cui adeguarsi di volta in volta senza una precisa linea economica di condotta. Inoltre i delegati franchisti ponevano la massima attenzione nel mantenere al governo di Burgos una discreta autonomia dalla pesante influenza politica italiana, bilanciandola costantemente con quanto veniva offerto dai rappresentanti di Berlino.

Al tentativo dell'amministrazione romana di impiegare le forniture belliche come strumento politico di pressione, adducendo la crisi delle già ridotte scorte militari ed in particolare quelle aeronautiche e dell'esercito, il quadro commerciale venne ulteriormente complicandosi con il ricorso diretto da parte del governo nazionalista al sostegno dell'industria italiana. A queste commesse le aziende rispondevano positivamente o negativamente in base alle direttive del ministero dell'Aeronautica,

ponendo comunque sempre in primo piano il problema del pagamento e dei tempi di consegna.

Il meccanismo triangolare che venne ad attivarsi<sup>28</sup>, in cui il ruolo del ministero dell'Aeronautica era fondamentale, ebbe il risultato di favorire, in diversi casi, la rapida soddisfazione delle richieste nazionaliste e di fornire una nuova, consistente, fonte di guadagno alle aziende italiane. Dall'altra parte, l'amministrazione aeronautica si trovò spesso schiacciata dalle richieste interne delle industrie, il cui appagamento comportò una consistente perdita economica. Il sistema fu limitato dall'azione di controllo, diretta e indiretta, dei ministeri finanziari, in particolare del sottosegretariato Scambi e valute, su tutto ciò che concerneva l'esportazione e l'importazione, il reperimento di materie prime e di valuta pregiata<sup>29</sup> e del ministero degli Affari esteri, per quanto riguardava gli indirizzi politici<sup>30</sup>.

L'obiettivo al quale tendeva tutta l'azione politica, a cui le "questioni militari" dovevano sottostare, era il controllo di una consistente parte della futura produzione industriale della Spagna nazionalista. Le forniture belliche, la cessione dei brevetti e l'assistenza tecnica del personale specializzato militare e civile erano tutti elementi di una chiara linea d'azione che, pur in assenza di un preciso programma, venne perseguita con costanza e puntualità

Nel tentativo di riorganizzare la bilancia commerciale tra le due parti si giunse ad una serie di accordi bilaterali tra Franco e Ciano, l'11 agosto 1937, sulla base dei quali le forme di pagamento delle forniture aeronautiche sarebbero state rinegoziabili ad ogni fornitura<sup>31</sup>. Per l'esercito era previsto un pagamento diversificato, in parte in divisa pregiata ( $\pm 25$  per cento)<sup>32</sup>, in parte con il *clearing* ( $\pm 25$  per cento)<sup>33</sup>, e in parte ( $\pm 50$  per cento) impiegando il credito concesso da un consorzio di banche italiane guidato dalla Banca d'Italia<sup>34</sup>. Nello stesso tempo le forniture della Marina sarebbero state pagate interamente con valuta pregiata. La copertura ministeriale avveniva, dopo un lungo e complesso giro di approvazioni<sup>35</sup>, attraverso una nuova concessione di credito da parte del ministero delle Finanze direttamente sul bilancio del ministero dell'Aeronautica<sup>36</sup>.

Da questo nuovo pacchetto di norme scaturì una più ampia autonomia del ministero dell'Aeronautica nella contrattazione delle forniture al governo di Burgos, non solamente per quanto riguarda la tipologia dei materiali ma soprattutto nelle forme di pagamento. Nel determinare il ruolo dall'amministrazione aeronautica, superiore a quello avuto nel proprio settore dai ministeri della Marina e della Guerra, pesarono le ripetute e consistenti richieste spagnole e le necessità oggettive legate all'andamento delle operazioni belliche che faceva dei velivoli uno degli ele-

menti chiave degli aiuti italiani ai nazionalisti.

Una delle conseguenze piú evidenti e significative fu data dal processo di formazione dei prezzi dei velivoli e dei motori, divenuto piú disorganico e legato alle singole contrattazioni. La loro origine era nella proposta dell'azienda<sup>37</sup> al ministero dell'Aeronautica, il quale, oltre all'accettazione o meno dell'indicazione, stabiliva in base all'entità della fornitura: le eventuali percentuali di aggiustamento (il sovrapprezzo rispetto ai costi per la R. Aeronautica), le forme di riscossione (in contanti o dilazionata), il tipo di valuta (italiana o straniera), lo spettro degli sconti che la ditta poteva concordare con il governo nazionalista (previa accettazione definitiva da parte del ministero).

Il superamento degli accordi di agosto divenne palese già dal consuntivo parziale del dicembre 1937<sup>38</sup> che poneva in evidenza il netto divario tra le somme previste come anticipi all'atto della consegna e quelle effettivamente incassate. Rispetto ad un valore complessivo di 133.256.300 lire delle commesse spagnole (velivoli, parti di ricambio, munizioni, ecc.) erano stati consegnati materiali per 87.320.400 lire, corrispondenti a 29.897.280 lire di anticipi, dei quali solamente 18.304.480 lire erano stati percepiti<sup>39</sup>.

Alla fine del dicembre 1937 venne predisposta la verifica della consistenza del debito nazionalista contratto per le forniture «speciali» italiane, secondo quanto previsto dagli accordi di luglio<sup>40</sup>. Nella stesura della contabilità il ministero degli Affari esteri dimostrò una certa flessibilità scindendo quanto ceduto dal Ctv, dalle forniture ministeriali, sia per non complicare ulteriormente il già difficile conteggio, sia per non accrescere lo scoperto<sup>41</sup>. Quest'atteggiamento, dettato piú da considerazioni politiche che finanziarie, pur non sollevando opposizioni, provocò alcune proteste soprattutto da parte del ministero dell'Aeronautica<sup>42</sup>.

Il consuntivo annuale<sup>43</sup> stilato in forma definitiva dal ministero dell'Aeronautica nel gennaio 1938, con il determinante contributo della R. Ambasciata di Salamanca e necessario per ottenere dal ministero delle Finanze il "nulla osta" per integrazione al proprio bilancio, poneva in evidenza il consistente disavanzo, tra le somme da incassare e quelle effettivamente percepite, creatosi nell'anno precedente nei pagamenti spagnoli. Dei 105.582.300 lire conteggiati, 47.167.950 lire erano antecedenti agli accordi di agosto mentre 58.414.350 lire successivi, e per tutti veniva richiesta l'assegnazione a favore del bilancio ministeriale o quanto meno, dalla Ragioneria Generale, la disponibilità ad assumere impegni per tale cifra<sup>44</sup>. Nel computo venne applicato quanto stabilito negli accordi per l'esercito, ponendo in evidenza le possibili forme di assorbimento del debito (*clearing* e/o valuta pregiata e/o credito presso banche

italiane) e sottolineando l'entità delle forniture aeronautiche che avrebbero dovuto essere rimesse in divisa, circa 22.352.750 lire, e quelle il cui pagamento era previsto in *clearing*<sup>45</sup>.

Il ministero dell'Aeronautica poneva in evidenza come del debito complessivo per il materiale aeronautico fossero state incassate in oro solamente 32.878.280 lire, mentre rimanevano scoperte 70.994.050 lire<sup>46</sup>. Di quest'ultima cifra, 57.559.350 lire dovevano essere versate in lire italiane sul credito del Consorzio bancario che effettuava in Italia il credito al governo nazionalista, mentre 13.434.670 lire<sup>47</sup> dovevano essere corrisposte, in oro, direttamente all'amministrazione dello Stato. A questo bilancio doveva essere aggiunto il versamento in sterline equivalente a 14.573.800 lire<sup>48</sup>, effettuato il 20 gennaio, come completamento degli anticipi sui velivoli forniti entro il 31 dicembre 1937, che saldava il terzo lotto delle commesse "estive" corrispondente a dieci Ro.37 e sedici S.79<sup>49</sup>.

I problemi emersi dal difficoltoso conteggio del credito italiano, e la constatazione dei continui ritardi e delle resistenze del governo nazionalista nei versamenti, indussero l'amministrazione romana a richiedere, fin dall'inizio del gennaio 1938, la revisione dei precedenti accordi del 1937. Di fronte alle resistenze nazionaliste, interessate a procrastinare il più possibile la definizione del debito e delle forme di pagamento, l'amministrazione aeronautica italiana, in accordo con il ministero degli Affari esteri e quello degli Scambi e valute, adottò il blocco degli invii dei materiali più ambiti dagli spagnoli, quali velivoli e pezzi di ricambio per motori e apparecchi, forzando il governo di Burgos al dialogo.

Gli incontri tra le delegazioni dei due paesi avvennero a Roma a partire dal 22 marzo 1938 ed evidenziarono immediatamente, attraverso contrasti su tutti i punti principali, la diversa volontà di impostare i rapporti commerciali tra le parti. I nodi cruciali erano sia il saldo dei crediti al 31 dicembre precedente, che gli spagnoli volevano in merci mentre l'Italia, in base agli accordi, pretendeva in valuta pregiata, sia le forme di pagamento per le forniture del 1938, che da una parte si chiedeva di saldare per il 50 per cento in *clearing* e per il 50 per cento con il credito bancario garantito da un consorzio di banche italiane, e dall'altra si pretendeva il 50 per cento in valuta ed il 50 per cento in merci<sup>50</sup>.

Il pagamento in merci incontrava la resistenza dell'amministrazione italiana sia per i ritardi nelle consegne, sia per la palese constatazione che i prezzi attribuiti ad esse erano decisamente superiori ai valori medi del mercato internazionale. In questo frangente rispuntava la sommersa competizione con la Germania che era ritenuta, dalle autorità italiane, più favorita nel ritiro delle merci e nell'attribuzione delle materie prime.

Le due parti giunsero ad un accordo di massima il 28 marzo suc-

cessivo sulla base

[dell']impegno della Spagna di liquidare l'arretrato al 31 dicembre 1937 per circa un terzo dell'ammontare con versamento in valuta, da effettuarsi in tre rate tra marzo, aprile e maggio; la parte residua con forniture di merci, specialmente olio di oliva.

Per l'avvenire, le forniture destinate all'esercito, previste per un importo massimo di 150 milioni di lire, dovevano venire regolate per metà in valuta, il resto in merci.

Accanto alle forniture destinate alle forze armate franchiste, si svolgevano particolari correnti di scambio tra i due paesi ad opera della privata iniziativa, ed i singoli affari venivano regolati normalmente sotto forma di baratto, con la cosiddetta compensazione privata (...).

Come questa, anche altre iniziative di collaborazione industriale italiana in Spagna si arenarono davanti all'insuperabile scoglio dei mezzi di pagamento<sup>51</sup>

In quest'ultima frase si delinea l'atteggiamento della amministrazione aeronautica di fronte ai diversi tentativi delle industrie italiane di contattare direttamente il governo nazionalista e di avviare con esso trattative per forniture o per l'impianto di officine di riparazione e costruzione. Tuttavia rimaneva aperto il problema del controllo di questo canale che avrebbe potuto trasformarsi in un flusso di rifornimenti, minimo ma significativo, in grado di sfuggire alla supervisione ministeriale.

