

**Università degli studi di Torino.**

**Corso di laurea in storia.**

**TESI DI LAUREA**

***L'identità umiliata.***

***La vita di Umberto De Benedetti (1878 - 1957)***

A.A, 2016 - 2017

Candidato: Giancarlo Recchia

Relatore: Prof. Fabio Levi.

## **Indice**

Premessa.	3
I De Benedetti	6
Albero genealogico	32
Umberto	34
La Grande Guerra	62
Un tranquillo borghese	100
Le persecuzioni	147
Gli ultimi anni	209
Elenco documenti	244
Bibliografia	272

## Premessa.

Dopo la conclusione del processo di unificazione italiana l'integrazione degli ebrei italiani fu un processo che si sviluppò gradualmente anche se in modo poco lineare perché fu condizionato dal contesto di separazione dal quale essi provenivano oltre che da un ambiente sociale non necessariamente ostile ma comunque difficile per loro da affrontare e che condizionò per lungo tempo i loro percorsi di vita e di lavoro.<sup>1</sup> Il padre e gli zii di Umberto De Benedetti avevano conosciuto nella loro giovinezza l'umiliante segregazione del ghetto e i profondi disagi delle numerose interdizioni imposte agli ebrei piemontesi. Umberto De Benedetti godette fin dalla nascita di una libertà personale priva delle inquietudini che avevano caratterizzato la vita di suo nonno e di suo padre. Erede di una solida fortuna, nato e cresciuto a Milano, città che amava, della cui società era parte attiva, avrebbe vissuto una vita agiata priva di ansie fino a quando, come per una sorta di arcano maleficio, le leggi razziali del 1938 avrebbero innescato una sorta di reazione a catena costituita da una serie di interminabili eventi sciagurati. Da quel momento egli avrebbe condotto tristemente la sua esistenza fra dolori, ansie e rimorsi; lo avrebbe sostenuto unicamente un'incrollabile fede in Dio. Dopo quasi un ventennio di assoluta infelicità sarebbe morto nel 1957. Fu un uomo metodico e meticoloso che conservava tutto quanto riguardava la vita sua, quella dei suoi famigliari, delle sue attività economiche e industriali. Il suo corposo archivio era conservato con la sua biblioteca in una dozzina di grosse casse custodite nelle cantine di uno stabile milanese di sua proprietà.<sup>2</sup> Come sovente accade nel capoluogo lombardo, un allagamento, conseguenza dell'insufficiente capacità della rete fognaria cittadina di smaltire le acque di precipitazioni atmosferiche eccezionalmente intense, lo distrusse irrimediabilmente. Si salvarono unicamente alcuni documenti riposti nei cassetti di vecchi mobili per ufficio, immagazzinati in un vano del piano terreno.<sup>3</sup> Gli eredi di Umberto scoprirono casualmente, proprio quando erano in procinto di venderli a un rigattiere con tutto il loro contenuto, che rappresentavano una significativa testimonianza dell'arte decorativa italiana dei primi anni del '900. I mobili furono restaurati e temporaneamente esposti in un'importante mostra di arti decorative; i documenti furono riposti in uno scatolone e dimenticati per qualche tempo. L'opportunità di esaminarli si presentò quando mi recai a ritirare i pochi libri scampati all'allagamento che gli eredi di Umberto mi avevano regalato. Fin da una prima sommaria indagine ebbi l'impressione che quei documenti potessero costituire una base per ricostruire la vita di un ebreo che fu un'interessante personalità del mondo imprenditoriale milanese. Tuttavia, dopo averli ordinati cronologicamente, mi resi conto che da soli non potevano fornire elementi sufficienti per scrivere

---

<sup>1</sup> Fabio Levi, *Gli ebrei nella vita economica Italiana dell'Ottocento*. In Storia d'Italia. Annali. Torino, 1997.

<sup>2</sup> Via Vigevano 45. Milano

<sup>3</sup> Mobili da studio di gusto *Jugendstil* disegnati dall'architetto Mario Monti per la Famiglia Artistica di Milano già esposti all'Esposizione Internazionale d'Arte Decorativa Moderna di Torino del 1902. Lo studio è costituito da: due sedie, una poltroncina, una scrivania, una vetrina-libreria e uno schedario. I mobili, opportunamente restaurati, sono stati nuovamente esposti in due mostre rievocative dell'importante evento artistico d'inizio '900 tenute a Torino nel 1994 e nel 2002 e pubblicati in fotografia sui rispettivi cataloghi.

una storia che avesse un significato logico e coerente. Per raggiungere tale scopo era necessario contestualizzarli storicamente, analizzare accuratamente quelli che contribuivano a mettere a fuoco la personalità di Umberto e infine, indagare con la maggiore accuratezza possibile su quegli elementi che giustificavano e motivavano le sue azioni e il suo comportamento soprattutto nelle fasi cruciali della sua vita. In conclusione, a mio parere, sarebbe potuta emergere, in questo modo, una biografia, per molti versi emblematica, della condizione di molti ebrei italiani nati negli ultimi anni del XIX secolo e appartenenti alla borghesia imprenditoriale che avevano ottimisticamente creduto che il processo di assimilazione nella società italiana si fosse ormai da tempo felicemente concluso.

I suddetti documenti sono depositati presso l'Archivio Terracini, sito presso la sede della Comunità Ebraica di Torino. Per agevolare un'eventuale consultazione è stato allegato alla presente tesi un CD contenente la scansione di un'ampia selezione di documenti scelti fra quelli giudicati più significativi.



## I De Benedetti.

### Doc. 1.

Il nonno di Umberto De Benedetti, Israel Salomon Debenedetti fu Giuseppe, nacque ad Acqui, fece testamento pubblico il 21 gennaio 1864, nella casa dei suoi figli in via del Corso ad Alessandria, dove era trattenuto a letto per infermità. Così, in sintesi, recita il documento:

- Israel Salomon nomina eredi universali in parti uguali i sette figli maschi: Alessandro, Salvador, Samuel, Jacob, Anselmo, Moise ed Elia.
- Alla figlia Marianna, moglie di suo nipote Giuseppe Debenedetti, dimorante a Cassine (Al) lega la somma di £. 28.000, pagabili dopo 6 anni dalla sua morte e maggiorata degli interessi legali. Questo legato deve essere accettato a saldo della sua legittima. In difetto di acquiescenza e accettazione, la pura e mera legittima deve essere istituita conferendo in massa quanto già ricevuto. Al tempo del pagamento il capitale dovrà essere impiegato dal di lei marito in modo idoneo e sicuro.
- Alla figlia Carlotta, maritata Cossin di Caraglio, l'usufrutto di una rendita di £. 50 pendente la minore età dei figli che nasceranno dalla medesima e la proprietà di detta rendita la lega ai figli stessi in parti uguali. I figli maschi, eredi universali dovranno pagare in parti uguali, tre mesi dopo il decesso, il residuo dell'eredità spettante a Carlotta al netto della sua dote.
- All'amatissima moglie Regina Segre lega la somma annua vitalizia di £. 1.500 da pagarsi alla medesima a semestri anticipati oltre l'uso di un'abitazione di quattro camere da affittare a spese dell'eredità con l'uso di tutti i mobili che saranno necessari per un valore non inferiore a £. 1.500. Tutto ciò oltre a quanto le compete a titolo di dote. Lega pure alla medesima la proprietà di sei posate d'argento e di tutte le gioie destinate al di lei uso. L'annua pensione vitalizia di £. 1.500, diciotto mesi dopo il decesso, dovrà essere assicurata con l'acquisto di una cedola nominativa del Debito Pubblico Italiano intestata ai figli eredi universali e vincolata a favore di Regina. I sette figli maschi saranno tutti obbligati solidalmente alla consegna della rendita di cui Regina potrà liberamente disporre senza dipendere in alcun modo dai suoi figli.

Seguono numerosi altri legati:

- A Giacomo Debenedetti, figlio di Marianna, la rendita di una cedola del Debito Pubblico Italiano di £. 50 da godersi il frutto dalla madre pendente la minore età.
- Al figlio Alessandro e a sua moglie Benedetta Iona, dimoranti a Ivrea, lega in usufrutto l'eguale la cedola della rendita di £. 150 annue, pendente la minore età dei loro figli e la proprietà ai figli stessi. Le cedole anzidette saranno vincolate e rese nominative a favore dei proprietari. Non potranno essere svincolate dai maschi prima del compimento dei 25 anni e quanto alle femmine, anche prima in occasione del loro matrimonio.

- Agli altri figli di Marianna, David, Abram e Enrichetta una cedola di £. 50 cadauno alle stesse condizioni stabilite per i figli di Alessandro.
  - Alla Compagnia Israelitica di Beneficienza d'Acqui £. 200 una tantum, coll'obbligo di recitare secondo gli usi della stesa i Salmi Davidici nei primi 8 giorni dal decesso.
  - Altre £. 200 alla Università Israelitica d'Acqui, una volta tanto, con l'obbligo del *Ticron-Hephes*<sup>4</sup> secondo gli usi della medesima.
  - Alla Compagnia Israelitica di Misericordia di Acqui £. 200 con l'obbligo del *cadis* e una lampada accesa in perpetuo nel giorno dell'anniversario del suo decesso.
  - Alla Università Israelitica di Alessandria un legato di £. 150 da utilizzare per il restauro del Tempio Israelitico e, in perpetuo, la somma di £. 6 annue da convertirsi in olio per le lampade il giorno del Santo *Chippur*.
- Alla Compagnia della Misericordia Israelitica di Alessandria £. 150 con l'obbligo di celebrare in perpetuo il solito *Ticron-Hephes* nell'anniversario del suo decesso e con l'obbligo di accendere in quel giorno tre lampade nel tempio della città.
- Gli eredi universali hanno l'obbligo di pagare all' Università Israelitica di Alessandria £. 60 od altra maggior somma come stabilita d'uso per una volta tanto con l'obbligo del suo *Ticron-Hephes* in perpetuo come d'uso in tutte le feste israelitiche
- All'Ospedale degli Infermi £. 100 pagabili sei mesi dopo il decesso, rimettendosi per le solite preci e i suffragi alla pietà e devozione dei suoi eredi.-
- Null'altro lega agli ospedali dei Santi Maurizio e Lazzaro di Torino, a quello della Provincia o altra opere Pia.
  - Infine, obbliga i suoi eredi universali a dispensare ai poveri israeliti di Acqui e Alessandria 26 Kg. di pane ogni giorno e per ciascuna città, negli 8 giorni seguenti al suo decesso.

Il testamento è un documento fondamentale per la ricostruzione dell'albero genealogico della famiglia De Benedetti. Tutto ciò che sappiamo con certezza, o che abbiamo potuto dedurre, di Israel Salomon è riportato in quel documento; di Giuseppe, suo padre, non sappiamo nulla. Della sua sposa, Regina Segre, sappiamo solamente che è morta ad Alessandria nel 1869.<sup>5</sup> Israel Salomon era nato ad Acqui in data imprecisata alla fine del XVIII secolo. Dall'atto di divisione dell'eredità, del 27 dicembre 1868 si deduce che egli sarebbe morto ad Alessandria tra il 1864 e il 1868.<sup>6</sup> I meticolosi, puntuali dettagli concernenti i suoi lasciti identificano la figura di un uomo avvezzo a stipulare contratti d'affari. Doveva certamente essere profondamente religioso, molto legato alle tradizioni ebraiche, alla famiglia e alla comunità di appartenenza, come d'altra parte era ancora del tutto consueto tra gli ebrei della sua generazione. Si presume che l'unico laureato, fra i sette figli maschi, fosse Elia, indicato nel testamento come avvocato, mentre per gli altri non sono menzionanti titoli accademici.

Gli eredi maschi, appaiono privilegiati rispetto alle femmine, com'era usuale a quell'epoca, anche nel gruppo ebraico. La grande sproporzione di ricchezza fra uomini e donne, evidente nel testamento di Israel Salomon, corrisponde a un dato generale. Su

<sup>4</sup> "La sua memoria sia in benedizione".

<sup>5</sup> Comune di Alessandria, Stato Civile. Atti di morte.

<sup>6</sup> Vedi Doc. 6. Testamento di Elia De Benedetti.

un totale di 287 dichiarazioni di successione, rilevate tra 1862 e 1900, intestate a ebrei milanesi, 101, cioè il 35,19 % , riguarda donne, mentre il totale delle dichiarazioni femminili presentate dal totale delle milanesi è del 45,39%. L'attivo riportato dalle denunce femminili ebraiche è pari all'8,63% del totale delle fortune del gruppo ebraico, contro il 26,84% del totale delle fortune femminili milanesi denunciate nell'anno campione 1881.<sup>7</sup> Nel caso della successione di Israel Salomon, il legato di £. 28. 000 alla figlia Marianna, è da considerare a saldo della sua legittima. Questa clausola, ambigualmente formulata, lascia intendere che fosse passibile d'impugnazione. Per quanto ci è dato sapere, Marianna accettò l'eredità senza proteste; tuttavia, siccome aveva sposato suo cugino, figlio del fratello di Israel Salomon, Abram, è possibile che tra due fratelli siano intercorsi precisi accordi di carattere economico. Ancor meno chiara è la posizione della figlia Carlotta, a giudicare dal modesto lascito a favore dei figli che dovranno ancora nascere e dalla quasi totale assenza di precise disposizioni, altrove sempre minuziosamente dettagliate, sull'ammontare della sua eredità.

Marianna, come abbiamo visto, espressamente esclusa dalla quota disponibile, ricevette a saldo della sua eredità £. 28.000, alle quali va aggiunto l'importo di una congrua dote; moltiplicando questa somma per il numero degli eredi, in questo caso nove, si configura un asse ereditario complessivo di parecchie centinaia di migliaia di lire. Purtroppo la documentazione fiscale di successione intestata a Israel Salomon è andata perduta con tutte quelle presentate ad Alessandria nella stessa epoca.<sup>8</sup> Tuttavia, bisogna anche tener conto del fatto che i beni mobili, per loro natura poco visibili all'amministrazione delle imposte, erano omessi o non interamente dichiarati nelle denunce di successione. Si tratta in ogni caso di un patrimonio assai rilevante soprattutto se si tiene conto che a Milano, la città più ricca d'Italia, la ricchezza media pro capite, desunta dalle denunce di successione, tra 1862 e 1890, era di circa £. 60.000 pro capite.<sup>9</sup> L'eredità di Israel Salomon, benché frazionata in nove parti, avrebbe costituito per Moise e i suoi fratelli, una solida base di partenza per costruire le rispettive fortune familiari.

#### **(doc. 2 -3 -4)**

Un altro importante contributo ai fini della ricostruzione dell'albero genealogico della famiglia De Benedetti, ma anche una significativa testimonianza del loro profondo attaccamento ai valori familiari e del rispetto delle tradizioni ebraiche, ci è fornito dal contenuto di tre vecchi libri di preghiere e dagli appunti annotati su sette foglietti manoscritti, strappati da diversi libretti per appunti, e intercalati fra le pagine di uno di essi, edito nel 1876, scritto in ebraico, appartenuto a Moise De Benedetti e successivamente utilizzato dal figlio Umberto<sup>10</sup> Oltre ai suddetti foglietti vi sono altri fogli dattiloscritti

---

<sup>7</sup> Cfr. Germano Maifreda, *Gli ebrei e l'economia milanese..* Pag. 246 - 247. Milano, 2000.

<sup>8</sup> Molti antichi documenti, fra i quali il fondo dell'Ufficio d'Insinuazione di Alessandria, sono stati distrutti dalla disastrosa alluvione provocata dall'esondazione del fiume Tanaro nel 1994.

<sup>9</sup> Cfr. Germano Maifreda, *Gli ebrei e l'economia milanese..* Pag. 251 Milano, 2000.

<sup>10</sup> Vedi doc. 2.

che riportano preghiere per i defunti in italiano. Incollati su un risguardo di copertina vi sono altri due dattiloscritti. Il primo spiega il significato delle cinque iniziali riportate sulle tombe ebraiche: “*Le vostre anime siano coi vivi*”, l’altro intitolato *Pregchiere per i defunti*, che i nipoti abbiatici di Umberto avrebbero dovuto recitare almeno nelle sue intenzioni, in suffragio della nonna e del padre.<sup>11</sup> I manoscritti sono in tre diverse calligrafie, una sconosciuta, le altre due sono di Moise e di Umberto. Su di essi sono annotate l’età e la data di morte e nella maggior parte dei casi il luogo del decesso e di sepoltura di numerosi parenti e affini. Così Umberto scrisse di Salvador, forse il figlio secondogenito di Israel Salomon, “Anno 5653 Mercoledì . oggi 11 Chisiev moriva il povero mio zio Salvador, fratello di mio padre, anni 73 sui fini di Mombaruzzo circondario di Alessandria e fu trasportata la sua salma nel cimitero israelitico di Nizza Monferrato con l’accompagnamento di tutti i mei zii, fratelli del defunto cioè Alessandro, Jacob, Samuel, Anselmo, Moise ed Elia e Giuseppe De Benedetti fu Abramo nonché il figlio Abramo con l’assistenza del Rabbino Maggiore di Nizza . Il 19 dicembre 1892 il nipote Umberto scrisse questa memoria”. Su un altro foglio: “Decesso 11 31 ottobre 1908 di Moise De Benedetti. Su questo libro sacro in cui Egli scrisse le più funeste date della sua vita, io scrivo anche per mia sorella Rita in Baquis quella per noi funestissima della sua dipartita”.

L’insieme dei foglietti ci dice che Salvador morì a Mombaruzzo; Jacob, Marianna<sup>12</sup> e la loro madre, Regina Segre, morirono ad Alessandria. Samuel morì a Torino, mentre Elia, Anselmo e Moise emigrarono a Milano dove sarebbero morti. Negli appunti si menziona Alessandro solo quando ha partecipato a dei funerali; di lui sappiamo solo che nel 1864 viveva a Ivrea e che successivamente si sarebbe trasferito a Torino dove sarebbe morto in via Madama Cristina 21, nel 1898 all’età di 78 anni.<sup>13</sup> Tutti i fratelli lasciarono Acqui e tutti morirono in età avanzata; solo di Carlotta non sappiamo più nulla.<sup>14</sup>

Un altro libro di preghiere, coevo del precedente (1879), rilegato una seconda volta a perché logorato dal costante uso, è scritto in ebraico con la traduzione italiana sotto ogni riga. Originariamente era appartenuto al professor Angelo Neppi Modona, il suocero di Moise.<sup>15</sup> Il terzo, più moderno degli altri, scritto nel solo ebraico, doveva essere quello personale di Umberto che nell’ultimo risguardo di copertina redasse un indice manoscritto delle principali preghiere, indicate in ebraico traslitterato in italiano. Anche questi due libri recano fra le pagine i soliti fogli dattiloscritti di preghiere per i defunti. Evidentemente Umberto sperava che i nipoti un giorno le avrebbero recitate.

Negli anni di cui ci stiamo occupando gli ebrei pregavano in ebraico anche se molti di essi non lo conoscevano. Per questo motivo i libri di preghiere più usati riportavano la traduzione. Moise doveva saper l’ebraico perché abbiamo qualche annotazione scritta

---

<sup>11</sup> Entrambi premorti a Umberto: la moglie Ernestina Airaldi nel 1945 e il figlio Luciano nel 1948.

<sup>12</sup> Vedi doc. 2.

<sup>13</sup> Ivi e certificato di morte. Archivio storico comune di Torino.

<sup>14</sup> ibidem.

<sup>15</sup> Vedi doc. 3.

di suo pugno in quella lingua.<sup>16</sup> Per gli ebrei la parte fondamentale della preghiera è quella che ognuno dice con le proprie parole. Si prega per soddisfare il sentimento che spinge a rivolgersi a Dio. Si prega come meglio si crede esprimendo le proprie necessità e le proprie aspirazioni. Non esiste un vero e proprio formulario; esso è stato creato per coloro che non sanno pregare o che vogliono pregare in pubblico seguendo un determinato schema. La vera preghiera non è quella che si recita al tempio tutti insieme. Il libro di preghiere è fatto perché deve dare la possibilità a tutti di unirsi nella preghiera. Che si segua il libro o si preghi dentro di sé è la stessa cosa.<sup>17</sup> La più nota delle preghiere ebraiche è lo *Schemà Israel*, che ritroviamo ripetuta nei foglietti dattiloscritti di Umberto. Lo *Shemà* più che di fatto una preghiera ma un'affermazione, contenuta nella *Torà*, della dottrina ebraica che proclama l'unicità di Dio. Il *Kaddish*, è pure esso un'affermazione, ma della sanità di Dio; della sua esistenza e della sua potenza. Il *Kaddish* fa parte della preghiera pubblica, che richiede almeno dieci fedeli, mentre lo *Schemà* è personale.<sup>18</sup>

Posiamo sicuramente affermare che sia Israel Salomon, Moise e poi anche Umberto fossero ebrei osservanti, tuttavia non abbiamo elementi sufficienti per stabilire quanto i primi due si attenessero all'ortodossia religiosa. Per quanto concerne Umberto egli visse nel rispetto della spiritualità religiosa ebraica, ma si allontanò, al pari di molti ebrei della sua generazione, da alcuni aspetti del tradizionalismo ebraico più rigoroso. Al pari di suo nonno e di suo padre osservava con devozione, come abbiamo visto, il culto dei defunti. Sappiamo dalle testimonianze dei nipoti che egli assiduamente visitava le tombe dei suoi congiunti e vi dedicava preghiere.

Gli ebrei intendono la morte come il dissolvimento del corpo nella polvere della terra e la via al ricongiungimento dello spirito con quello dei padri. Quando l'ebreo si sente prossimo alla fine deve raccogliere attorno a sé i parenti stretti, confessare i propri peccati secondo una formula d'uso, perdonare, benedire e pronunciare ne gli ultimi istanti lo *Schemà*.<sup>19</sup> Una volta spirato, gli viene coperto il volto perché uguaglianza di fronte al Signore, è deposto in terra. Un lume, simbolo della vita, resterà acceso per sette giorni. La Confraternita addetta alle pratiche mortuarie sottopone la salma alla *rehitxah* o lavaggio purificale; quindi il morto, coperto dallo scialle di preghiera, viene collocato nella bara. La salma, percepita come portatrice d'impurità, viene accompagnata al cimitero dai parenti entro le ventiquattro ore, ma mai di sabato. E' d'uso che il corteo funebre sia sobrio. Dopo le orazioni funebri, la bara viene ricoperta di terra, che anche i parenti gettano a manciate in segno di pietà. Infine il Rabbino affida all'orlano o parente stretto, maschio adulto, la recita, in presenza di altri dieci adulti, del *Kaddish Yatom* o dell'orfano, che verrà ripetuto nell'anniversario della sepoltura come espressione di fede trasmessa dall'avo alla progenie.<sup>20</sup> Ogni anno in occasione dello *Yom Kippur* - festa che quasi tutti gli ebrei osservano, digiunando in segno di espiazione dei propri peccati sia ricordato da vivo; rivestito di telo bianco, in segno di rispetto e di - è prevista la visita al

---

<sup>16</sup> Doc 2/d.

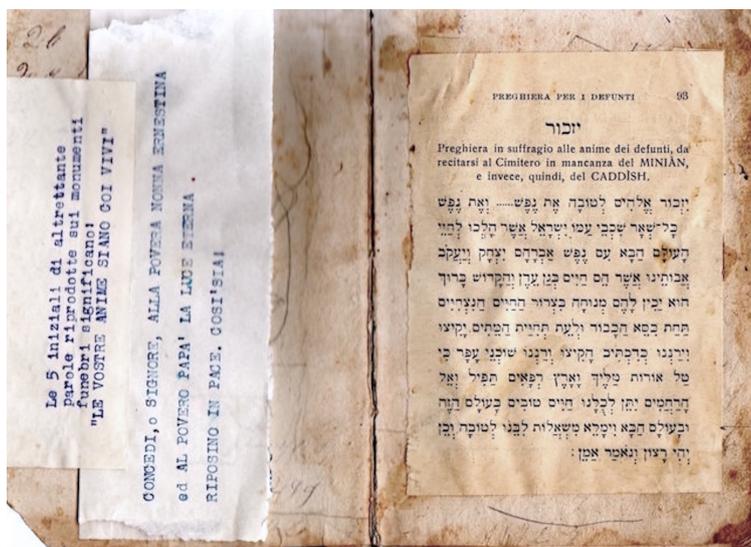
<sup>17</sup> Elio Toaff con Alan Elkan, *Essere ebreo*. Milano 1994.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> Luisa Rapetti, *Il cimitero ebraico di Acqui Terme*. Acqui Terme, 2009. Pag. 268 - 269.

cimitero e la deposizione sulla tomba di un sassolino, simbolo della permanenza della memoria.<sup>21</sup>



Doc. 3.

Israel Salomon si trasferì da Acqui ad Alessandria intorno al 1824. La data è deducibile dal fatto che il figlio Jacob nacque ad Acqui nel 1823<sup>22</sup>, mentre l'altro figlio Samuel sarebbe nato ad Alessandria nel 1825.<sup>23</sup> In merito ai motivi del trasferimento si possono solamente fare delle congetture.

Acqui era stata annessa al Piemonte nel 1708 in seguito all'estinzione dei suoi sovrani, i Gonzaga, duchi di Mantova. Questi principi si erano dimostrati assai più tolleranti nei confronti degli ebrei rispetto ai loro vicini milanesi e piemontesi. Nel ducato di Mantova gli ebrei avevano "goduto" di una certa libertà di movimento e di commercio e avevano fruito di leggi sulla proprietà immobiliare inconcepibili per quei tempi a Milano e Torino.<sup>24</sup> Gli ebrei acquesi, sebbene sottoposti alle nuove, severe interdizioni imposte dal governo sabauda, sarebbero poi riusciti, nonostante la ferma opposizione della locale diocesi vescovile, a conservare, ricorrendo a varie forme di resistenza passiva, qualche piccolo marginale "privilegio" gonzaghese.<sup>25</sup> Ad Alessandria le cose andarono diversamente. La città era stata ceduta dall'asburgico Ducato di Milano ai Savoia nel 1714, come aveva stabilito il trattato di Utrecht al termine della guerra di successione spagnola. Gli ebrei di Alessandria passarono così da un regime repressivo a un altro forse ancor più vessatorio nei loro confronti.

Alcuni ebrei acquesi avevano saputo approfittare della pur limitata libertà di movimento, incrementando i loro traffici, riuscendo così, nel caso dei più dinamici e capaci fra loro, ad arricchirsi. Durante la Restaurazione alcuni di essi, tra i più facoltosi, otten-

<sup>21</sup> Elio Toaff con Alan Elkan, *Essere ebreo*. Milano 1994.

<sup>22</sup> Certificato di Morte. Archivio storico comune di Torino.

<sup>23</sup> Certificato di morte. Archivio storico comune di Alessandria.

<sup>24</sup> Marco Doleremo, *La costruzione dell'odio*. Torino, 2005. Pag. 130.

nero dalle autorità locali il privilegio di risiedere fuori del ghetto. Qualche elemento particolarmente intraprendente di questo gruppo esercitava attività commerciali e manifatturiere nel settore serico. La coltura e la filatura dei bachi da seta offrivano numerose opportunità di lavoro salariato nell'Alto Monferrato, una zona assai depressa dal punto di vista occupazionale. Le autorità civili, diversamente da quelle ecclesiastiche, ritennero non fosse opportuno alterare, ostacolando gli imprenditori ebrei che operavano in quel campo, i delicati equilibri economici dell'acquese.<sup>26</sup>

Una volta reintrodotta nel 1816 il divieto per gli ebrei di possedere beni immobili, essi avrebbero dovuto vendere le proprietà in cui risiedevano, acquistate durante il periodo napoleonico, e rientrare nel ghetto. Purtroppo il ghetto era divenuto del tutto insufficiente a ospitare la popolazione ebraica in rapidissima, costante crescita demografica. Nel 1830, quando ormai Israel Salomon se n'era già andato, ne fu concesso un ampliamento che sarebbe stato denominato "ghetto nuovo". Lo scopo era evitare il dilagare abusivo degli ebrei fra la popolazione cristiana.<sup>27</sup> Il censimento del 1837 registra stipati nelle 190 stanze del ghetto vecchio 343 individui. Le condizioni abitative del ghetto nuovo erano migliori, con 120 camere a disposizione di 91 ebrei.<sup>28</sup> Se alcuni resistettero tenacemente all'imposizione di rientrare nel ghetto, è lecito supporre che Israel Salomon potesse essere uno di quegli ebrei che avevano trovato una sistemazione per sé e per la sua famiglia ad Alessandria una volta scaduti i termini stabiliti dalle "REGIE PATENTI colle quali SUA MAESTA' Ordina agli Ebrei proprietari di stabili di farne esatta consegna agli uffizi dell'intendenza e prescrive che i beni nei quali gli Ebrei saranno ancora possessori al primo di gennaio del 1824 saranno esposti in vendita ai pubblici incanti d'ordine della Regia Camera de' conti. In data 15 di febbraio 1822. Torino. Dalla Stamperia Reale.". Nel 1823 vivevano fuori del ghetto quattordici famiglie per un totale di 117 ebrei, contro i 354 che abitavano nei suoi confini.<sup>29</sup> Più semplicemente ancora è possibile che Israel Salomon sia stato costretto ad andarsene dalla ristrettezza cui era obbligato nel ghetto.

Secondo il sopracitato censimento del 1837 il 76,8% degli ebrei attivi del ghetto acquese vi esercitava il commercio<sup>30</sup>. Molti di essi erano negozianti che trattavano prodotti agricoli ed esercitavano contestualmente un'attività creditizia privata garantita da ipoteca immobiliare. I prestiti erano concessi a modesti agricoltori e a piccoli proprietari terrieri. Ci si rivolgeva ai prestatori ebrei per i più svariati motivi: l'acquisto a credito di sementi dagli stessi commercianti ebrei, la necessità di contante per la dote di una figlia, l'acquisto di un appezzamento confinante, di affrontare situazioni di emergenza in seguito a un raccolto scarso, a una malattia, a infortuni in seno alla famiglia e così via. Non è possibile stabilire l'ammontare dei tassi d'interesse che venivano applicati. I prestatori di denaro ebrei furono ripetutamente accusati di usura, ma l'impossibilità di produrre

---

<sup>25</sup> Ibid. Pag. 31 e seg.

<sup>26</sup> Ibid. pag. 72 - 73.

<sup>27</sup> Ibid. pag. 88.

<sup>28</sup> Ibid. pag. 74

<sup>29</sup> Ivi.

<sup>30</sup> Ibid. pag. 146.

prove non portò a particolari provvedimenti. Le accuse talvolta provenivano dalle stesse autorità locali, procurando un certo imbarazzo al Ministero degli interni di Torino, già preoccupato dal clima di tensione persistente che regnava in Acqui tra la popolazione e gli ebrei.<sup>31</sup> G. Maifreda, riferendosi all'area milanese, sostiene che le concessioni di credito di cui si è a conoscenza non hanno mai evidenziato tassi d'interesse significativamente inferiori al 4% o superiori al 7% annui del capitale concesso in prestito<sup>32</sup> anche se gli ebrei erano piuttosto abili nel celare di fronte ai notai i saggi d'interesse applicati ai loro prestiti.<sup>33</sup> Almeno cinque dei figli di Israel Salomon, Anselmo, Moise, Elia e Jacob, Samuel, esercitarono questa lucrosa attività creditizia.<sup>34</sup> Il prestito privato rurale minuto era un'attività creditizia che gli ebrei tradizionalmente esercitavano da molti secoli.<sup>35</sup> Si può ragionevolmente supporre che i fratelli De Benedetti l'avessero appresa dal padre. Questa professione non si può improvvisare, sia per gli elevati rischi a cui il creditore si espone, sia perché l'alto grado di competenza richiesto si acquisisce solamente dopo un tirocinio lungo parecchi anni.