L'organismo già in parte predisposto a questo compito avrebbe potuto essere il Consorzio italiano esportazioni aeronautiche (Ciea)<sup>52</sup>, ma ciò avrebbe significato la perdita della possibilità di intervenire rapidamente sul suo operato. Per questa ragione, nell'ottobre, venne investita la Dgca della gestione delle «linee fondamentali» di questo settore, mentre il consorzio avrebbe dovuto intervenire unicamente nel caso di realizzazione pratica delle iniziative.

Quest'atteggiamento favoriva sostanzialmente le industrie maggiori agevolate dalla presenza di una propria struttura di vendita internazionale in grado di poter impegnare preventivamente forti somme per avviare e condurre le trattative e con maggior potere contrattuale nei confronti dell'amministrazione aeronautica<sup>53</sup>.

L'applicazione sostanziale di quanto delineato avvenne solamente dall'inizio del 1939, quando, cercando di eliminare le cause di possibili frizioni e malintesi generati sia dalle disparità di prezzo che dalle diverse condizioni di pagamento contenute nelle proposte delle ditte rispetto a quelle del ministero, venne accentrato presso l'amministrazione aeronautica tutto il sistema delle forniture belliche alla Spagna<sup>54</sup>. Il nuovo equilibrio creatosi nel 1939 venne segnato dall'impegno di primo piano del Ciea, la cui attività nel processo di formazione dei prezzi sostituiva formalmente le ditte, e dall'insensibilità dell'amministrazione di fronte

alle loro necessità<sup>55</sup>.

La decisione accentratrice rientrava nella ferma volontà dell'amministrazione italiana di definire e tenere accuratamente aggiornati gli oneri economici degli aiuti ai nazionalisti, anch'essa chiaramente espressa nell'ambito delle riunioni delle due delegazioni<sup>56</sup>.

Nel corso delle riunioni del marzo-maggio 1938 venne affrontato il problema delle forniture urgenti, reso ancora più impellente dal blocco degli invii di materiale. Esse comprendevano, oltre a parti di ricambio e materiale vario difficilmente quantificabile preventivamente, velivoli già richiesti per 65.188.800 lire<sup>57</sup> (si trattava di ventisette Cr.32, dieci S.79 e quindici Ba.65, con relativi pezzi di ricambio), a cui si aggiungevano altri quattordici s.79 con i pezzi di ricambio, per un valore di 32.487.840 lire<sup>58</sup>, diciotto Caproni tipo "Abissinia"<sup>59</sup> e otto Ca.135 con i pezzi di ricambio, per un valore di 19.000.000 lire<sup>60</sup>. Complessivamente il materiale aeronautico richiesto era valutato in almeno 108.959.750 lire, dei quali tra il 1° gennaio ed il 31 marzo erano stati inviati 26.998.203 lire in parti di ricambio e materiale vario<sup>61</sup>.

L'avvio delle sedute congiunte aveva favorito una modesta, ma significativa, ripresa dei rifornimenti di materiale aeronautico al governo nazionalista, che in parte vennero inseriti nei nuovi accordi ed in parte gestiti sulla base di quelli ancora in vigore. Questa fase di incertezza commerciale e la conseguente insolvenza spagnola impedì un riaccredito completo del valore dei materiali inviati, aggravando quella situazione di perdita di forza formale e reale della R. Aeronautica che non venne più recuperata, né durante la guerra civile né nel breve periodo precedente il conflitto mondiale.

Nei documenti definitivi, firmati il 23 maggio, le forme di riscossione del debito differivano sostanzialmente tra la normativa riguardante gli scambi commerciali "privati"<sup>62</sup>, in cui l'insieme veniva rimandato agli accordi tra le parti, e quella delle «forniture speciali», dove era stato previsto e predisposto quasi tutto. L'incasso delle somme rimaste scoperte l'anno precedente veniva regolato con quanto stabilito all'interno dell'accordo per le forniture speciali, prevedendo il versamento del 50 per cento in valuta e 50 per cento in merci per il periodo gennaio-15 luglio. Analogamente, nel caso dello scoperto dei mesi successivi, il governo di Burgos avrebbe versato: 250.000 sterline tra l'aprile ed il maggio 1938, e valuta corrispondente a 6.510.720 lire in due rate (maggio-giugno) per le forniture di velivoli ed il resto in merci<sup>63</sup>.

All'interno dello stesso accordo veniva previsto l'importo complessivo delle forniture speciali, per tutto il 1938, in 202.156.335 lire<sup>64</sup>, nonostante vi fosse stata una proposta spagnola all'inizio dell'aprile di elevarla a

300.000.000 lire<sup>65</sup>. L'amministrazione nazionalista si impegnava a versare fin dalla stipula dell'accordo il 25 per cento in valuta (440.000 sterline), con 8 rate mensili di 55.000 sterline (8.000.000 lire), il 50 per cento con il *revolving credit* ed il resto in merci<sup>66</sup>.

Nello scambio di note finale veniva sottolineata la posticipazione al 1° gennaio 1939 per l'inizio degli ammortamenti delle forniture speciali, solamente nel caso si verificasse la fine del conflitto, altrimenti vi sarebbe stata automaticamente una proroga fino al termine del conflitto. Inoltre si stabiliva un conteggio mensile del debito spagnolo basato sulle ricevute rilasciate dal governo di Burgos, sia nel caso dell'acquisizione di merce, sia in quello della cessione.

La Commissione mista per le forniture speciali, prevista nell'articolo 1 degli accordi, venne costituita tra la fine del maggio e l'inizio del giugno con il compito di valutare l'entità del debito spagnolo ed il relativo programma di ammortamento. Nel ciclo di riunioni, tenute tra il 4 luglio ed il 31 ottobre, venne affrontato il problema del debito precedente agli accordi dell'agosto 1937 e di quello successivo, stabilito fino al 26 settembre 1938, ponendo in evidenza come

l'ammontare delle spese sostenute per conto del Governo Spagnolo dal R. ministero della Guerra dal principio della guerra spagnola al 31 maggio 1938 e dai Regi Ministeri della Marina e dell'Aeronautica al 30 giugno 1938, è stato precisato nella somma di L. 4.035.821.649,70.<sup>67</sup>

Della somma complessiva, 1.214.439.393,10 lire erano attribuite al ministero dell'Aeronautica, mentre rispetto a quella delle forniture speciali, 120.791.030 lire, erano antecedenti l'agosto 1937 (dei quali 32.878.280 lire per forniture aeronautiche erano stati incassati prima del maggio 1938), e 273.301.445 lire dovuti alle forniture successive. Le forme di pagamento concordate prevedevano che 167.004.122,5 lire, costituiti dalle somme in valuta ancora da versare al 23 maggio 1938 e le somme previste con la cessione merci del periodo agosto 1937-maggio 1938, avrebbero dovuto essere versate in base al già citato articolo 2 dell'accordo, mentre la restante parte, 194.210.072,5 lire, doveva essere pagata attraverso il *revolving credit* garantito dal consorzio bancario italiano<sup>68</sup>.

Dalla Commissione mista italo-spagnola era frattanto derivata la Commissione tecnica incaricata di elaborare lo schema di ammortamento del debito nazionalista verso l'Italia. Particolarmente interessanti furono le considerazioni esposte nei riguardi della «futura» possibilità di collaborazione dell'industria italiana con quella spagnola nella ricostruzione postbellica, presenti nel verbale conclusivo delle riunioni tenute nel gennaio 1939. I settori principali erano ritenuti quelli delle opere pubbliche,

del rifacimento e sviluppo dell'industria civile (in modo particolare chimica e automobilistica) e l'evolversi di tutti i settori dell'industria militare. Le forme d'intervento avrebbero potuto abbracciare lo spettro che andava dalla prestazione d'opera, sia di operai sia di tecnici o dirigenti, all'apporto di macchine, brevetti e licenze di fabbricazione. Tuttavia, la delegazione spagnola svuotava quanto sostenuto affermando :

che le modalità di una collaborazione industriale fra i due Paesi dovranno essere oggetto di accordi speciali per ciascun caso, per quanto concerne il finanziamento di dette collaborazioni ed il successivo disinvestimento.<sup>69</sup>

La commissione tecnica tornò a riunirsi nell'autunno 1939 per verificare il credito italiano relativo alle "forniture speciali" fino al 30 giugno, in modo da concludere definitivamente gli accertamenti riguardanti l'intero arco bellico. La decisione della data limite delle forniture belliche, oltre la quale ogni tipo di contatto commerciale avrebbe dovuto essere regolato normalmente, ebbe un'importanza considerevole poiché influi significativamente sugli sviluppi dei contatti italo-spagnoli.

La fine del conflitto "civile" spinse alla ridefinizione degli accordi del maggio 1938 sia per la complessiva definizione del debito spagnolo, sia per gettare le basi della nuova collaborazione economica ed industriale. Inoltre tra il giugno ed il luglio 1939 l'amministrazione italiana dovette affrontare un nuovo problema, costituito dalla volontà spagnola di rescissione o comunque modifica delle commesse in corso in modo da eliminarne totalmente o almeno alleviarne gli oneri di pagamento.

Contemporaneamente divenne sempre più evidente la reale consistenza dell'azione germanica in Spagna e si delineò con chiarezza la necessità di anticipare, per quanto possibile, la concorrenziale azione dell'alleato. In questa prospettiva va inserito il repentino viaggio di Ciano a Madrid, il 19 luglio, nel tentativo di creare un clima favorevole alla positiva conclusione delle trattative tra i due governi.

### *3.3. Le industrie aeronautiche italiane e le forniture spagnole*

L'insurrezione nazionalista aveva provocato una temporanea rottura dei già radi rapporti tra l'industria aeronautica italiana e l'amministrazione spagnola, mentre il riconoscimento politico del governo di Burgos e lo stabilizzarsi del conflitto ne favorirono la ripresa. Le condizioni oggettive in cui avvenivano i nuovi contatti condizionarono profondamente le linee del loro sviluppo, sottoponendoli costantemente non solo alle necessità militari, ma soprattutto alla volontà politica. I materiali aeronautici, al pari di tutte gli altri rifornimenti inviati in Spagna, divennero uno

strumento di pressione internazionale ed interna, giacché con essi il governo romano potevano tentare di forzare le decisioni nazionaliste così come favorire o meno le industrie in patria.

Queste linee di tendenza furono evidenti fin dai primi mesi del 1937, allorché prima la Fiat<sup>70</sup> e poi la Caproni inviarono i propri rappresentanti in Spagna. La proposta della casa torinese era costituita dall'offerta sia di velivoli, parti di ricambio e motori, sia dell'installazione, in territorio spagnolo, di un'officina di riparazione, con personale specializzato italiano, gestita dalla stessa società italiana<sup>71</sup>. Allo stesso modo la Caproni avanzò ai rappresentanti spagnoli una serie di proposte che differivano in modo minimo, ma sostanziale, da quelle Fiat ed avevano come punto di forza la gestione mista di un'officina per il montaggio dei velivoli Caproni e motori Isotta Fraschini<sup>72</sup>. Il progetto, legato alla fornitura urgente di 30 aerei<sup>73</sup>, incontrò il favore del governo nazionalista ma il risentimento e l'opposizione di quello romano preoccupato soprattutto di mantenere il controllo delle capacità produttive spagnole evitando l'esportazione, anche se in forma embrionale, di impianti.<sup>74</sup>

La polemica che seguì, forse sostenuta da oppositori della ditta lombarda, si protrasse per tutto il mese di aprile trovando sia il ministro dell'Aeronautica, gen. Valle, sia il sottosegretario di Stato per gli Scambi e le valute, Guarneri, contrari al progetto Caproni. Il problema di fondo, solamente in parte occultato dal richiamo all'azione «indisciplinata», al di fuori del neo costituito Ciea, era fondato sul timore di una possibile, successiva, trasformazione dell'officina di montaggio in fabbrica di costruzioni, con relativo danno sia alle esportazioni nazionali<sup>75</sup>, sia al peso politico delle forniture italiane.

Un altro aspetto del ruolo ricoperto dalle industrie fu quello legato alle commesse che il governo di Burgos collocava presso di esse, con il chiaro intento di impiegarle come strumento di pressione sulla stessa amministrazione romana. Nel quadro delle trattative tra i due governi, le commesse spagnole divenivano un elemento che poteva essere scambiato con i velivoli in dotazione alla R. Aeronautica, immediatamente disponibili all'esportazione. In questo modo, la formula di pagamento delle forniture sfuggiva alle convenzioni Franco-Ciano per slittare nel semplice campo dello scambio di materiale, facendo intravedere alla R. Aeronautica la possibilità di ottenere velivoli nuovi in cambio di apparecchi in parte usurati.

Dal confronto tra gli interessi italiani e le necessità spagnole scaturiva un precario equilibrio i cui elementi di fondo erano da una parte la costante attenzione nel mantenere una certa area d'autonomia e dall'altra quella di affermare la propria influenza. Gli sviluppi dell'accordo Fiat-

Hispano Suiza, stipulato nel marzo 1937, rappresenta una sostanziale mediazione tra le diverse tendenze prevedendo unicamente la cessione delle licenze di riparazione, montaggio e costruzione sia del velivolo Cr.32 e relativo motore A.30 RA, sia del nuovo G.50, una volta omologato e costruito in serie, con il nuovo motore A.74<sup>76</sup>. Una formula che permetteva alla FIAT di poter presentare l'accordo alle autorità romane, cui spettava la decisione definitiva, con la convinzione che il «complesso di quest'accordo deve permetterci di arrivare per tappe successive a tenere il controllo tecnico dell'Aviazione Spagnola.»<sup>77</sup>

Dobbiamo tenere ben presente come le attrezzature necessarie alla Hs di Siviglia per poter dare il via alle riparazioni e all'assemblaggio dei velivoli inviati dall'Italia avrebbero dovuto essere quelle in dotazione all'officina dell'Aviazione Legionaria, alla cui cessione avrebbe corrisposto il reintegro da parte della Fiat alla R. Aeronautica ed il successivo invio in Spagna in conto forniture<sup>78</sup>. Gli stessi operai specializzati avrebbero dovuto essere i dipendenti della Fiat e dell'Aeronautica d'Italia, già presenti in Spagna, il cui compito sarebbe stato quello di provvedere alle riparazioni più complesse dei motori della casa torinese e dei Ro (Romeo).

Nel complesso l'accordo si presentava piuttosto favorevole alla società piemontese, non solamente perché prevedeva tutta una serie di accordi di assistenza tecnica che andavano dall'istruzione del personale, alla fornitura dei macchinari e di pezzi separati del velivolo, alle *redvances* per le derivazioni, costruzioni e/o riparazioni, ma soprattutto per la possibilità di vendita diretta degli stessi velivoli e motori al governo spagnolo, senza alcuna riserva nei confronti della Hs<sup>79</sup>. L'unico punto di contrasto rispetto alle direttive ministeriali fu la proposta della valuta da adottare sia nelle rate semestrali, sia per i successivi accordi per forniture tra Fiat e Hs. L'amministrazione spagnola avrebbe preferito impiegare la peseta, da convertire in dollari e poi in lire, mentre da parte italiana si pretese il *clearing*, mediato dal ministero dell'Aeronautica, per tutti i pagamenti, tranne che per il 25 per cento, previsto in valuta estera, della somma relativa alle forniture Fiat.

La cessione dei macchinari presenti in territorio spagnolo venne predisposta fin dall'aprile successivo, ma ancora nel luglio la società spagnola non era in grado di soddisfare le richieste governative adempiendo alla clausola dell'accordo con la Fiat riguardante l'acquisto di venti Cr.32, in parte montati ed in parte da assemblare, come fase d'inizio della costruzione di altri venti esemplari in loco. Alla fine dell'anno la situazione non era mutata tanto che la Hs inoltrò una nuova commessa per attrezzature varie, presso la Fiat, ammontante ad un valore di 3.375.000 lire e di

parti staccate del Cr.32 per 16.644.000 lire, di cui 11.580.000 da consegnarsi entro il 1938 e 5.064.000 lire nel 1939<sup>80</sup>.

Le aspettative nazionaliste, legate al decollo della produzione spagnola<sup>81</sup>, furono oggetto di una polemica protrattasi fino al settembre 1937 che coinvolse l'amministrazione spagnola, la società torinese, il ministero degli Esteri e quello dell'Aeronautica. L'oggetto del contrasto erano le continue richieste da parte del governo di Burgos di consistenti quantità di velivoli già operativi, mentre le autorità italiane rimandavano alla commessa inoltrata alla Fiat, continuando a garantire il sostentamento ordinario<sup>82</sup>. Il confronto si esaurì con l'accettazione da parte spagnola della proposta ministeriale italiana di coagulare le diverse richieste con la cessione di 60 velivoli di cui 20 in parti staccate<sup>83</sup>, per un valore complessivo di circa 35.000.000 lire. I tempi di avvio di quest'ultimo accordo superarono ampiamente quelli previsti, posticipando ulteriormente le speranze nazionaliste di avvio di una propria produzione.

Contemporaneamente, tra l'agosto ed il settembre, si verificò un significativo ridimensionamento delle commesse spagnole presso l'industria aeronautica italiana, ridottesi complessivamente del 50 per cento rispetto a quanto ventilato pochi mesi prima. Presumibilmente l'atteggiamento del governo di Burgos venne influenzato sia dall'andamento delle operazioni belliche<sup>84</sup>, sia dalla momentanea crisi nei rapporti politici; anche se, ufficialmente, le ragioni citate furono i consistenti quantitativi di materiale giacenti presso Bilbao (forse catturati) a cui andavano aggiunti quelli in fase di costruzione<sup>85</sup>. In campo aeronautico le commesse dirette alle industrie italiane vennero limitate ad 8 + 16 velivoli s.79, in parte già ordinati alla Siai, ad otto Ca.135 richiesti alla Caproni e a dieci Ro.37 della Imam. Solamente per i velivoli Siai vi era una disponibilità quasi immediata, in ragione della commessa in corso per la R. Aeronautica, mentre per gli altri si prevedevano tempi di consegna decisamente lunghi.

Le richieste della Siai di dirottare la produzione<sup>86</sup> in Spagna, e allo stesso tempo rivedere i tempi previsti per la fornitura italiana<sup>87</sup>, provocarono il risentimento del ministero dell'Aeronautica e l'accendersi di una polemica che percorse tutta la seconda metà del mese di luglio. Determinante fu la dichiarazione della ditta di non poter incrementare la produttività della linea di montaggio degli S.79, stimata in 12 velivoli/mese per il periodo aprile-ottobre, e, conseguentemente, di non essere in grado di assolvere entrambi gli impegni che si era assunta.

L'urgenza delle necessità spagnole ed il peso politico che avrebbe avuto l'opposizione intransigente dell'amministrazione italiana di fronte a questa commessa non lasciò altra possibilità per quest'ultima che

autorizzare la Direzione territoriale di Milano a cedere alla ditta i velivoli richiesti, stornandoli da quelli già consegnati. Al problema dei tempi di riconsegna, dopo una prima rigida richiesta del rispetto dei termini fissati<sup>88</sup>, venne proposta come soluzione la deroga di un mese, cercando di evitare la stipulazione di un nuovo contratto o la modifica dei termini di quello in corso. Dopo la decisione di trasformare la commessa in cessione diretta ad opera dell'amministrazione aeronautica, la stipula di un nuovo contratto divenne inevitabile<sup>89</sup>.

Dopo un primo spegnersi, la polemica tra il ministero e la società di Sesto Calende, si ravvivò nel settembre successivo in ragione delle richieste Siai di un aumento unitario del valore della fornitura degli ultimi otto velivoli del 25,68 per cento, sia in ragione dell'aumento complessivo dei costi delle materie prime e della mano d'opera, sia delle spese legate alla fornitura spagnola, ma soprattutto al confronto tra il costo unitario dei velivoli ceduti alla R. Aeronautica (694.000 lire a cellula) con quello che era stato concordato con l'amministrazione spagnola (906.250 lire a cellula)<sup>90</sup>. Anche in questo caso l'amministrazione dello Stato sembrò cedere alle richieste della società di Sesto Calende, fissando l'aumento al 5,8 per cento<sup>91</sup>, garantendo così un ulteriore incremento degli utili rispetto alla commessa originaria per la R. Aeronautica.

La consapevolezza della sicura fonte di guadagno fu probabilmente alla base della disponibilità espressa alla fine del settembre dalla stessa Siai a concedere un fido di circa 40.000.000 lire al governo di Burgos per l'acquisto di altri sedici S.79 contemporaneamente, ma separatamente, a dieci Ro.37 bis delle Industrie meccaniche e aeronautiche meridionali<sup>92</sup>. Anche questa volta la fornitura avrebbe dovuto avvenire tramite la ricesione di velivoli già in dotazione alla R. Aeronautica da reintegrarsi sulla base della commessa spagnola. L'atteggiamento dell'amministrazione italiana fu, questa volta, di decisa opposizione, rimandando il credito all'apposito consorzio bancario e accollandosi completamente tutti gli oneri della richiesta spagnola.

L'amministrazione aeronautica aggiunse così al primo contenzioso sul prezzo di otto S.79 un secondo sullo stesso punto, ma riguardante altri 16 velivoli. I contrasti tra il ministero e la Siai si protrassero oltre il marzo 1938 quando la Dgca rimetteva entrambi i problemi alle decisioni del gabinetto ministeriale senza proporre alcuna soluzione, ma sottolineando che:

1°) Per quanto si riferisce al contratto relativo alla fornitura dei primi 16 S.79, la Ditta ha accettato il prezzo unitario di lire [sic] 725.000 unicamente perché la forma del pronto acquisto la esonerava dal pagamento della tassa di registro e quindi indirettamente le accordava un vantaggio economico sensibile (2% e non 3%

data l'epoca nella quale i prezzi sono stati concordati).