La libertà, acquisita con l'emancipazione, di trasferirsi a proprio piacimento da un posto all'altro determinò un progressivo abbandono delle località più piccole verso quelle principali della regione, e poi verso i grandi centri urbani. Questo sarebbe stato il percorso migratorio della maggior parte dei membri della famiglia De Benedetti. Il processo di migrazione degli ebrei dai piccoli paesi di provincia verso le città maggiori rientra nel fenomeno generale dell'urbanesimo, tuttavia il caso degli ebrei di provincia è peculiare. Quelli di loro che vivevano nei piccoli centri rurali molto sovente si dedicavano al commercio dei prodotti agricoli, essendo loro proibito possedere immobili e non potendo di conseguenza fare gli agricoltori; essi non erano tuttavia molto legati al luogo come potevano esserlo i contadini. Oltre tutto, man mano che le varie comunità ebraiche si assottigliavano diventava sempre più difficile mantenere i servizi religiosi e educativi cui molti ebrei non erano disposti a rinunciare. Ancora più complicato, diventava mantenere la consuetudine dell'endogamia che rivestiva grande importanza per la maggior parte di essi.<sup>36</sup>

Israel Salomon fu tra i pochi che lasciarono Acqui prima dell'emancipazione. Molti ebrei acquesi seguirono il suo esempio circa 25 anni dopo, in seguito a un tragico evento occorso proprio nel 1848. Appena sette settimane dopo la promulgazione dello Statuto, il 23 aprile, venerdì santo, e nel giorno seguente, ad Acqui si verificò un tentativo di pogrom. Il gravissimo fatto traeva origine dalla propaganda ostile agli ebrei della locale curia vescovile, dall'avversione dei negozianti cristiani che si ritenevano danneggiati dalla concorrenza dei più capaci colleghi ebrei e, soprattutto, dai diffusi sentimenti di rivalsa dei contadini indebitati con i prestatori di denaro ebrei. Alcuni nomi delle persone coinvolte nella sommossa sono rintracciabili negli atti notarili del periodo prece-

---

<sup>31</sup> Ibid. pag. 100 – 101.

<sup>32</sup> G. Maifreda, *gli ebrei e l'economia milanese*. Milano, 2000. Pag. 186

<sup>33</sup> Ivi.

<sup>34</sup> Ibid. pag. 201.

<sup>35</sup> Ibid. capitolo 1.

<sup>36</sup> A. Milano, *Storia degli ebrei in Italia*. Torino, 1963. Pag. 378 M. Dolerio, *La costruzione dell'odio*. Torino 2005. Pag. 94 – 111.

dente il pogrom. Si tratta di persone che avevano perso le loro proprietà a vantaggio dei prestatori ebrei del ghetto di Acqui. Una ricerca condotta presso gli archivi notarili di Acqui ha dimostrato che, nel periodo compreso tra il ritorno dei Savoia nel 1815 e il 1848, le popolazioni delle province di Acqui, Alessandria, Novi, Asti, Cuneo e Savona avevano perso a vantaggio degli ebrei acquesi 1.462 fondi rustici. Si trattava per la maggior parte di piccoli appezzamenti di terreno appartenenti a famiglie contadine insolventi nei confronti dei creditori ebrei. Se l'assalto al ghetto non si tradusse in un bagno di sangue, si dovette all'accorto comportamento delle autorità cittadine e all'intervento di un drappello di cavalleria tempestivamente inviato da Alessandria. Lo stato di latente conflitto perdurò anche nei decenni successivi.<sup>37</sup> Il pogrom aveva avuto un precedente il 26 febbraio 1799, quando il ghetto era stato saccheggiato da una turba in rivolta, che protestava contro la decisione di anettere il Piemonte alla Francia. I sentimenti filo-francesi della maggioranza degli ebrei, non condivisi dai contadini piemontesi, avevano costituito un buon pretesto per assaltare il ghetto.<sup>38</sup> Nel 1848 i più anziani abitanti del ghetto ne conservavano ancora la memoria e sicuramente Israel Salomon aveva vissuto quell'esperienza. Il drammatico episodio del 1848 servì senz'altro a favorire fra gli ebrei acquesi, il processo d'inurbamento verso i centri maggiori, che sarebbe proseguito senza soste e ancor più intensamente dopo l'unificazione. Secondo il censimento del 1837 gli ebrei della città di Acqui erano l'11,78% - il tasso più alto riscontrabile in Italia - dell'intera popolazione che assommava a un totale di 4.029 individui.<sup>39</sup> Nel 1938 gli ebrei di Acqui si sarebbero ridotti a poco più di 30 anime.<sup>40</sup>

#### **Doc. 5 -6 -7-8)**

Nel 1862 i fratelli de Benedetti conclusero un importante affare immobiliare acquistando da un nobiluomo alessandrino, vedovo senza figli, una vasta tenuta agricola con annesse due ville padronali.

Il venditore, sentendo che la sua fine era prossima, redasse un testamento segreto. Nel documento, datato 20 aprile 1863, si presenta così: "Cav. Don Gerolamo Panza, del fu Don Giuseppe Patrizio, e delle nobili decurionali famiglie della città di Alessandria; benestante, di anni 74, nato ad Alessandria, vedovo di CarTerranova". Don Panza sarebbe morto a Torino il 15 luglio 1865.

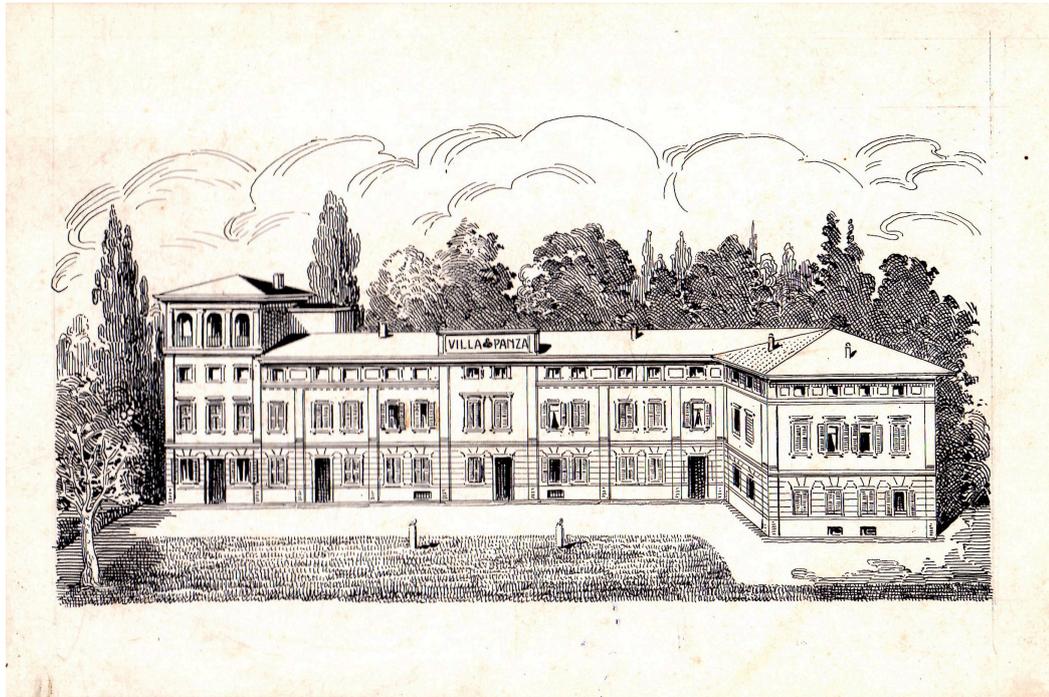
---

<sup>37</sup> M. Dolermo, *La costruzione dell'odio*. Torino 2005.

<sup>38</sup> Ibid. pag.45.

<sup>39</sup> Ibid. pag. 147 e 149.

<sup>40</sup> Ibid. pag. 111.



Aveva nominato erede del suo asse patrimoniale sua nipote Cristina Scanzola, nata Paccione, la quale sarebbe entrata in possesso dei suoi beni una volta assunti obblighi, fra i quali:

- Voglio che mi sia cantata la messa pendente cadavere, e mi siano fatte celebrare messe cento, ed inoltre una messa cantata nel dì del mio anniversario”
- Nel caso che Don Giuseppe Paccione dei padri di San Barnaba ottenesse l’indulto della sua secolarizzazione, ovvero venisse soppresso l’ordine, l’erede universale , sorella di don Piccione, gli dovrà versare una pensione vitalizia di £. 1.500 oltre a un capitale di £. 15.000.

Don Panza lasciò numerosi importanti legati ad altri parenti, servitori, istituzioni filantropiche religiose e laiche per un totale complessivo di £. 32.000. L’erede universale avrebbe dovuto sborsare le suddette somme prelevandole dalla sua eredità.

Il timore di don Panza che l’ordine dei Padri Barnabiti potesse essere soppresso non era del tutto infondato, dal momento che nel 1855 la legge Rattazzi aveva già abolito tutti gli ordini religiosi ritenuti privi di utilità sociale espropriandone i rispettivi beni.

Il testamento riportava inoltre una lunga, furiosa invettiva contro lo schiavismo, definito grande lebbra sociale. “[...] io vo rinnovare la generosa santa opera col mettere in campo l’altro principio infinitamente umanitario antagonista al suddetto (lo schiavismo), che si fa chiamare antischiavismo”. Don Panza proseguiva: A tale effetto io rimetto a mani della qui sopracitata Congregazione della Propaganda Fides a titolo di sperimento ed in deposito la non immodesta somma di £. 8.000 [...]”.

Don Panza destinò un'uguale somma di denaro per la fondazione di un'opera pia *sui generis*, dedicata alla SS Vergine Maria immacolata, retta dalla Roma Papale, e da erigersi in Alessandria “[...] mia patria in conformità del buon esempio statomi legno dai miei antecessori [...]”. “In appendice a quanto sopra ed in omaggio al S. Martire supremo Pio Pontefice Re, depongo parte uguale somma, sempre per le vie della succitata Propaganda, da immettergli dalla medesima brevi mani al suddetto principe Massimo affinché si serva degli interessi annui relativi nel modo filantropico qui sopra enunciato [...]”  
Datato: “ Stati Sardi, Torino 1° gennaio 1863”.

A quell'epoca il tema della schiavitù era di grande attualità. Don Panza condivideva un sentimento antischiavista largamente diffuso nell'opinione pubblica europea. Nel Nord America si stava combattendo una violentissima guerra civile, iniziata nel 1861 e che sarebbe terminata nel 1865, i cui risvolti economici si ripercuotevano pesantemente sull'economia europea, in particolare su un settore portante come quello tessile, per via del blocco posto dagli Stati dell'Unione alle esportazioni di cotone degli stati schiavisti della Confederazione, che erano i massimi produttori mondiali e che, come noto, uscirono sconfitti dal conflitto. La filantropia di don Panza era di matrice cattolica, radicalmente antiliberale. Egli non sembrava voler accettare il nuovo Stato unitario fondato meno di due anni prima. Le parole “ Santo Martire supremo Pio Pontefice Re” esprimono chiaramente le sue idee politiche; ancora più esplicitamente egli identifica il luogo di redazione del testamento e anche del successivo codicillo come “Stati Sardi”, a significare il suo rifiuto di riconoscersi come cittadino italiano. A quanto pare, in quel momento, Don Panza forse sperava ancora che i grandi mutamenti politici e istituzionali in atto in Italia potessero assumere una piega più accettabile per un cattolico intransigente come lui. Dopo tutto il Papa Re, Pio IX, era ancora il sovrano dello Stato Pontificio, anche se appena privato di Umbria, Marche e Legazioni ma protetto dalla più potente nazione dell'Europa continentale, la Francia. Nell'ex Regno di Napoli era in corso una sanguinosa guerriglia che aveva come fine la restaurazione di Francesco II di Borbone in esilio a Roma. Non erano pochi i cattolici italiani, che si sentivano a disagio in uno stato che aveva privato la Chiesa dei privilegi che essi consideravano legittimi e inalienabili. Gli oltranzisti clericali, come Don Panza, avrebbero nutrito per molti anni ancora sentimenti ostili verso lo stato liberale che essi identificavano come principale responsabile dell'inesorabile avanzare di una modernità che essi mal sopportavano. Ciò che soprattutto li induceva ad avversare il nuovo stato era la sua conclamata volontà di sopprimere il potere temporale del papato.

Don Panza si sarebbe rapidamente reso conto di quanto fossero illusorie le sue speranze e velleitari i suoi progetti umanitari. Circa tre mesi dopo aggiunse al testamento un codicillo nel quale dichiarava di essersi trovato costretto, suo malgrado, a riconoscere che la Compagnia della Propaganda Fide si sarebbe dispensata dall'assumersi i due incarichi filantropici che egli aveva inteso finanziare, l'antischiavismo e l'umanitarismo, perché la Congregazione non era legalmente autorizzata, ma solamente tollerata, dall'autorità civile italiana. Certamente i rapporti tra lo Stato italiano e lo Stato pontificio erano molto tesi, ma è possibile che il rifiuto delle generose proposte di don Panza, fos-

sero prive di una qualunque base organizzativa e soprattutto di fondi adeguati . Si può anche supporre che tali impegni umanitari, esulavano, almeno in parte, dalla funzione istituzionale della Congregazione che era l'apostolato. Inoltre essa era probabilmente riluttante ad assumersi a quel punto onerosi incarichi in un momento molto difficile anche sotto il profilo finanziario. Don Panza annunciò di voler rinunciare, a malincuore, a proseguire le sue pratiche contro lo schiavismo “ [...] in vista pur anco dell'ostinatezza degli stati dell'Unione in non voler tollerare qualsiasi ingerenza per parte dello straniero nelle loro internazionali vertenze, e rispettivamente alla Città di Roma, migliorate per il momento, le particolari sue condizioni, come che all'avverso fato costante urtare mal si puote [...]”

Oltre tutto, Don Panza, doveva aver anche rifatto i conti della sua eredità con maggior accuratezza. Fu costretto a riconoscere che l'acquisto di un passaporto verso il paradiso sarebbe stato troppo oneroso per le sue non più floridissime finanze. Cento e più messe in suo suffragio e dei legati un poco meno generosi sarebbero potuti bastare. I numerosi obblighi che egli aveva imposto all'erede sarebbero stati troppo pesanti. Ben poco sarebbe rimasto alla nipote dell'eredità una volta soddisfatti tutti i legatari. L'erede fu perciò liberata dall'esborso delle somme stanziare per le attività filantropiche e di “[...] una parte del peso da me statile affibbiato mediante dei legati da me fatti [...]” che fu ridotto per un terzo. Don Panza aggiunse: “[...] tutto questo stante l'imprevista alienazione da me stata fatta testé degli ultimi avanzi del dissanguato mio asse patrimoniale territoriale [...]” Si trattava delle cascine Panza e Panzetta , situate sulle colline di Valmadonna, una frazione a nord, di Alessandria in prossimità del confine col comune di Valenza. Facevano parte di una tenuta costituita da un ampio fondo agricolo della superficie di .98,85 giornate piemontesi – una giornata piemontese equivale a 3.810 mq. - dotato di casa colonica, la cascina Panizza, coltivato ad arativo, prato e vigna. Le due cascine erano in realtà due grandi ville. La Panza che aveva una consistenza di 15,5 vani catastali, era circondata da un parco di 4,28 giornate piemontesi ed era dotata di un cortile di 0,14 giornate. La Panzetta, un poco più grande ma architettonicamente modesta, aveva una consistenza catastale di 18 vani. La tenuta era dotata di una cappella da adibire alle funzioni religiose private. Samuel, Jacob, Anselmo. Elia e Moise De Benedetti avevano acquistato la tenuta solidalmente fra loro, il 12 dicembre 1862. <sup>41</sup>

Gli acquirenti, al contrario dal reazionario don Panza, avevano accolto l'unificazione italiana come una benedizione del cielo. Come vedremo più avanti, essi, oltre a nutrire sentimenti patriottici e gioire per l'estensione al resto d'Italia dell'emancipazione dei loro correligionari, videro anche un'opportunità per ampliare lo spazio geografico dei loro affari. Inoltre Anselmo, Elia e Moise avrebbero iniziato a considerare l'opportunità di lasciare Alessandria, troppo provinciale per soddisfare le loro crescenti ambizioni. Tuttavia essi si sarebbero sentiti pronti a trasferirsi a Milano solo dopo la morte del padre. Le cascine Panza e Panzetta sarebbero diventate un punto di

---

<sup>41</sup> Atto di compravendita, Notaio Giuseppe Teppati. Torino. N° 7127 Vpl. 344. Archivio di Stato di Torino.

riferimento irrinunciabile per Anselmo e Moise e poi, ancor di più, per i loro figli, Angelo e Umberto.

Nel 1596 il re di Spagna Filippo II decretò, dopo decenni di tergiversazioni, la definitiva espulsione dal Milanese degli 889 ebrei che vi vivevano.<sup>42</sup> Il provvedimento d'interdizione avrebbe mantenuto la sua efficacia anche nel XVIII secolo sotto la dominazione austriaca.<sup>43</sup> Nel maggio 1796 le truppe repubblicane francesi entrarono vittoriose in Milano. In luogo del Ducato di Milano fu istituita la Repubblica Transpadana, confluita nell'anno successivo nella Repubblica Cisalpina. Il nuovo regime abbatté i ghetti e abrogò tutte le leggi vessatorie dell'antico regime. Iniziò allora l'emigrazione della popolazione ebraica dai piccoli centri di provincia verso le grandi città della repubblica.<sup>44</sup> Dai dati forniti dai parroci milanesi nel 1820, erano domiciliati nel capoluogo lombardo circa 120 ebrei, che fecero di Milano, in età napoleonica, il maggior centro regionale di attrazione degli ebrei decisi ad abbandonare le precedenti località di stanziamento.<sup>45</sup> Il governo austriaco restaurato cercò di ostacolare, almeno formalmente, con vari provvedimenti fin dal 1818, il trasferimento a Milano di nuove famiglie ebraiche.<sup>46</sup> Pare che queste norme abbiano sortito effetti modesti e siano state ampiamente disattese. Non a caso sarebbero state più volte reiterate negli anni successivi.<sup>47</sup> Durante la Restaurazione molti ebrei italiani, ma anche tedeschi, furono attratti dalla maggior tolleranza verso gli ebrei che si esercitava nel Regno Lombardo Veneto rispetto a quasi tutti gli altri stati della penisola.<sup>48</sup> La rubrica degli israeliti, un documento che riporta scrupolosamente i nomi degli ebrei residenti o domiciliati a Milano a partire dai primi anni dell'Ottocento fino al 1866 registra per quest'ultimo anno 958 presenze ebraiche in città.<sup>49</sup>

Moise e Anselmo De Benedetti si trasferirono a Milano dopo il 1870. Del trasferimento di Elia la sola certezza che abbiamo deriva dal fatto che la rubrica anagrafica degli ebrei non registra la sua presenza a Milano; occorre però precisare che la rubrica, da 1859 al 1866, fu aggiornata sommariamente e in modo del tutto informale.<sup>50</sup>

In ogni caso sappiamo con certezza che Moise e sua moglie si trovavano ancora ad Alessandria nel 1870. Infatti, Moise annotò: "Dio diede e dio tolse sia sempre lodato il nome Divino (Per eterna memoria). Oggi 10 9 ore 1870 corrispondente alla creazione del mondo 16 Eivan anno 5630, Dio volle con sé la mia povera bimba Regina Clotilde dopo [...]".<sup>51</sup> Anche Anselmo ebbe un figlio nato ad Alessandria nello stesso periodo.<sup>52</sup>

---

<sup>42</sup> Cfr. A. Milano op. cit. pag. 265 - 266.

<sup>43</sup> G. Maifreda, op. cit. pag. 37 - 46.

<sup>44</sup> Ibid. pag. 47.

<sup>45</sup> Ibid. pag. 64.

<sup>46</sup> Ibid. pag. 82-

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Ibid. pag. 89.

<sup>49</sup> Archivio storico civico di Milano.

<sup>50</sup> Tutte le notizie sulle date di nascita e d'iscrizione ai registri anagrafici di Milano di Anselmo, Moise e Elia provengono dall'archivio Storico dell'Anagrafe di Milano: quelle relative a Elia De Benedetti sono imprecise in quanto la registrazione anagrafica che lo riguarda riporta delle correzioni.

<sup>51</sup> Doc. 2f.

I possidenti ebrei dell'Italia settentrionale si stabilirono a Milano anche quando sarebbe loro tornato comodo esercitare il credito ipotecario e gestire le loro proprietà fondiari, recentemente acquisite, in loco anziché da molti chilometri di distanza. Secondo G. Maifreda, riferendosi agli studi dello storico americano K.R. Greenfeld<sup>53</sup> e a quelli di Stefano Jacini<sup>54</sup>, la ragione andrebbe ricercata nel fascino che il capoluogo lombardo esercitava sulla grande e media borghesia possidente settentrionale. Gli ebrei non erano immuni da questo tipo di motivazioni extra-economiche. In particolare i possidenti mantovani, emiliani e piemontesi, questi ultimi in misura minore perché molti di essi si sentivano attratti dalla vecchia capitale subalpina, si spostarono verso il capoluogo lombardo decisi di farne il centro della loro vita sociale. Maifreda scrive anche che i possidenti ebrei si sentivano generalmente estranei ai problemi tecnico colturali. Parevano, al contrario, voler evitare di farsi carico degli oneri connessi ai miglioramenti fondiari. Nella maggior parte dei casi essi erano per lo più interessati a ricavare il reddito derivante dall'affitto dei "campi".<sup>55</sup>

Per parte loro i fratelli Jacob, Samuel, Anselmo, Moise ed Elia, dei quali G. Maifreda parla diffusamente nel suo libro, *Gli ebrei e l'economia milanese*, consideravano la terra non solo come capitale fondiario destinato all'affitto, ma anche come una merce, un bene commerciale da comperare e rivendere con profitto, e soprattutto un bene da ipotecare a garanzia dei prestiti che essi elargivano in denaro contante. I cinque fratelli costruirono una rete creditizia e ipotecaria che operava generalmente in solido, ma anche individualmente, secondo i casi.<sup>56</sup> Come afferma W.E. Mosse, nella sua opera, *The German Jewish Economic Elite*, nel XIX secolo, l'attività congiunta di più fratelli o cugini può essere considerata la tipica forma dell'organizzazione economica ebraica. I De Benedetti non facevano eccezione, anche se non concretarono mai il sodalizio fondando una società di credito giuridicamente riconosciuta. Ad esempio Elia concesse decine di crediti, tra 1859 e fine anni 80, singolarmente o con uno o più fratelli.<sup>57</sup> I fratelli De Benedetti operarono nei piccoli centri rurali dei circondari di Alessandria, Vercelli, Torino, Ovada, Lecco, Cremona, Brescia e Reggio Emilia. Il carattere fondamentale di questa loro attività era costituito dalla vendita di piccole e piccolissime proprietà immobiliari del valore di poche migliaia di lire. Quando essi vendevano un fondo ne riscuotevano solo parzialmente il prezzo pattuito. Il rimanente andava a costituire un credito ipotecario a vantaggio dei venditori medesimi.<sup>58</sup> La prova di quanto fosse consueto questo tipo di transazione si può trarre dagli innumerevoli esempi contenuti nei registri ipotecari. Non tutti gli acquisti dei De Benedetti erano destinati alla rivendita, infatti, essi gestirono un fiorente mercato d'affitto di fondi agricoli, ma sempre di modesta estensione. Tra di loro si

---

<sup>52</sup> Angelo era nato ad Alessandria in data imprecisata. Dai registri del Politecnico di Milano risulta essere stato iscritto al 3° anno del corso di ingegneria civile nell'anno accademico 1891/92. Considerando un corso di studi regolare possiamo inferire una data di nascita attorno al 1870.

<sup>53</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 239.

<sup>54</sup> Ibid. pag. 240.

<sup>55</sup> Ibid. pag. 240.

<sup>56</sup> Ibid. pag. 201.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Ibid. pag. 202

verificavano continuamente cessioni e permutazioni di terreni e crediti, spesso in modo del tutto informale. Gli acquisti, fatti da loro a scopo di rivendita, erano orientati verso la fascia bassa del mercato immobiliare: si trattava in generale di piccole pezze di arativi o vigneti.

Essi svolsero, in questo modo, nei decenni a cavallo dell'Unità, un'importante funzione di stimolo del mercato dei fondi rustici soddisfacendo le richieste di piccoli possidenti o contadini il cui potere d'acquisto era assai ridotto.<sup>59</sup> Vi era uno stretto legame tra le forme di prestito privato concesso dagli ebrei milanesi nel corso dell'Ottocento e i trasferimenti a loro beneficio di un ingente patrimonio immobiliare. Il ricorso al mercato del credito fondiario privato fu per lungo tempo reso quasi obbligatorio dall'inadeguatezza del sistema bancario. Anche quando lo Stato cercò di stimolare istituzionalmente, negli ultimi trenta anni del XIX secolo, l'esercizio del credito fondiario bancario, il credito ipotecario in tutto il paese era ancora in larga misura nel 1896 per circa l'85%, concesso da privati.<sup>60</sup> L'insolvenza del debitore si traduceva sovente in un vantaggio per il creditore che poteva senza troppe difficoltà, se lo voleva, entrare in possesso dei beni immobili ipotecati. Alcuni fra i numerosi ebrei milanesi che praticarono il prestito ipotecario privato raggiunsero un giro d'affari la cui ampiezza fu tale da far erroneamente pensare alla Conservatoria del Registro milanese di aver a che fare con imprese bancarie. Fu il caso degli astigiani fratelli Ottolenghi, le cui attività economiche erano quasi tutte situate in Piemonte.<sup>61</sup> Proprio dall'area piemontese giunsero le famiglie di ebrei milanesi che con maggiore evidenza furono interessati, come i De Benedetti, ai fenomeni di solidarietà patrimoniale comportanti fra l'altro la costruzione di reti creditizie ipotecarie in solido, giuridicamente non concretizzate nella fondazione di società di credito.<sup>62</sup> Era consuetudine di costoro operare in ambiti geografici spesso identificabili con le località di origine con le quali conservavano forti legami parentali ed economici. Grazie agli stretti rapporti fiduciari instaurati da generazioni con i correligionari rimasti in loco essi erano in grado di esercitare un maggior controllo sulla riscossione dei crediti, sull'andamento del mercato immobiliare locale e soprattutto sul rischio di credito, un aspetto quest'ultimo essenziale per veder garantita nel miglior modo la possibilità di condurre a buon fine le transazioni economiche senza incorrere in rischi eccessivi.<sup>63</sup> Nel caso dei De Benedetti rimase ad Alessandria come referente il fratello Jacob.

G. Maifreda osserva che non è possibile affrontare la questione del comportamento economico degli ebrei con gli stessi strumenti concettuali utilizzabili per analizzare le scelte di qualsiasi gruppo sociale: "Ciò proprio a causa del sedimentarsi, nel lunghissimo periodo, di una conformazione socioeconomica peculiare che tra le varie ricadute contemplò la costruzione di schemi identificativi parziali quanto si vuole, ma, parrebbe, ancora ben vivi in pieno XIX secolo. Il mantenimento, da parte ebraica di pattern professionali distintivi traeva autolegittimazione nelle forme distintive assunte dal comportamento economico ebraico in età moderna, nel più classico dei meccanismi di definizione dell'identità dell'oppresso ad opera dei meccanismi di coercizione messi in opera

---

<sup>59</sup> Ibid.

<sup>60</sup> Dati riportati da E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne (1860-1900)*. Torino, 1968. Pag. 250.

<sup>61</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 157.

<sup>62</sup> Ibid. pag. 201.

<sup>63</sup> Ibid. pag. 192.

dall'oppressore. Forme distintive di comportamento economico di cui le reti relazionali privilegianti correligionari non erano evidentemente che una germinazione.<sup>64</sup>

L'acquisizione di terre espropriate ai debitori insolventi non fu però l'unico mezzo con cui si costruirono i patrimoni fondiari degli ebrei milanesi. Una non trascurabile aliquota d'immobili fu acquistata sul mercato mediante la libera contrattazione. Non furono pochi quelli che colsero le opportunità offerte dai cambiamenti posti in atto dal processo di unificazione nazionale acquistando feudi, beni dello stato o degli stati preunitari, ma anche acquistando terre messe in vendita a seguito di espropri giudiziari o quote minime di poderi di piccoli proprietari, che non infrequentemente la successione ereditaria avrebbe ulteriormente frazionato riducendo le proprietà a dimensioni tali da renderne poco remunerativa la coltivazione.<sup>65</sup>

Nel corso dell'Ottocento gli strumenti di accumulazione fondiaria erano ampiamente diffusi fra la borghesia europea. Certamente fra gli ebrei più ricchi, numerosi furono quelli che si dedicarono all'accumulo di proprietà fondiarie attraverso le opportunità offerte dal credito ipotecario privato. L'investimento fondiario, oltre a garantire il conseguimento di un reddito sicuro, rappresentava, a quell'epoca, un importante mezzo di promozione sociale, aspetto quest'ultimo d'importanza non trascurabile. Nel composito gruppo di speculatori, instancabili accumulatori di terre, possidenti assenteisti, possiamo riconoscere non pochi appartenenti all'*élite* ebraica milanese, che al pari di numerosi gentili, perseguivano il "nobilitante mestiere" di *rentier*.<sup>66</sup> Come ha dimostrato G. Maifreda gli ebrei emigrati a Milano continuarono per lungo tempo ad esercitare le stesse professioni che i loro padri avevano praticato nei luoghi d'origine. Parecchi anni dopo l'Unità nazionale la maggioranza degli ebrei milanesi, anche una volta apertasi la possibilità di accedere liberamente a qualunque professione, si sarebbe ancora dedicata alle attività d'intermediazione<sup>67</sup> Per quanto ci risulta i fratelli De Benedetti seguirono anch'essi con entusiasmo e successo questa strada, in special modo Elia che era laureato in giurisprudenza.

### (doc. 9 )

L'avvocato Elia De Benedetti, zio di Umberto, morì a Milano il 2 aprile 1896, celibe, senza figli. Nominò erede universale l'ospizio israelitico di Torino.<sup>68</sup> Ai fini dell'imposta di successione fu denunciato l'importo di £. 422.274,95.<sup>69</sup> Si trattava di una fortuna abbastanza rilevante per l'Italia di quel tempo se si considera che solo 11,27% del totale delle denunce presentate a Milano, la città più ricca d'Italia, tra il 1862 e il 1900 era superiore a £. 100.000.<sup>70</sup> Egli figurava al 45° posto fra i sessantotto intestatari di denunce di successione superiori a £. 200.000 presentate da ebrei a Milano nel sum-

---

<sup>64</sup> Ibid. pag. 133.

<sup>65</sup> Ibid. pag. 211.

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> Ibid. pag. 99 - 100.

<sup>68</sup> Doc. 9.

<sup>69</sup> Archivio storico dell'Ufficio del registro successioni, Milano. Classifica pubblicata da G. Maifreda. Op. cit. pag. 247- 248.

<sup>70</sup> Dati desunti Da G. Maifreda op. cit. pag.252, tab. 2.

menzionato periodo. Vi era una rilevante sproporzione tra la ricchezza detenuta dagli ebrei milanesi e quella del resto degli ambrosiani, va detto per inciso che questo non significa che tutti gli ebrei milanesi fossero benestanti; anzi fra loro non mancavano i poveri. Nelle dichiarazioni di successione presentate nei medesimi anni, gli israeliti detenevano il 4,20% della ricchezza totale, ma rappresentavano –sono dati del 1881– solamente lo 0,349 % della popolazione complessiva del capoluogo lombardo. Nel 1938 il gruppo ebraico ambrosiano avrebbe raggiunto la sua massima espansione con circa 10.000 unità, pari allo 0,47% della popolazione totale.<sup>71</sup>

L'accettazione dell'eredità di Elia comportava alcune obbligazioni. L'ospizio israelitico doveva dare asilo, oltre che agli ebrei malati cronici e invalidi poveri torinesi, anche a quelli di altre province italiane e agli ebrei stranieri domiciliati in Italia ininterrottamente da almeno dieci anni per "cause di commercio". Elia mostrava in questo un atteggiamento sprovincializzato, che palesemente, attribuiva una valenza positiva alle attività commerciali.<sup>72</sup>

Nella denuncia di successione intestata a Elia De Benedetti sono dichiarate solamente poco più di 12.000 lire in titoli azionari; il rimanente era costituito quasi interamente da beni immobili estremamente frazionati in piccoli lotti siti in Piemonte ed Emilia. Fa eccezione una proprietà fondiaria, sita in provincia di Reggio Emilia, in comproprietà con i fratelli Jacob, Anselmo e Moise, di essa la quota di Elia era stimata in £. 1400.000. Nei comuni di Alessandria e Valenza possedeva a titolo individuale terreni e fabbricati per un valore di £. 32.000. In generale si può dire che Elia aveva amministrato il suo patrimonio con eccezionale prudenza e competenza, dimostrandosi molto abile nel gestire una massa creditizia molto polverizzata: infatti, al momento della sua morte, risultavano solamente £. 41.000 di crediti di "dubbia esigenza".<sup>73</sup>

La consuetudine di costituire rapporti informali nelle operazioni di compravendita e di prestito<sup>74</sup> generò tuttavia qualche incomprensione fra Elia e i suoi fratelli, tanto che si pervenne alla decisione di dividere i beni acquistati da don Panza.<sup>75</sup> La divisione avrebbe generato in seguito un contenzioso legale e qualche tensione nei rapporti familiari.<sup>76</sup> Come abbiamo visto l'organizzazione creditizia ebraica operava spesso al di fuori delle strutture societarie giuridicamente riconosciute. Generalmente era basata su criteri parentali maschili.<sup>77</sup> Anche se Elia esclude tutti i suoi fratelli dalla successione. Egli lasciò alcuni legati, il più rilevante dei quali riguardava la "prole nascita" del figlioccio Alfredo Elia Vincenzo Verani consistente in "tutte le (sue) proprietà stabili in fabbricati e fondi rustici" poste nel circondario di Reggio Emilia, stimate per un valore di circa £. 130.000. Il Verani avrebbe potuto usufruire di tali beni al compimento del ventinovesimo anno di età " [...] nonché però (avesse) allora sposata regolarmente una ragazza di agiata condizione e di famiglia israelitica", avrebbe, inoltre, dovuto raggiungere prima del matrimonio " un grado accademico o un grado di ufficiale nell'esercito sia di terra

---

<sup>71</sup> Ibid. pag. 246.