2°) Per quanto si riferisce alla fornitura degli altri 8 S.79, il prezzo unitario di Lire 761.250 è stato pattuito *in seguito ad intese con codesto On. Gabinetto che ha accordato un aumento del 5% sul prezzo di Lire[sic] 725.000 concordato per i 16 apparecchi precedenti.*

Svolgendosi la fornitura di questo gruppo di apparecchi nelle stesse condizioni della precedente, anche per essa doveva essere mantenuta la forma del pronto acquisto<sup>93</sup>.

Per le agevolazioni fiscali accennate e i relativi guadagni, la Siai non riteneva opportuno passare alla stipula di due contratti ordinari, nonostante le ripetute richieste della Dgda e i continui, sensibili, aumenti concessi dal ministero<sup>94</sup>.

L'episodio della Siai pone chiaramente in luce l'atteggiamento del ministero dell'Aeronautica nei riguardi delle forniture spagnole direttamente assunte dalle ditte italiane, palesando quel ruolo di "commerciante" che la R. Aeronautica aveva assunto, consapevolmente o meno. L'aeronautica militare trasse un profitto netto dal trasferimento di materiali dalle industrie alla Spagna, determinato non dalla differenza tra il prezzo d'acquisto e quello di vendita, ma da quest'ultimo e il costo del reintegro dei velivoli, consistentemente più basso rispetto a quello di vendita al governo nazionalista. La sua incapacità di trasformare il "lucro" in crescita reale evidenziò la grande contraddizione dell'amministrazione tesa ai grandi progetti ma vanificati da una inadeguata politica di potenziamento<sup>95</sup>.

Le polemiche sorte tra la ditta di Sesto Calende e il ministero non rimasero casi isolati poiché anche altre aziende, spinte dalle necessità imposte dai tempi, cercarono di ottenere analoghi sostegni dalla R. Aeronautica, come la Caproni che avanzò le proprie ragioni per il recupero dei Ca.135 già consegnati<sup>96</sup>. Queste pericolose richieste, se soddisfatte, rischiavano di danneggiare il complesso della politica impostata dal governo italiano, per il quale i materiali aeronautici divenivano sempre più strumento di pressione.

Complessivamente, nel corso dell'estate vennero contrattati tre diversi lotti di forniture aeronautiche; il primo riguardante otto S.79 e otto Ca.135, per un valore di 37.516.800 lire, il secondo di 60 Cr.32, per 35.000.000 lire e il terzo di sedici S.79 e dieci Ro.37, per 40.219.600 lire<sup>97</sup>. Le forme di pagamento differivano significativamente da un gruppo all'altro, ma, per il Ministro delle Finanze, era comunque certo che:

Per tutte le forniture deve rimanere inteso che, in relazione alle condizioni convenute per il pagamento, *la consegna degli apparecchi non possa effettuarsi senza la rimessa delle somme da versarsi in contanti all'atto della consegna stessa [37.500.000 lire] ed il rilascio di regolari obbligazioni per le somme dilazionate.*<sup>98</sup>

In base a ciò, il 13 novembre successivo, dopo la consegna dei primi sei S.79, la R. Aeronautica provvedeva al blocco dell'invio di altri otto velivoli, già in possesso ad equipaggi spagnoli:

Poiché l'ambasciata di Spagna non ha ancora provveduto, nonostante i solleciti, a versare la quota del 30% stabilita a suo tempo, questo ministero ha disposto perché gli 8 apparecchi in Sardegna non siano fatti proseguire per la Spagna fino a nuovo ordine<sup>99</sup>

provocando il risentimento del governo di Burgos, ma ottenendo il versamento, rateale, di una consistente parte dell'anticipo, anche se non nella percentuale prevista. Il 21 novembre, il consuntivo parziale dell'amministrazione aeronautica poneva in evidenza come rispetto ai 115.700.400 lire del valore complessivo dei tre lotti (rappresentanti l'86,82 per cento delle commesse nazionaliste) erano stati consegnati materiali per 63.914.400 lire (73,19 per cento del valore delle consegne complessive) ed incassati solamente 14.508.480 lire, cosicché lo scoperto complessivo risultava di 118.747.820 lire<sup>100</sup>. Il 16 dicembre risultavano consegnati velivoli per 90.474.400 lire, che il 20 erano saliti a 105.414.350 lire, senza che le somme incassate subissero alcuna variazione positiva<sup>101</sup>.

L'inadempienza nazionalista risultava tanto più grave se considerata in rapporto alla consistenza delle consegne italiane che vedevano completamente soddisfatte le richieste degli S.79 e dei Ro.37 (chiusa l'11 novembre); pure quella dei Cr.32 era in via di esaurimento, nonostante la valenza politica legata a questa fornitura<sup>102</sup>, mentre per i Ca.135, del primo lotto, si attendeva la sostituzione dei motori richiesta dal governo di Burgos. L'evidente morosità della controparte, protrattasi fino al 21 gennaio successivo, non provocò il blocco delle spedizioni, per il quale la decisione definitiva era costantemente rimandata dall'amministrazione aeronautica al ministero degli Affari esteri, e la minaccia della sua attuazione non diede i risultati sperati.

Parallelamente alla definizione delle commesse "estive", il governo nazionalista inoltrò all'amministrazione aeronautica italiana, senza ottenere alcuna risposta immediata, il prospetto delle nuove necessità per un complesso di 18 velivoli, dei quali otto idrovolanti da bombardamento e ricognizione Cant. Z.506 B, dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (Crda)<sup>103</sup>, due Cr.30 scuola biposto, otto Nardi Fn.305 scuola, di cui due nella versione biposto e sei in quella monoposto<sup>104</sup>. Questo gruppo rappresentava sia la necessità di idrovolanti da ricognizione, sia la volontà di potenziare la scuola caccia dell'aviazione nazionalista estremamente deficitaria di velivoli. La richiesta venne ripresa dall'amministrazione nazionalista nel febbraio, aggiungendo altri sedici Imam Ro.41, di cui quat-

tordici biposto e quattro monoposto, e sei Fiat Cr.20 biposto<sup>105</sup>, proponendo il pagamento del 60 per cento dell'intera fornitura in valuta pregiata, alla consegna, e il restante 40 per cento in *clearing*<sup>106</sup>.

Tra il dicembre 1937 e l'aprile 1938 i rapporti tra le due parti vennero decisamente irrigidendosi fino al punto che il ministero dell'Aeronautica il 2 marzo, in vista della stipula di nuovi accordi commerciali, ordinò il blocco degli invii di materiale al governo nazionalista<sup>107</sup>, blocco che venne mantenuto quasi integralmente fino alla firma. Tutte le richieste in corso di valutazione subirono un considerevole rallentamento, come quella di velivoli scuola considerata urgente ed in parte già pronta all'imbarco<sup>108</sup>, mentre alcune vennero completamente negate, come nel caso di otto S.79 per i quali si incontrò l'esplicita opposizione del comando dell'Aviazione Legionaria, che addusse la deficitaria preparazione dei piloti e degli specialisti spagnoli<sup>109</sup>. La reazione immediata del governo di Burgos fu ancora una volta quella di cercare l'appoggio indiretto delle industrie italiane attraverso il piazzamento di consistenti commesse.

Nel campo dei propulsori l'aviazione nazionalista non aveva considerato risolto il problema con il solo acquisto dei diritti relativi ai motori Fiat, ma, già alla fine del luglio 1937, si era interessata all'acquisizione delle licenze costruttive di due modelli dell'Alfa Romeo, il D.2 (per velivoli scuola) e il 135 Rc<sup>110</sup>, senza però giungere ad una positiva conclusione. Nel gennaio 1938, attraverso la Hispano Suiza, prese contatto con le "Reggiane", appartenente al gruppo Caproni, per la fornitura di 100 motori da 12 cilindri raffreddati ad acqua, per un presunto importo di circa 18.000.000 lire, come parte di una commessa di 200 propulsori effettuata alla ditta iberica dal governo nazionalista<sup>111</sup>. La proposta spagnola sembrava avere il chiaro intento di evitare l'approccio diretto all'amministrazione italiana con proposte nettamente in contrasto con la politica degli scambi che essa stava perseguendo ed espressa, inoltre, in un periodo di scarsa disponibilità, in ragione delle consistenti pendenze in corso.

La richiesta di assenso, rivolta al ministero dell'Aeronautica dalla società di Reggio Emilia, perorava direttamente la propria causa prospettando per sé un futuro poco brillante e facendo leva sullo spettro della pericolosa disoccupazione operaia<sup>112</sup>. Allo stesso tempo avanzava la proposta dell'accordo con la Hs i cui elementi centrali erano: il pagamento della commessa, indicato nel 25 per cento in valuta entro sei mesi ed il 75 per cento in *clearing*; l'esplicita richiesta di garanzia rivolta al governo nazionalista e la ferma volontà della società spagnola di impiegare la peseta per il calcolo delle merci in *clearing*. L'unica preoccupazione delle "Reggiane" era dovuta all'incognita del futuro cambio, che

voleva evitare, eliminando così la maggior parte dei rischi legati alla commessa. La proposta, già concordata con la Hs, prevedeva un complesso meccanismo finanziario, per taluni aspetti aleatorio, che manteneva per sé il rischio di 3.500.000 lire, mentre ne scaricava 10.000.000 sull'amministrazione italiana attraverso il *clearing* italo-spagnolo<sup>113</sup>.

La proposta, pur sollevando solo blande obiezioni da parte del ministero dell'Aeronautica, venne perentoriamente respinta dal ministero per gli Scambi e valute a causa della formula del pagamento ritenuta, in ragione della situazione del *clearing*, inaccettabile<sup>114</sup>. In questo modo i preliminari "Reggiane"-Hs non ebbero alcun seguito e la commessa venne momentaneamente lasciata cadere<sup>115</sup>.

La crisi dei rapporti tra il governo italiano e quello di Burgos, intervenuta nei primi mesi del 1938 e risoltasi con gli accordi del maggio, portò ad una nuova definizione delle necessità di velivoli dell'aeronautica nazionalista indicata in 18 motori Alfa Romeo 126, 27+8 Cr.32 (il secondo gruppo corrisponde alla chiusura della commessa Hs-Fiat avvenuta con il loro invio il 19 aprile), dieci S.79 e quindici Breda Ba.65, ripartiti in quattro distinte commesse per un totale di 64.616.000 lire<sup>116</sup>. Pochi giorni dopo venne inoltrata sia una sostanziale modifica alle richieste previste, sia un «presupposto addizionale» che innalzava di 24.000.000 il computo totale del materiale previsto per il 1938. Le modifiche introdotte riguardavano la sostituzione dei Ba.65 con due Caproni Ca.310 e quattro idrovolanti Cant.Z.506.(oppure otto Ca.135) e l'incremento a 38 degli Alfa Romeo 126 ai quali si aggiungevano venti Fiat A.30 (nel caso dei Ca.135 non erano previsti incrementi di motori), mentre le nuove richieste comprendevano quattordici Ca.310 e 40 motori Fiat<sup>117</sup>.