<sup>72</sup> Cfr. G. Maifeda op. cit. pag. 203.

<sup>73</sup> Ivi.

<sup>74</sup> Ibid. pag. 201.

<sup>75</sup> Atto di divisione desunto dal doc. 9.

<sup>76</sup> Sentenza del tribunale di Alessandria citata nel doc. 9.

<sup>77</sup> G. Maifreda, op. cit. pag. 201.

che di mare". Alla futura sposa Elia lasciava , oltre a vari preziosi, il *talled* di seta, che le sarebbe stato donato il giorno del suo matrimonio. Se Alfredo Elia Verani fosse premorto alla madre "[...] come in stato di celibato o senza figli legittimi" quanto aveva legato a lui e alla sua nascita prole si sarebbe devoluto al suo erede universale Elia dispose che dopo il matrimonio Alfredo "abbia casa separata sia dai parenti della sposa che da sua madre, che era vedova se mancasse di eseguire quest'ordine , perderebbe pendente gli anni della convivenza con altri parenti un terzo dell'usufrutto assegnatogli [...]" Le spese per l'educazione e il mantenimento di Alfredo , fino al 17° anno di età, non avrebbero dovuto eccedere le £. 130 mensili e dal 17° anno in poi le £. 150 mensili, oltre al pagamento delle tasse scolastiche universitarie, "come le spese di corredo di cavallo e le altre spese di pratica nel servizio militare, se fosse del caso, come pure £. 25 mensili da consegnarsi brevi mano all'Alfredo predetto per i suoi insinuati piaceri dal 16° anno fino a ventotto anni computi". Tutti i parenti dal lato paterno o materno sarebbero stati esclusi da "qualsiasi ingerenza nell'Amministrazione dei beni che delle rendite" fino al 29° anno di età. Un curatore all'uopo nominato avrebbe amministrato i suddetti beni "col diritto di vigilare d'accordo con la madre alla sua educazione [...]". Infine Elia esprime la volontà che Alfredo "passi due anni almeno in un convitto israelitico, onde al 13° anno di età comprenda le basi della fede israelitica [...]". Alla prole nata e nascita della nipote Erminia Malvano nata De Benedetti, Elia legò "la Cascina Gazzolo e beni tutti adiacenti siti in Serravalle Scrivia col mobilio tutto che ivi si trova, oltre una rendita di annue lire Duecento italiane, da intestare a favore di entrambi i figli dell'Erminia [...]". Fra gli altri legati uno concerneva la madre di Elia: " [...] lascio lire duecentocinquanta all'Ospedale civile di Alessandria per secondare il voto della defunta mia madre, che fu una santa donna, e prego l'Amministrazione di accettare il legato, e fare scolpire in una lapide il nome della mia madre, Regina De Benedetti nata Segre vedova del fu Israel morta nel 1869 in Alessandria, la quale lapide sarà posta nell'Ospedale , come si pratica." L'Ospedale Civile di Alessandria era sede di numerose istituzioni benefiche e assistenziali. Il lungo elenco dei benefattori dell'ospedale, fra i quali figurano Israel Salomon e Elia, testimonia quanto forte fosse il legame tra l'istituto e la popolazione della città.<sup>78</sup>

I beni che Elia De Benedetti legò alla prole nascita del figlioccio Alfredo Elia Verani nel circondario di Reggio Emilia erano in comunione con i fratelli Luigi Jacob, Anselmo e Moise,: secondo quanto affermato nel testamento, gli appartenevano per la metà. Le disposizioni testamentarie di Elia sono molto dettagliate e puntuali, ma denotano un certo grado di diffidenza nei confronti dei legatari riguardo al rispetto delle sue ultime volontà per la verità eccessivamente vincolanti. La situazione patrimoniale, solida dal punto di vista economico, non appare del tutto limpida da quello legale. Fra le righe del documento riscontriamo delle affermazioni che lasciano perplesso l'attento lettore. La prima, alquanto sibillina, riguarda i beni situati in Reggio Emilia. All'esecutore testamentario Elia affidò "[...] la definizione di tutte le divergenze amministrative che mai sorgessero con i (suoi) fratelli signori Jacob, Anselmo e Moise [...]". Riguardo alla Cascina

---

<sup>78</sup> Giovanni Maconi, *Storia dell'ospedale di Alessandria*. Alessandria, 2003.

Gazzolo che Elia legò alla nipote Erminia Malvano si legge: “Sulla Cascina Gazzolo trovansi iscritta qualche ipoteca senza ragione, ed i legatari non avranno diritto di molestare l’Erede per ottenere la cancellazione, salvo caso di effettiva esecuzione reale sulla Cascina in seguito a sentenza di Autorizzazione di vendita confermata anche in seconda istanza che l’Erede dovrà contraddire”. Infine, una clausola che avrebbe riguardato direttamente Umberto De Benedetti: “ Non si potrà dai rappresentanti la mia eredità cedere e vendere quei beni che a ne pervennero coll’istrumento divisionale in data 27 dicembre 1868, colla villa adiacente pervenutami con sentenza di deliberamento in data 31 agosto 1889 del Tribunale di Alessandria a prezzo minore di lire quarantamila, e nel caso non fosse accettato detto prezzo, l’erede dovrà farne affitti novennali all’asta pubblica, e non venderli mai a prezzo minore.” Vi era stato un contenzioso legale fra Elia e i suoi fratelli successivamente alla divisione degli immobili siti in Valenza. A Moise e Anselmo e Jacob erano state assegnate, in uguali quote indivise, le caschine Panza e Panzetta. Nella divisione ad Elia erano stati assegnati i terreni adiacenti alla proprietà dei tre fratelli, costituiti da una villa e parecchi fondi agricoli coltivati ad arativo, prato e vite. Moise, Anselmo e Jacob promossero una causa contro Elia ma il tribunale di Alessandria, con sentenza emessa il 31 agosto 1889, diede ragione al convenuto. Elia per evitare che nessuno dei fratelli potesse, dopo la sua morte, acquistare gli immobili contesi a condizioni vantaggiose, imposte all’erede universale, cioè all’Ospizio israelitico di Torino, un prezzo di vendita che a giudizio di Anselmo, Moise e Jacob era al di sopra dei valori di mercato e non fu infatti accettato. La vicenda legata a questi immobili, che per i De Benedetti dovevano rivestire un valore affettivo o simbolico, dal momento che non intendevano assolutamente permettere che estranei ne entrassero in possesso, si sarebbe definitivamente conclusa solamente nel 1919 con l’acquisto da parte di Umberto e del cugino Angelo della proprietà ereditata dall’Ospizio.<sup>79</sup>

Elia dispose infine che i suoi funerali fossero “semplicissimi, senza pubblicità, inviti o discorsi o circolari”. Questo modo di celebrare le esequie era consueto nella famiglia De Benedetti. Elia al contrario del padre non appariva interessato a celebrare la ricorrenza della sua morte con riti religiosi o preghiere. Se da un lato, questa considerazione rivela uno spirito tendenzialmente laico, dall’altro contava il desiderio che il figlioccio apprendesse almeno le basi della fede ebraica, sposasse una ragazza ebrea, cui dovesse essere donato un prezioso *talled* di seta. - Il *talled* è uno scialle che gli ebrei maschi indossano per pregare, le cui frange sono fatte con dei nodi corrispondenti alle quattro lettere del nome di Dio - perché lo trasmettesse al futuro primogenito maschio. Le ultime volontà di Elia denunciano un forte attaccamento alle tradizioni e alla cultura dell’ebraismo. Sarebbero state proprio le tradizioni ebraiche d’altra parte a impedire, con ogni probabilità, l’ipotetico matrimonio. Il figlioccio e sua madre, Rosina Varga Gallo, non erano ebrei. I matrimoni misti erano percepiti dalla maggioranza degli ebrei come lesivi della coesione e della stabilità del gruppo<sup>80</sup>: “La diffusione dell’endogamia all’interno del gruppo ebraico si accompagna, nel XIX secolo, alla razionalizzazione delle scelte matrimoniali, producendo una classe di uomini d’affari che era quasi un clan

---

<sup>79</sup> Lazzaro De Benedetti, notaio in Torino. Atto di compravendita del 11 novembre 1919. Atti n° 688. Rep. Gen. N° 1906. Vedi doc. 94.

<sup>80</sup> Cfr. Fabio Levi, *L’eredità imposta*. 1996 Torino. Pag. 75

[...].<sup>81</sup> Nei primi anni del '900 i matrimoni fra un cattolico e un'ebrea, sebbene poco consueti, erano in costante aumento, ma erano rarissimi nel caso opposto, cioè quando era solo la sposa ad essere ebrea. In ogni caso le cose non andarono come Elia aveva auspicato. I beni usufruiti da Alfredo Elia Verani sarebbero passati nel 1955 all'Ospizio Israelitico di Torino, in quanto egli morì senza figli.<sup>82</sup> Il matrimonio di Alfredo con una ragazza ebrea avrebbe generato figli ebrei, poiché per gli israeliti è ebreo chi ha la madre ebrea.

Le ultime volontà di Elia, a prima vista, paiono mostrare un certo grado di contraddittorietà, ma forse, a ben vedere, in qualunque modo si voglia interpretare l'interesse di Elia per il figlioccio, non paiono essere altro che una tappa del tortuoso percorso verso la completa integrazione che Elia, però, intraprese senza, voler prendere distanza dalle proprie irrinunciabili radici culturali.

Moise De Benedetti ebbe cinque figli. Le prime due femmine morirono appena nate. A proposito della primogenita egli annotò: "Il 26 giugno 1870, corrispondente al giorno della creazione del mondo il dì 27 Shirvan 5630 ...in Alessandria Piemonte alle ore 4 antimeridiane nasce in Alessandria nella casa di mia proprietà via Marengo n° 14 la mia cara moglie Irene Neppi diede alla luce mia figlia Regina Clotilde. Moise De Benedetti". Lo stesso giorno, qualche ora più tardi, aggiunse: "Dio diede e Dio tolse sia sempre lodato il nome Divino (Per eterna memoria). Oggi 10 9ore 1870 rispondente alla creazione del mondo 16 Evian anno 5630, Dio volle con sé la mia povera bimba Regina Clotilde dopo [...]" Il 26 luglio 1872 nacque Elvira Giulia che morì dopo soli quattro giorni.<sup>83</sup> Nel 1874 finalmente nacque il sospirato primo figlio maschio che sarebbe stato poco più fortunato delle sorelle. La sua morte nel 1881 fu annotata da Moise su un foglietto di taccuino scritto con una grafia tremolante e poco comprensibile che lascia trasparire l'emozione provocata dal profondo dolore: "[...] la morte rapì al volo il mio più caro, più amato ed adorato d'un infinito tenero incancellabile in eterno dall'amore materno e paterno oggi il mio povero Ettore salì al cielo alla tenera età di anni sette mesi quattro, giorni 23. Io ti vedo e ti ascolto nel cuor mio sempre [...]" Milano via Silvio Pellico n°14."<sup>84</sup> Il 23 novembre 1878 nacque a Milano il secondo figlio maschio al quale fu posto il nome di Benedetto Umberto, ma registrato all'anagrafe semplicemente Umberto.<sup>85</sup> Per ultima, circa un paio d'anni dopo, nacque Margherita detta Rita.

## **Doc. 10 - 11 - 12 .**

A Milano, Moise proseguì con profitto assieme ai suoi fratelli l'attività di famiglia di compra vendita di piccoli appezzamenti di terreno e di prestito privato. Diversamente dalla maggioranza degli ebrei milanesi, poco inclini a investire in immobili urbani,<sup>86</sup> egli

---

<sup>81</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 110.

<sup>82</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 234.

<sup>83</sup> Cfr. Elio Toaff con Alan Elkan., op. cit. pag. 49 - 50.

<sup>84</sup> Doc. 2h.

<sup>85</sup> Doc. 2h.

<sup>86</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 258.

e il fratello Anselmo De Benedetti non nutrivano pregiudizi in questo senso; erano, infatti, già proprietari di un grosso caseggiato di civile abitazione ad Alessandria. Quando si presentò l'occasione di acquistare, per mezzo di una vendita giudiziaria, un grande caseggiato, in Milano nella zona di Porta Ticinese, a poche centinaia di metri oltre la cerchia dei bastioni.<sup>87</sup> I due fratelli De Benedetti non si lasciarono scappare quello che, dopo un'attenta analisi, sembrava un buon affare. L'immobile, in gran parte tuttora esistente, destinato, a quel tempo, a essere locato al ceto operaio, si elevava su sei piani fuori terra. Era costituito da complessivi 310 vani affittati, di cui 48 al piano terreno destinati a negozi, laboratori artigiani e magazzini. Fu valutato dal perito nominato dal tribunale di Milano in £. 304.525,66.<sup>88</sup> Lo stabile domina tuttora la piazza della stazione di Porta Ticinese inaugurata nel 1870 e della quale è coevo. Nel 1923 la stazione cambiò nome in Stazione di Porta Genova in seguito all'apertura, avvenuta molti anni prima, di un varco attraverso i bastioni, denominato Barriera di Porta Genova, destinato ad agevolare i collegamenti del centro di Milano con la stazione stessa.<sup>89</sup> Oggi la stazione di Porta Genova è la più antica stazione di Milano ancora in uso nelle sue forme originali. La stazione serviva la nuova linea Milano - Vigevano- Mortara ed era a sua volta raccordata agli altri tracciati ferroviari milanesi.<sup>90</sup> Nelle aree adiacenti al nuovo scalo ferroviario, subito molto attivo come traffico merci, nacquero numerosi moderni opifici direttamente collegati alla ferrovia.<sup>91</sup>

Non si può escludere che i due fratelli abbiano messo gli occhi sul caseggiato di via Vigevano 45 quando si recavano alla stazione di Porta Ticinese per prendere il treno che li avrebbe portati ad Alessandria per la villeggiatura alla cascina Panza, ormai eletta ad abituale residenza estiva. Certamente non sfuggì loro che la presenza nella zona di Porta Ticinese di molte fabbriche avrebbe fatto lievitare la domanda di abitazioni economiche. La posizione del caseggiato era ottimale, a breve distanza dai caselli daziari della Barriera di Porta Genova, si giovava dei mezzi pubblici in servizio tra il centro città e la stazione di Porta Ticinese alla quale si poteva arrivare percorrendo il breve tratto della ben pavimentata e illuminata via Cristoforo Colombo. A quel tempo la maggior parte delle strade del Circondario Esterno, nonostante il costante impegno del comune a modernizzarle, erano ancora sterrate e prive d'illuminazione, allora erano in corso i lavori di costruzione della vicinissima circonvallazione, ricavata a seguito della demolizione delle vecchie mura spagnole e che sarebbe stata presto anch'essa percorsa dai mezzi di trasporto pubblici.<sup>92</sup>

---

<sup>87</sup> Durante la dominazione spagnola Milano fu dotata da una nuova imponente cerchia di bastioni, poi chiamati muri spagnoli. Intorno alla metà del XIX secolo le mura avevano perso l'originario carattere difensivo e cominciavano a essere d'intralcio alla circolazione. Ne fu pertanto decisa la demolizione che fu completata solo dopo la seconda guerra mondiale. Oggi il loro tracciato coincide con la circonvallazione interna detta appunto "circonvallazione delle mura spagnole".

<sup>88</sup> Doc. 10.

<sup>89</sup> Gian Luca Lapini, *Binaari e stazioni in Storia di Milano*. Milano 2007.

<sup>90</sup> La linea ferroviaria, di grande importanza, era destinata a collegare, attraverso il nodo di Mortara, il traffico ferroviario del Lombardo - Veneto, proveniente da Milano in direzione del territorio piemontese e il porto di Genova. Ancora oggi l'intercambio di Mortara conserva quella fondamentale funzione.

<sup>91</sup> G. L. Lapini op. cit.

<sup>92</sup> Cfr. Mauro Colombo, in *Storia di Milano. L'annessione dei Corpi Santi e la nascita della Grande Milano*. Milano, 2005.

Tutti questi fattori erano destinati a far crescere nel tempo la redditività dell'immobile. L'intento dei De Benedetti non aveva carattere speculativo, essi puntavano piuttosto a costruire una solida base patrimoniale e un soddisfacente reddito per la famiglia. Nel 1878 furono applicati al Circondario Esterno i criteri toponomastici della città.<sup>93</sup> Le vie adiacenti al fabbricato assunsero così nomi di località familiari per i due fratelli alessandrini come Casale e Valenza. Vicinissima a quest'ultima località sorgeva infatti villa Panza. Forse essi considerarono questo dato casuale di buon auspicio per la felice conclusione dell'acquisto, che tutto sommato si sarebbe rivelato un buon affare e che sarebbe rimasto per circa ottant'anni un pilastro del patrimonio di famiglia.

Dopo una prima asta giudiziaria andata deserta,<sup>94</sup> all'asta successiva, questa volta condotta con la procedura di ribasso<sup>95</sup>, il 30 dicembre 1890 i De Benedetti si aggiudicarono l'immobile al prezzo di £. 183.715.<sup>96</sup> Il caseggiato era gravato da due debiti ipotecari per l'importo rispettivamente di £. 86.771,50 e £. 33.683,14 che Anselmo e Moise si affrettarono a estinguere.<sup>97</sup> In tutto i due De Benedetti sborsarono la somma di £. 190.700,58, <sup>98</sup> comprensiva degli interessi maturati sui mutui dal momento a dell'acquisizione alla loro estinzione, oltre alle spese dell'asta, sentenza di vendita, notifica e trascrizione della sentenza, del giudizio di graduazione, riparto, quietanze di pagamento e cancellazione delle ipoteche, per complessive £. 3.621,40, a cui vanno aggiunte le imposte di registro e di trasferimento della proprietà.<sup>99</sup> L'acquisto fu felicemente concluso; tuttavia i De Benedetti dovettero procedere all'esecuzione di alcune onerose opere edilizie previste nel bando di vendita all'asta, sul muro di confine con l'edificio adiacente e, contestualmente, portare avanti complicate trattative per regolarizzare alcune servitù, attive e passive, sopravvenute a conclusione dei lavori.<sup>100</sup> Ci fu anche una vertenza legale contro gli espropriati che avevano incassato i canoni d'affitto in via anticipata. Gli acquirenti persero la causa sia in primo grado sia nel successivo giudizio d'appello.<sup>101</sup> Inconvenienti come questi rientravano nell'ordinaria amministrazione di chi tratta simili affari. Questa volta, però, accadde un fatto assolutamente imprevedibile che procurò ai De Benedetti qualche preoccupazione e non pochi grattacapi.

Nel 1889 il comune di Milano varò un nuovo piano regolatore che prevedeva alcune modifiche alla viabilità dei Corpi Santi di Porta Ticinese. Durante l'*ancien régime* erano denominati Corpi Santi il complesso di beni di una città situati lungo le sue mura. Spesso erano coperti da immunità ecclesiastiche di origine medioevale. Venivano, per l'appunto, definiti Santi perché protetti dalle sanzioni previste per gli usurpatori di cose sacre. I Corpi Santi di Milano si trovavano appena oltre i suoi bastioni. Il Regno d'Italia napoleonico li unì alla città nel 1808, ma nel 1816 con l'avvento della Restaurazione furono immediatamente ripristinati e infine riannessi al comune di Milano nel 1873. Co-

---

<sup>93</sup> Ibid.

<sup>94</sup> Doc. 12c. -12 g.

<sup>95</sup> Doc. 12h.

<sup>96</sup> Doc. 12d.

<sup>97</sup> Doc. 12a - 12b - 12e - 12j2. . 12m - 12n.

<sup>98</sup> Doc. 12e - 12j.

<sup>99</sup> Ivi.

<sup>100</sup> Doc. 12g.

<sup>101</sup> Doc 12l.

stituivano un comune del tutto autonomo dal capoluogo. Nel 1871 la popolazione del comune dei Corpi Santi contava 62.976 abitanti, mentre Milano ne aveva 199.009. La creazione della “grande Milano” pose l’amministrazione civica di fronte a gravi problemi e numerose proteste. L’ex comune dei Corpi Santi che assunse la nuova denominazione di Circondario Esterno aveva un carattere prevalentemente agricolo ed era scarsamente urbanizzato dal punto di vista viario. Accanto alle cascine avevano cominciato a spuntare le prime fabbriche. Il problema urbanistico era complicato dalla presenza della cerchia dei navigli che circondava Milano. Quei canali, come i raggi di una ruota, si irradiavano partendo dal centro della città verso la periferia dividendo in questo modo il comune in tanti spicchi privi di collegamento tra loro. Il problema urbanistico era pertanto divenuto prioritario, tanto più che accanto alle nuove fabbriche sorgevano numerosi gli edifici di civile abitazione destinati a dare alloggio agli operai. Il Circondario Esterno godeva ancora di antichi privilegi fiscali rispetto a quello Interno dove si pagavano imposte assai più onerose. Per finanziare il miglioramento dei servizi pubblici del Circondario Esterno, parallelamente al processo di parificazione fiscale in atto, nel 1886 fu deciso l’inasprimento di talune imposte e un maggior rigore nella riscossione di altre, in particolare dei dazi. La cinta daziaria era stata mantenuta ai varchi delle mura spagnole (i bastioni) lasciando pertanto fuori dalla giurisdizione daziaria il Circondario Esterno. Fino allora le guardie daziarie avevano chiuso un occhio sull’ingresso delle merci per uso personale, ma da quel momento il comune decise di applicare il regolamento daziario integralmente. Le centinaia di operai che dal suburbio si recavano a lavorare a Milano per l’intera giornata avrebbero potuto portare con sé solamente mezzo chilo di pane e l’eccedenza sarebbe stata tassata come importazione. Gli operai abitualmente entravano in città con due micche di pane del peso di gr. 380 ciascuno. I lavoratori, molti dei quali erano iscritti al neonato partito operaio, si rifiutarono di assoggettarsi alle imposizioni daziarie finché non scoppiò una rivolta nella zona di Porta Ticinese. Gli scontri repressi dall’esercito, durarono due giorni. Cento operai furono arrestati, ma alla fine fu consentito di introdurre in città 800 grammi di pane. Finalmente nel 1898 dopo i tragici, sanguinosi scontri del maggio 1898 fu decisa l’abolizione dei dazi sui generi alimentari di prima necessità come paste, farine e riso.<sup>102</sup>

Vale anche la pena ricordare che, fra le molte opere pubbliche previste dal nuovo piano regolatore, vi era una strada progettata in prolungamento della via Pasquale Paoli che, scavalcando il Naviglio Grande, avrebbe collegato via Valenza nei pressi della stazione di Porta Ticinese.<sup>103</sup> Il Comune di Milano diede il via alla procedura di occupazione degli immobili interessati all’esecuzione dell’opera pubblica, notificando ai De Benedetti, tramite la prefettura di Milano, l’esproprio di parte dell’immobile di via Vigevano 45 per il quale offrì £. 10.461,45.<sup>104</sup> I De Benedetti, passarono la pratica a un legale che si attivò per far eseguire le perizie necessarie per la valutazione della porzione d’immobile sotto esproprio e presentare un eventuale ricorso al tribunale di Milano contro il provvedimento comunale. Dopo il consueto scambio di carte bollate il Tribunale di Milano fissò l’indennità in £. 19.089,72. La somma fu depositata mediante una polizza, intestata agli

---

<sup>102</sup> Cfr. Mauro Colombo. Op. Cit.

<sup>103</sup> Doc. 12p1.

<sup>104</sup> doc. 12p2.

espropriati, presso la Cassa Depositi e Prestiti.<sup>105</sup> A questo punto la vicenda cominciò ad assumere un aspetto surreale. Il cancelliere del Tribunale di Milano, nel pubblicare il bando di vendita all'asta dell'immobile di via Vigevano 45 aveva commesso un errore nella descrizione del caseggiato.<sup>106</sup> Nell'indicare i riferimenti catastali aveva invertito due delle cifre identificative del mappale (1792 anziché il corretto 1972 ). L'errore fu inevitabilmente riportato negli atti successivi. Il risultato della svista fu che anche il Comune di Milano fece confusione. Nessuno fra Comune, periti, avvocati e compratori si accorse dello sbaglio fino a quando la locale Prefettura non rilevò l'errore e negò il rilascio dell'indennità di esproprio. Moise e Angelo, il figlio ed erede universale di Anselmo che era morto nel 1902, furono costretti a citare in giudizio gli eredi di Pietro e Francesco Gervasini, cioè i precedenti proprietari dell'immobile anch'essi morti nel frattempo, ignari, ma civilmente responsabili, dell'errore.<sup>107</sup>

Il 12 novembre 1905 il giudice ordinò al Cancelliere del Tribunale la cancellazione delle ipoteche e la correzione dei dati catastali. Il Conservatore delle ipoteche fu esonerato da ogni responsabilità e le spese di giudizio furono compensate fra le parti.<sup>108</sup> Il 24 ottobre 1906 la Prefettura di Milano comunicò ai De Benedetti l'avvenuto svincolo della polizza di deposito per l'indennità di esproprio.<sup>109</sup>

### **Doc. 13**

Il 15 aprile 1895n Moise scrisse il suo testamento olografo in camera da letto nella suacasa di Milano in via Silvio Pellico n° 10 "sapendo di dover morire".

- Nominò erede generale il figlio Umberto per ricompensarlo di essersi sempre comportato bene e di essere stato rispettoso verso i genitori e i suoi superiori.
- Alla figlia Margherita oltre alla legittima, lire duecentomila come dote che Umberto gli avrebbe versato al momento del suo matrimonio e lire centomila extradotali, anch'esse rimesse dall'erede universale, in tanti terreni di pari valore nella provincia di Alessandria e che né Margherita né suo marito avrebbero potuto alienare finché uno dei figli nascituri non avesse compiuto 25 anni, mentre dei frutti e dei fitti di detti fondi avrebbe potuti godere dal giorno delle sue nozze. Erano escluse da questo fondo le cascine Panza e Panzetta che avrebbero dovuto restare di proprietà del caro figlio Umberto.
- Alla moglie Irene quanto gli spettava in rapporto alla legge, pregando, anche se gli sembrava superfluo dirlo, il suo erede di tenere a vivere con sé la madre.

Seguivano dettagliate disposizioni da attuarsi nel caso che Irene fosse costretta per qualunque motivo ad abitare da sola:

- L'erede avrebbe dovuto acquistare nel cimitero di Milano un posto per tutta la famiglia.
- L'erede avrebbe dovuto distribuire ai poveri, entro sette giorni dal decesso, mille lire una volta tanto, depositare una rendita di £. 50 annuale "acciò nel giorno dell'anniversario della mia morte sia recitato il teilim a scuola ossia al tempio pagando

---

<sup>105</sup> Doc. 12p3-4-5-6-7-8.

<sup>106</sup> Doc. 12g.

<sup>107</sup> Doc. 12s.

<sup>108</sup> Doc.12u.

<sup>109</sup> Doc. 12w.

così Lire venticinque a quelli che reciteranno il teilim e diranno Cadish Lire quindici al capo culto che assisterà Lire cinque al bidello e Lire cinque per l'olio “

-Al prevosto della chiesa vicino alla casa di via Vigevano 45, £. 500 da distribuire divise in tanti biglietti per quanti sono i poveri della parrocchia.

-Moise nominò esecutore testamentario il fratello Jacob.

#### **Doc. 14.**

Il 9 febbraio 1904, Moise rifece il testamento questa volta in forma molto semplice, privo delle elaborate clausole del precedente, soprattutto perché nel frattempo la moglie Irene era morta e la figlia Rita si sarebbe sposata di lì a un mese. Nominò eredi della legittima i due figli e la disponibile doveva essere divisa fra gli stessi nella proporzione di tre quarti a Umberto e un quarto a Margherita. Ciascuno dei figli avrebbe dovuto conferire quanto avevano o avrebbero ancora ricevuto dal padre a titolo di donazione, collocamento o dote.



*Figura 1 Irene Neppi Modona*

Come si evince anche dal testamento di Israel Salomon, fra gli ebrei usava privilegiare, nella trasmissione ereditaria, l'asse maschile, ma era una consuetudine generalizzata anche fra i gentili, soprattutto assegnando ai figli maschi i beni immobili. Anche Moise si attenne a questa consuetudine, ma in misura moderata e rispettando rigorosamente le norme di legge, senza dover ricorrere ad artificiose manovre contabili volte a favorire ulteriormente il figlio maschio, come frequentemente accadeva nelle successio-

ni ereditarie dei ceti più abbienti . Se nel suo primo testamento aveva messo bene in chiaro che le cascine Panza e Panzetta sarebbero state destinate a Umberto, non ne fece più cenno nelle sue ultime volontà.

Va rilevato d'altra parte che gli ebrei si stavano adeguando agli stili di vita dei ceti possidenti, privilegiando l'acquisto di residenze extraurbane secondo un processo di accettazione di valori ed espressioni della cultura nobiliare prima e alto borghese poi.<sup>110</sup> In quest'ottica Moise aveva deciso che i propri immobili, fra i più prestigiosi della zona di Valenza, dovessero rimanere in famiglia. Se i ricchi ebrei milanesi acquistavano case e ville sulle rive del lago di Como o del lago Maggiore, Anselmo e Moise privilegiarono Valmadonna, un'amena località abitata dalla locale aristocrazia e da facoltosi borghesi di Torino, per il semplice motivo che mantenevano importanti interessi economici e stretti legami parentali con Alessandria. Le ville Panza e Panzetta oltre a costituire un ottimo investimento immobiliare, non erano molto distanti da Milano da dove erano facilmente raggiungibili mediante la nuova ferrovia Milano - Vigevano - Mortara, in costruzione al momento dell'acquisto delle due ville, e che faceva capo alla stazione di Porta Ticinese. Anche lo stabile di via Vigevano avrebbe presto assunto un ruolo importante nel patrimonio di famiglia. Lo dimostra la volontà di Moise di stabilire buoni rapporti con la comunità di quartiere, destinando un generoso lascito di £. 500 ai poveri della locale parrocchia.

La carità ha un ruolo importante nell'ebraismo. Essa è connessa con l'obbligo religioso di fare ciò che è bene e giusto. L'uomo si salva attraverso le opere. Per questa ragione le opere assistenziali hanno sempre avuto grande sviluppo fra gli ebrei.<sup>111</sup> Per questo stesso motivo Israel Salomon, Elia e Moise De Benedetti, che erano ebrei osservanti, hanno tutti devoluto somme di denaro o beni in beneficenza.

#### **Doc. 15 - 16**

Se quel 15 aprile 1895 Moise sentiva di dover morire entro pochi giorni, aveva fatto male i suoi conti. Infatti, sarebbe vissuto ancor più di tredici anni. Il 4 giugno 1900 aveva comprato un lotto di terra al cimitero monumentale di Milano per l'inumazione della moglie Irene morta lo stesso giorno e per la sua futura sepoltura. Per la religione ebraica è ammessa la sola inumazione, perché la sepoltura in terra è l'unico metodo usato nella Bibbia.

#### **Doc. 17- 18-19**

Moise morì il 31 ottobre 1908. I figli fecero pubblicare un necrologio su tutti i principali quotidiani nazionali, pregando di omettere le partecipazioni personali e non inviare fiori. Sul luogo della sepoltura fu eretto un monumento assai discreto com'era consuetudine fra i membri della famiglia De Benedetti.