Gli invii dei velivoli avvennero con tempi piuttosto contenuti rispetto alle spedizioni dell'anno precedente, tanto che il 5 luglio era già partito un primo gruppo di venti Cr.32<sup>118</sup>; nello stesso mese venne esaurita la richiesta degli S.79, e nell'agosto quella dei Cant.Z.506. Al contrario, la fornitura degli aerei Caproni ebbe inizio solamente nel settembre, e un mese dopo ne erano stati inviati soltanto 11 (altri quattro vennero spediti il 9 febbraio successivo), mentre ritardi analoghi si verificarono nel campo dei propulsori, tanto da provocare le rimostranze nazionaliste.

Nel corso del 1938 proseguirono gli invii di materiale al governo di Burgos, sia sulla base di quanto specificato negli accordi di maggio, sia in ragione di ulteriori richieste, come quella del 18 dicembre relativa a 39 motori Fiat, 40 Alfa Romeo 126 e 10 Isotta Fraschini Asso 500 R. La società torinese concluse un nuovo accordo con la Hs riguardante la fornitura di attrezzature e parti staccate di Cr.32 per un importo comples-

sivo di 925.336,25 dollari statunitensi, interamente corrisposto in valuta. Il versamento avrebbe dovuto avere luogo sei mesi dopo la data di consegna dei materiali, ma avrebbe dovuto essere garantito dal rilascio da parte della ditta spagnola di «effetti bancabili con scadenza a sei mesi»<sup>119</sup>.

Il nuovo contratto di assistenza, concluso tra il luglio e l'agosto 1938 e ratificato dal governo di Burgos solamente all'inizio del dicembre, aveva lo scopo di porre la ditta di Siviglia in grado di riparare i Cr.32 e i motori A.30 Ra, costruirne le parti necessarie ed avviare la costruzione ed il montaggio di 100 nuovi esemplari. L'inizio delle consegne era previsto verso la fine del dicembre, ma, a causa del ritardo nell'approvazione governativa, queste slittarono agli ultimi giorni dell'aprile 1939.

Nel gennaio 1939 le trattative tra le due società proseguirono portando ad una bozza aggiuntiva riguardante l'aumento della fornitura dei motori A.30 Ra bis a 100 esemplari<sup>120</sup>. La fine del conflitto sorprese la commessa ancora in corso e lontana dall'esaurimento; tuttavia, sulla base dell'importanza attribuita ad essa dall'aeronautica spagnola, il governo di Madrid non procedette né all'annullo né alla riduzione.

Contemporaneamente, all'inizio del 1939, la commessa piú consistente inoltrata all'amministrazione italiana fu di 14 velivoli Caproni, dieci Ap.1 e quattro Ap.1 idro, che si pensò di dirottare in Spagna da una commessa destinata al Paraguay<sup>121</sup>. Nei mesi successivi le necessità nazionaliste si espressero soprattutto nel campo dei pezzi di ricambio mentre l'occupazione di Madrid determinò la modificazione sostanziale dei rapporti tra le due amministrazioni, le cui conseguenze furono particolarmente evidenti nel settore industriale.

## Note

1. Sono debitore di non pochi chiarimenti e suggerimenti ai professori Luciano Casali, Fortunato Minniti e Andrea Curami. In modo particolare quest'ultimo mi ha consentito, senza limiti di consultazione, l'accesso alla documentazione raccolta nel suo vasto archivio privato.
2. Per una visione complessiva della bibliografia italiana sul problema spagnolo rimando a N. Torcellan, *Gli italiani in Spagna. Bibliografia della guerra civile spagnola* Milano, Angeli, 1988.
3. In questa sede, non vogliamo entrare nel merito delle vicende dell'aeronautica legionaria, legata molto piú alle necessità politiche e militari dell'intervento italiano in Spagna che agli aspetti industriali. Per un maggiore approfondimento, e per le vicende dei piloti

italiani militanti nelle file repubblicane, rimandiamo alla bibliografia sull'aeronautica in Spagna, composta da alcune ricostruzioni generali delle vicende belliche tra le quali segnaliamo, di impostazione filofascista E. Degli Incerti - V. Tocci *Duelli aerei. Con 34 illustrazioni fuori testo*, Roma, Edizioni Aeronautiche, 1938; G. Mattioli *L'aviazione legionaria in Spagna*, Roma, L'Aviazione, 1940; R. Bonomi, *Viva la muerte. Diario dell'"Aviación de El Tercio"*, Torino, Ufficio Editoriale Aeronautico, 1941; *Spagna 1936-1939. L'aviazione legionaria. Immagini e storia dell'aeronautica italiana 1935-1945*, Milano, Intergest, 1976. Gli studi sulle vicende dell'aeronautica repubblica risalgono a tempi più recenti: A. Emiliani, *Italiani nell'aviazione repubblicana spagnola*, Firenze, Edizioni Aeronautiche Italiane, 1981; A. Emiliani - G. F. Ghergo *Nei cieli di Spagna*, Milano, Apostolo, 1986. Inoltre non va tralasciata la memorialistica sia di matrice repubblicana, tra cui, I. Hidalgo de Cisneros, *Cielo rosso di Spagna*, Roma, Editori Riuniti, 1969, sia fascista, F. Cozzolino *Dai cieli di Spagna. Lettere alla mamma*, Scafati, A.N.C., 1940; e *Giordano Viezzoli, un eroe dell'ala rivoluzionaria italiana*, Paris, s.e., s.d. [1937]. In questo quadro, vanno sottolineate le pubblicazioni degli uffici storici delle forze armate italiane, che assumono la veste di ricostruzioni ufficiali dell'impegno militare italiano: F. Bargoni *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992; F. Stefani, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, II ed., Roma, Aeronautica Militare Italiana Ufficio Storico, 1992.

4. Il mercato dei velivoli militari costituiva uno strumento di penetrazione economica e politica: alla cessione degli aerei seguivano sempre più frequentemente contratti riguardanti pezzi di ricambio, assistenza tecnica, opzioni per le successive versioni, ecc., ma anche accordi per l'estensione delle linee aeree civili, verso l'Africa ed il Mediterraneo orientale, tramite il permesso di sorvolo ed atterraggio.
5. *Aviones Militares Españoles*, Madrid, Ihca, 1986. Nel maggio 1919 una commissione britannica, formata anche da personale della Royal Air Force, presentò con buoni risultati due De Havilland DH.4, con motore Rolls-Royce Eagle (bombardamento leggero e ricognizione) acquistato in 45 esemplari, poi operativo in diverse versioni, tra il 1919 e il 1927; un Bristol F.2B, con motore Rolls-Royce Falcon (caccia) acquistato in 64 esemplari, che operarono tra il 1921 ed il 1932 affiancati dal 1925-26 dalla versione spagnola l'Ame VI A-2, realizzata in 20 esemplari dai Talleres de Aviación Militar, ed operativa fino al 1931; e un Handley Page V/1.500 con 4 motori Rolls-Royce Eagle (da bombardamento). Allo stesso modo, una missione ufficiale francese presentò 10 velivoli nel novembre successivo, tra cui il Caudron G.3 (scuola) acquisito in 18 esemplari che operarono tra il 1919 ed il 1924; il Breguet 14 (bombardamento leggero), acquistato in 140 esemplari ed operativo in diverse versioni, tra il 1919 ed il 1926; il Farman F.40 e F.50 e lo Spad 13. Contemporaneamente a questi, ma presentati in momenti diversi, entrarono in servizio presso l'aeronautica spagnola l'Avro 504K (scuola) britannico, che rimase in servizio tra il 1919 ed il 1920, in 50 esemplari; il De Havilland DH.6 (scuola) operativo tra il 1919 ed il 1931 in un numero imprecisato di esemplari, in parte costruiti su licenza all'inizio degli anni Venti dalla Hispano di Guadalajara; il De Havilland DH.9 (bombardamento leggero e ricognizione; poi scuola) operativo tra il 1919 ed il 1938 in 136 esemplari, al quale si affiancarono nel 1922, 7 oppure 8 DH.9A.
6. L'M.7 era dotato di un motore Isotta Fraschini V-6 da 250 cv, mentre l'M.9 di un Fiat A.12 bis.
7. *Ivi*, p. 81, dotati di un motore Fiat A.12 bis da 300 cv.
8. *Ivi*, pp. 91-93. Questi ultimi equipaggiati con motori Fiat A.12 bis da 300 cv.
9. *Ivi*, pp. 164-165. Ne entrarono in servizio almeno 31, di cui probabilmente 15 acquistati presso l'azienda italiana e 16 costruiti dalla Construcciones Aeronáuticas S.A. di Cadice, pp. 96-100.
10. *Ivi*, pp. 164-165. Dotato di un Fiat A.12 bis.
11. *Ivi*, pp. 104-112 e p. 122. Il Breguet 19 (ricognizione e bombardamento) venne realizza-

to, nelle varie versioni, in almeno 233 esemplari di 30 acquistati dalla casa madre ed i restanti realizzati dalla Casa di Getafe. I 20 esemplari del Fokker C.IV (ricognizione e bombardamento leggero), in servizio tra il 1924 ed i primi anni Trenta, vennero realizzati su licenza dalla Jorge Loring di Carabanchel. Dallo stesso concorso derivò l'acquisto di 10 Fokker D.X (caccia) dall'olandese Nederlandsche Vliegtuigenfabriek; di 40 Nieuport Ni.29 C.1 (caccia) che operarono in Spagna tra il 1923 ed il 1931 e di tre Farman F.60 Goliath (bombardamento pesante) dalla francese Farman Frères.

12. *Ivi*, pp. 101-103 e pp. 124-128. Tra questi vi furono circa 20 Martinsyde F.4, operativi tra il 1922 ed il 1931, acquistati in Gran Bretagna; 12 Potez 15 (ricognizione e bombardamento leggero), acquistati in Francia, che operarono dal 1924 al 1927.
13. Era dotato di un motore Lorraine 12D da 400 cv.
14. *Ivi*, pp. 139-143. Ne entrarono in servizio all'incirca 91 esemplari fabbricati dalla Hispano-Suiza S.A. di Guadalajara operativi dal 1930 fino alla guerra civile.
15. *Ivi*, p. 139. Ne vennero costruiti circa dieci esemplari, tutti presso i cantieri dell'Aeronautica Navale di Barcellona, operativi tra il 1925 ed il primo periodo della guerra civile.
16. *Ivi*, pp. 128 sgg.
17. *Ivi*, p. 339. Tra il 1931 ed il 1936 ne vennero costruiti, in Spagna, circa 40 esemplari nella versione S.62, con motori I.F. Asso 500, e S.62 bis, equipaggiati con I.F. Asso 750. Secondo: A. Emiliani - G. Ghergo, *Nei cieli di Spagna*, cit., p. 20, furono costituite ben tre squadriglie da bombardamento, ancora operative al momento dell'insurrezione nazionalista.
18. *Aviones Militares Españoles*, cit. p. 166. Era riservato ad aerei scuola e vide l'affermazione dello spagnolo González Pazo GP-1 (scuola) costruito in 40 esemplari. Fuori concorso vennero acquistati i britannici Hawker (Spanish) Fury (caccia), tre esemplari, operativo dal 1936, e De Havilland DH.86 Dragon Rapide (trasporto), tre esemplari, operativo dal 1936.
19. Archivio Centrale dello Stato (da ora Acs), Segreteria Particolare del Duce - Carteggio Riservato (da ora Spd-Cr), b. 72, f. Spagna, s.f. 6, varia, *Confronto invio materiale italiano e tedesco*, allegato I. Va precisato che il totale ufficiale è di 68 velivoli, mentre la somma dei rispettivi fattori è di 69. Di questo lotto facevano parte 36 C.R. 32, 18 S. 81, dieci Ro. 37, tre M. 41, un S. 55 e un Cant.Z. 501. Dei restanti velivoli non veniva precisata la tipologia. Il lotto dei motori era composto da cinque A. 125 R.C., quattro A.30 R.A., un A. 20 R.A. e un A. 750 R.C.
20. *Ivi*. I velivoli inviati erano 46 H. 46, 26 Ju. 52, 24 He. 51, due He. 123, un He. 50, un He. 59 e un He. 60. Le parti di ricambio erano per 16 Ju. 52, 6 He. 46 e 4 He. 51.
21. Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (Ausme), repertorio H.9, *Carteggio del Capo del Governo*, b. 1, f. 3, relazione del Sim sull'«attività germanica» datata 19 ottobre 1936, allegato n. 3 *Situazione apparecchi d'aviazione italiani e tedeschi efficienti, con equipaggi propri, esistenti in Spagna (escluse le Baleari) alla data 19/10/1936*, comunicato ai capi di gabinetto dei ministeri degli Esteri, della Marina e dell'Aeronautica.
22. Cfr. soprattutto F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre* Bologna, Mulino, 1988, p.685. Secondo Ferdinando Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit. p.31; vennero costituiti: la Cosw, presso il Ministero degli Esteri, che si occupava dell'invio di uomini e materiali; la Rowak, che si occupava dello scambio tra prodotti e materie prime; e la Hisma. Su quest'ultima società si dilunga il già citato rapporto del Sim di Salamanca del 19 ottobre 1936 collocando la sua formazione all'inizio del movimento nazionalista, e si occupava della gestione delle uniche linee aeree civili, interne ed internazionali operanti in territorio nazionalista; della raccolta dei materiali da inviare in Germania; di una radio civile mobile e della propaganda a favore del Reich; ma anche di eventuali operazioni di bombardamento. Il rapporto sottolineava come la missione militare italiana in Spagna si fosse occupata soprattutto degli aspetti bellici (aiuti,

ma anche partecipazione ai combattimenti), mentre quella tedesca, «organizzatissima», si preoccupasse soprattutto dello svolgimento di corsi d'istruzione. Infine concludeva sottolineando la «specie di mostra campionaria, [di] materiali militari e civili» che avrebbe favorito la loro futura adozione.

23. Secondo fonte italiana era totalmente accettato «in conto rimborso spese per prestazioni e forniture belliche», Acs, Ma-Gag 1937, b.67, fasc. 9.V.21/2 *Spagna. Forniture*, telesspresso del ministero degli Affari esteri al ministero dell'Aeronautica del 24 aprile 1937.
24. *Ivi*, lettera del sottosegretario di Stato per gli Scambi e le valute del 4 maggio.
25. *Ivi*, *Estratto dalla relazione in data 11/01/1937 del comando della 2ª divisione navale. Miniere di ferro di Melilla*.
26. *Ivi*, *Estratto dalla relazione in data 11/01/1937* cit., Allegato: «Il macchinario è nella sua totalità, o quasi, tedesco. Di importazione tedesca è anche l'esplosivo perché in Germania si accetta in pagamento minerale per tutto si potrebbe forse per gli esplosivi far qualcosa di simile dall'Italia. Il materiale è esportato per il 60% a destinazione Krupp (Essen), per resto in Inghilterra ed in piccola parte in Italia.»
27. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., pp. 680-681.
28. In diversi documenti si fa cenno a queste triangolazioni, anche se solamente in alcuni vi è un riferimento esplicito. Ad esempio, Acs, Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto Affari Generali (da ora Ma-Gag) 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2 *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I volume*, Promemoria privo di intestazione e firma del 16 luglio 1937: «Dal testo dell'accordo risulta evidente che il Governo Italiano incassa da quello Spagnolo l'ammontare delle forniture militari e che esso a sua volta versa alle ditte costruttrici. Si è pertanto d'accordo che la finanza assegnerà alla R. Aeronautica l'ammontare complessivo della fornitura predetta e l'Aeronautica curerà la cessione degli apparecchi dopo aver ricevuto dalla Finanza l'assicurazione predetta.»
29. Durante la guerra civile la peseta non era valutata nel mercato internazionale dei cambi.
30. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., p. 683: «Le industrie italiane, pur desiderose di assicurarsi il lavoro connesso con le forniture alla Spagna, tenevano, in genere, duro nella linea di condotta da me imposta. Ciò induceva la Spagna a rivolgersi direttamente ai Ministeri militari; ma questi, a loro volta erano indotti a opporre crescenti resistenze, preoccupati come erano di non riuscire a colmare i vuoti paurosi delle scorte di magazzino.»
31. Inoltre, in quest'occasione la delegazione italiana cercò di contrastare la concorrenza tedesca, tentando di penetrare all'interno del sistema di controllo delle estrazioni minerarie nel Riff (Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/2 *Spagna. Forniture*, telesspresso, firmato Ciano, inviato il 9 luglio 1937). Nella stessa comunicazione viene sottolineata l'offerta spagnola di minerali: pirite di ferro (100.000 t), minerale ferroso dell'area di Bilbao (75.000 t), minerale del Riff (75.000 t) e antracite (100.000 t). Per il calcolo del valore delle merci italiane il cambio tra peseta e lira era stato fissato in 2,22 lire, anche se alcune banche la davano inferiore ad una lira, mentre il cambio londinese la dava a 1,09 lire (Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9-V-21.S, nota del ministero delle Finanze [firma illeggibile] al ministero dell'Aeronautica e alla Tesoreria centrale, datata 13 agosto 1937).
32. Normalmente i versamenti avvenivano in sterline presso la filiale londinese della Banca commerciale italiana.
33. Secondo F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., p. 684 «le merci che la Spagna si impegnavo di fornirci, a parziale pagamento delle forniture da noi fatte all'esercito [e all'aeronautica], erano essenzialmente: minerale di ferro del Riff, piriti di ferro di Rio Tinto, ghisa, antracite, grano, cacao, lana e pelli, olio di oliva greggio, ecc.»
34. Il quale probabilmente si occupava dei versamenti spagnoli in valuta estera fatti su piazze europee. Inoltre, la ripartizione percentuale prevista venne ben presto annullata attraverso l'incremento della copertura del consorzio bancario, fino al 75 per cento, e

- dei versamenti in *clearing*.
35. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., pp. 682-683, espone in modo piuttosto chiaro l'atteggiamento del ministero per gli Scambi e valute: «Ai capi dei Ministeri militari e delle industrie nazionali avevamo dato come direttiva che ogni fornitura doveva esser fatta contro pagamento in divisa, senza di che il Ministero degli scambi avrebbe rifiutato di fornire le divise necessarie per l'acquisto delle materie prime estere destinate alla sostituzione dei materiali che venivano ceduti alla Spagna.»
  36. Il processo di riassegnazione non ebbe mai quel carattere di immediatezza che era stato previsto fin dalle prime riunioni interministeriali, provocando ripetuti interventi del ministero dell'Aeronautica, sostenuto da quello degli Affari esteri, presso il ministero delle Finanze.
  37. Questa proposta teneva conto di svariati elementi come risulta da Acs, Ma-Gag 1937, b.67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I volume*, Promemoria della Siai, firmato da Capè, al Ministro Valle del 7 settembre 1937 relativo alla fornitura di otto S.79 all'aeronautica nazionalista: «In questo prezzo [1.232.000 lire], oltre agli aumenti delle materie prime (12%) e della mano d'opera (10%), erano state comprese anche le ingenti spese da noi sostenute per ottenere l'ordinazione e cioè: Permanenza in Spagna per oltre un mese di un nostro Ispettore. Spese di rappresentanza, che abbiamo dovuto impegnare per l'ammontare del 10% sull'importo della fornitura. Permanenza della Missione Spagnola in Italia. Assistenza agli equipaggi spagnoli durante la loro permanenza a Cameri.»
  38. Non è possibile riprodurre le cifre assolute del debito spagnolo a causa dei diversi valori proposti nei molteplici documenti dei ministeri dell'Aeronautica e degli Affari esteri. Inoltre il loro variare, non sempre attribuibile a delle ragioni palesi, ne impedisce una efficace ricostruzione temporale. Per queste ragioni ci limiteremo a proporre unicamente le cifre di massima scaturite dalla documentazione del ministero dell'Aeronautica.
  39. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 4° volume*, telesspresso del ministero dell'Aeronautica al ministero degli Affari esteri datato 4 dicembre 1937 e firmato Valle.
  40. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., p. 685: «Fatto è che, al 31 dicembre 1937, l'Italia, nonostante l'accordo Franco-Ciano, si trovò creditrice verso la Spagna, in conto forniture fatte dall'industria all'esercito, alla marina, all'aviazione, per un importo di circa 100 milioni di lire in valuta (in gran parte mancate consegne di merci dovute a termini dell'accordo Franco-Ciano), ai quali dovevano aggiungersi gli utilizzi, per 194 milioni circa, del credito aperto dal già ricordato consorzio di banche italiane.»
  41. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 4° volume*. Telesspresso del ministero degli Affari esteri, firmato Ciano datato 21 dicembre 1937.
  42. *Ivi*, telesspresso del 18 gennaio 1938.
  43. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume*.
  44. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, telesspresso datato 5 gennaio del ministero dell'Aeronautica, firmato Valle.
  45. *Ivi*, telesspresso datato 5 gennaio, inviato dal ministero degli Affari esteri, firmato Ciano, all'Ambasciata italiana a Salamanca e al Comando del Ctv.
  46. *Ivi*, *Materiali ceduti al Governo Nazionale Spagnolo. Situazione pagamenti al 21/1/1938*.XVI.
  47. *Ibidem*; di questi, 6.510.720 lire sarebbero stati incassati in tre rate, 7 maggio, 17 maggio e 19 giugno. Mentre per gli altri 6.926.950 lire, corrispondenti a due lotti di munizioni e varie parti di ricambio risalenti al periodo novembre 1937 - gennaio 1938, non risultavano ancora limiti temporali ai versamenti.
  48. Il debito verso il Consorzio bancario italiano si riduceva così a 42.985.550 lire. Tuttavia il 25 gennaio 1938 il ministero degli Affari esteri comunicava ai ministeri dell'Aeronautica, delle Finanze, della Guerra, degli Scambi e valute ed al Governatore della