---

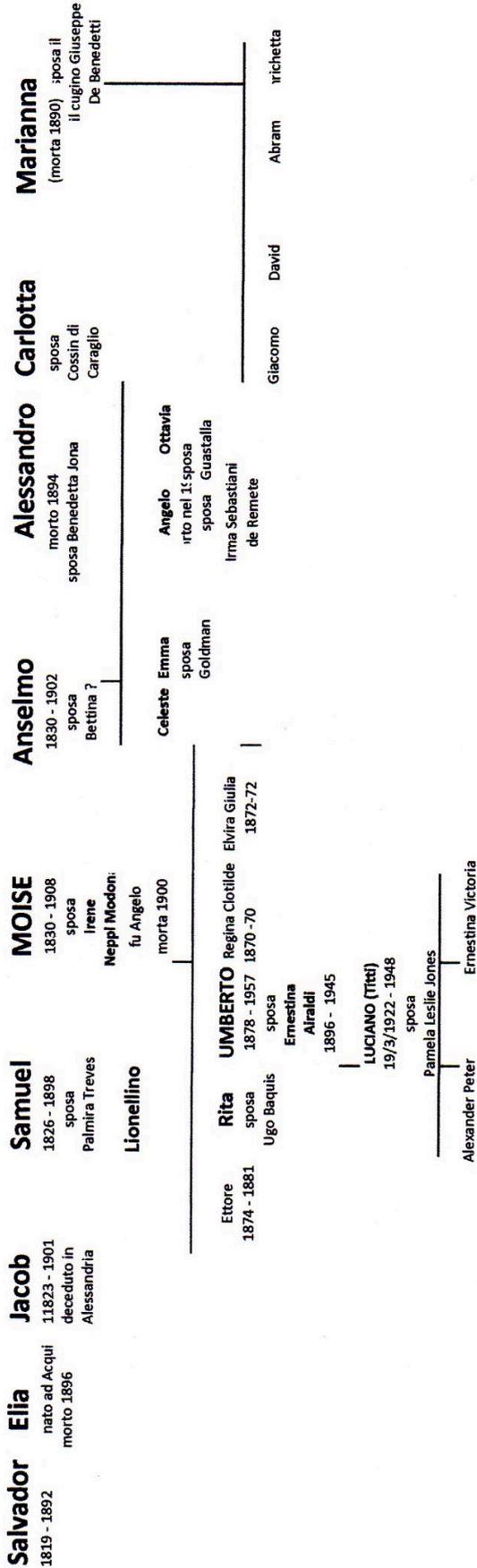
<sup>110</sup> G. Maifreda. Op. cit. pag. 259.

<sup>111</sup> Cfr. Elio Toaff con Alan Elkan, op. cit. pag. 87 - 88.

**GIUSEPPE DE BENEDETTI**

**SALOMON ISRAEL DE BENEDETTI +1868**

Sposa Regina Segre  
 Abram  
 (fratello di  
 Israel Sal. ?)



## Parte II.



# Umberto

## Doc. 20.

Umberto frequentò il ginnasio inferiore presso l'istituto privato Boselli di Milano al termine del quale si iscrisse al Regio Ginnasio Liceo Beccaria.<sup>112</sup> In seconda liceo fu rimandato in greco. All'esame di riparazione, insufficiente nella prova scritta non risulta che si sia presentato a quella orale.<sup>113</sup> L'anno successivo sostenne da privatista l'esame di maturità al Liceo Parini di Milano. Lo superò con voti discreti: tutti sei ad esclusione di tre sette in Italiano, filosofia e fisica oltre a un brillante nove in matematica.<sup>114</sup>

## Doc. 21.

Umberto, chiaramente portato verso le discipline scientifiche, s'iscrisse al Politecnico di Milano, dove fra gli insegnamenti obbligatori del primo anno figurava una lingua straniera. Optò per il tedesco. Erano i tempi della triplice alleanza dell'Italia con la Germania e l'Austria, tuttavia egli subiva il fascino della tecnologia e della cultura tedesche. Infatti i suoi viaggi di piacere all'estero si limitarono ai paesi dell'Europa nord occidentale, prediligendo Svizzera e Germania. Al termine del biennio propedeutico optò per il corso d'ingegneria industriale, la nuova denominazione assunta nel 1868 dal corso di ingegneria meccanica.<sup>115</sup> Fu uno studente diligente, ottenne votazioni discrete, talvolta ottime. Compì gli studi nei canonici cinque anni conseguendo la laurea nel 1901.<sup>116</sup>

Al termine dell'anno accademico 1900/1901 si laurearono al Politecnico di Milano 54 ingegneri 44 dei quali appartenevano al corso di ingegneria industriale<sup>117</sup> I laureati del 1901 si riunirono periodicamente. La prima volta nel 1905 nel noto ristorante Orologio in via Orefici a Milano - l'Orologio divenne famoso fra gli appassionati di calcio perché nel 1908 un gruppo di soci dissidenti del A.C. Milan vi fondò il Football Club Internazionale, la futura Inter. Quella degli ingegneri fu una riunione entusiastica. Gli assenti inviarono telegrammi di giustificazione. Uno di essi era in procinto di partire per la Manciuria dove era in corso la guerra russo giapponese, un altro era impegnato nei lavori del traforo del Sempione destinato a essere inaugurato il primo giugno 1906, in concomitanza con l'Esposizione Internazionale di Milano situata alle spalle del Castello Sforzesco, appena restaurato per l'occasione, al Parco Sempione. La riunione si concluse con la consueta foto ricordo. Il gruppo si sarebbe nuovamente riunito nel 1926 per festeggiare la laurea d'argento al ristorante Campari di Milano. L'ultimo raduno si sa-

---

<sup>1</sup>Archivio Liceo Beccaria, Milano. Registro degli esami d'ammissione dell'anno 1889/90.

<sup>2</sup>Archivio Liceo Beccaria, Milano. Registro esiti finali anno scolastico 1894/95.

<sup>114</sup> Liceo Parini, Milano. Registro dell'anno scolastico 1895/96 esiti finali.

<sup>115</sup> Nel 1868-69 essendo stati introdotti i corsi di chimica, tecnologica e di metallurgia, parve opportuno conferire, ai giovani che avevano percorso questo complesso di studi, conferire il diploma di ingegneria industriale. Ingegneri. Decreto Reale del 5/11/1868.

<sup>116</sup> Politecnico di Milano. Registri degli anni accademici dal 1895/1896/97 al 1900/901.

<sup>117</sup> Archivio storico del Politecnico di Milano, *Centenario del Politecnico di Milano 1863 -1963*. Pag. 156.

rebbe invece tenuto il 30 marzo 1938 all'Hotel Commercio di Milano, con la consueta firma sul menu.

**Doc. 22 - 23 - 24 - 25.**

A Milano nel 1894 fu fondato Il Touring Club Ciclistico Italiano per iniziativa di 57 ciclisti. Nel 1900 assunse l'attuale denominazione di Touring Club Italiano. Umberto fu tra i primi ad aderirvi nel 1896 per rimanervi fedele tutta la vita. La sua tessera reca il n° 2760 con la dicitura: "Socio Vitalizio. Fondatore della Sede".



**Doc. 26.**

Il 9 settembre 1898 il consiglio di leva del circondario di Milano dichiarò Umberto De Benedetti inabile al servizio militare per obesità. Il certificato di riforma alla voce contrassegni dell'iscritto riporta i seguenti dati: statura metri 1 e cm. 81 e ½, capelli biondi lisci, occhi grigi, colorito roseo, dentatura sana.

---



CONSIGLIO DI LEVA  
del Circondario di Milano

Leva sui giovani nati nell'anno 18 78

DICHIARAZIONE DI RIFORMA

CONTRASSEGNI  
DELL'INSCRITTO

Statura metri 1, e centimetri 81 1/2  
Capelli { colore biondi  
          { forma lisci  
Occhi grigi  
Colorito rosato  
Dentatura buona  
Sopracciglia  
Fronte  
Naso  
Bocca  
Mento  
Viso  
Segni particolari

(1) De Benedetti Umberto  
figlio di Moise e di Reppi Irene  
nato il 23 Novembre 1878  
Mandamento di Milano Circondario di Milano  
iscritto sulle liste di leva del Comune di Milano  
cui toccò in sorte all'estrazione il N. 3208 avendo stato

(2) obesità - Articol. 3 elenco  
(1.02)  
pienamente comprovata, fu perciò riformato, salvo il disposto negli  
articoli 63 e 85 del testo unico delle leggi sul reclutamento.

Si fa fede del che gli si rilascia la presente dichiarazione di riforma  
conforme a quella che risulta al N. \_\_\_\_\_ del Registro sommario  
delle deliberazioni del Consiglio di leva.

Fatto a Milano il 9 Settembre 1898

Il Presidente del Consiglio di leva



S. Saffarini

(1) Indicare il cognome e nome dell'inscritto.  
(2) Indicare e precisare la natura della infermità, deformità od imperfezione e l'articolo dell'elenco.

Il termine obesità non corrispondeva esattamente alla struttura corporea reale. Umberto era, per l'epoca, di statura molto alta - nel 1890 la statura media dei coscritti italiani era di metri 1,64<sup>118</sup> - e chiaramente in sovrappeso, questo non gli impediva la pratica assidua di vari sport. Infatti, egli era un eccellente nuotatore e sciatore e in futuro avrebbe dedicato la maggior parte del suo tempo libero all'alpinismo, per il quale nutriva una vera e propria passione. In realtà Il certificato di riforma non indicava peso. Sappiamo solo che il regolamento del reclutamento militare, rigidamente applicati, tenevano conto del rapporto statura/peso e che Umberto rientrava nei parametri che ne facevano un obeso. esaminato come obeso.<sup>119</sup>

<sup>118</sup> Cfr. Alessio Fornasin - Luciana Quaranta, *La statura degli italiani nati dal 1854 al 1890 Prime ipotesi per la costruzione di una nuova serie storica*. Progetto ASTRI realizzato dall'Archivio di Stato di Udine in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Statistiche dell'Università di Udine.

<sup>119</sup> Il certificato di inabilità al servizio militare ripete la motivazione del provvedimento in ottemperanza all'art. 3 elenco 102 del regolamento del reclutamento militare.

### Doc. 27 - 28

Il 29 marzo 1904 Rita, la sorella di Umberto, sposò a Livorno. Ugo Baquis, un avvocato che esercitava la professione nello studio legale Nissim. Ugo Baquis sarebbe poi diventato titolare di un rinomato studio notarile nella sua città. Dal contratto matrimoniale risulta che la donna ricevette in dote la somma di £. 340.000 sotto forma di titoli azionari e obbligazionari. Rita e Umberto avevano ereditato dalla madre, in quote uguali ma indivise, due fondi posti nel territorio di Cento, in provincia di Ferrara. La madre avrebbe desiderato che la proprietà dei due fondi passasse integralmente alla figlia Rita sotto forma di costituzione di dote. I De Benedetti, che non intendevano pagare la tassa di costituzione di dote, ricorsero ad un artificio legale. Umberto vendette alla sorella la propria quota di proprietà dei terreni, al prezzo di £. 30.000; in realtà il prezzo fu pagato da Moise con azioni Edison e obbligazioni delle Ferrovie Meridionali. Nell'atto pubblico di compravendita fu dichiarato un prezzo di £. 6'000 pagate da Rita con sostanza propria. Umberto e Rita, assistita dal futuro marito, sottoscrissero un patto di famiglia per fare in modo che il giorno in cui il padre avesse lasciato i suoi beni, le cifre reali della transazione sarebbero state conteggiate in detrazione dell'asse ereditario, come effettivamente avvenne.

### Doc. 29 - 30.

Nel 1905 Umberto conseguì il "certificato di idoneità alla circolazione delle automobili", a quel tempo rilasciato dal Prefetto tramite il Touring Club Italiano.

Fu proprio nel 1905 che il TCI partecipò alla fondazione dell'Automobile Club d'Italia, che riunì in un unico sodalizio tutti gli Automobile Club provinciali. Quello di Milano era nato nel 1903. Umberto aderì all'ACI. La sua tessera più antica in nostro possesso è del 1916, ma sappiamo che ne era già socio almeno dal 1911.



**Doc. 31 . 32 - 33 - 34.**

Il prolungamento della via Pasquale Paoli, dall'alzaia del Naviglio Grande alla via Valenza, fu denominato via Casale. L'esproprio dei terreni creò un certo scompiglio fra i confinanti con il caseggiato di via Vigevano 45 perché produsse il frazionamento di alcuni fondi. Uno dei proprietari espropriati nel 1906 entrò in trattativa con i De Benedetti per vendere un appezzamento di terreno della superficie di mq. 584,67, posto sull'angolo di via Valenza con via Casale e in precedenza occupato dalla pesa pubblica. Nel 1904 i De Benedetti avevano già regolato una poco rilevante questione di confine con uno dei proprietari espropriati; Angelo e Umberto decisero di comperare il lotto di terreno che era stato loro offerto. L'appezzamento a se stante aveva scarsa utilità, perché di superficie insufficiente per un'eventuale edificazione, ma il fatto di essere adiacente alla proprietà di Via Vigevano ne accresceva il valore. Il preliminare di compravendita fu stipulato il 28 settembre 1906 al prezzo di £. 29.233,50 oltre le spese notarili e di registrazione. Nel rogito notarile del 28 settembre 1907 furono dichiarate £. 15.000. Il giorno stesso il venditore avrebbe acquistato da Angelo e Umberto, quest'ultimo in veste di procuratore del padre Moise, un minuscolo appezzamento di terreno di forma triangolare, facente parte del caseggiato di via Vigevano 45, della superficie di mq. 6. Questo piccolissimo pezzetto di terreno, residuo del precedente esproprio, era assolutamente inutilizzabile sia per le dimensioni, sia perché era incuneato fra proprietà di terzi. Fu venduto per l'importo di £. 900.

**Doc, 35 - 36 - 37**

Angelo e Umberto avevano in progetto di demolire la manica bassa di scarso valore, dello stabile di via Vigevano 45 che si protendeva verso via Casale, confinante con il terreno di recente acquisizione di via Valenza, perché "non più corrispondente ai bisogni attuali ed allo sviluppo edilizio della zona circostante". Essi intendevano utilizzare l'area complessiva ricavata dall'accorpamento col terreno di via Valenza per edificare un nuovo stabile di civile abitazione da destinare all'affitto. Nel 1910 Angelo, che era ingegnere civile, predispose un progetto di massima che però non fu realizzato forse perché Umberto preferì investire il suo capitale nell'industria automobilistica De Vecchi della quale era entrato a far parte come socio nel 1908, subito dopo la morte del padre. Sull'area di via Valenza fu poi edificata una tettoia precaria da utilizzare come deposito per combustibili. La tettoia sarebbe stata abbattuta solamente nel 1970, quando finalmente il terreno fu edificato.

**Doc. 38.**

L'anno successivo alla morte del padre, avvenuta, il 31 ottobre 1908, Rita e Umberto decisero di spartirsi l'eredità secondo le quote a loro spettanti. Un certo ing. Foà fu incaricato di inventariare e stimare il complicato intrico dei numerosi beni fondiari che Moise aveva sparsi in massima parte nelle campagne dell'Alessandrino. Una volta completata la perizia, si calcolò il valore degli immobili urbani prendendo in considerazione il reddito medio degli ultimi quattro anni, capitalizzandolo a un tasso del 6% per quelli di Milano e del 5% per quelli di Alessandria. Per i titoli azionari e obbligazionari fu con-

siderato il valore del momento. L'asse ereditario complessivo risultante fu di £. 1.807.000, dal quale doveva essere detratto quanto gli eredi avevano ricevuto dal padre quando era ancora in vita, cioè 382.695 per la dote di Rita e £. 93.480 versate a Umberto. Ai fini della denuncia di successione fu dichiarato un asse ereditario di 1.076.273 di lire allo scopo di contenere l'importo dell'imposta sulle successioni. Come aveva stabilito Moise nelle sue ultime volontà, a Rita toccò la sola legittima oltre a un quarto della disponibile al netto della dote, ricevette così sotto forma di titoli azionari e obbligazionari £. 296.930. Umberto ereditò gli immobili, il rimanente dei titoli e la liquidità.

### **Doc. 39**

Per evitare possibili futuri dissidi familiari fu redatto un atto di famiglia col quale i due fratelli riconoscevano la congruità del valore dei beni periziati dall'ing. Foà, dei criteri adottati per la stima degli immobili urbani e si ritenevano completamente soddisfatti di come l'eredità stessa era stata ripartita.

I membri della famiglia De Benedetti erano molto uniti fra loro, ad eccezione di Elia che a un certo punto prese le distanze dai suoi fratelli. Essi misero in comune i loro capitali, senza peraltro mai formalizzare giuridicamente il sodalizio, rendendosi in questo modo capaci di ampliare il loro giro d'affari e allo stesso tempo ripartire i rischi. Questo modo di operare richiedeva una grande fiducia reciproca, tuttavia, forse allo scopo di evitare malintesi, incomprensioni o poco corrette valutazioni dell'apporto economico fornito alla famiglia, in ogni transazione economica fra loro, financo nei testamenti, specificarono dettagliatamente i rispettivi diritti o volontà. Agirono in questo modo anche Rita e Umberto in occasione della divisione ereditaria del padre. Questo modo di regolare i rapporti economici in seno alla famiglia può essere interpretato come reciproca diffidenza, ma non è così. Erano consapevoli che la chiarezza nei rapporti patrimoniali avrebbe contribuito non poco a conservare compatto il gruppo familiare, eliminando la maggior parte delle tensioni che avrebbero potuto sorgere al suo interno. Probabilmente la dolorosa lite con Elia era servita di lezione

L'analisi dell'asse ereditario di Moise, se confrontato con i dati forniti da G. Maifreda sui patrimoni degli ebrei milanesi, mette in luce una fortuna che, escludendo quella di una quindicina di ebrei milanesi plurimilionari, si colloca tra le più rilevanti del gruppo ebraico milanese.<sup>120</sup> Le fortune degli ebrei milanesi più ricchi erano del tutto confrontabili con quelle degli imprenditori che fornirono rilevanti contributi allo sviluppo industriale cittadino.<sup>121</sup> Come abbiamo già osservato nel testamento di Elia De Benedetti vi era una rilevante sproporzione di ricchezza media detenuta dal piccolo gruppo ebraico milanese e il complesso dei milanesi. G. Maifreda identifica fra gli ebrei, che rappresentavano solamente lo 0,6 per mille della popolazione ambrosiana,<sup>122</sup> una vasta fascia di piccoli o piccolissimi proprietari, difficilmente quantificabile tramite l'analisi delle denunce di successione, all'interno delle quali non si possono escludere situazioni, ra-

---

<sup>120</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 247. Il dato è molto approssimativo perché il paragone si basa sulle denunce di successione. I cui dati riportati da Maifreda si fermano 8 anni prima della morte di Moise.

<sup>121</sup> G. Maifreda op. cit. pag. 278.

<sup>122</sup> Ibid. pag. 246.

re, di vera e propria povertà.<sup>123</sup> Fra gli ebrei di Milano sembrava pesare meno che altrove il retaggio del passato. Invece a fine Ottocento, nelle altre comunità ebraiche italiane, i poveri rappresentavano ancora la maggioranza.<sup>124</sup> La differenza con le famiglie indigenti cattoliche, che nella maggior parte dei casi vivevano in condizioni di assoluta miseria, era dovuta all'opera delle organizzazioni caritative ebraiche spesso sostenute dalla beneficenza privata dei correligionari. Le comunità ebraiche italiane mantenevano ancora un elevato grado di coesione al loro interno, di cui i più poveri potevano fruire in varia misura: ad esempio attraverso le scuole ebraiche, che a quell'epoca non erano ancora in grado di assicurare agli scolari un'istruzione adeguata, ma costituivano un valido aiuto per le famiglie povere che potevano lasciare i figli in custodia nelle ore di lavoro.<sup>125</sup> Nel suo complesso la situazione economica della comunità ebraica milanese era certamente di parecchio migliore di quella media del totale della popolazione del capoluogo lombardo.<sup>126</sup>

I dati forniti dalle denunce di successione sono scarsamente attendibili a causa dell'elevato tasso d'infedeltà dichiarativa. Possono però essere prese in considerazione come termine di riferimento, sia pure in modo molto approssimativo. Va rilevato infatti che gli immobili erano scarsamente soggetti all'evasione perché era obbligatorio presentare il certificato catastale e soprattutto perché la denuncia era l'unica via percorribile dagli eredi per acquisire gli immobili del *de cuius*. L'evasione era invece molto alta per i beni mobili di facile trasferimento come il denaro liquido, i gioielli, e titoli al portatore. Nel caso dell'eredità di Moise l'atto di famiglia ci fornisce dati precisi sulla consistenza del patrimonio, sull'importo della denuncia di successione e, di conseguenza, sull'entità dell'evasione fiscale.

Il patrimonio di Moise era equamente distribuito tra immobili urbani, fondi rustici, azioni, obbligazioni e crediti verso terzi. Gli investimenti mobiliari di Moise ammontavano al rilevante importo di £. 525.551. Il loro elenco evidenzia un portafoglio prudente, assai differenziato, costituito da azioni bancarie, ferroviarie, qualche azione industriale, obbligazioni di enti pubblici e cartelle del debito pubblico. Al momento della morte, Moise vantava crediti sociali con il nipote Angelo per £. 206.415,94 oltre a £. 37.980,47 di crediti a esclusivo titolo personale, per un totale di sua competenza di £. 141.184,41. Le passività ammontavano a £. 70.696,68 di cui £. 9.400 devolute in beneficenza.

Il gruppo ebraico milanese manifestò, una spiccata propensione verso l'investimento in azioni e obbligazioni, in buona parte era dovuta all'elevata percentuale d'individui che svolgeva mansioni d'intermediazione.<sup>127</sup> Poiché anche Moise esercitava il credito privato ipotecario, la compravendita di immobili rurali e fondi rustici, l'investimento mobiliare gli tornava comodo perché consentiva di convertire rilevanti importi di titoli in denaro contante in tempi brevi.

---

<sup>123</sup> Ibid. pag. 274 – 275.

<sup>124</sup> Cfr. Fabio Levi, *Gli ebrei nell'economia italiana dell'ottocento*, In storia d'Italia. Annali 11. Torino, 1997. Pag 1187.

<sup>125</sup> Ibid.

<sup>126</sup> Ibid. pag. 231 – 232.

<sup>127</sup> Ibid. pag. 262.

Alla fine dell'800 gli ebrei milanesi, diversamente dagli imprenditori ebrei tedeschi, che a parere di E. Mosse giocarono un importante ruolo nel processo di concentrazione capitalistica dell'industria tedesca, avevano attitudini di investimento paragonabili a quelle dei borghesi italo-francesi, i quali scelsero per autodefinirsi il termine di possidenti. Oltre agli investimenti immobiliari, nelle preferenze di quei borghesi, vi erano i valori mobiliari di tipo tradizionale, come i titoli di stato e soprattutto i crediti ai privati. Colpisce di questi personaggi, spesso dotati di patrimoni consistenti, la quasi totale assenza di visibilità sociale e politica.<sup>128</sup> Una tale realtà descrittiva, fatta da Alberto Banti, sembra adattarsi abbastanza bene alla figura di Moise De Benedetti. Tuttavia lo spirito che animava la sua propensione all'investimento immobiliare, se da un lato conduceva a considerare la terra una merce come qualunque altra, dall'altro favorì la tendenza a un insediamento stabile nel contesto urbano, testimonianza di un raggiunto senso di sicurezza e stabilità. Più in generale si può dire che i comportamenti economici degli ebrei svolsero un'utile funzione economica. Luigi Einaudi avrebbe affermato molti anni dopo che “socialmente, l'opera dei mercanti ebrei fu più benefica dei loro predecessori cristiani, perché con differenze lievi ... e con agevolezze nei pagamenti a miti saggi di interesse, agevolarono [...] il passaggio delle terre ai contadini”.<sup>129</sup>

Dopo la scomparsa di Moise, Umberto avrebbe voluto esercitare il mestiere per il quale aveva studiato. Occorreva però mettere ordine nei beni ereditati, riscuotere alcune decine di crediti dei più svariati importi, chiudere le numerose transazioni economiche lasciate in sospeso e soprattutto liquidare in qualche modo almeno una parte delle attività paterne. Per prima cosa era necessario fare un'accurata analisi della propria situazione patrimoniale.

La parte di eredità costituita da immobili rurali era assai intricata perché costituita da un complesso, molto vario e sparso nel territorio, di poderi che Jacob, Anselmo e Moise avevano comperato nel corso di molti anni nell'Alessandrino, nei comuni di Alessandria, Valenza, Cassine. Borgoratto, Castellazzo Bormida, Castelletto Scazzoso, Fubine e San Salvatore Monferrato, in provincia di Asti a Mombaruzzo e in provincia di Pavia a Casteggio e Mede. Si trattava di sette cascine e una ventina di appezzamenti sparsi, di varie superfici, coltivati ad arativo, vigna, prato, oltre a un paio di boschi. Il complesso di queste proprietà, concesse in affitto, comprendeva anche una casa nel comune di Casteggio adibita a caserma dei Reali Carabinieri. La parte dell'eredità, per la quale era urgente fare chiarezza, era costituita da un complesso di beni stabili costituito da decine di lotti, anch'essi sparsi nei comuni succitati, ancora accatastati a nome di Angelo, Moise e fratelli fu Israel Salomon De Benedetti, ma venduti con promessa di vendita o non censiti al catasto perché venduti frazionati da tempo e non volturati o, ancor peggio, frazionati senza che la somma dei singoli lotti corrispondesse all'intera proprietà originaria.

---

<sup>128</sup> r. A.M. Banti, *Alla ricerca della borghesia immobile*. Im quaderni storici. 1982.

<sup>129</sup> Fabio Levi. Op. cit. pag.1193.

Un altro problema era costituito dai fabbricati e dai fondi rustici di Reggio Emilia, di rilevante valore, che Angelo e Umerto possedevano in comune con gli eredi del loro zio Elia. Alfredo Elia Verani. Il figlioccio di Elia, avrebbe potuto godere dell'usufrutto della quota del 50% di quei beni a partire dal compimento del ventinovesimo anno di età ma, nel caso che arrivato a quell'età fosse ancora celibe, avrebbe goduto della sola metà dell'usufrutto. Non sappiamo se il Verani abbia mai contratto matrimonio; in ogni caso, nel 1908 egli non poteva ancora liberamente disporre dell'usufrutto. Pertanto Angelo e Umberto dovettero, per il momento, fare i conti con l'erede universale di Elia: l'Ospizio Israelitico di Torino. Non a caso Umberto osservò in proposito: “[...] che i beni sono sociali con Opere Pie perciò sono molto d'impaccio nella commercializzazione e realizzazione”. Nel 1908 era in corso una causa<sup>130</sup> che, come Elia aveva presagito nel suo testamento, era dovuta a “divergenze amministrative”.<sup>131</sup> I beni di Reggio Emilia avevano prodotto in quell'anno, un reddito annuo netto di £. 17.306,85 del quale a Umberto competeva un quarto.

A questo punto, Umberto si accinse ad analizzare la situazione degli immobili urbani. Del caseggiato di Milano in via Vigevano 45, osservò che: “[...] ha sempre richiesto e richiede enormi spese di manutenzione”. La parte verso il terreno Folli, quello acquistato nel 1906, avrebbe dovuto essere demolita e ricostruita. Il reddito medio netto nel quadriennio 1904 - 1908 era stato di £. 18.000 annue, una cifra a quanto pare abbastanza soddisfacente. Vi era poi un caseggiato in Alessandria, anch'esso in comproprietà con Angelo, situato tra le vie Ghilini, Mazzini e Savonarola. Non sappiamo nulla delle caratteristiche dello stabile. I redditi netti nel periodo 1906 - 1908 erano stati in costante calo per un'elevata incidenza di sfitti e elevate spese di manutenzione straordinaria. Nel 1908 furono inoltre effettuate importanti riparazioni che fecero salire sensibilmente il reddito dell'immobile portandola nel 1909 a £. 12.289 annue. Vi erano anche altri immobili urbani di valore modesto per alcuni dei quali Umberto aveva già stipulato un preliminare di vendita.

Restavano infine le cascine Panza e Panzetta. Secondo il perito, ing. Foà, le dimensioni dei fabbricati civili erano eccessive rispetto ai terreni, tanto da determinare un sensibile deprezzamento delle proprietà nel loro complesso. Questa situazione verificatasi in seguito alla divisione delle proprietà voluta dallo zio Elia fu causa di dissapori familiari. Un problema molto serio riguardava i vigneti della Panza dove “[...] sta estendendosi con rapidità che impensierisce la fillossera”. Il flagello nel 1909 pareva inarrestabile. Fortunatamente, alcuni anni dopo, l'epidemia di fillossera sarebbe stata debellata mediante l'innesto della vite nostrana sulle radici di quella americana.

Moise e i suoi fratelli appartenevano alla prima generazione di ebrei che ricevette terra in eredità da molti secoli a questa parte. Essi, come abbiamo visto, s'impegnarono con successo ad ampliare i possedimenti ereditati. Umberto invece non aveva alcuna intenzione di seguire le orme del padre. Intendeva limitarsi a godere i frutti dell'eredità,

---

<sup>130</sup> Osservazioni di Umberto nel doc. 38c.

<sup>131</sup> Vedi doc. 9.

liquidando le numerose proprietà fondiari e reinvestendo i proventi a Milano in immobili urbani più a portata di mano, molto più semplici da gestire e forse anche più redditizi. Ora che poteva considerarsi ricco avrebbe liberamente potuto scegliere, senza alcun vincolo, che cosa fare nella vita. La sua ambizione, fin da quando studiava al Politecnico, era diventare un imprenditore nel settore metalmeccanico, allora in pieno sviluppo. Poiché ne aveva i mezzi, si adoperò in questo senso immediatamente, ma con gradualità.

#### **Doc. 40.**

Durante un viaggio a Parigi, Umberto comprò ai Grands Magazins du Louvre un'agenda del 1911 sulla quale annotò almeno per i primi mesi sia le piccole spese, sia quelle più importanti. L'agenda costituisce un'importante fonte di informazioni sulla vita privata e sulla personalità di Umberto perché da essa apprendiamo:

- che nel 1911 era uno dei pochi fortunati italiani proprietari di un'automobile ed era socio dell'Automobile Club.
- Si recava sovente a teatro, compreso il teatro alla Scala,
- Aveva due persone di servizio.
- Pagava £. 950 al trimestre per l'affitto dell'appartamento di Milano, in via Carducci 17.
- Ogni due settimane si recava ad Alessandria per curare i propri affari, saltuariamente andava in Emilia a controllare la gestione delle proprietà in comune col fratello e l'Ospizio Israelitico.
- Operava con diverse banche, ma soprattutto con la Banca Belinzaghi, che sarebbe rimasta la sua principale banca per tutto il resto della sua vita.<sup>132</sup>
- Regolò con un atto notarile una questione patrimoniale con il cugino Lino, il figlio dello zio Samuel.
- Di tanto in tanto si recava a Livorno a trovare la sorella Rita, la quale a settembre trascorse alcuni giorni a villa Panza.
- Nel mese di gennaio compì un viaggio a Roma e Napoli.
- A giugno trascorse una settimana di vacanza a Viareggio.
- A ottobre si recò in automobile a Cuneo e provincia.
- Un aspetto rilevante del diario è costituito dall'annotazione delle somme di denaro che Umberto versava alla De Vecchi e C. della quale era diventato socio nel 1908.<sup>133</sup> Risulta dai conti che egli versò, dal 3 gennaio all'8 aprile 1911, nelle casse della De Vecchi £. 45.300, mentre nello stesso periodo incassò dalla stessa £. 10.800. Nel successivo mese di settembre versò altre £. 14.500. Sfortunatamente l'agenda per lunghi periodi riporta solamente un elenco di cifre prive di cause e per alcuni interi mesi le pagine sono in bianco. Già alla fine del 1910 Umberto vantava crediti verso la De Vecchi per £. 6.000. Questi dati, troppo parziali, non ci permettono di chiarire la natura dei rapporti finanziari e tanto meno quelli di lavoro che intercorrevano fra Umberto e la De Vecchi.

---

<sup>132</sup> La Banca Belinzaghi fu fondata nel 1848 dal conte Giulio Belinzaghi, secondo sindaco di Milano dall'Unità d'Italia. Nell'agenda di Umberto De Benedetti è indicata con la sigla BB.

<sup>133</sup> Cfr. *L'automobile produzione e design a Milano 1879 - 1949*, a cura di Angelo Tito Anselmi. Milano 1990. Pag. 201. Umberto De Benedetti è erroneamente citato come ing. Benedetti.

- Umberto avrebbe riutilizzato l'agenda nel 1945 per annotare i momenti più tragici della sua vita.

#### **Doc. 41**

In Italia si erano fatti esperimenti con i motori a scoppio fin dalla seconda metà dell'800. La prima automobile italiana fu fabbricata a Torino nel 1895 e nel 1899 fu fondata la Fabbrica Italiana Automobili Torino, o FIAT. Nel 1903 la produzione annua complessiva italiana era di 3.080 macchine.<sup>134</sup> Nel 1905 per favorire la produzione italiana furono introdotte tariffe doganali protettive destinate a provocare una costante crescita del valore dei titoli azionari del settore e l'improvvisa nascita di nuove industrie automobilistiche; nel 1907 esse erano diventate 66, quasi tutte concentrate a Torino e Milano. Questo sostanzioso gruppo di aziende esordì proprio alla vigilia della crisi finanziaria internazionale del 1907, che ebbe gravi ripercussioni anche in Italia. La selezione prodotta dalla crisi economica travolse gran parte di queste iniziative, alcune delle quali dotate di solide basi sia dal punto di vista tecnico sia da quello industriale.<sup>135</sup>

Alcuni imprenditori dell'auto erano stati fabbricanti di biciclette. Il milanese Giuseppe De Vecchi aveva lavorato alla Prinetti & Stucchi, una ditta che nel 1883 aveva introdotto in Italia le macchine per cucire, estendendo successivamente l'attività alle biciclette e alle piccole automobili. De Vecchi nella sua officina di Milano, in via Bertani, costruì un motociclo e progettò anche un'automobile che realizzò successivamente con l'amico Ettore Strada. Nel 1903 i due amici fondarono una società trasferendo l'officina in via Peschiera 2. Il 25 novembre 1905 fu fondata la società in accomandita semplice De Vecchi, Strada & c.<sup>136</sup> Fra i soci fondatori vi fu Giulio Sirtori, un noto sportsman milanese che nel 1908 fece parte dell'equipe della vettura Zust che prese parte al raid New York – Parigi.<sup>137</sup>

#### **DOC. 42**

A fine 1905 fu presentata ufficialmente la prima automobile De Vecchi tipo 10/12 HP. Si trattava di una vettura leggera con motore biblocco a quattro cilindri, valvole bilaterali e trasmissione a catena. Il prezzo della versione base Double – Phaeton era di £. 6.000; evidentemente si trattava di un prezzo di lancio.

#### **Doc. 43**

Nel catalogo del 1907 i prezzi erano notevolmente saliti. Lo chassis 12HP, nudo senza pneumatici costava £. 7.000, mentre la vettura completa con carrozzeria double phaeton e gomme costava £. 9.250, con carrozzeria landaulet £. 10.500. Era anche entrata in produzione un nuovo modello 14 – 16 HP, più potente, il cui chassis costava 8.000 lire. La De Vecchi e Strada aveva iniziato a produrre anche camions, furgoni e omnibus i

---

<sup>134</sup> Duccio Bigazzi, *Milano e l'automobile: le vicende dell'industria*. In *L'automobile produzione e design a Milano 1879 – 1949*. Op. cit. pag. 43.

<sup>135</sup> Ibid.

<sup>136</sup> Vedi nota 133.

<sup>137</sup> Donatella Bifignardi, *Cent'anni fa nasceva la Zust*. Articolo a cura del centro di documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. pubblicato su internet nel 2003. Pag. 3.

cui prezzi venivano forniti su richiesta di preventivo secondo l'allestimento richiesto dal committente.



#### Doc. 44-

Nel 1908 il prezzo dello chassis base fu mantenuto a 7.000 lire, ma sul futuro della De Vecchi e Strada si stavano addensando nubi minacciose di tempesta. Nell'ottobre del 1908 alla borsa di Wall Street era scoppiato il panico. I corsi dei principali titoli azionari erano crollati mediamente del 50 % e numerose importanti società avevano dichiarato la bancarotta. La crisi era iniziata in maniera strisciante fin dal 1906 ma l'improvviso crollo borsistico prese tutti di sorpresa coinvolgendo il sistema bancario. In Italia alcune banche rischiavano il fallimento. Per evitare il collasso dell'intero sistema finanziario italiano, il governo intervenne con finanziamenti alle banche, e per proteggere il risparmio privato, anticipò il pagamento delle cedole del debito pubblico che sarebbero scadute a fine anno. Poiché, fra le tante cause dell'emergenza, vi erano state anche le avventate manovre speculative di alcune banche, il 31 dicembre 1907, la Banca d'Italia assunse la direzione dell'intero sistema bancario e creditizio nazionale. Naturalmente la crisi ebbe pesanti ripercussioni sul sistema produttivo culminata con una lunga serie di scioperi, che si risolse con una drastica selezione del sovradimensionato settore automobilistico, Delle 32 case sorte a Milano tra il 1898 e il 1908 nel 1913 ne rimanevano solo quattro: la Bianchi con 443 operai, l'Isotta Fraschini, con 533 operai la De Vecchi con 80 e l'Alfa, ultima nata nel 1910, con 171. Vanno aggiunti i 750 lavoratori delle 13 officine di carrozzeria.<sup>138</sup> La produzione complessiva delle prime tre case non

<sup>138</sup> D. Bigazzi. Op. cit. pag. 43

raggiungeva, nel 1910, nemmeno la metà della produzione della sola Fiat da tempo avviata a fare la parte del leone sul mercato automobilistico italiano.<sup>139</sup>

La De Vecchi, al pari delle altre case milanesi, sembrava puntare le proprie carte sulla qualità, trascurando la ricerca di una dimensione di grande industria.<sup>140</sup> Gli anni che vanno dalla fine 800 al 1908, sono stati definiti a posteriori il periodo artigianale dell'automobile, che, tuttavia, per la maggior parte delle case si protrasse fin dopo la Grande Guerra. Quel periodo fu caratterizzato dai prezzi elevati, che rendevano le automobili inavvicinabili per la quasi totalità degli italiani, ma anche dalle ottime prestazioni delle vetture prodotte, concepite senza porre alcuna attenzione ai costi di fabbricazione<sup>141</sup> e per questo molto apprezzate all'estero, tanto che nel 1911 circa il 56% della produzione italiana fu esportato.<sup>142</sup> L'acquisto di un'auto comportava oltre ad un costo iniziale elevato, molte spese di manutenzione, data la scarsa affidabilità meccanica che rendeva quasi obbligatoria l'assunzione di *uno chauffeur-mécanicien*. Secondo i dati forniti dalla Banca d'Italia, il reddito annuo pro capite nel nostro paese nel 1912 era di 620 lire. Non deve stupire, pertanto, che nello stesso anno circolassero in Italia solamente 15.000 automobili circa.<sup>143</sup> Alcune case estere tentarono invano di introdurre in Italia delle "vetturine" utilitarie. Il mercato italiano dell'auto era molto elitario: quelle vetture, oltre ad essere inadatte a viaggiare sull'antiquata e malandata rete stradale italiana, avevano un prezzo troppo elevato per essere acquistate dal ceto medio, mentre i più danarosi non le consideravano altro se non costosi giocattoli.<sup>144</sup>

#### **Doc. 45.**

Nel 1908 Ettore Strada abbandonò la società. La ditta, malgrado l'ottima gestione operativa, soffriva di una cronica carenza di capitali. Fu pertanto approntato un progetto di trasformazione dell'accomandita semplice De Vecchi e Strada & C. in Società Anonima. La premessa del documento affermava che "Molte Società [...] ebbero per iscopo la fabbricazione delle grosse vetture, il cui acquisto e uso sono permessi solo a coloro che dispongono di grandi mezzi. Era pertanto sentita la mancanza di una fabbrica che potesse in commercio vetture leggere che, tanto nella parte meccanica che in quella estetica, anche per la comodità della carrozzeria, potessero stare al confronto colle pesanti macchine, differenziando solo da esse per una razionale limitazione nella forza motrice e per il modico prezzo, pur essendo fornite di tutti i perfezionamenti che la tecnica e la pratica moderna suggeriscono". La premessa prosegue illustrando le ottime prestazioni dei modelli De Vecchi, paragonabili a vetture di potenza doppia, i ridotti consumi di carburante e di pneumatici dovuti all'eccellenza del motore e alla leggerezza dello chassis.

La premessa termina affermando che la maggior parte delle Società per la fabbricazione di automobili avevano chiuso i loro bilanci in perdita, invece la De Vecchi, Strada

---

<sup>139</sup> Ibid. tabella a pag. 44.

<sup>140</sup> Ibid. pag. 43.

<sup>141</sup> Donatella Bifignardi. *Nascita e sviluppo dell'industria automobilistica*. Enciclopedia Treccani. Il contributo italiano alla storia del Pensiero -Tecnica. 2003.

<sup>142</sup> Relazione di Lorenzo Boscarelli. *Progresso della motorizzazione e società italiana*. Presentata all'Associazione italiana per la storia dell'automobile il 7 giugno 2003. Pag. 7.

<sup>143</sup> Ibid. pag. 1.

<sup>144</sup> Duccio Bigazzi, op. cit. pag. 44.

e C. “[...] pur avendo dedicato i primi cinque mesi di esercizio all’impianto dell’officina , allo studio del modello ecc. riuscì nell’anno 1906 a costruire e vendere 25 chassis e cioè la completa produzione , ora in circolazione con splendido esito e somma soddisfazione dei signori acquirenti”. Il capitale sociale della De Vecchi Strada & C ammontava a £. 100.000. Il bilancio 1906 si era chiuso con un’eccedenza attiva di £. 9.701,61, prudentemente imputate agli ammortamenti. Nei primi sei mesi del 1907 la De Vecchi & Strada aveva realizzato un utile di £. 19.227.90 e aveva ordini che eccedevano largamente le sue capacità produttive. Per poter incrementare la produzione occorreva reperire adeguati finanziamenti. L’unica strada percorribile parve a quel punto di costituire una Società Anonima con capitale sociale di 500.000 lire. Alla De Vecchi e Strada fu riconosciuto un valore di avviamento di £. 35.000; gli impianti sarebbero stati rilevati secondo il valore accertato con una perizia.

L’uscita dalla società di Ettore Strada coincise con l’ingresso di Umberto De Benedetti.<sup>145</sup> Il progetto di trasformazione in società anonima che a Umberto doveva piacere di cui forse era stato promotore, non ebbe però seguito. La società in accomandita non gli conveniva per molti motivi, primo fra tutti il fatto che, se avesse assunto la veste di socio accomandatario avrebbe dovuto rispondere illimitatamente con il proprio patrimonio degli eventuali debiti della ditta; come socio accomandante sarebbe stato invece responsabile solamente per la quota di capitale che vi aveva investito, ma non avrebbe potuto esercitare un effettivo controllo sulla gestione. Infine, restava il problema di finanziare adeguatamente lo sviluppo perché, a quanto pare, i soci della De Vecchi e Strada non volevano o non potevano farvi fronte, mentre le banche, nella critica congiuntura economica in cui versavano, erano restie a concedere prestiti, senza adeguate garanzie. In quella situazione fu certamente perduta una buona occasione per proiettare la De Vecchi in una dimensione più propriamente industriale.

Anche dopo il 1908 la vita delle fabbriche di automobili milanesi fu molto incerta perché influenzata da troppe variabili esterne. L’Isotta Fraschini nel 1908 e 1909 subì gravissime perdite e fino al 1915 ottenne utili modesti che raramente consentirono di distribuire dividendi agli azionisti. L’Alfa nel 1910 dovette ridurre il capitale e operare in pareggio fino allo scoppio della guerra. Alla Bianchi le cose andarono molto meglio: dal 1910 in avanti distribuì ai soci sostanziosi dividendi, ma il brillante risultato non fu dovuto alla vendita di automobili, bensì alla produzione di biciclette a cui concorse in maniera determinante con forti ordinazioni il Regio Esercito. Mentre le case milanesi si barcamenavano fra mille difficoltà, a Torino la Fiat aveva definitivamente assunto la leadership del mercato nazionale dell’auto. La casa di corso Dante era passata dall’8,7% del 1904 al 47,8% dei veicoli prodotti in Italia nel 1913.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> Vedi nota 133.

<sup>146</sup> Duccio Bigazzi, op. cit. Tabella 1, pag. 44.

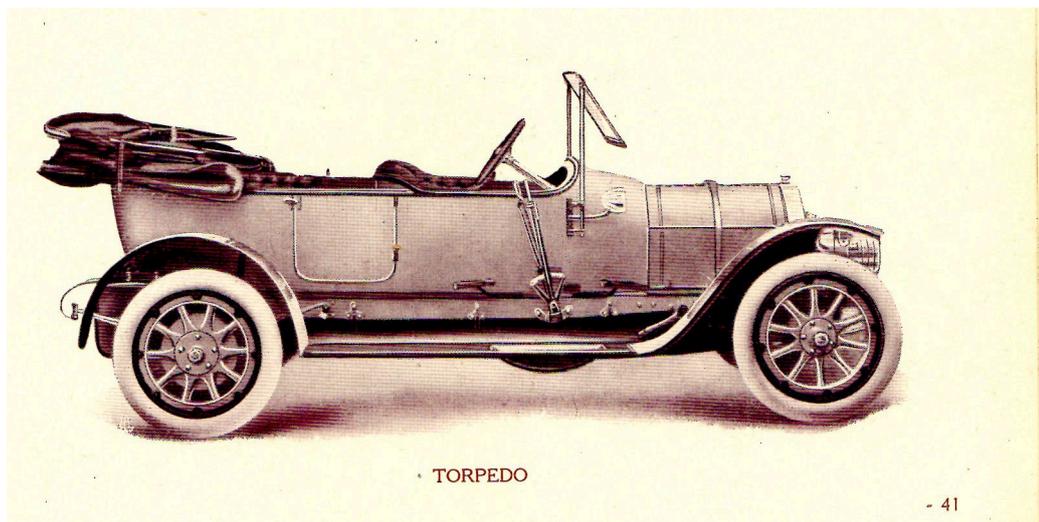
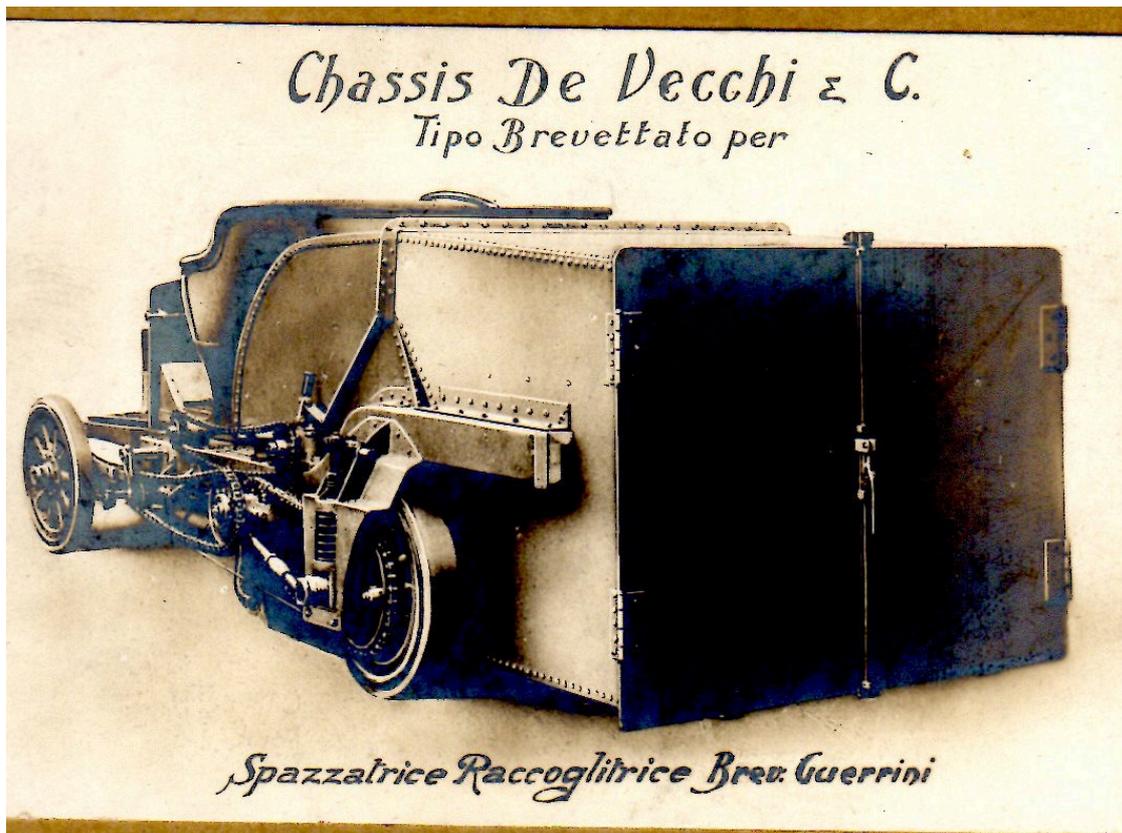


**Doc. 46**

Con l'abbandono di Ettore Strada la De Vecchi assunse una nuova ragione sociale, De Vecchi & C. Accomandita per automobili – Milano. Il marchio di fabbrica rimase lo stesso, ma con l'omissione del nome Strada.

**Doc. 47.**

Il catalogo mostra, oltre alle specifiche tecniche delle soluzioni d'avanguardia di cui erano dotate le Auto De Vecchi, vari prodotti. Oltre agli chassis 16-20 HP in due diverse versioni e 20-30 HP anch'essi in due versioni, entrambi offerti in una vasta gamma di carrozzerie realizzate su commissione da altre ditte specializzate, la produzione comprendeva anche due tipi di autocarri rispettivamente da 20 e 50 quintali. Le novità erano costituite da un'automobile raccoglitrice di spazzatura, brevetto Guerrini, costruita su licenza della ditta Gola, Conelli & C. di Milano e due gruppi motore per imbarcazioni da 16 e 24 HP montati su telaio dotato dei comandi; a richiesta la De Vecchi avrebbe fornito le eliche per la propulsione degli scafi. Altri prodotti offerti dal catalogo, ma non illustrati erano: il treno stradale Desmo di proprietà del Sindacato Desmo – Milano; il treno brevetto Kauffman. Proprietà Kauffman, De Vecchi; il motore a valvole rotative, brevetto Sabo, proprietà sindacato Sabo – Bucarest. Di questi ultimi prodotti non si hanno altre notizie.

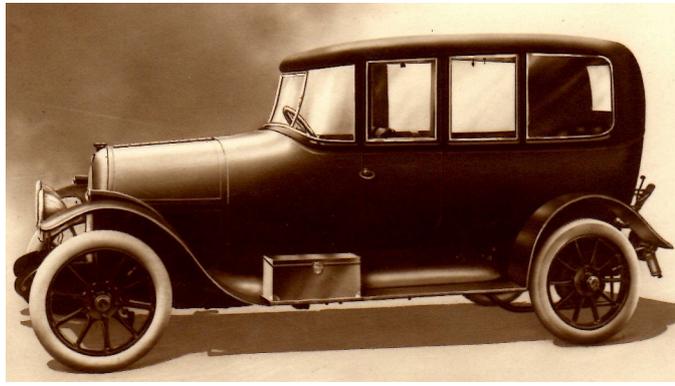


*De Vecchi modello 25 HP.*

**Doc. 48.**

Nel 1911 la De Vecchi realizzò un nuovo motore *monobloc*, per l'appunto fuso in unico blocco, di elevata potenza e affidabilità, da affiancare alla produzione dei vecchi motori a cilindri gemelli. Fu disegnata una nuova gamma di modelli per soddisfare una clientela la più vasta possibile e dalle più diverse esigenze. Alla vigilia della guerra la De Vecchi aveva già subito un notevole sviluppo tecnico, anticipando molti degli aggiorna-

menti che le altre marche avrebbero adottato in seguito, come la trasmissione a cardano, i radiatori arrotondati, le ruote e raggi tangenti, un ponte posteriore brevettato, a semiassi non portanti, la carrozzeria di linea levigata e tondeggiante.<sup>147</sup> Le auto De Vecchi erano dotate d'illuminazione e messa in moto elettrica. Il modello più prestigioso era quello 25-35 HP dotato di un potente motore monobloc di 5.700 cc. . La De Vecchi fin dal 1906 partecipò ai Saloni dell'automobile di Torino e Milano.<sup>148</sup> L'eccellenza dei suoi prodotti era conosciuta anche all'estero. Le De Vecchi furono esportate fino alla lontana Russia.<sup>149</sup>



**Doc.49.** *L'ultimo modello dalla De Vecchi prodotto nel 1914-15*

#### **Doc. 49.**

La De Vecchi promosse un'indagine di mercato per verificare il grado di soddisfazione dei suoi clienti. I giudizi più lusinghieri furono raccolti e pubblicati in un libretto evidentemente destinato alla pubblicità. Il libretto riporta un nuovo indirizzo della ditta: corso Sempione, 8, Milano, a pochi passi dallo stabilimento di via Peschiera, 2.<sup>150</sup> Sui risguardi di copertina il libretto riporta le fotografie di una nuovissima e "modernissima" carrozzeria dalle linee arrotondate e la fotografie dei principali premi conseguiti nelle corse automobilistiche.

Le corse, fin dagli esordi, hanno accompagnato la sperimentazione e la promozione dell'automobile. A questo scopo la De Vecchi costruì una vettura da corsa elaborando il modello 16/20 HP e ingaggiando dei piloti professionisti. Uno di essi, Ugo Sivocci era più un collaudatore che un corridore che giunse alla notorietà del grande pubblico dopo essere arrivato primo assoluto nella prestigiosa Targa Florio del 1923 su un'Alfa Romeo RL; alla corsa avevano preso parte con una macchina dello stesso modello anche Antonio Ascari e Enzo Ferrari di cui Sivocci era intimo amico.<sup>151</sup> Egli era stato assunto nel 1911 alla De Vecchi come collaudatore dove già operava Antonio Ascari.<sup>152</sup> Nel 1913 il primo risultato sportivo della casa classificando la sua vettura De Vecchi se-

---

<sup>147</sup> Vedi nota 133.

<sup>148</sup> Ibid.

<sup>149</sup> Donatella Bifignardi. *Ugo Sivocci*. Centro di documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile. 2003.

<sup>150</sup> Non si è potuta accertare l'esatta funzione dei locali di corso Sempione 8; forse erano stati adibiti a sede amministrativa o commerciale.

<sup>151</sup> Donatella Bifignardi. vedi nota 149.

<sup>152</sup> *Enciclopedia dell'Automobile*. Realizzazione Pininfarina a cura di Franco Bernabò. Milano 1967 Vol. II , pag. 575 - 577.

conda nella corsa di 53 chilometri in salita Parma – Poggio di Berceto. Sempre nel 1913 la De Vecchi ottenne la prima importante affermazione sportiva nell’ottava edizione della Targa Florio.

La Targa Florio, una delle più antiche corse automobilistica di livello internazionale, fu istituita e finanziata dal ricchissimo armatore – industriale palermitano Vincenzo Florio, grande appassionato di automobilismo. La prima edizione si svolse nel 1906 e in breve tempo sarebbe divenuta la corsa di velocità su strada più famosa del mondo, la sua fama sarebbe stata poi condivisa con la Mille Miglia istituita nel 1927. L’edizione del 1913 si svolse sul percorso del giro di Sicilia, 1050 chilometri in due tappe: la prima frazione Palermo – Messina – Catania . Siracusa- Girgenti e la seconda Girgenti – Marsala – Trapani – Palermo. La gara era riservata alle vetture di cilindrata non superiore ai 9.000 cc. con due posti ed equipaggio al completo. Partirono 36 macchine che furono per la maggior parte falcidiate dai guasti causati dalle terribili strade siciliane, da incidenti e perfino da errori di percorso dovuti alla mancanza di segnalazioni. Vinse Felice Nazzaro, sulla sua nuova vettura Nazzaro, in 19 ore, 18’ e 40” alla media di 54,36 Km/h. Una delle due De Vecchi, guidata da Alberto Marani, che correva con lo pseudonimo Gloria, si classificò terza assoluta; al sesto posto giunse quella guidata da Sivocci coadiuvato dal meccanico Luigi Castoldi.<sup>153</sup>La stampa specializzata non mancò di sottolineare il lusinghiero successo delle De Vecchi, la sola marca che portò al traguardo nei primi posti entrambe le sue vetture. Il successo fu ottenuto in competizione contro ben collaudate marche come Fiat, Ford, Mercedes e SCAT. Fu un successo anche dal punto di vista tecnico, in quanto le due De Vecchi erano le vetture con la minore cilindrata fra tutte le partecipanti.<sup>154</sup>

Nel maggio 1914 si corse la IX edizione della Targa Florio. Erano presenti tutti i protagonisti dell’edizione precedente comprese le due De Vecchi guidate da Gloria e Sivocci. Questa volta Gloria non andò molto lontano dalla vittoria assoluta classificandosi al secondo posto dietro la SCAT di Ernesto Ceirano. La settimana seguente si svolse sul circuito dei colli delle Madonie la Coppa Florio, nella quale Sivocci si classificò ancora una volta al sesto posto.<sup>155</sup> L’ultima corsa a cui la De Vecchi partecipò fu la seconda edizione della Parma – Poggio di Berceto nella quale Sivocci vinse il primo posto di categoria.<sup>156</sup>

Il 28 luglio 1914 scoppiò la prima guerra mondiale. La *belle époque* dell’automobile era finita.

La crisi economica del 1907 e l’abbandono di Ettore Strada avevano messo la De Vecchi in serie difficoltà. La ditta stava rischiando di fare la fine di tante sue concorrenti. L’ingresso come socio accomandante di Umberto De Benedetti fu provvidenziale, ma non sufficiente per risolvere i problemi finanziari. Come abbiamo visto analizzando l’agenda di Umberto del 1911 egli, almeno dal 1910, prestava denaro alla De Vecchi.

---

<sup>153</sup> Vedi nota 149.

<sup>154</sup> *Enciclopedia dell’Automobile*. Op. cit. pag. 607 – 609.

<sup>155</sup> *Ibid.* pag. 612.

<sup>156</sup> *Ibid.* pag. 612.

Questi prestiti dovevano essere mirati al rilancio della casa. Furono gli anni di un radicale cambiamento in seno all'azienda: l'adozione di nuove soluzioni tecniche, la produzione di più moderni e potenti motori, l'ampliamento della gamma di prodotti e un serio impegno nell'attività sportiva. Le scarse notizie in nostro possesso non ci permettono però di capire dove finisse l'opera di De Vecchi e dove cominciasse quella di De Benedetti. Si trattava di due persone discrete, aliene dal far parlare di sé. Il primo era certamente uno straordinario tecnico progettista, il secondo, come avremo modo di constatare quando diventerà amministratore delegato della Moto Garelli, un eccellente manager. L'intervento economico di Umberto in seno alla De Vecchi fu sempre limitato dalla natura societaria della casa. Né la ditta avrebbe mai superato, seppure con alti e bassi, le difficoltà di finanziamento che ne avrebbero ostacolato lo sviluppo industriale che avrebbe meritato. In ogni caso, in un attestato, rilasciato molti anni dopo dal comandante di Umberto durante il servizio militare, egli sarebbe stato definito come dirigente di un'industria di guerra, per l'appunto la De Vecchi.

**Doc. 50.**

Nel 1913 la vettura personale di Umberto era, naturalmente, una De Vecchi modello 20/25 HP con carrozzeria torpedo di colore bigio. La foto mostra Umberto a bordo della sua auto con Sivocci e il meccanico-chauffeur Castoldi.

**Doc. 51.**

Il 23 luglio 1914 Umberto si fece rilasciare il foglio di via internazionale per la circolazione della sua vettura all'estero in previsione di un impegnativo viaggio di collaudo della macchina. Il documento riporta due conducenti: Umberto medesimo e il meccanico Luigi Castoldi che, oltre a partecipare alle corse in coppia con Sivocci, era anche l'autista personale di Umberto.



*Umberto alla guida della sua De Vecchi al giogo dello Stelvio innevato*

### **Doc. 52 – 53 – 54.**

A fine settembre 1914, Umberto sulla sua De Vecchi, con Sivocci, Luigi Castoldi e una terza persona sconosciuta, partì per un viaggio, destinato a collaudare le prestazioni di una vettura di serie su un percorso di montagna molto impegnativo. Il 27 settembre 1914 i quattro si fecero fotografare sulla De Vecchi di Umberto al Giogo dello Stelvio innevato. Il valico carrozzabile a 2503 metri, tuttora il più alto della Svizzera, era stato aperto al traffico nel 1901. Tuttora a vocazione prettamente turistica, è ancor oggi raggiungibile con un'impervia strada sterrata. La De Vecchi si dovette comportare molto bene perché, com'è noto, ad altitudini elevate i motori spesso hanno problemi di carburazione.

### **Doc. 55.**

A fine Ottocento, quando l'automobile era ai suoi esordi, inventori e costruttori, s'ingegnavano per scoprire il metodo di propulsione più conveniente. Fra le tante soluzioni proposte due sembravano le più affidabili: il motore endotermico e il motore a vapore. Il quotidiano parigino "Le petit Journal" bandì un "concorso per vetture a propulsione meccanica": La Parigi – Rouen di 126 Km. la prima vera e propria corsa automobilistica a cui parteciparono un congruo numero di veicoli a motore. "Le Petit journal" ne fece un dettagliato resoconto. La gara era aperta a macchine di qualunque tipo e nazionalità che rispondessero ai seguenti requisiti: non essere pericolose, essere maneggevoli e costare il meno possibile nell'impiego su strada. Si iscrissero 102 veicoli, alcuni mossi dai più svariati e fantasiosi marchingegni come pedali, molle, motori elettrici, idraulici e a gas. La giuria ne ammise alla competizione solamente 21, 14 con motore a scoppio e 7 a vapore. A Rouen arrivò primo un curioso trattore a vapore De Dion – Bouton, in 6 Ore e 45 minuti, alla media di 18,529 Km/h, al quale però fu assegnato il 2° premio perché troppo pesante, poco maneggevole e non del tutto corrispondente al regolamento: infatti la macchina era destinata a trainare un landò a cui era stato tolto il treno anteriore. Delle altre vetture a vapore si classificarono al 15° e 17° posto due vetture spinte da motore Serpollet. Tutte le vetture a motore endotermico erano giunte al traguardo, le quattro ritirate erano a vapore.<sup>157</sup>

I fautori del motore a vapore non si diedero per vinti e continuarono gli esperimenti per migliorare i motori. I francesi Leon e Henry Serpollet, ideatori di uno dei più efficienti motori a vapore dell'epoca, sovvenzionati da un ricco americano Frank Gardner, misero a punto una vettura che stabilì a Nizza, il 13 aprile 1902, un nuovo record mondiale di velocità su strada a 120,8 Km/h.<sup>158</sup> Tuttavia in successive esperienze, il motore Gardner-Serpollet fu adattato ai tram \*poiché era più conveniente adattare i motori a vapore ai veicoli da trasporto pesanti.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> *Enciclopedia dell'Automobile*. Op. cit. vol. 1°, pag. 45 – 50.

<sup>158</sup> Internet Magazine "The Old Motor", *Full steam Ahead – Leon Seppollet*. 4 febbraio, 2004.

<sup>159</sup> Articolo su "La Nouvelle République", Au XIX siècle, le tramway arrivait a Tours. La NR replonge dans la chronique de l'époque. Tours 28/10/2010.

I primi camion a vapore furono costruiti in Inghilterra, fu poi la volta della Francia con il bordolese Valentin Purrey. Egli realizzò nel 1899 un camion a vapore dotato di grande capacità di carico, mai vista fino ad allora; le raffinerie di zucchero Say ordinarono una flotta di 34 camion.<sup>160</sup> Purrey è stato il più importante costruttore di camion di grosso tonnellaggio, fino a 12 tonnellate, negli anni 1900 – 1910, prima di Berliet e Renault. I suoi camion e i suoi tram a vapore furono esportati in tutto il mondo comprese Argentina e Australia. Nella sua pubblicità spiegava: “C’est, du reste, un non-sense que d’employer du petrol lorsqu’on peut produire presque le même resultat avec du coke coûtant 10 fois moins”<sup>161</sup>

I motori a vapore destinati a muovere i veicoli stradali non devono essere confusi con quelli delle locomotive ferroviarie; si tratta di dispositivi molto più sofisticati, di dimensioni simili a quelle dei motori a scoppio; diversamente dalle vaporiere ferroviarie non producono i tanto fastidiosi quanto inquinanti fumi, risultato della combustione del carbon fossile. I generatori di vapore di questi motori erano alimentati da carbone coke mediante un dispositivo di caricamento automatico, il combustibile riscaldava l’acqua che veniva spinta in una serie di tubi vaporizzatori e di qui convogliata in un apposito serbatoio dal quale veniva ulteriormente surriscaldata; l’intensa vaporizzazione ottenuta passava a pressione elevata nei cilindri del motore e nello stesso tempo provocava una rapidissima circolazione dell’acqua che convogliava i residui calcarei in un apposito collettore dal quale erano espulsi. Una parte del vapore di scarico era recuperata e rimessa in circolo da un apposito dispositivo; mentre la piccola parte residua, andava nel cenerario, il rimanente condensato e purgato dell’olio di lubrificazione finiva nel camino per attivarne il tiraggio. Nei camion Purray erano utilizzate, e in gran parte brevettate, tutte le innovazioni dell’epoca in materia di vapore.