- Banca d'Italia che i pagamenti in lire del governo nazionalista ammontavano a 196.746.751 lire, di cui 58.414.350 lire relativi a forniture dell'amministrazione aeronautica e 138.332.104 lire a quelle dell'amministrazione del ministero della Guerra.
49. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, telesspresso del ministero dell'Aeronautica datato 21 gennaio 1938 e firmato Valle.
  50. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., p.822. Cfr. anche Acs, Ma-Gag 1938, b.74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume, Nota para el exc.mo Sr. conde Ciano*".
  51. F. Guarnieri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, cit., pp. 823-824.
  52. Costituito all'inizio del 1937, con la partecipazione azionaria di Alfa Romeo, Breda, Caproni, Isotta Fraschini, Macchi, Piaggio, Crda, Fiat e Siai, aveva la funzione di annullare la concorrenza tra ditte italiane sui mercati internazionali regolando la distribuzione delle commesse alle ditte maggiormente inserite nei vari paesi.
  53. A questo proposito nel dicembre il ministero comunicò al Ciea la decisione di interrompere arbitrariamente tutte quelle trattative che non davano una chiara garanzia di riuscita; Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 4° volume*, nota, firmata Valle, al Consorzio Esportazioni Aeronautiche.
  54. Acs, Ma-Gag 1939, b.89, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture 1° volume*, telesspresso del ministero degli Affari esteri datato 31 gennaio 1939.
  55. Un caso emblematico ci sembra quello della richiesta spagnola di 30 paracadute D.39 "Salvador" dell'Aerostatica Avorio; vedi Acs, Ma-Gag 1939, b.89, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture 1° volume*, note del Ciea al ministero dell'Aeronautica dell'1 marzo 1939 e del 13 aprile 1939. In sintesi, la società italiana aveva già ottenuto una prima fornitura all'inizio del conflitto, il cui prezzo era stato fissato sulla base della valutazione del prodotto sul mercato internazionale. Le 5.540 lire richieste erano pari al costo del modello britannico "Irving", già costruito su licenza in Spagna prima della guerra civile. La nuova proposta del ministero era per un prezzo di 9.000 lire, rispetto le 5.540-5.950 suggerite dal Ciea, suscitando le preoccupazioni di quest'ultima per l'evidente danno che avrebbe potuto costare alla ditta italiana la perdita della possibilità di sostituire con il proprio prodotto la concorrenza britannica, anche dopo il conflitto. La controproposta fu di 6.600 lire, mentre il ministero con una nota di risposta, firmata Ilari e datata 1 maggio 1939, stabilì quale prezzo di contrattazione 7.000 lire, accennando fra le righe che era già inferiore ad una precedente fornitura autonoma della R. Aeronautica. In una successiva nota del Ciea al ministero dell'Aeronautica del 13 aprile 1939 veniva chiaramente sottolineato: «Nel caso che tale fornitura non fosse da noi fatta, verrebbero immediatamente acquistati dall'Aviazione spagnola dei paracadute di un tipo straniero precludendoci così definitivamente ogni possibilità di collocare paracadute o licenza di costruzione in Spagna». Al termine del conflitto questa situazione indusse l'amministrazione spagnola a preferire il modello britannico.
  56. Quest'atteggiamento suscitò il risentimento spagnolo espresso dal presidente della commissione nazionalista, Nicolás Franco, in una lettera al ministro degli Affari esteri Ciano: «Non posso fare a meno di segnalare, a conferma delle mie precedenti lettere, la situazione in cui è giunto l'Accordo (nel quale tanti sforzi e buona volontà erano stati posti con successo da ambo le parti in ciò che costituiva il suo punto principale, la posizione dell'Amministrazione Italiana riguardo ai dettagli) con l'esigere una previa accettazione dei prezzi, mutando il sistema seguito finora di lasciarli all'esame di una Commissione mista, nonché il riconoscimento del debito per il Ctv perfino in ciò che riguarda le spese di organizzazione sostenute in Italia e le pensioni dei suoi componenti», Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 3° volume*, lettera di N. Franco al ministro degli Affari esteri, datata 1 marzo 1938.
  57. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume, Riepilogo delle richieste di materiali aeronautici in corsa* datato 31 marzo 1938, e quadro riassuntivo dell'1 aprile 1938. In una nota della Dgda al gabinetto del ministero dell'Aeronautica

- datata 30 marzo 1938 e firmata ten. col. Fiore, viene dato come importo per gli stessi velivoli un totale di 46.022.000 lire.
58. *Ivi, Material no pedido aún y que se estima de urgente necesidad* datato 26 marzo 1938, dava un valore di 16.400.609 lire. Il dato italiano è riferito al *Pro-memoria per il conte Pietromarchi* (I v.) datato 31 marzo 1938. Di questo documento esistono due versioni riportanti la stessa data, che noi indicheremo per comodità in I v. e II v. Le differenze tra i due non sono nei valori delle singole voci ma nel numero di queste che danno, nella I v., un totale di 117.082.590 lire e, nella II v., 103.594.750 lire. Questo dato complessivo venne corretto in 107.082.590 lire in un foglietto aggiuntivo intestato al ministero dell'Aeronautica e datato 1 aprile 1938, ma privo di firma.
  59. *Ivi, Material necesario para intensificar la acción de bloqueo y vigilancia del litoral* datato 26 aprile 1938.
  60. *Ivi, Promemoria per il conte Pietromarchi* (II v.), cit.
  61. *Ivi, Elenco del materiale spedito per il Governo nazionale spagnolo dal 1°/I al 31/3/1938-XVI* datato 31 marzo 1938.
  62. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 3° volume Accordo per regolare gli scambi commerciali ed i pagamenti relativi fra l'Italia e la Spagna*
  63. *Ivi, Accordo per regolare le forniture speciali dell'Italia alla Spagna* art. 2. L'allegato A riporta le merci previste ed il loro quantitativo: minerali ferrosi del Riff (t 127.808,651), ghisa (t 28.062,740), antracite (t 6335,820), piriti di ferro (t 25.211,505), grano (t 3014), lane (Kg 900.627,50), cacao (t 1.600) e pelli. Il valore complessivo attribuito era di 22.151.451,90 lire secondo la commissione italiana e di 31.644.931,35 lire secondo gli spagnoli. Le differenze più consistenti riguardavano le pelli, tanto da indurre il governo di Burgos a bloccarne l'esportazione.
  64. *Ivi, Accordo per regolare le forniture speciali dell'Italia alla Spagna* Allegato C. La ripartizione della spesa sui tre ministeri militari era: Guerra 107.745.028 lire, Marina 4.733.307 lire e Aeronautica 89.678.000 lire.
  65. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume, Proposte spagnole per regolamento forniture speciali 1938* datato 4 aprile 1938.
  66. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 3° volume Accordo per regolare le forniture speciali dell'Italia alla Spagna* art. 3. Nello stesso articolo era previsto l'innalzamento del credito del consorzio bancario italiano a 300.000.000 lire, probabilmente in vista di un probabile sfondamento delle richieste spagnole. Nell'allegato B erano indicate le merci previste: minerali ferrosi del Riff (t 329.926,049), ghisa di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> qualità (t 15.000), piriti di ferro (t 7.292), cacao (t 1.000), olio d'oliva (t 12.000-14.000), lana sudicia (Kg 250.000) e carbone fossile (t 7.043).
  67. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 2.V.21/4, *Spagna. Commissione Italo-Spagnola per le forniture speciali, Accordo Italo-Spagnolo per il riconoscimento del credito del Governo Italiano per forniture speciali al Governo Spagnola* Nel verbale della riunione n. 6 tenutasi il 26 settembre 1938, dedicata alle *Forniture speciali effettuate dal Ministero dell'Aeronautica dall'inizio della guerra in Spagna al 30 giugno 1938-XVI* viene indicato, come valore complessivo di tutte le forniture al governo nazionalista, 1.214.439.393,10 lire.
  68. *Ivi.*
  69. *Ivi, Commissione speciale italo-spagnola per la formazione del programma di ammortamento del debito per forniture speciali, Commissione Tecnica*
  70. Negli anni precedenti lo scoppio del conflitto, per aggirare il blocco doganale spagnolo, la Fiat aveva costituito in Spagna una filiale per la costruzione di autoveicoli, legata alla casa madre unicamente da rapporti finanziari e di collaborazione tecnica.
  71. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 2.V.21/2, *Spagna. Forniture*, lettera inviata al ministero dell'Aeronautica, Gabinetto dalla Direzione della Fiat di Roma in data 23 gennaio 1937.
  72. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. *Spagna. Forniture*, lettera del Consigliere commerciale dell'Ambasciata d'Italia al sottosegretario di Stato per gli Scambi e per le valute e per