Una macchina mobile a vapore come la Purray era caratterizzata da una grande morbidezza di funzionamento per la sua possibilità di erogare progressivamente la potenza generata senza l’ausilio né di frizione né di cambio di velocità. Il suo maggiore inconveniente era costituito dal considerevole consumo d’acqua. I camion erano dotati di un serbatoio della capacità di 800 litri posto sotto la plancia del veicolo. Per la loro indiscussa affidabilità furono largamente utilizzati dall’esercito francese, durante la prima guerra mondiale, particolarmente per il trasporto in zona di operazioni dei carri armati Renault FT 17.<sup>162</sup> La ditta, che cambiò ragione sociale in J.H. Exshaw & C °, almeno dal gennaio del 1917 fu totalmente impegnata a fornire l’esercito francese e fu costretta a rifiutare le ordinazioni provenienti dalla clientela civile. Al termine della prima guerra mondiale i vittoriosi eserciti dell’intesa cominciarono a svendere a prezzi bassissimi sul mercato civile il surplus di autocarri accumulati durante la guerra, ormai inutili, 70.000 nella sola Francia. Fu un duro colpo per le industrie produttrici.<sup>163</sup> Per la Exshaw si aggiunse un’altra difficoltà: la comparsa sul mercato, nel 1923, di un camion dotato di mo-

---

<sup>160</sup> Association des amis de la fondation de l’automobile Marius Berliet. Centre d’Archive et de Documentation, *Histoire du poids lourd: Chronologie*. Marzo 2004.

<sup>161</sup> Citazione di un articolo pubblicato nel libro di Yves Baillot Destivaux “*Dictionnaire de Bordeaux*” Bordeaux . 2006.

<sup>162</sup> Collezione della Fondation de l’Automobile Marius Berliet. *Camion Purrey type B a vapeur (1909)*. Commento alla descrizione dell’esemplare.

<sup>163</sup> Vedi nota 49.

tore diesel a gasolio fabbricato dalla tedesca MAN.<sup>164</sup> Questi avvenimenti non fecero altro che accelerare la fine della Exshaw che chiuse definitivamente i battenti nel 1929.<sup>165</sup> Tuttavia se ben si considera la storia dei camion a vapore, il loro declino era già iniziato molti anni prima. Evidentemente furono le insaziabili necessità belliche di una guerra di logoramento che consentirono per alcuni anni agli autocarri a vapore, ormai surclassati da quelli dotati di motore a combustione interna, di sopravvivere. Anche i tram a vapore erano destinati a scomparire, sostituiti da quelli mossi dall'energia elettrica. Tuttavia, parecchi anni dopo la scomparsa degli automezzi a vapore, una rivista francese tecnico scientifica avrebbe ricordato quanto scritto su un articolo apparso sulla rivista "La Science et la Vie" del luglio 1917: "Si l'on avait dépensé a perfectionner l'automobile à vapeur , la centième partie des efforts qui ont été faits pour améliorer l'adaptation du moteur à combustion interne à l'automobile , il y a beau temps qu'on disposerait du véhicule de tourisme et de transport idéal".<sup>166</sup>

#### **Doc. 56.**

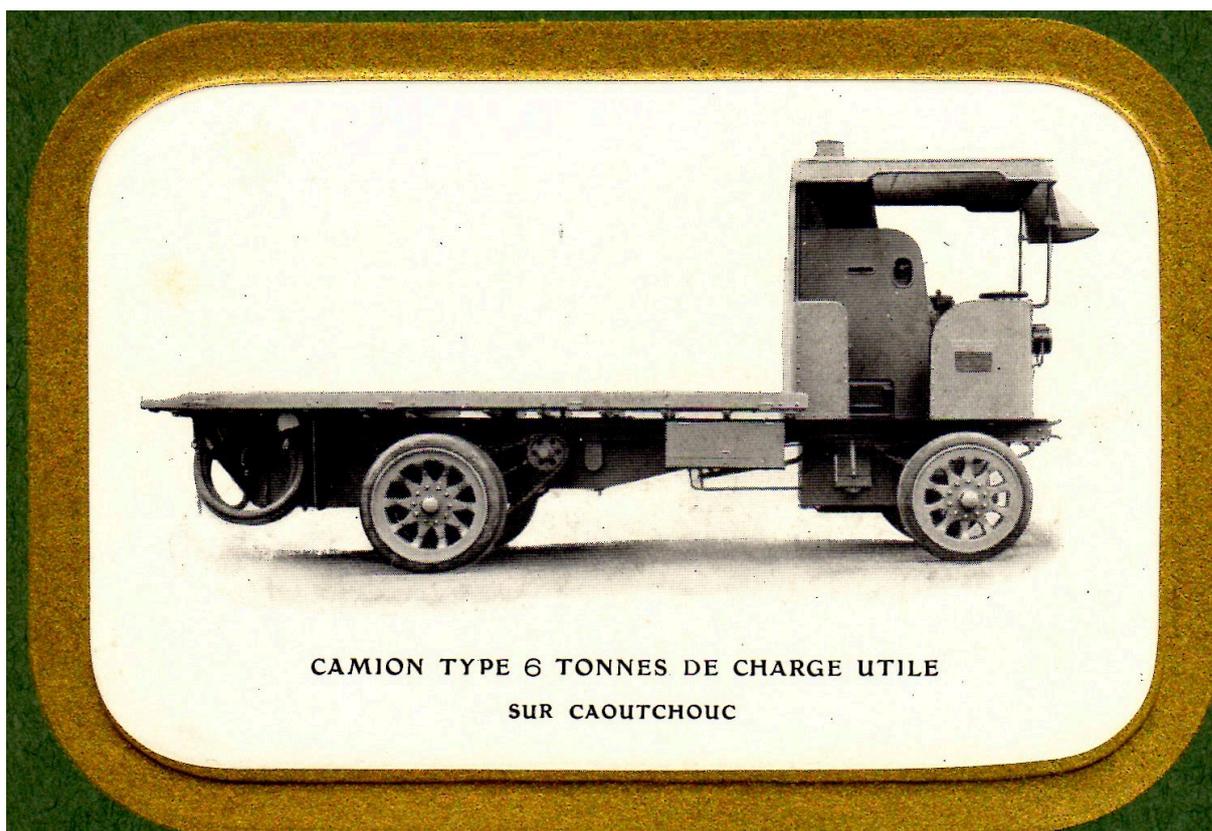
Non deve, pertanto apparire del tutto anacronistico il tentativo operato durante la guerra dalla De Vecchi, comunque destinato a fallire, di introdurre presso il Regio Esercito i veicoli industriali a vapore Exshaw, dei quali aveva assunto la licenza esclusiva per l'Italia.

---

<sup>164</sup> Ibid.

<sup>165</sup> Vedi nota 51.

<sup>166</sup> A travers la presse technique, *Verra-t-on une renaissance de l'automobile à vapeur ?* Articolo su Technica, n° 67, settembre, 1938.



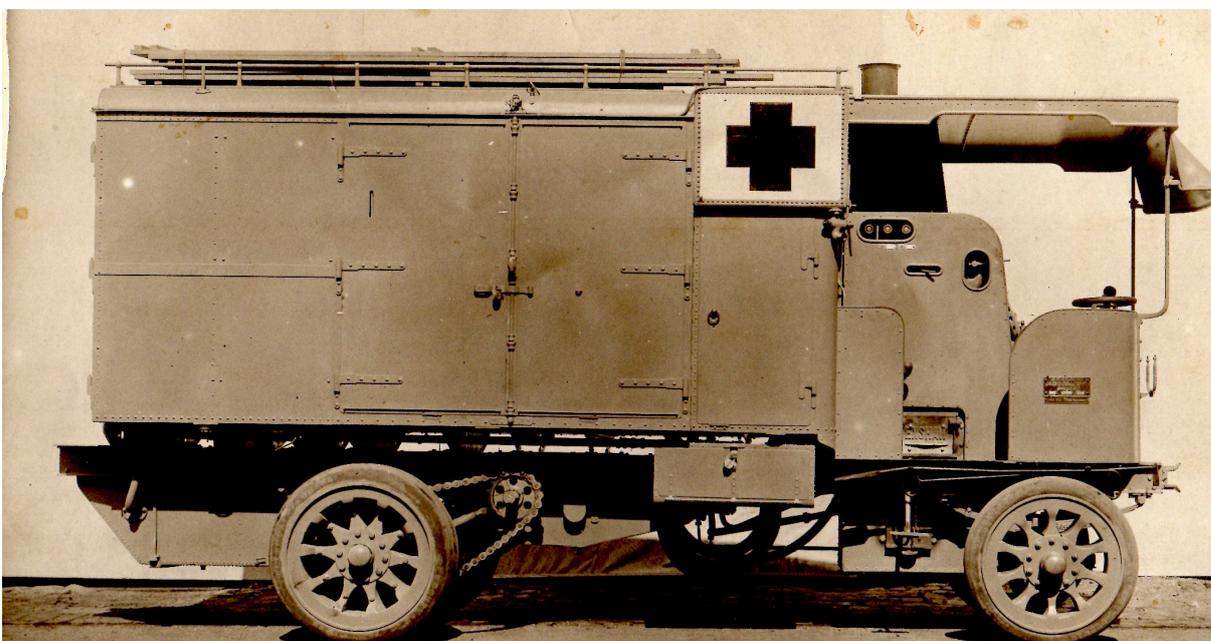
*Doc. 56. Autocarro a vapore Exshaw*

**Doc. 57 - 58.**

La De Vecchi contava molto su un modello di veicolo che avrebbe potuto essere, se adottato, utilissimo al servizio sanitario dell'Esercito italiano. Si trattava del "*Camion sanitaire Exshaw, Type 6 tonnes*". Si trattava di un autocarro a vapore concepito per coadiuvare l'assistenza sanitaria delle truppe al fronte. Nel 1916 il Regio Esercito era ancora impreparato a sostenere la logorante guerra di posizione. La vita delle truppe in trincea si svolgeva tra indescrivibili disagi in condizioni igieniche spesso insopportabili. I soldati vivevano nel fango per la maggior parte del tempo, tormentati da ogni sorta di parassiti che non di rado erano veicolo di malattie. Il comando supremo non sembrava molto preoccupato di migliorare le condizioni igieniche delle truppe combattenti. Infatti, il 20% del totale delle perdite di uomini era dovuta alla morte per malattia, più del doppio in percentuale rispetto a quelle dell'esercito francese per lo stesso motivo.<sup>167</sup>

---

<sup>167</sup> Ctr. Mario Isnenghi - Giorgio Rochat, *La Grande guerra*. Milano, 2000. Pag. 265 - 266.



*Doc. 58. Autocarro sanitario Exshaw.*

Il “camion sanitaire Exshaw” disponeva, grazie alla sua elevata capacità di carico, di un serbatoio da 1.000 litri d’acqua che poteva essere riscaldata tramite il generatore di vapore. L’acqua calda alimentava un apparato che consentiva di alimentare le tubature per doccia, di cui il camion stesso era dotato, utilizzabili da 56 uomini alla volta; ad esso era aggiunto un sistema di disinfestazione che emetteva vapore surriscaldato, al quale potevano essere aggiunte sostanze antisettiche, la temperatura del vapore era regolabile e poteva raggiungere i 110° c. La dotazione del camion comprendeva anche due grandi tende da usare come spogliatoi, un apparato di lavaggio per 50 Kg. di biancheria e un sistema di asciugatura ad aria calda situato nella parte anteriore del cassone. Il tutto corredato da un’ampia gamma di accessori. Possiamo, sia pure con molta approssimazione, ipotizzare che un mezzo come questo, portato a ridosso delle trincee, avrebbe potuto consentire di far fare una doccia calda a 50 uomini ogni mezz’ora, cioè a un battaglione di fanteria nell’arco di una giornata.



**Doc. 58. Applicazioni pratiche dell'autocarro sanitario Exshaw.**

Il primo semestre 1914 rappresentò il canto del cigno della De Vecchi. Il 28 luglio 1914 l'Austria dichiarò guerra alla Serbia dando inizio alla prima guerra mondiale. Il governo italiano pochi giorni dopo avrebbe proibito l'esportazione di molti prodotti compresi gli autoveicoli, costringendo le case automobilistiche a cercare nelle prime, ancora incerte, ordinazioni governative la possibilità di proseguire l'attività industriale. Con l'intervento italiano nel conflitto iniziò un periodo di lauti profitti per le imprese impegnate nelle forniture belliche. Le case automobilistiche approfittarono abbondantemente degli anticipi sulle ordinazioni che lo Stato elargiva e degli elevati prezzi che riuscivano a spuntare in una situazione di urgente necessità di mezzi di trasporto.<sup>168</sup> Solo la De Vecchi, delle quattro fabbriche automobilistiche milanesi, non seppe o non poté approfittare completamente delle favorevoli opportunità offerta dalla guerra. Era una casa con capacità produttive limitate, specializzata in vetture di alta qualità, destinate a una clientela ristretta ed esigente. All'inizio del conflitto fornì alle forze armate un modesto contributo in autocarri<sup>169</sup> per poi dedicarsi anche alla produzione, su licenza, di motori Colombo per aeroplani.<sup>170</sup> Nel 1917, la De Vecchi si trasformò finalmente in società anonima e abbandonò la vecchia fabbrica di via Peschiera per trasferirsi in periferia in

<sup>168</sup> Duccio Bigazzi, op. cit. pag. 46.

<sup>169</sup> Nicola Pignato - Filippo Cappellano, *Gli autoveicoli tattici e logistici dell'esercito italiano fino al 1943*. Roma 2005. Stato Maggiore dell'Esercito. Ufficio storico. Pag. 39.

<sup>170</sup> Vedi nota 57.

un nuovo stabilimento, in via Vallazze 108.<sup>171</sup> La nuova società aveva un capitale di 4 milioni, consiglieri delegati erano Enea Malaguti e Giuseppe De Vecchi. Fu una decisione troppo tardiva. Sebbene nessuno avesse ancora la minima idea di quanto tempo sarebbe ancora durato, il conflitto con l'entrata degli USA a fianco delle potenze dell'intesa, stava giungendo a una svolta decisiva. L'esercito americano sbarcò in Francia con una flotta di oltre 35.000 veicoli.<sup>172</sup> Nel settembre 1918 Giuseppe De Vecchi si dimise dalla carica di amministratore delegato lasciando al suo destino, come aveva già fatto precedentemente De Benedetti, la società che portava ancora il suo nome.<sup>173</sup> In seguito all'abbandono di De Vecchi, nel 1919 la società cambiò denominazione in CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali) proseguendo la produzione dei modelli De Vecchi<sup>174</sup> e partecipando nello stesso anno alla Targa Florio con due vetture del vecchio modello 15/20 HP a quattro cilindri di 2297 cc. Opportunamente elaborate per le corse furono affidate al solito Ugo Sivocci che si classificò al settimo posto assoluto e al giovane esordiente Enzo Ferrari costretto al ritiro.<sup>175</sup> L'anno seguente la costruzione della 15/20 HP, semplicemente denominata 20 HP, venne affidata alle Officine Toscane di Pontedera, che vi apportarono alcune modifiche. Nel 1922 entrarono in produzione modelli di nuova concezione. Con queste ultime vetture possiamo considerare conclusa la storia delle automobili De Vecchi.<sup>176</sup> Ma già nel 1920 la CMN aveva iniziato ad avere difficoltà economiche. Ferrari passò all'Alfa Romeo seguito dopo poco tempo da Sivocci.<sup>177</sup>

Sivocci morì poi nel 1923 a Monza in seguito a un incidente durante le prove del Gran Premio d'Italia.<sup>178</sup> La CMN decise di interrompere la produzione automobilistica e cedette l'opificio alla Piaggio.<sup>179</sup>

---

<sup>171</sup> Ibid.

<sup>172</sup> Association des amis de la fondation de l'automobile Marius Berliet. Centre d'Archive et de Documentation. Op. cit.

<sup>173</sup> De Vecchi fondò nel 1919 a Milano, in via Pellegrini 5, una nuova industria, la Società Italiana molle Acciaio De Vecchi. Vedi *L'automobile produzione e design a Milano 1879 - 1949*. Op. cit. pag 201.

<sup>174</sup> Cfr. *L'automobile, produzione e design a Milano 1879 - 1949*, a cura di Angelo Tito Anselmi. Milano 1990. Pag. 1

<sup>175</sup> Enzo Ferrari avrebbe poi fondato nel 1929 la celeberrima scuderia Ferrari e nel 1947 l'omonima casa automobilistica.

<sup>176</sup> Vedi nota 173.

<sup>177</sup> Donatella Bifignardi, *articolo pubblicato su internet dal Centro di documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino*. 2003.

<sup>178</sup> Sivocci rimase alla De Vecchi nel periodo bellico come meccanico collaudatore. Antonio Ascari dopo la guerra passò all'Alfa Romeo con la quale vinse nel 1924 il gran Premio d'Italia a Monza e nell'anno successivo il Gran Premio del Belgio a spa. Morì lo stesso anno durante il Gran Premio di Francia a Monthéry. Di Gloria non sappiamo più nulla.

<sup>179</sup> Cfr. *L'automobile, produzione e design a Milano 1879 - 1949*, a cura di Angelo Tito Anselmi. Milano 1990. Pag. 199.



*Doc. 49. I principali remi conseguiti dalle automobili De Vecchi e chassis tipo H.*

Parte III.



## La Grande Guerra.

Con le deludenti operazioni militari condotte dell'esercito italiano nel 1915 erano svaniti i facili ottimismo di una guerra rapida e vittoriosa; molti si erano resi conto che il conflitto sarebbe stato lungo e logorante. Il governo italiano, come quelli di tutte le altre potenze belligeranti, era determinato a proseguire la guerra a ogni costo e a qualsiasi prezzo. Sarebbe stato dunque inevitabile riorganizzare l'economia e la vita nazionale in funzione del conflitto. Su quella prospettiva la mobilitazione dell'industria e del paese sarebbero divenute di competenza governativa per tutto il tempo della guerra.

Con l'istituzione della Mobilitazione Industriale un decreto legge aveva attribuito al governo la facoltà di imporre all'industria privata la fabbricazione e la fornitura del materiale necessario agli usi di guerra, e qualora occorresse, la sottomissione del personale lavorativo alla giurisdizione militare.<sup>180</sup> Un successivo decreto istituiva il sottosegretario delle Armi e Munizioni, posto alle dirette dipendenze del Comando Supremo. delegato all'organizzazione e all'esecuzione dei piani predisposti dalle autorità civili e militari.<sup>181</sup> Sottosegretario alle armi e Munizioni fu nominato il generale Alfredo Dallolio, poi ministro alle Armi e Munizioni con l'istituzione del dicastero nel giugno 1917. Dallolio si mise energicamente all'opera per creare alle spalle dell'esercito combattente un esercito industriale, fatto di lavoratori. Egli intendeva integrare la struttura militare con quella industriale.<sup>182</sup> La De Vecchi era una delle fabbriche coinvolte nel piano di Mobilitazione Industriale. Se da un lato questa condizione ne assicurava la sopravvivenza, dall'altro ne limitava l'autonomia operativa. A questo punto Umberto decise che la De Vecchi avrebbe potuto fare a meno di lui.

Il Comando Supremo dell'Esercito chiedeva insistentemente più soldati e più armi. Gli uomini al fronte passarono da un milione nel 1915 a un milione e mezzo nel 1916 e a più di due milioni nel 1917. I servizi delle Forze Armate si svilupparono proporzionalmente. Trovare uomini non costituiva un problema, era invece difficile da risolvere quello del reclutamento degli ufficiali. A partire dal 1917, quando i volontari cominciarono a scarseggiare, chiunque avesse un diploma di scuola media superiore riceveva obbligatoriamente il grado di sottotenente.<sup>183</sup> Ancora più difficile era trovare ufficiali per le cosiddette armi "dotte", l'artiglieria e il genio, che richiedevano uomini dotati di specifiche competenze tecniche.

---

<sup>180</sup> R.D. n. 993 del 26 giugno 1915.

<sup>181</sup> R.D. 1065 del 19 luglio 1915.

<sup>182</sup> Cfr. Antonio Assenza, *Il generale Alfredo Dallolio. La mobilitazione industriale dal 1915 al 1939*. Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Roma 2000, pag. 231.

<sup>183</sup> Mario Isnenghi – Giorgio Rochat. *La Grande Guerra 1914 – 1918*. Milano, 2000. Pag. 175.



Umberto, come molti altri ebrei della sua generazione, aveva sviluppato un sentimento nazional - patriottico di forte devozione a una patria che sentiva fortemente sua. Appeso dietro la scrivania del suo studio di casa, egli esibiva un ritratto, opera di un celebre pittore milanese, il garibaldino Gerolamo Induno, raffigurante l'Eroe dei due Mondi.<sup>184</sup> Il podestà di Milano gli aveva chiesto avesse voluto donare il quadro al Museo del

---

<sup>184</sup> La collocazione, del quadro si riferisce agli anni 50, ricordata dalla nipote che lo ha ereditato. Il dipinto di Gerolamo Induno è pubblicato sulla monografia, *Domenico e Gerolamo Induno*, pubblicata da Görlich, Milano, 1945. Illustrazione 203. L'opera è stata distrutta in un incendio nel 1974.

Risorgimento di Milano.<sup>185</sup> Umberto rispose che si sarebbe sentito onorato, ma che per il suo personale attaccamento al dipinto non si sarebbe sentito di aderire alla richiesta. Umberto lo avrebbe poi concesso in prestito alla mostra che si sarebbe tenuta a Roma nel 1932 per il cinquantenario della morte di Garibaldi. Su un'altra parete del suo studio faceva bella mostra un ritratto di Gabriele D'Annunzio del pittore Giovanni Costetti, vistosamente controfirmato dal poeta, il quadro era stato eseguito nel 1907 durante il soggiorno del Vate alla villa "Capponcina" di Settignano.<sup>186</sup> \* In un cassetto tra ricordi di guerra e vecchie tessere, Umberto conservava una copia delle "Rapsodie garibaldine" del poeta Giovanni Marazzo e una copia del numero speciale dell'Illustrazione Italiana dedicata al Volo su Vienna della squadriglia "Serenissima" del 9 agosto 1918. La partecipazione personale all'impresa dello stesso D'Annunzio ebbe risonanza internazionale. L'ammirazione per Garibaldi e per D'Annunzio sembrano indizi sufficienti per attribuire a Umberto un'idea romantica ed eroica della guerra.

## Doc. 62

Comunque si voglia interpretare la natura dell'atteggiamento di Umberto riguardo al conflitto in corso è indubitabile che egli si sentiva a disagio nei panni dell'imboscato. Così chiese di essere arruolato come volontario. Nel 1916 le Forze Armate italiane avevano proceduto al richiamo delle classi anziane fino al 1876 e poi fino al 1874, cioè anche degli ultraquarantenni.<sup>187</sup> Umberto rinunciò all'esonero dal servizio militare riconosciuto ai dirigenti delle industrie di guerra e si giovò della revisione che si stava attuando degli esoneri dal servizio militare accordati in tempo di pace per inidoneità fisica. Il Regio Esercito lo accolse a braccia aperte; il contributo di un uomo di altissima competenza nel settore automobilistico tornava particolarmente prezioso.

Nel 1915 l'Italia era infatti entrata in guerra con una scarsissima disponibilità di automezzi. L'esercito schierava oltre un milione di soldati, ma appena 400 autovetture, 3400 tra autocarri, autoambulanze, autobus e 150 trattrici per artiglierie. Il parco macchine era talmente insufficiente che si dovette ricorrere a urgenti importazioni dall'estero.<sup>188</sup> Nel corso del conflitto l'industria nazionale sopperì poi abbondantemente alle necessità delle forze Armate, il cui fabbisogno nel 1918 era stato stimato in 1.000 automezzi al mese, mentre nell'ottobre di quell'anno la produzione mensile avrebbe potuto raggiungere i 1.800, sempre ritenuta insufficiente tuttavia a causa delle massicce esportazioni. L'Amministrazione Militare acquistò, tra 1914 e 1918, 43.390 veicoli di cui 37.019 prodotti dalla sola Fiat.<sup>189</sup>

L'esercito di fronte a un tale impreveduto rapidissimo sviluppo della meccanizzazione doveva urgentemente trovare tecnici capaci di pianificare i collegamenti con le in-

---

<sup>185</sup> A quell'epoca, il Museo del Risorgimento di Milano aveva sede nel Castello Sforzesco.

<sup>186</sup> Come nella nota (5) anche in questo caso la collocazione è ricordata dalla nipote. Il ritratto di D'Annunzio, è firmato G. Costetti, Settignano, 1907, in basso reca la vistosa firma a inchiostro nero del poeta. L'opera, un disegno a sanguigna. L'opera è ora di proprietà della nipote di Umberto che l'ha ereditata.

<sup>187</sup> Mario Isnenghi - Giorgio Rochat, op. cit. Pag. 175.

<sup>188</sup> Cfr. Nicola Pignato - Filippo Cappellano, *Gli autoveicoli tattici e logistici del R. Esercito italiano fino al 1943*. Sta to Maggiore dell'Esercito. Ufficio storico. Roma 2005. Pag. 34

<sup>189</sup> Ibid. Pag. 42.

dustrie produttrici per l'approvvigionamento di veicoli adatti alle specifiche necessità tattiche, studiare e valutare le possibilità tecnico operative dei vari modelli di automezzi, pianificare l'approvvigionamento di pezzi di ricambio, carburanti, lubrificanti e pneumatici, organizzare il servizio riparazioni, l'addestramento degli autisti, dislocare convenientemente i mezzi in funzione delle necessità tattico - strategiche. Si dovette creare un'organizzazione articolata e complessa praticamente dal nulla.

#### **Doc. 63.**

Umberto fu arruolato, con il grado di sottotenente della Milizia Territoriale, nel 6° Reggimento Genio (Ferrovieri) e destinato all'Ufficio Tecnico Materiale Automobilistico e poi della Direzione Tecnica Automobilistica fin dalla sua costituzione il 1° giugno 1917 e di qui comandato alla sede di Torino.<sup>190</sup>

#### **Doc. 64.**

Umberto mal sopportava l'idea che l'Italia potesse vincere la guerra senza che egli avesse potuto parteciparvi combattendo. Il 7 marzo 1918, facendo ben presente di essere idoneo alle fatiche di guerra, presentò domanda che gli fosse concesso l'onore di essere assegnato al servizio in zona operazioni. La richiesta, più volte reiterata, fu respinta perché "data la specifica competenza del predetto Ufficiale nella tecnica automobilistica, la di lui opera riusciva di particolare utilità presso la Direzione Automobilistica predetta".

Dopo il fallimento nella prima decade di settembre 1914 del piano Schlieffen che avrebbe dovuto annientare l'esercito francese e portare alla conquista di Parigi da parte dell'esercito tedesco, sul fronte occidentale il conflitto si era stabilizzato in una sanguinosa guerra di posizione. Le azioni offensive delle fanterie, di entrambe le parti in lotta, s'infrangevano contro i reticolati che proteggevano le trincee e le mitragliatrici falciavano i fanti impigliati nel groviglio di filo spinato. L'esercito britannico fu il primo a tentare di superare reticolati e trincee con mezzi meccanici corazzati che potessero assicurare una valida protezione contro il tiro delle armi automatiche. Il 15 settembre 1916 i britannici sperimentarono nelle Fiandre per la prima volta la loro nuova arma segreta, i tanks. Si trattava di colossi d'acciaio che pesavano 40 tonnellate e che si muovevano su cingoli. Erano pesantemente armati con cannoni e mitragliatrici, potevano spianare reticolati e scavalcare le trincee aprendo dei varchi attraverso i quali far avanzare le fanterie. L'equipaggio di 12/15 uomini, per la manovra e l'impiego delle armi, era protetto da corazze di grande spessore, ma era costretto entro uno spazio in cui non poteva muoversi agevolmente ed era privo di una adeguata visibilità verso l'esterno; per peggiorare

---

<sup>190</sup> La sede di Torino della Direzione Tecnica automobilistica era un ufficio d'importanza cruciale perché era in diretto contatto con la Fiat che forniva la quasi totalità dei veicoli in dotazione al Regio Esercito.

le cose i tanks si muovevano molto lentamente, la loro velocità massima non superava i 6 Km/h, rendendoli facile bersaglio per le artiglierie nemiche.<sup>191</sup>

L'esordio dei primi modelli di tanks non fu esaltante, i comandi militari alleati si resero conto che queste armi avevano notevoli limiti di operatività, che richiedevano numerosi perfezionamenti tecnici; non pochi tanks restarono in panne ancora prima dell'effettivo impiego in combattimento. Soprattutto era necessario elaborare un'appropriata dottrina d'impiego in combattimento. I britannici ritentarono attaccando di sorpresa a Cambrai, senza la consueta preparazione d'artiglieria, con 381 carri armati seguiti da forze di fanteria relativamente esigue. L'attacco si tradusse in un disastro che ebbe pesanti ripercussioni sull'opinione pubblica britannica. Il celebre storico della Prima Guerra Mondiale B. H. Liddell Hart definì gli undici giorni della battaglia di Cambrai il più drammatico di tutti gli episodi della Grande Guerra.<sup>192</sup> Dagli errori commessi in quei tragici giorni fu appresa la lezione che avrebbe preparato il terreno per la vittoriosa tattica offensiva alleata del 1918.<sup>193</sup> Una volta venuto meno il fattore sorpresa, i modesti risultati ottenuti dalla nuova arma andarono progressivamente annullandosi. Il nemico allargò le trincee, in modo che i tanks non potessero scavalcarle con troppa facilità,<sup>194</sup> mise in opera ostacoli anticarro e dotò le proprie truppe di armi con proiettili perforanti.<sup>195</sup> Nonostante il deludente esordio dei tanks, i comandi alleati si resero tuttavia conto delle enormi potenzialità della nuova arma. Anche i francesi progettarono, contemporaneamente agli inglesi, i *Chars d'assault* la cui produzione iniziò qualche mese in ritardo rispetto a quella dei loro alleati. I carri francesi erano molto più leggeri e meno pesantemente armati.<sup>196</sup>

Il Comando Supremo italiano non si dimostrò particolarmente interessato alla novità rappresentata dai tanks, non a torto, perché il teatro d'operazioni italiano era prevalentemente caratterizzato da impervi terreni montagnosi, solcati da numerosi fiumi e torrenti, che non consentivano un uso vantaggioso dei carri allora prodotti.<sup>197</sup> Tuttavia nonostante lo scetticismo del Comando Supremo, il sottosegretario alle Armi e Munizioni generale Dallolio e l'industria privata italiana decisero autonomamente e di loro iniziativa di muoversi sulla strada innovativa dei tanks.<sup>198</sup>

Nel gennaio 1917 il ministro della guerra generale Zuppelli aveva inviato in Francia il capitano d'artiglieria conte Alfredo Bennicelli, noto appassionato di automobilismo, a

---

<sup>191</sup> Cfr. Antonio Assenza, op. cit., pag. 89.

<sup>192</sup> Basil H. Liddell Hart, nel suo libro, *La prima guerra mondiale*, dedica un intero capitolo alla gestazione del carro armato. 1999 Milano pag. 324 - 337.

<sup>193</sup> Cfr. Yves Buffetaut, *Les clefs de la victoire*, in *Les Grand Batailles de la premiere guerre mondiale*, Paris 2008, pag. 11.

<sup>194</sup> Ibid. pag. 30.

<sup>195</sup> Cfr. Nicola Pignato - filippo Cappellano, op. cit. vol. 1°, pag. 19.

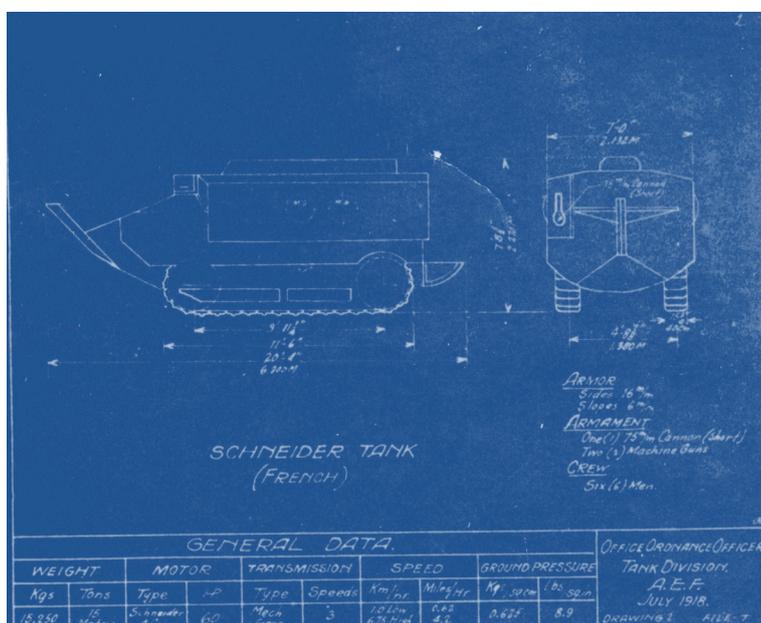
<sup>196</sup> Ibid. pag. 197.

<sup>197</sup> Ibid. pag. 19.

<sup>198</sup> Cfr. Antonio Assenza. Op. cit. pag. 89.

sovrintendere alle forniture e ai collaudi di autocarri e trattrici militari. Bennicelli, grazie all'intervento dell'ambasciatore italiano a Parigi, marchese Salvatore Raggi, riuscì dopo molte insistenze, a ottenere l'autorizzazione del comando britannico a visitare i reparti carristi nelle Fiandre. Bennicelli incontrò analoghe difficoltà con il comando francese. Quando finalmente ottenne il permesso, gli fu concesso di partecipare ad alcune azioni dei *chars d'assault* sul fronte della Somme.<sup>199</sup>

Le relazioni del capitano Bennicelli al sottosegretariato alle Armi e Munizioni diedero l'avvio alle prime valutazioni di un esemplare del carro d'assalto francese Schneider.<sup>200</sup> Le prove cui fu sottoposto lo Schneider non diedero un esito soddisfacente. L'esercito francese aveva utilizzato per la prima volta questi carri, pesanti 15 tonnellate, nell'aprile del 1917 quando ormai i tedeschi, riavutisi dalla sorpresa dei tanks britannici, si erano preparati ad affrontarli.<sup>201</sup> In combattimento gli Schneider evidenziarono molti difetti: in primo luogo se colpiti, s'incendivano facilmente e le loro piastre non proteggevano l'equipaggio dai colpi di alcuni tipi di proiettili perforanti.<sup>202</sup> Dopo le fallite azioni in combattimento i generali del Grand Quartier Général decisero di rinunciare all'uso di quel tipo di carri,<sup>203</sup> e di dotare l'esercito francese principalmente di carri Renault FT17.<sup>204</sup>



Doc. 74 a.

<sup>199</sup> Cfr. Nicola Pignato – Filippo Cappellano, op. cit. pag. 19

<sup>200</sup> Doc. 74a.

<sup>201</sup> cfr. Nicola Pignato – Filippo Cappellano, op. cit. pag. 198.

<sup>202</sup> Ibid. pag. 199.

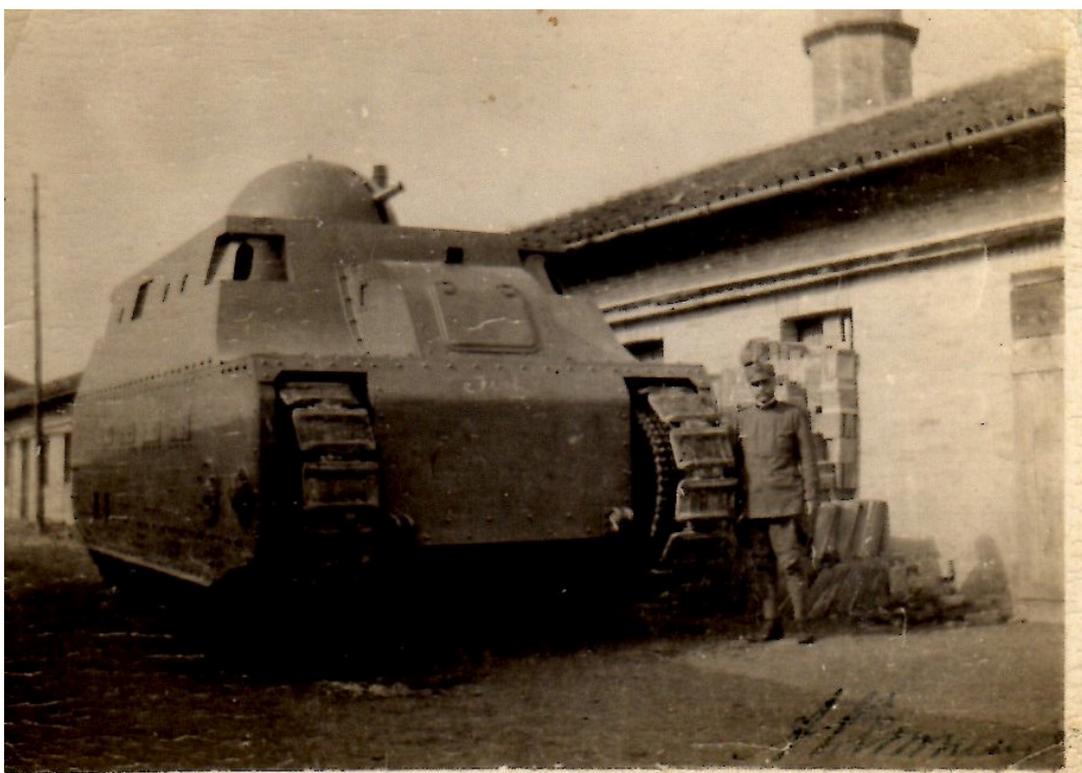
<sup>203</sup> Ibid. pag. 197.

<sup>204</sup> Doc. 74b.

Nel frattempo la Fiat aveva preso l'iniziativa di progettare e costruire un carro pesante tutto italiano, denominato 2000.<sup>205</sup>

**Doc. 66.**

Umberto prese parte con Bennicelli alle prove tecnico-operative del prototipo del carro Fiat 2000. Esso era dotato di soluzioni innovative e dispositivi meccanici originali e aveva caratteristiche non molto dissimili da quelle dei tanks britannici: peso 40 tonnellate, velocità massima 6 Km/h; armato di un cannone da 65 mm. in torretta girevole, aveva sette mitragliatrici, 10 uomini d'equipaggio. Il Fiat 2000 fu giudicato inadatto all'impiego sui terreni del fronte italiano: era eccessivamente visibile, aveva velocità modesta, era dotato di cingoli di dimensioni troppo ridotte e di una difettosa sistemazione delle armi.<sup>206</sup>



**Doc. 66. Umberto accanto al carro Fiat 2000.**

Fu solo nell'estate del 1917 che l'Ufficio Tecnico del Comando Supremo prese in considerazione l'opportunità di riprendere lo studio dei carri d'assalto, soprattutto di quelli leggeri. Il generale Dallolio inviò il capitano Bennicelli a Parigi e a Londra con l'incarico di esaminare i nuovi modelli e procurare tutta la documentazione possibile. Quando, finalmente, il Comando Supremo si decise per l'utilizzo dei carri d'assalto francesi, intavolò trattative che andarono per le lunghe con l'unico risultato che i carri non sarebbero arrivati in tempo per essere utilizzati nelle operazioni belliche previste per

<sup>205</sup> Ibid. pag. 229 - 244.

<sup>206</sup> Allegro Pugnani, *Storia della Motorizzazione dell'Esercito fino al 1943*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, Roma 1989, pag. 182.

l'autunno del 1917. Il generale Cadorna, ancora scettico sull'opportunità di utilizzarli, comunicò per telegramma al generale Dallolio di rinunciare a ulteriori trattative che "se del caso potranno essere riprese primavera ventura".<sup>207</sup>

Con la riorganizzazione dell'esercito italiano dopo la battaglia di Caporetto fu preso nuovamente in esame il problema dei tanks per due motivi essenziali:

- Si pensava che la guerra si sarebbe protratta per tutto il 1919.
- Il nuovo comandante supremo, generale Diaz, aveva capito il pericolo che i carri nemici in costruzione in Germania avrebbero potuto rappresentare.<sup>208</sup> Gli austro – tedeschi avevano condotto l'offensiva di Caporetto secondo una tattica innovativa che aveva colto di sorpresa i comandi italiani. L'attacco non si svolse secondo i vecchi canoni tattici che prevedevano la conquista delle creste dei monti, ma attraverso i fondi valle. In una simile circostanza i carri armati avrebbero potuto, percorrere agevolmente le strade di fondo valle, sfondare le difese e aprire la via alle fanterie nemiche che avrebbero potuto dilagare in pianura.<sup>209</sup>

#### **Doc. 67.**

Umberto fu assegnato a far parte di una delegazione italiana, capeggiata dal tenente generale Di Robilant presso il Comitato Permanente Interalleato per i Tanks con sede a Versailles. Umberto fu dotato del lasciapassare per il palazzo del Trianon sede del Consiglio di Guerra del Gran Quartier Generale Interalleato. Il lasciapassare era valido dal 3 al 12 giugno 1918. Bennicelli e Umberto furono inviati a Versailles per trattare la consegna da parte dei francesi della fornitura di 25 carri d'assalto Renault, completi di pezzi di ricambio, rifornimenti, armi e munizioni, che il generale Di Robilant, il 15 maggio 1918, aveva richiesto in seguito a un ordine del Comando Supremo italiano.<sup>210</sup> La richiesta avrebbe incontrato la ferma opposizione del Generale Foch, comandante in capo delle forze interalleate, che non era disposto a sottrarre nemmeno un solo carro dal fronte occidentale. Egli considerava quello italiano un fronte secondario. Foch non aveva tutti i torti perché effettivamente la partita decisiva della guerra si giocava in Francia contro l'esercito tedesco. Dal punto di vista alleato il compito dell'esercito italiano era quello di tenere impegnato sul proprio fronte l'esercito austroungarico. Francesi e britannici avevano già dovuto sottrarre fin dal novembre 1917, alcune divisioni dal fronte occidentale per appoggiare gli italiani sul Piave e sul Monte Grappa. Se si voleva dotare il Regio Esercito della nuova arma, sarebbe stato gioco forza fabbricarla in Italia.<sup>211</sup>

---

<sup>207</sup> Antonio Assenza op. cit. pag. 92.

<sup>208</sup> Yves Buffetaut, op. cit. pag. 46.

<sup>209</sup> L. Ceva – A. Curani, *La meccanizzazione dell'Esercito fino al 1943*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito. Roma 1989, pag. 88. Lo Stato Maggiore dell'esercito tedesco non riponeva un'eccessiva fiducia sull'efficacia dei carri armati. Nel 1918 la Germania non schierò mai in battaglia più di una ventina di carri pesanti modello A7V (vedi doc. 74k). I tedeschi impiegarono carri britannici di preda bellica (vedi Y. Buffetaut, op. cit. pag. 42). In Germania, nel 1918 fu impostata la produzione di un carro leggero denominato *Leichte Kampfwagen LK* che sarebbe dovuto entrare in servizio nel 1919 (Y. Buffetaut, op. cit. pag.46).

<sup>210</sup> A. Assenza, op. cit. pag. 93.

<sup>211</sup> Ibid. pag. 94.

**Doc. 68.**



**Doc. 68. Umberto con Benicelli a Versailles..**

A Versailles Umberto si fece fotografare con Benicelli il quale indossava la vecchia uniforme di servizio nera d'anteguerra, modello 1907. Quest'uniforme, poco usata, poteva essere indossata facoltativamente dagli ufficiali in qualsiasi occasione di servizio, ma non in comando di truppa; in questo caso era prescritta l'uniforme grigio verde.<sup>212</sup> Umberto indossava un'uniforme grigio verde fuori ordinanza, che gli conferiva un aspetto poco marziale perché era tagliata in modo da mascherare il suo fisico corpulento.

---

<sup>212</sup> Andrea Viotti, *Uniformi e distintivi dell'esercito italiano fra le due guerre 1918 - 1945*. Ufficio storico della stato Maggiore dell'Esercito, Roma 2009, pag. 79.

**Doc. 69.**



**Doc. 69. Place Vandôme nel 1918**

Durante il loro soggiorno a Parigi, Bennicelli e Umberto scattarono alcune fotografie dei danni provocati sulla capitale francese dai bombardamenti che i tedeschi stavano effettuando proprio in quel periodo. Parigi era stata sporadicamente bombardata sin dal 1914 dagli aerei tedeschi, ma tra marzo e agosto 1918 piovvero sulla città molte bombe sparate da un colossale pezzo d'artiglieria ferroviario fabbricato dalle officine Krupp di Essen, chiamato *Parisgeschütz*, che gli alleati non riuscirono mai a localizzare. Il cannone sparò su Parigi circa 350 proiettili che uccisero 259 persone e ne ferirono 610.<sup>213</sup>

---

<sup>213</sup> Fonte Wikipedia.

**Doc. 70.**

Il 2 agosto 1918 fu condotta a Piacenza una dimostrazione pratica d'impiego del carro leggero d'accompagnamento Renault FT1.<sup>214</sup> Il capitano Bennicelli prese personalmente parte al collaudo. Le prove si svolsero sui ripidi pendii di una vecchia fortificazione che il carro superò agevolmente. Le prestazioni del carro furono giudicate positivamente da tutti i presenti. Oltre alle autorità militari erano presenti alla dimostrazione i rappresentanti dell'industria automobilistica e metallurgica italiana, compresi Giovanni Agnelli per la Fiat e i fratelli Perrone per l'Ansaldo<sup>215</sup>



***Doc. 71. Piacenza, prove dimostrative di un carro FY17.***

---

<sup>214</sup> La scelta del carro Renault fu molto oculata. Molti esperti militari lo giudicarono il miglior carro armato della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale. Il suo utilizzo sarebbe stato particolarmente indicato sul teatro d'operazioni italiano per la sua manovrabilità e capacità di superare terreni in forte pendenza poiché anche nel 1918 la maggior parte del fronte si sviluppava su terreni montuosi. Cfr. N. Pignato - F. Cappellano, op. cit. pag. 208 - 215.

<sup>215</sup> A. Assenza, op. cit. pag. 94.



**Doc. 70. Benicelli sul tank Renault FT17 durante le prove di collaudo.**

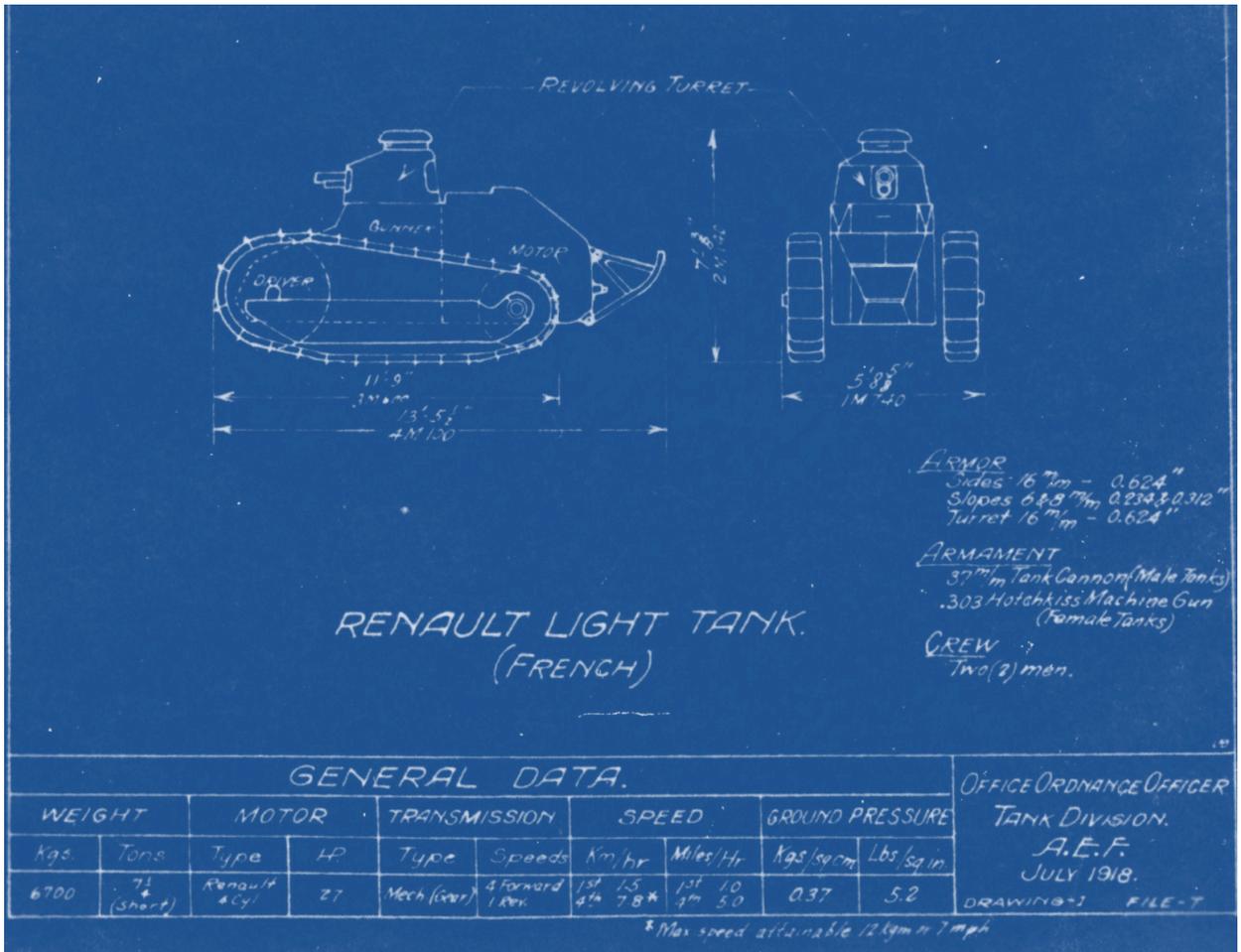
**Doc 71.**

Anche Umberto era presente alle prove dimostrative del carro Renault. Era stato promosso al grado di tenente e faceva parte dello staff di Benicelli, promosso da parte sua al grado di maggiore e nominato capo dell'Ufficio Carri d'Assalto, appositamente creato dal Ministero delle Armi e Munizioni

Il carro d'assalto Renault sembrava il più adatto alle necessità del Regio Esercito. Pesava solo 6 tonnellate, era di facile manovrabilità, ma non era molto più veloce dei pesantissimi tanks britannici; la sua velocità massima su strada era di 7,5 Km/h, l'equipaggio era composto da due soli uomini, un armiere capocarro e un conducente. Era dotato di torretta girevole armata con un cannoncino semiautomatico da 37 mm. o da una mitragliatrice da 8 mm; le sue ridotte dimensioni, era lungo mt. 4,10, non gli consentivano di superare una trincea più larga di mt. 1,80, le piastre verticali di protezione avevano uno spessore di 16 mm. ed erano a prova di proiettili perforanti.<sup>216</sup>

---

<sup>216</sup> N. Pignato - F. Cappellano, op. cit. pag. 208 - 213.



Doc. 74b

**Doc. 72.**

Immediatamente dopo le prove dimostrative, svolte a Piacenza, del carro Renault, Umberto fu nuovamente inviato a Versailles con una delegazione dell'Esercito. Era stata decisa l'adozione del carro Renault, pertanto, era necessario proseguire le trattative con il governo francese e con la stessa Renault.

A Umberto fu consegnata una tessera annonaria alimentare francese per militari in permesso. La guerra aveva portato con sé una grave crisi alimentare di cui soffrirono tutte le potenze belligeranti. In Francia pane e zucchero furono razionati. L'Italia ne fu gravemente colpita, ma soprattutto ne soffrirono gli imperi centrali stretti nella morsa del blocco economico imposto dalla supremazia marittima delle potenze dell'intesa.<sup>217</sup>

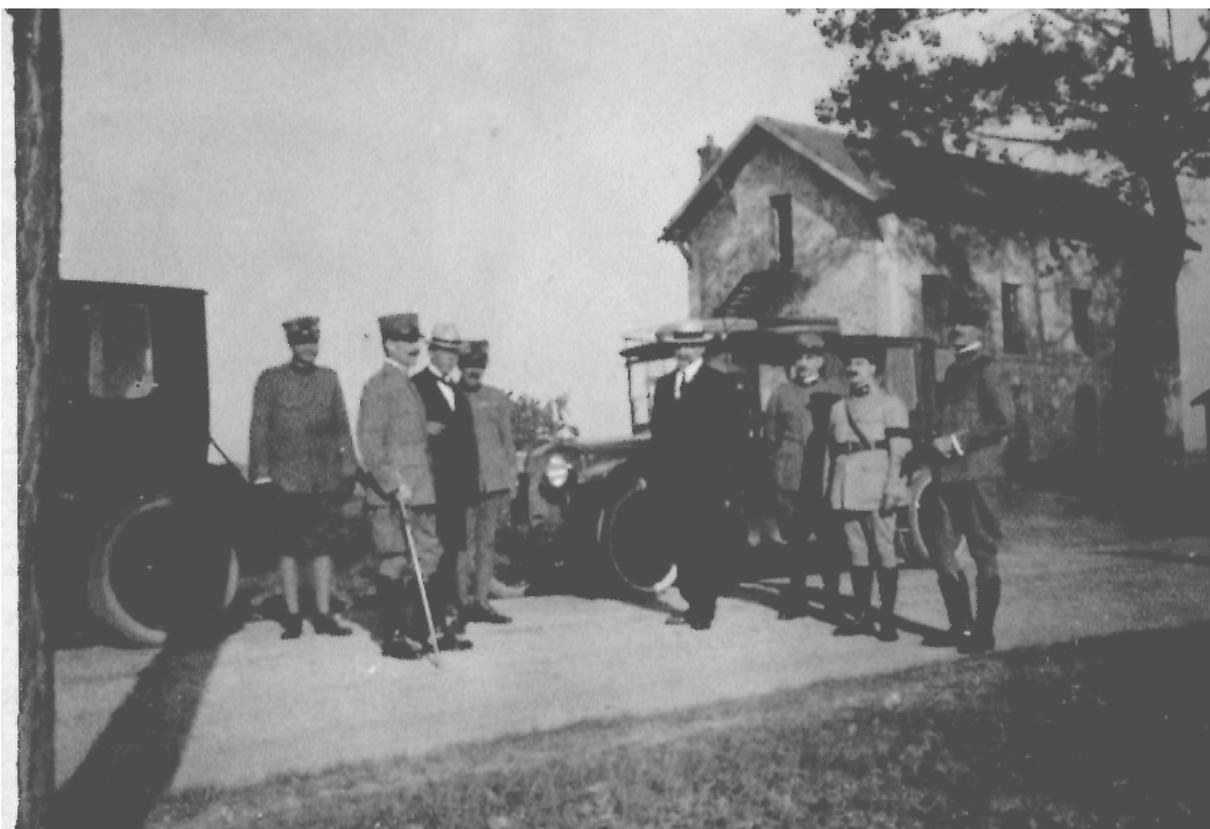
<sup>217</sup> Antonio Gibelli, *La grande Guerra degli Italiani, 1915 - 1918*. Milano 1999, pag. 214.



Doc. 72. Tessera annonaria francese.

**Doc.73.**

In una foto, datata 15 agosto 1918, che rappresentava la delegazione militare italiana in Francia con due civili e un ufficiale francese, Umberto se ne stava un po' in disparte. Egli, pur non essendo un soggetto di secondo piano della delegazione, era solo un tenente che sapeva quale fosse il suo posto. Fra i militari la gerarchia è un dato fondamentale e indiscutibile, il pilastro portante su cui si regge la struttura organizzativa di ogni esercito.



**Doc. 73.** 15/8/1918 . Delegazione italiana in Francia. *Umberto è il primo a sin.*

**Doc. 74.**

Umberto portò a Roma dalla Francia le riproduzioni fotografiche, rilasciategli dal Comando della AEF (American Expeditionary Force), dei principali carri in uso o in produzione: i francesi Schneider, Renault e St. Chamond; I britannici medi Mark A, B e C, i pesanti Mark IV, V in due diverse versioni; l'angloamericano Mark VIII Liberty, ancora segreto, di cui si stava iniziando la produzione e infine, l'unico carro tedesco A7V, denominato dagli americani "Elfriede".

Umberto sarebbe diventato un elemento chiave della sezione tecnica del neonato Ufficio Carri d'Assalto, con sede a Roma, presso il quale era stato trasferito. Egli fu incaricato, fra altre mansioni, di esaminare le proposte di modifica presentate dalle ditte costruttrici e distribuire fra esse il carico di lavoro, in modo da ottenere una produzione ottimale nel più breve tempo possibile.

**Doc . 75/2.**

Il servizio tecnico dell'Ufficio Carri d'Assalto si mise subito all'opera per fare in modo che, una volta che si fosse resa disponibile, l'arma in progetto avesse subito pronta una

struttura organica che consentisse di renderla operativa nel più breve tempo possibile. Il 21 agosto 1918 Umberto presentò uno studio sull'organigramma del "materiale automobilistico" di supporto logistico ai reggimenti Carri d'Assalto dell'esercito francese nel 2° semestre 1918. Era un paradigma che doveva servire da guida per costruire l'organizzazione italiana della futura nuova arma. Un reggimento carri francese era formato da tre battaglioni a loro volta comprendenti tre compagnie. Ogni compagnia aveva in forza 25 carri, 15 con cannoni, 9 con mitragliatrici e 1 con TSF (Telegrafo Senza Fili) Il TSF trasmetteva e riceveva le comunicazioni fra compagnie, battaglioni e comando del Reggimento di fanteria. Ogni compagnia disponeva di un'officina mobile e di servizi per il rifornimento di acqua, carburante e munizioni. Vi era poi una "sezione parco", trasportabile ma non mobile, dotata di un congruo lotto di pezzi di ricambio, e un grande parco di revisione, per il momento unico, per 4.000 carri; infine un magazzino centrale di rifornimento. Questo moderno, possente organismo bellico era dotato di un imponente servizio automobilistico di supporto, costituito da centinaia di autocarri di vario tipo e portata, rimorchi, ambulanze, automobili per i servizi di Stato Maggiore, motociclette per i collegamenti e biciclette, il tutto esplicitato in sintetiche tabelle schematiche.

#### **Doc. 75/3.**

Non appena il Comando Supremo e il Ministero delle Armi e Munizioni ebbero deciso di avviare la produzione su licenza del carro Renault FT17, le ditte interessate furono attivate per la fabbricazione di un prototipo italiano. La direzione tecnica dell'Ufficio Carri d'Assalto del Ministero coordinava il lavoro delle ditte costruttrici dei vari componenti (motore, trasmissione, cambio, scafo, armi ecc.) e approvava le eventuali modifiche richieste. Questo delicato compito fu affidato a Umberto, che come ufficiale del servizio tecnico, doveva anche trattare le forniture.

In una dettagliata relazione tecnica destinata al capo Ufficio carri d'Assalto, Umberto dichiarò inopportuna la proposta della Fiat di sostituire l'originale frizione dei motori dei carri Renault con una di propria costruzione. Senza entrare nel merito se fosse preferibile la frizione della Fiat a quella originale, Umberto espresse l'opinione che la trasformazione avrebbe comportato l'ulteriore modifica del cambio in costruzione alla ditta Romeo, rallentando di un paio di mesi la prova pratica del motore.

#### **Doc. 75/6.**

Una volta presa la definitiva decisione di avviare la produzione del nuovo mezzo di combattimento in vista della futura campagna del 1919, il 9 settembre 1918, Umberto, non appena messo al corrente del programma del primo semestre 1919 che prevedeva la fabbricazione di 1500 carri Renault, scrisse al Capo dell'Ufficio Carri d'Assalto per avere raggugli sul programma del secondo semestre "per avere gli elementi per soddi-

sfare la richiesta del servizio siderurgico” il quale voleva precise notizie in modo da poter fornire i materiali necessari.<sup>218</sup>

#### **Doc. 75/9.**

La fabbricazione su licenza dei carri Renault avrebbe comportato l'adozione di alcuni componenti di progettazione nazionale. Erano allo studio apparecchi di osservazione verso l'esterno da applicare alle feritoie dei carri. In una lettera al Capo dell'Ufficio Carri d'Assalto (Bennicelli) Umberto sconsigliò l'adozione dell'osservatorio blindato prodotto dalla ditta Fratelli Baratta perché troppo ingombrante per un carro di ridotte dimensioni come il Renault.

#### **Doc. 76.**

Per il primo semestre del 1919 si sarebbero dovuti fabbricare 1.400 carri d'assalto. Il servizio tecnico doveva concordare i ritmi di produzione mensili da assegnare alle ditte impegnate nella fabbricazione dei singoli componenti e i quantitativi di consegna delle unità finite.

Umberto presentò, il 9 settembre 1918, il preventivo di costruzione mensile di Carri d'Assalto, da fabbricare in quote proporzionali alle rispettive capacità produttive da ripartire fra Ansaldo, Armstrong, Breda, Terni e Fiat. Quest'ultima avrebbe dovuto fornire un ulteriore lotto di 60 carri T.S.F. I mezzi di trasporto necessari per il supporto logistico dei suddetti carri erano quantificati in 150 carri rimorchio e cento autocarri da 7 tonnellate, ma si sarebbero potuti utilizzare anche autocarri da 5 tonnellate opportunamente rinforzati. Le armi con cui dotare i carri avrebbero dovuto essere: 860 cannoncini da 37 mm. di tipo francese da costruirsi dalle officine Vickers-Terni e Franchi Gregorini e 560 mitragliatrici la cui costruzione sarebbe stata da scegliere fra le austriache Schwartzlose e le italiane S.I.A. Revelli.<sup>219</sup>

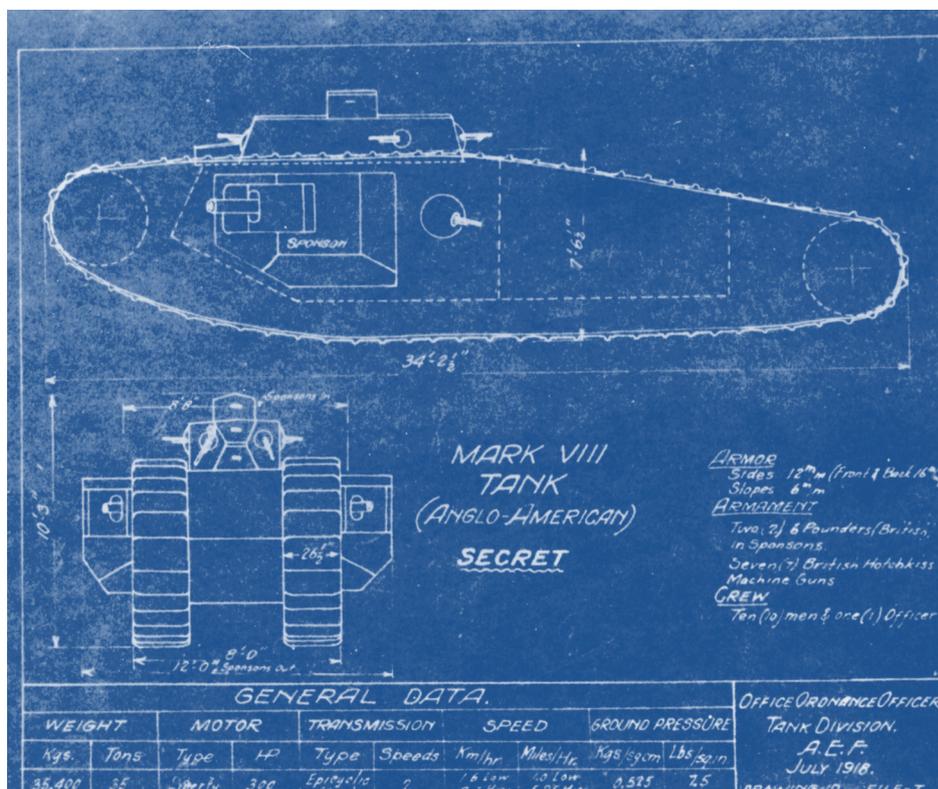
---

<sup>218</sup> Presso l'Ansaldo fu tenuta, il 13 settembre 1918, una riunione nella quale si decise la costruzione di 1100 carri d'assalto con il concorso delle principali industrie nazionali. Nell'ottobre successivo furono ordinati alla Fiat altri 300 carri modello 3000, un carro leggero di nuova progettazione. (Cfr. A. Assenza, op. cit. pag. 94.)

<sup>219</sup> Non è chiaro il motivo per cui sia stata suggerita l'adozione di una mitragliatrice in dotazione all'esercito nemico. Le Schwatlose erano ottime armi, tanto che quelle di preda bellica furono adottate dal Regio Esercito anche nella seconda guerra mondiale. All'epoca, diversamente da altre armi di progettazione tedesca in dotazione all'esercito italiano, come i cannoni Krupp, non furono prodotte in Italia.