- conoscenza al ministero dell'Aeronautica del 29 marzo 1937.
73. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. *Spagna. Forniture*, lettera della ditta Caproni al ministero dell'Aeronautica dell'1 aprile 1937.
  74. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 4° volume*, nota dell'addetto aeronautico italiano all'ambasciata di Lisbona, ten. col. F. Ferrarin, al ministero dell'Aeronautica, datata 16 giugno 1938. L'autore riferisce il fatto come se fosse accaduto nei primi mesi del 1938, ma noi riteniamo, per le forniture ufficialmente previste di velivoli Caproni negli accordi di maggio, sia avvenuto nei primi mesi del 1937.
  75. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/3, *Spagna. Officine Caproni*, lettera del sottosegretario di Stato per gli Scambi e le valute, Guarnieri, al ministro dell'Aeronautica, Valle, del 21 aprile 1937.
  76. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I volume. Promemoria, "segreto" della Fiat al Ministero dell'Aeronautica* 14 aprile 1937. In allegato la bozza di accordo datata 24 marzo 1937.
  77. *Ivi*, nota intestata con la sigla SB/so «Torino li 10/5/1937-XV»; probabilmente è di origine Fiat.
  78. *Ivi*.
  79. *Ivi, Promemoria, "segreto", della Fiat al Ministero dell'Aeronautica*, cit., Allegato, art. XIII. Le *redevances* per i Cr.32 e gli A.30 RA, erano fissate nel 10 per cento del fatturato della Hs, meno le eventuali forniture Fiat. Nel caso deG.50 e degli A.74, era preordinato un primo versamento di 500.000 lire, in due rate, e del successivo 10 per cento del fatturato. La validità delle *redevances* era per un tempo massimo di tre anni, senza minimi di produzione per i Cr.32 e gli A.30 Ra, mentre per i G.50 e gli A.74 erano previsti non meno di trenta esemplari.
  80. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 3° volume, Promemoria per parlare con Gabinetto aeronautica e Ministero scambi e valute*, datata Torino, 6 dicembre 1937, presumibilmente compilata dalla Fiat.
  81. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I° volume. Promemoria dell'Ambasciata spagnola a Roma per il Ministero dell'aeronautica* del 27 luglio 1937.
  82. *Ivi*, telesspresso del ministero degli Esteri, datato 17 luglio 1937, firmato Mano. L'oggetto era la richiesta al ministero dell'Aeronautica per una fornitura diretta di 50 Cr.32 per l'ammontare di 35.000.000 di lire.
  83. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. 2° volume. Nota del Ministero dell'aeronautica al ministero degli affari esteri* datata 25 settembre 1937 e firmata Valle. Il programma delle forniture stabilito all'inizio di agosto prevedeva: 40 Fiat Cr.32 e relativi motori A.30 R.A. bis (10 prima metà d'agosto, 15 fine agosto e 15 a settembre) e 20 Cr.32 in parti staccate (10 ad ottobre e 10 a novembre); Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2 *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I volume, Nota del Ministero dell'aeronautica alla Direzione Generale delle costruzioni e degli approvvigionamenti*, datata 1 agosto 1937 e firmata dal gen. Ilari. Nel novembre successivo, all'interno dei prospetti delle forniture al governo nazionalista i Cr.32 smontati erano stati ridotti a tre; Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 3° vol.*
  84. Il conflitto appariva decisamente favorevole ai nazionalisti che avevano conquistato Malaga nel febbraio, grazie all'ausilio italiano, e Bilbao nel giugno, mentre l'influenza del governo romano si era decisamente ridimensionata con la sconfitta, di marzo, del Ctv a Guadalajara. Allo stesso tempo lo schieramento avversario appariva in netta crisi in seguito alla insurrezione anarchica e del Poum nel maggio a Barcellona e al rafforzamento del blocco navale italo tedesco seguente il siluramento dell'incrociatore germanico "Leipzig" avvenuto nel giugno.
  85. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture I volume*, telesspresso, cit., dal ministero degli Esteri ai ministeri della Guerra, Aeronautica, Finanze e al sottose-

- gretariato Scambi e Valuta, firmato da Ciano.
86. Si trattava di una commessa complessiva per 82 velivoli.
  87. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1 volume*, lettera della Siai al ministero dell'Aeronautica, firmata dal direttore dell'ufficio di Roma datata 13 luglio 1937. La consegna degli ultimi velivoli alla R. Aeronautica doveva avvenire entro il settembre successivo.
  88. *Ivi*, risposta del ministero dell'Aeronautica, firmata Valle, alla Siai del 17 luglio 1937.
  89. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. I volume*, nota della Dgca del 22 luglio 1937 al ministero dell'Aeronautica; cfr. anche la nota del 25 luglio 1937 del ministero dell'Aeronautica, firmato Valle, alla Siai.
  90. *Ivi*, promemoria della Siai, firmato da Capè, al ministro Valle del 7 settembre 1937.
  91. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. 2° volume*, nota del ministero dell'Aeronautica alla Dgca del 5 ottobre 1937, firmata Valle. In termini monetari risultò essere di 40.000 lire, comunque minore a quanto era stato valutato in una nota della Dgca al ministero dell'Aeronautica datata 23 settembre 1937 e firmata gen. Fiore in cui si proponeva il 10 per cento, arrotondabile a 70.000 lire.
  92. *Ivi*, nota del sottosegretario di Stato per gli Scambi e per le valute al ministero delle Finanze datata 24 settembre 1937.
  93. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume*, nota della Dgca al Gabinetto del ministero dell'Aeronautica datata 26 marzo 1938 e firmata gen. Fiore.
  94. *Ivi*, nota del ministero dell'Aeronautica alla Dgca del 30 marzo 1938, firmata Valle. In essa si stabiliva il prezzo di 725.000 lire per il lotto dei sedici S.79 e un aumento del 6 per cento per il lotto degli otto S.79, portando il costo a 768.500 lire.
  95. Vedi F. Minniti, *La politica industriale del Ministero dell'aeronautica. Mercato, pianificazione, sviluppo, (1935-1943)*, cit.
  96. *Ivi*, nota del ministero dell'Aeronautica alla Dgca del 22 luglio 1937 firmata Valle. La fornitura in corso era di 32 velivoli.
  97. Sei S.79 di questo lotto vennero consegnati come materiale usato perché già in dotazione all'Aviazione Legionaria, usufruendo di uno sconto di 200.000 lire a velivolo; Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 3° vol.*, nota firmata Valle all'ambasciatore di Spagna del 9 novembre 1937.
  98. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. 2° volume*, nota del ministero delle Finanze datata 9 ottobre 1937.
  99. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 3° vol., Promemoria per il Conte Pietromarchi* del ministero dell'Aeronautica datato 13 novembre 1937.
  100. *Ivi*. Si tratta di due prospetti datati 21 novembre 1937.
  101. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 4° vol.*, Nota della Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti, Divisione gestione materiale, Sezione III, al Gabinetto del ministro dell'Aeronautica, firmata Chiappelli e datata 16 dicembre 1937.
  102. All'inizio di dicembre ne risultavano consegnati due gruppi, uno da 25 velivoli ed uno da 12, Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 4° volume*, telesspresso del ministero dell'Aeronautica al ministero degli Affari esteri datato 4 dicembre 1937 e firmato Valle. Nel prospetto allegato viene evidenziato come fosse stato percepita solamente una parte dell'anticipo dei primi e totalmente quello dei secondi.
  103. I primi contatti tra la Cant ed il governo di Burgos erano avvenuti tra il luglio e l'agosto precedente in occasione della visita in Italia di una commissione guidata dal comandante R. Calvo dell'aeronautica nazionalista. In quell'occasione la commissione spagnola si interessò ai Cant Z.1007, ma senza trovare la disponibilità dell'amministrazione aeronautica italiana. Acs, Ma-Gag 1937, b.67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Scarto*, nota del Consorzio italiano esportazioni aeronautiche al ministero dell'Aeronautica, datata 6 agosto 1937; la risposta del ministero porta la data del 13 agosto ed è firmata Ilari.
  104. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture. 3° vol.*, telesspresso del

- ministero dell'Aeronautica alla Dgca datato 14 novembre 1937 e firmato Ilari. Secondo una nota dell'ambasciata spagnola del 9 novembre, i Cr.30 sarebbero stati 12, 6 biposto e 6 monoposto. La risposta italiana del 25 novembre indicava la completa disponibilità alla fornitura, richiedendo il pagamento del 50 per cento del valore totale alla consegna del materiale ed il restante 50 per cento regolato dagli accordi bilaterali. La disponibilità dei Cr.30 era entro il dicembre successivo; quella dei Fn.305 entro un mese dall'ordine; mentre i Cant.Z.506 B in ragione di 2 al mese a partire dal febbraio 1938.
105. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, nota verbale del ministero dell'Aeronautica all'addetto navale in Spagna, com. Arturo Genova datata 9 febbraio 1938.
106. *Ivi*, nota verbale del ministero dell'Aeronautica all'addetto navale in Spagna, com. Arturo Genova datata 15 febbraio 1938.
107. *Ivi*, telesspresso n.15845 del 2 marzo 1938.
108. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume*, nota della Direzione generale dei servizi del materiale e degli aeroporti, Ufficio O.M.S. datata 3 marzo 1938 e firmata col. A. Sabatini. Si trattava di 16 Ro.41, 12 monoposto e quattro biposto, un Cr.30 biposto e tre Cr.20 biposto
109. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, telesspresso del ministero dell'Aeronautica al ministero degli Affari esteri datato 9 gennaio 1938 e firmato Valle.
110. Acs, Ma-Gag 1937, b. 67, fasc. 9.V.21/2, *Forniture materiale all'aviazione spagnola. 1° volume*, nota dell'Alfa Romeo al ministero dell'Aeronautica del 23 luglio 1937 e risposta del ministero del 27 successivo che autorizzava l'inizio delle trattative.
111. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, nota inviata dalle "Reggiane" al ministero dell'Aeronautica datata 21 gennaio 1938.
112. *Ivi*.
113. *Ivi*.
114. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 1° volume*, nota del ministero degli Scambi e valute, firmata Guarnieri, alla "Reggiane" datata 9 febbraio 1939.
115. La necessità di propulsori venne evidenziata con la richiesta, il 21 febbraio 1938, di diciotto Alfa Romeo 126Rc-34 al costo unitario di 220.000 lire. Acs, Ma-Gag 1938, b. 74, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 2° volume*, nota dell'Ambasciata nazionalista a Roma. La R. Aeronautica diede la disponibilità unicamente per quindici motori e con un pagamento in valuta entro 15 giorni dalla consegna; nota del ministero dell'Aeronautica, datata 15 marzo 1938 e firmata Valle, al ministero degli Affari esteri.
116. *Ivi*, *Accordo per regolare le forniture speciali dell'Italia alla Spagna* allegato C. Il valore delle commesse era di: 18 Alfa Romeo 126 per 3.960.000 lire; 8 Cr.32 per 5.312.000 lire, 27 Cr. 32 per 17.928.000 lire, 10 S.79 per 21.096.000 lire e 16 Ba.65 per 16.320.000 lire.
117. *Ivi*, *Nueva distribución del presupuesto de material de aviación* privo di data e firma.
118. In ragione della situazione bellica i caccia della Fiat vennero prelevati dalla commessa della R. Aeronautica in corso presso l'Aeritalia con la chiara intenzione di non procedere al loro reintegro ma di sostituirli direttamente all'assunzione della versione Cr.42. Acs, Ma-Gag 1938, b. 75, fasc. 9.V.21/1, *Spagna. Forniture 4° volume*, telesspresso della Dgda, datato 6 giugno 1938 e firmato gen. Fiore, indirizzato al ministero dell'Aeronautica. L'indicazione della sostituzione dei velivoli è in una nota a margine scritta a penna. La decisione definitiva venne comunicata alla Dgda l'8 luglio 1938 con un telesspresso firmato Valle.
119. Acs, Ma-Gag 1939, b. 89, fasc. 9.V.21/4, *Spagna. Convvenz. Fiat-Hispano Suiza, II Accordo tra la Fiat e la Hispano Suiza*, art. V.
120. *Ivi*, nota della Dgca al ministero dell'Aeronautica datata 10 luglio 1939 e firmata gen. A. Fiore; nota del ministero dell'Aeronautica al ministero degli Scambi e valute del 19 luglio 1939, firmata Valle.
121. Acs, Ma-Gag 1939, b. 89, fasc. 9.V.21/2, *Spagna. Forniture 1° volume*, lettera della Caproni al ministero dell'Aeronautica datata 7 marzo 1939, in cui si richiedeva l'esenzione dalla tassa cambio, concessa per l'invio in Paraguay, per i materiali acquisti estero e montati sui velivoli destinati alla Spagna; anche nota del ministero dell'Aeronautica al ministero delle Finanze datata 9 marzo 1939 e firmata Ilari.