## Doc. 77.

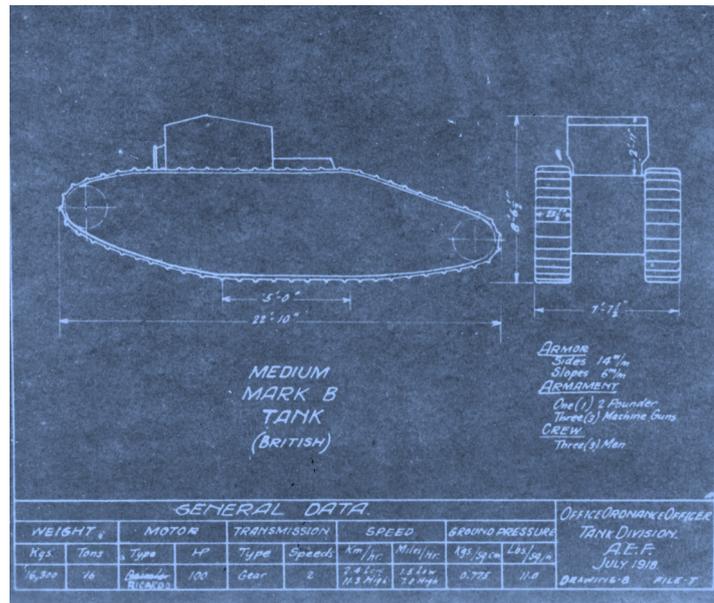
Nei primi giorni di ottobre 1918 Umberto fu ancora una volta inviato a Versailles per partecipare alla seduta del Comitato Tecnico Interalleato per i carri d'Assalto che si sarebbe tenuta il 10 ottobre 1918.



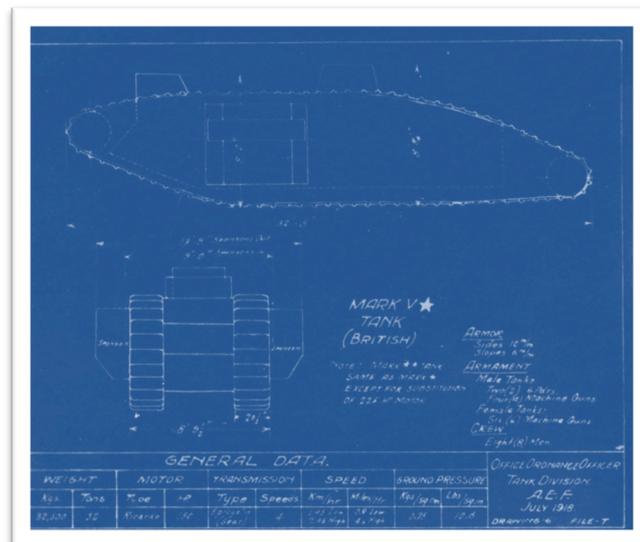
Doc. 74 j.

Da Parigi, dopo aver seguito i lavori del comitato, avrebbe spedito al Capo Ufficio Carri d'Assalto un sommario di quanto era stato deliberato. La relazione di Umberto illustrava i programmi di costruzione per il 1919 di carri armati da parte delle potenze dell'intesa. Presiedeva la seduta il generale Estienne.<sup>220</sup> Per prima cosa il presidente chiese notizie sul programma di produzione del nuovo segretissimo carro anglo-americano Mark VIII Liberty. Gli americani risposero di avere in programma per il 1919 la costruzione di 1500 carri Liberty dei quali 600 da destinare all'AEF e 900 all'esercito francese. 600 Liberty sarebbero stati consegnati entro maggio 1919. Gli USA avrebbero inoltre prodotto 4.400 carri Renault.

<sup>220</sup> Il generale Estienne è considerato il padre dell'arma corazzata. Nel 1916 fu nominato comandante dell'*artillerie speciale*, una specialità dell'arma d'artiglieria da cui dipendevano i carri d'assalto. Dopo le esperienze negative dei carri Schneider divenne un fervido assertore dei Renault FT. Egli affermava: "La victoire appartient à celui qui parviendra le premier à monter un canon sur une voiture capable de se mouvoir en tout terrain" Cfr. Paul Gaujac, *Les généraux de la victoire*. Paris 2007. Vol. 1°. Pag. 41- 44.



**Doc. 74 e.**



**Doc. 74 i.**

Ancora più imponente era il programma britannico: 4.625 carri Mark B e C.<sup>221</sup> 2.362 Mark V, 1500 Liberty, 200 Maek IX di nuova progettazione e 31 Mark VII sperimentali.<sup>222</sup>

<sup>221</sup> Vedi doc. 74f. Il carro Mark C era una variante del Mark B.

<sup>222</sup> Il carro britannico Mark IX fu ideato nel 1917 sviluppando il progetto del Mark v. Poteva trasportare al suo interno soldati di fanteria da utilizzare a piedi una volta superati gli sbarramenti nemici. Prima della fine del conflitto ne furono costruiti tre prototipi Fu il progenitore dei moderni *Infantry fighting vehicols*.

Per quanto riguarda la Francia, essa disponeva di 4.400 carri Renault già in servizio e di altri 4.000 da produrre al ritmo di 600 al mese, 300 Marseille da 68 tonnellate in ragione da 50 mensili a partire da febbraio,<sup>223</sup> oltre a 1.285 carri Chateauroux da consegnare alle forze USA.<sup>224</sup>

Il programma italiano era naturalmente molto più modesto: 1.000 Renault da produrre tra gennaio e luglio 1919 oltre a 400 Fiat 3000 (47) e 60 TSF.<sup>225</sup>

Erano nel frattempo allo studio carri di nuova generazione più evoluti. Il generale Estienne attendeva l'esito degli esperimenti di un carro leggero Ford che egli definiva "La cavalleria leggera".<sup>226</sup> Furono anche mostrati alla commissione i disegni di speciali carri anfibi a cingolo destinati a traghettare i carri d'assalto attraverso i corsi d'acqua.

Il comitato si occupò anche del problema logistico deliberando l'aumento della fornitura dei vagoni speciali per il trasporto dei grossi tanks in zona operazioni.

Come facilmente si può intuire il programma prevedeva uno sforzo colossale, mai visto prima d'allora in tema di armamenti terrestri; se realizzato avrebbe forse potuto rivoluzionare le tattiche d'attacco e forse superare lo stallo della guerra di trincea. Umberto relazionò solamente quanto concerneva gli aspetti tecnico - produttivi, non sappiamo se il comitato abbia discusso quelli organizzativi. Una tale massa di mezzi avrebbe coinvolto molte decine di migliaia di tecnici per l'assistenza, l'approvvigionamento, la riparazione, il trasporto dei mezzi. Gli equipaggi avrebbero dovuto essere addestrati in tempo utile per l'impiego dell'arma in combattimento.

Alcuni modelli di tank erano innovativi giacché si giovavano delle passate esperienze in battaglia. Il britannico Mark IX fu il primo APC (armoured personnel carrier), un'arma che oltre ad avere le caratteristiche proprie dei tanks poteva trasportare soldati di fanteria. Il più leggero in assoluto era il carro Ford, pesava solo tre tonnellate, era di progettazione interamente americana. Prima dell'armistizio ne furono consegnati 10 esemplari destinati alle prove tecnico operative. Con l'armistizio le trattative per una massiccia fornitura furono interrotte. I nuovi carri, compresi il Mark VIII Liberty, l'ultimo nato e più evoluto dei tanks pesanti britannici, e il francese FCM 2C, non vennero prodotti in tempo per essere impiegati in combattimento, causa l'improvviso collasso degli imperi centrali tra la fine di ottobre e i primi di novembre 1918. Non siamo in grado di stabilire

---

<sup>223</sup> Si tratta del carro FCM 2C, detto di rottura. Avrebbe dovuto essere fabbricato dalla F.C.M. (Forges et Chantiers de la Méditerranée) nei pressi di Marsiglia. Con l'armistizio la commessa di 300 esemplari fu annullata. Furono consegnati solo 10 unità nel dopo guerra. Sarebbe stato il più pesante carro armato costruito fino alla II<sup>a</sup> guerra mondiale.

<sup>224</sup> In Francia a Chateauroux, nei pressi della cittadina di Neuvy-Pailloux, dipartimento dell'Inde, nella regione Centro, fu installata, su proposta di Winston Churchill, allora ministro per i rifornimenti militari e sostenitore dell'utilizzo dei tanks, una fabbrica interalleata di montaggio di carri Liberty.

<sup>225</sup> Il carro Fiat 3000 era una versione perfezionata del modello francese Renault adatta all'impiego in montagna. La costruzione del prototipo iniziò nel giugno 1919.

<sup>226</sup> Si tratta del carro Ford 3-Ton M1918. Pesava 3 tonnellate, l'apparato propulsivo era costituito da due motori Ford T da 45 HP che assicuravano una velocità massima di 8 miglia all'ora. Il suo modesto consumo di carburante consentiva un'autonomia di 34 miglia senza necessità di rifornimento. Aveva un equipaggio di

se e quanto il mastodontico apparato bellico in via di costruzione avrebbe potuto modificare radicalmente il corso della guerra. Le grandi offensive condotte dagli alleati con l'apporto massiccio di carri d'assalto molto più efficienti di quelli che avevano esordito due anni prima, fornirono un efficace contributo alla vittoria alleata nelle ultime battaglie della guerra che però non furono risolutive; basti pensare che il britannico Mark V era capace di superare agevolmente trincee larghe più di quattro metri. Secondo molti autorevoli storici militari l'esercito tedesco sarebbe stato, malgrado tutto, ancora in grado di resistere a lungo ritirandosi sul Reno. Il governo tedesco fu costretto a chiedere l'armistizio a causa del crollo del "fronte interno".<sup>227</sup>

## Doc. 75/16

Con una lettera priva di data, Umberto informò il capo dell'Ufficio Carri d'assalto sui carri armati che si presumeva fossero in costruzione in Germania. Egli premise che i dati in suo possesso non erano ufficiali e che non sarebbe stato in grado di controllarli. Riguardavano due modelli. Uno era un carro leggero i cui dati corrispondevano vagamente alle caratteristiche del carro LK II. A posteriori, ora che ne conosciamo le esatte prestazioni e caratteristiche costruttive, possiamo affermare che nel complesso le informazioni ricevute da Umberto davano un'idea approssimativa di come fosse costruita e equipaggiata la nuova arma.<sup>228</sup> L'altro era il K-Wagen; a prima vista i dati forniti da Umberto potevano apparire fantasiosi, invece erano sostanzialmente esatti. K stava per Kolossal Wagen o Grosskampfwagen, forse il più grande carro da combattimento mai concepito. Il K-Wagen avrebbe dovuto pesare 120 tonnellate, essere lungo mt. 12,7, alto mt.3, mosso da due motori Daimler della potenza di 650 HP ciascuno, velocità massima di 7,5 Km/h e un'autonomia di 25 Km. L'equipaggio di 27 uomini doveva essere armato con 4 cannoni da mm. 77 e 6 mitragliatrici, protetto da piastre d'acciaio dello spessore variabile da 30 a 40 mm. . In altre parole si trattava una vera e propria "corazzata" terrestre. I dati in possesso di Umberto differivano di poco dalla realtà; solo la potenza dei motori era stata ampiamente sottovalutata: 2 Daimler da 250 HP.

Il carro LK II fu messo in produzione, ma come quelli alleati di nuova generazione non fece in tempo a entrare in servizio. Diversa sorte toccò al K-Wagen, ne furono ordinati 10 esemplari, di cui due furono messi in costruzione; essi furono però demoliti prima del completamento per ordine della commissione interalleata per il disarmo istituita dopo la fine del conflitto.<sup>229</sup>

---

due uomini ed era armato di mitragliatrice Browning cal. 30. (Un esemplare è conservato al National Army and Cavalry Museum, Fort Benning, Georgia, USA).

<sup>227</sup> Cfr. Basil H. Liddell Hart, *la prima guerra mondiale 1914 - 1918*. Milano 1998. Pag. 601.

<sup>228</sup> Le informazioni comunicate dal tenente De Benedetti sono inesatte in alcuni punti: la velocità attribuita al carro era troppo elevata 25 Km/h contro i 14-18 effettivi, infatti gli veniva attribuito un motore da 100 HP mentre adottava un Daimler da 60 HP, gli altri dati non corrispondono esattamente ma forniscono un'idea complessiva del mezzo simile alla realtà. Dopo la guerra, il governo svedese ne comperò segretamente 10 esemplari di LK II. Oggi, due di essi sono esposti al Axvall Tank Museum in Svezia.

<sup>229</sup> Foss Christopher F. *The Encyclopedia of Tanks and Armoured Fighting Vehicles*. Spellmount. 2003. Pag. 232.

Il sistema messo in piedi dal generale Dallolio permetteva di concentrare in un'unica struttura statale le numerose competenze connesse all'intero ciclo della produzione bellica fino a comprendere anche le vertenze sindacali, i rapporti economici dello Stato e gli esoneri militari. Questo apparato non agiva per delega del Ministero della Guerra ma era alle dirette dipendenze del Comando Supremo, che non interferiva per quanto possibile con il suo operato. Con l'istituzione del Ministero delle Armi e Munizioni Dallolio assunse il dicastero e divenne anche il responsabile politico del nuovo importantissimo settore dell'amministrazione statale. Forte di un ampio margine di autonomia, egli seppe organizzare uno strumento efficace di propulsione e coordinamento della produzione bellica. I timori degli industriali per la libertà d'impresa e per i rischi di requisizione delle aziende cessarono di fronte alla possibilità di ottenere prezzi alti e remunerativi, materie prime a pagamento dilazionato, anticipi sui pagamenti, contributi all'ammortamento dei nuovi impianti e il divieto di sciopero e di libera contrattazione dei salari. Dallolio, libero dalle "pastroie burocratiche", sembrava non preoccuparsi eccessivamente dell'onerosità della produzione bellica. Con l'insediamento del gabinetto Orlando, il 30 ottobre 1917, entrò presto in conflitto con il nuovo Ministro del Tesoro Francesco Saverio Nitti, il quale nell'ambito di un'azione di controllo sulla spesa pubblica intendeva rivedere i criteri di costo e gestione della produzione di guerra. Nel successivo marzo 1918 un'ispezione contabile presso il ministero delle Armi e Munizioni accertò delle irregolarità alle quali fece seguito l'apertura di alcuni processi a carico di ufficiali e funzionari. Un parlamentare, l'on. Cesare Nava, presentò un'interrogazione in parlamento al Ministro delle Armi e Munizioni, che ebbe come conseguenza l'istituzione di un comitato di revisione e controllo della gestione del ministero. A questo punto al generale Dallolio non restò altro da fare che rassegnare le dimissioni il 14 maggio 1918. Il sistema dirigistico creato da Dallolio era impostato sull'urgenza di sviluppare un impianto destinato a promuovere la crescita di una base industriale per la guerra e al soddisfacimento delle richieste del Comando Supremo senza tenere eccessivamente conto dei costi.<sup>230</sup>

Ai contrasti fra Dallolio e Nitti non erano estranei i rapporti che il ministro del Tesoro intratteneva con l'Ansaldo. L'azienda genovese, che era stata chiamata a un colossale sforzo produttivo, esercitava continue pressioni sulle autorità militari avviando in qualche caso la produzione di armi prima ancora di aver perfezionato i contratti. Queste prevaricazioni non potevano certo piacere al generale Dallolio. La congiuntura bellica aveva offerto ai grandi gruppi siderurgici - meccanici l'occasione di conseguire con facilità enormi profitti per ottenere i quali ricercavano appoggi politici e governativi, senza contare che dietro a questi oscuri rapporti si celavano le lotte sotterranee per la scalata a pacchetti azionari.<sup>231</sup>

In seguito alle dimissioni di Dallolio fu soppresso il Ministero delle armi e Munizioni che fu sostituito con il Commissariato Generale per le Armi e Munizioni a capo del

---

<sup>230</sup> Cfr. Mario Barsali, *Dizionario biografico degli italiani*. Vol. 32 alla voce Dallolio Alfredo. Treccani 1986,

<sup>231</sup> Cfr. A. assenza op. cit. Cap. 39, *Il contrasto Nitti - Dallolio*.

quale fu posto un civile, quell'Onorevole Nava che aveva promosso l'istituzione del comitato di controllo sulla gestione del ministero presieduto da Dallolio.<sup>232</sup>

### **Doc, 75/19.**

L'attuazione del programma di fabbricazione dei carri d'assalto appena avviato incontrò immediatamente le prime difficoltà. Il 30 ottobre 1918, il maggiore Bennicelli, capo dell'Ufficio Carri d'Assalto, scrisse un memoriale, indirizzato direttamente a S.E. il Commissario Generale per le Armi e Munizioni, in cui si denunciava la mancata consegna da parte delle Ferriere Piemontesi (gruppo Fiat) di 300 tonnellate di materiale vario alla ditta Romeo per la costruzione dei carri d'assalto. La produzione delle Ferriere era totalmente assorbita dalla costruzione di autocarri. La ditta Romeo avrebbe dovuto avere, come previsto dal contratto, il materiale almeno 60 giorni prima della consegna dei prodotti. Se si desiderava avere pronti per gennaio i gruppi Romeo, urgeva autorizzare le Ferriere Piemontesi a prelevare immediatamente quanto necessario per la Romeo, dal materiale automobilistico. Il documento fu trasmesso dal Commissariato al tenente De Benedetti con la seguente annotazione manoscritta: " Si provveda nei limiti del possibile".<sup>233</sup> Salta subito all'occhio il diverso atteggiamento nell'affrontare i problemi tra il Commissario Nava e il generale Dallolio: quest'ultimo non avrebbe mai scritto "nei limiti del possibile", avrebbe ordinato *tout court*: "si provveda". Uno dei motivi di attrito fra Dallolio e Nitti era costituito dagli acquisti effettuati oltre oceano per urgente necessità senza consultare preventivamente il Ministero del Tesoro. Gli acquisti oltre frontiera, per loro natura, comportavano esborsi di valuta estera che in quel momento di gravissime difficoltà economiche il Tesoro cercava di limitare il più possibile. Tra i due ministri iniziò un dialogo fra sordi in un clima di rovente polemica. In una lettera, che Dallolio scrisse a Nitti, il generale affermò: "[...] alcune volte si è dovuto fare a meno del consenso del Tesoro [...] ma ciò era imposto dalle necessità della guerra [...] l'essenziale è dare i mezzi, il resto è secondario [...] nella guerra ogni legislazione deve piegarsi a uno scopo supremo: dare per vincere".<sup>234</sup>

Fortunatamente, quando il memoriale di Bennicelli dal Commissariato arrivò sul tavolo di Umberto la commissione austriaca per i negoziati di armistizio aveva già preso contatto con il generale Badoglio a Villa Giusti.<sup>235</sup> Il materiale per la Romeo non sarebbe stato più necessario.

---

<sup>232</sup> Il d. lgt. 15 sett. 1918, n. 1318 sopprime il Ministero delle Armi e munizioni e i suoi servizi furono attribuiti a un Commissariato Generale presso il Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari che assunse la denominazione di Ministero per le Armi e Trasporti. Con d. lgt. 24 nov. 1918, n. 1748, i servizi del commissariato tornarono al Ministero della Guerra, mentre il Ministero per le Armi e Trasporti riassunse la precedente denominazione. Con d. lgt. 15 dic. 1918, n. 1909, infine, il commissariato fu soppresso e furono istituiti due nuovi uffici di sottosegretario presso il Ministero del Tesoro e presso il Ministero dell'Industria Commercio e Lavoro. Cfr. A. Assenza, op. cit. pag. 588.

<sup>233</sup> Nota manoscritta. Sigla non identificata, potrebbe trattarsi del Commissario generale alle Armi e Munizioni, Nava, al quale il memoriale era direttamente indirizzato.

<sup>234</sup> A. Assenza, op. cit. pag. 579.

<sup>235</sup> Ronald W. Hanks, *Tramonto di un'istituzione*. Milano 1994. Pag. 297, *Cronologia dell'armistizio*. Secondo quest'autore la delegazione d'armistizio italiana tergiversò per cinque giorni prima di accettare i termini di armistizio. L'intento sarebbe stato quello di dare tempo al Regio Esercito italiano di sfruttare appieno il vantaggio acquisito sull'esercito austroungarico in completo disfacimento a causa della notizia del collasso del fronte interno.

## Doc. 75/20.

Umberto il 7 novembre 1918, trasmise all'Ufficio Carri d'Assalto una sua relazione concernente l'opportunità da parte del Regio Esercito di adottare artiglierie semoventi su cingoli. La relazione iniziava con l'assunto che il cingolo "caterpillar" sembrava poter risolvere il problema del traino dell'artiglieria campale. Il traino automobilistico su ruote, ottimale su strada, era inadatto su terreni accidentati. Umberto volle puntualizzare che la sperimentazione di un servizio di artiglieria, montato su cingoli non avrebbe significato sminuire il valore delle vittorie delle armi italiane, ma che occorreva invece considerare l'inevitabile futura riorganizzazione dell'esercito nel dopoguerra. Il traino meccanico dell'artiglieria sarebbe servito a rendere l'esercito sempre potenzialmente pronto all'impiego bellico e in particolare l'artiglieria montata su cingoli avrebbe assicurato una superiore mobilità in tutti i sensi.

Il traino animale delle artiglierie richiedeva una complessa organizzazione: mano d'opera specializzata per nutrire, curare, custodire, e tenere in esercizio i cavalli, senza contare le spese per il foraggio, per i correggi, le sellerie, eccetera. Per i mezzi meccanici bastavano il garage, qualche meccanico specializzato e pochi uomini che si sarebbe potuto addestrare in pochi giorni. I cannoni montati su affusti semoventi avrebbero migliorato anche l'efficienza bellica dell'artiglieria da campagna perché avrebbero consentito il suo rapido schieramento avanzato non dovendo eseguire il distacco dei cavalli e la messa in batteria dei pezzi.

La relazione che era del tutto in linea con le idee di Bennicelli oggi può apparire ovvia, se non banale, ma bisogna tenere conto della mentalità militare di un'epoca in cui il processo di meccanizzazione degli eserciti era appena iniziato. Le alte gerarchie militari erano costituite da uomini in parte ancora legati agli schemi tattici ottocenteschi e che, almeno nei primi anni di guerra, si erano trovati completamente disorientati di fronte al reticolato di filo spinato, agli sviluppi delle armi automatiche, dei mezzi meccanici e degli aeroplani. A queste considerazioni si deve aggiungere il tenace conservatorismo di molti militari testardamente legati ad antiche consuetudini; basti pensare che nella seconda Guerra Mondiale l'esercito italiano avrebbe ancora schierato reparti di artiglieria ippotrainata aggregati alle divisioni di cavalleria, ottimisticamente definite "celerieri" e che solo recentemente è stata soppressa l'artiglieria alpina someggiata.<sup>236</sup> La fedeltà alle tradizioni è una peculiarità comune alla maggior parte degli eserciti del mondo; l'esercito elvetico, che ha sempre avuto fama di essere modernamente equipaggiato, ne è un esempio emblematico perché ha abolito i reparti montati di cavalleria solamente nel 1972. Umberto, che non era un militare di carriera, conservava la mentalità tipica del moderno imprenditore aperto alle innovazioni e dedito alla costante ricerca del miglior risultato con il minimo dispendio di risorse umane ed economiche. La sua relazione sa-

---

<sup>236</sup> Filippo Cappellaro, *Le artiglierie del Regio Esercito nella Seconda Guerra Mondiale*. Parma 1998. Pag. 38.

rebbe stata ignorata, nonostante la fabbricazione di un prototipo di obice semovente da parte dell'Ansaldo e l'incondizionata approvazione di Bennicelli.<sup>237</sup> I pezzi d'artiglieria semovente su cingoli avrebbero cominciato a essere impiegati con successo nella seconda guerra mondiale per essere largamente usati, nella seconda metà del XX secolo, in sostituzione dei tradizionali pezzi d'artiglieria con affusto su ruote.

#### **Doc. 75/21.**

Con la conclusione vittoriosa della guerra Umberto considerava conclusa la sua esperienza militare e sapeva che entro brevissimo tempo sarebbe stato congedato. Pertanto, decise di rivolgere personalmente al Capo del Servizio Carri D'Assalto le sue considerazioni in merito alle nuove applicazioni dei carri armati. Esordì premettendo che a conflitto concluso, essendo venuto a mancare lo scopo per cui si era intrapresa la costruzione di carri d'assalto, essa non aveva più ragione di essere. Tuttavia i carri, come strumento bellico, avrebbero conservato il loro valore. Essi avrebbero potuto rivelarsi molto utili per il servizio coloniale. I residenti nelle colonie avrebbero sentita meglio protetta la loro sicurezza e la loro autorità da qualche decina di carri, piuttosto che "da qualche più o meno fida *mehalla* di indigeni".<sup>238</sup> Il personale necessario per i carri sarebbe stato numericamente inferiore a quello di qualunque presidio con conseguente risparmio economico. La scelta del carro più adatto avrebbe dovuto essere fatta mediante sperimentazioni da farsi sul luogo. Il carro Renault, messo in costruzione in Italia, presentava il vantaggio della leggerezza, ma appariva insufficiente per velocità, armamento e altezza di cingolo poco adatto sulle sabbie mobili.<sup>239</sup> Dai confronti di tutti i campioni di carri disponibili si sarebbe potuto eventualmente ricavare un carro che riassume i requisiti richiesti. Al contrario della Francia e del Regno Unito, l'Italia non aveva alcuno stock di carri da smaltire, per cui se la scelta fosse caduta sul carro Renault, per le sperimentazioni del quale sarebbero stati sufficienti i pochi esemplari già pronti in Italia, sarebbe stato facile procurarseli comperandoli a condizioni molto vantaggiose.

Umberto ritornò poi sul problema che pare gli stesse molto a cuore, quello dell'artiglieria montata su veicoli cingolati. Egli suggerì di effettuare sperimentazioni su vasta scala che avrebbero confermato le sue convinzioni sull'utilità di applicare i cingoli alle artiglierie da campagna. Il carro Renault sarebbe stato il più adatto fra quelli fin allora prodotti; infatti era il più facile da trasformare in affusto per la sua leggerezza e mole ridotta. Per l'acquisto all'estero di trenta macchine non corazzate un milione e mezzo di lire sarebbe stato largamente sufficiente. Sugli affusti ricavati si sarebbero potuti piazzare artiglierie di produzione nazionale ricavando in questo modo un reggimento sperimentale di artiglieria da campagna.

Umberto, ipotizzando un fabbisogno coloniale di 200 carri, pose il seguente interrogativo:

---

<sup>237</sup> N. Pignato - F. Cappellaro, op. cit. pag. 211.

<sup>238</sup> Mehalla, voce araba che indica un reparto di truppe mercenarie indigene irregolari.

<sup>239</sup> Probabilmente si riferiva alle dune mobili di sabbia fine.

- 1) Proseguire le costruzioni in corso riducendole a 230 carri con una spesa di 30 milioni di lire, oltre a qualche indennizzo per la riduzione dei quantitativi; in alternativa imporre ai fabbricanti un tipo, da progettare e sperimentare, più adatto all'impiego coloniale.
- 2) Cessare le costruzioni in corso e acquistare dopo l'esito delle prove, eccedenze di carri non ancora utilizzati dagli alleati. Questa ipotesi avrebbe comportato una spesa inferiore alla metà di quella prevista al punto 1). L'indennizzo per l'interruzione della produzione, appena iniziata, si sarebbe potuto valutare in pressappoco in un milione di lire.

### **Doc. 78.**

Verso la fine del 1918 gli stati maggiori delle potenze dell'Intesa, in vista delle grandi offensive programmate per il 1919, stavano ridefinendo la tattica d'attacco. La guerra di posizione in cui i belligeranti si fronteggiavano arroccati in trincee distanti fra loro poche centinaia di metri, continuava ad essere il fondamento imprescindibile su cui sarebbero state impostate le nuove tecniche di combattimento. Si sarebbe contato, come abbiamo visto, su attacchi in massa di carri d'assalto che avrebbero dovuto sfondare il fronte nemico aprendo la via alle fanterie che avrebbero seguito a piedi i carri avanzanti. I carri d'assalto, armati di mitragliatrici o cannoni di piccolo calibro o di entrambe le armi, erano concepiti per il combattimento ravvicinato; se si fosse prodotto uno sfondamento in profondità del fronte nemico, con la rapida avanzata i carri e le fanterie si sarebbero trovati privi della copertura della retrostante artiglieria. Per portare rapidamente avanti i cannoni sul terreno sconvolto dalla battaglia si sarebbe progettato di montare pezzi d'artiglieria di medio e grosso calibro sugli scafi cingolati dei carri d'assalto.

Ancora una volta fu l'esercito britannico a sviluppare per primo, fin dal 1917, la nuova arma. Fu utilizzato lo scafo del primo carro armato, il Mark I, sul quale fu piazzato un grosso obice da 6 pollici.<sup>240</sup> I britannici approntarono due compagnie con 24 veicoli ciascuna che portarono in linea nell'estate del 1918. I semoventi non furono in grado di sparare un solo colpo perché, nonostante i poderosi attacchi portati contro le trincee tedesche, le forze alleate non riuscirono ad aprire una breccia attraverso la quale far avanzare in profondità le proprie truppe.

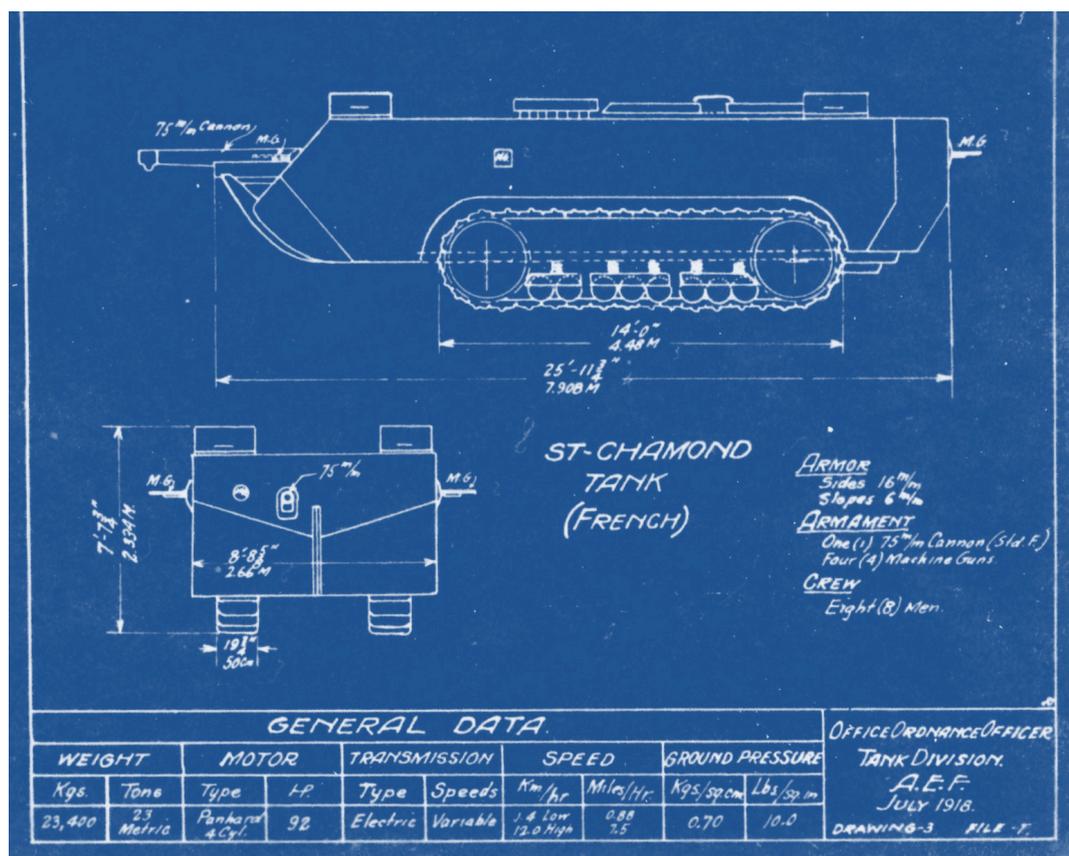
I francesi stavano sviluppando un programma molto ambizioso. Nell'ottobre 1918 avevano quasi pronte per l'entrata in servizio numerose artiglierie su cingoli, mol-

---

<sup>240</sup> I primi prototipi dei pezzi d'artiglieria semoventi, denominati Gun Carriers Mark I, furono anche dotati di un cannone da campagna da 5 pollici (un pollice equivale a mm. 25,4) che fu abbandonato perché poco adatto al quel mezzo di locomozione. Un cannone è un'arma che spara proiettili con una traiettoria, tendenzialmente tesa, quindi adatta all'utilizzo sul mare o su terreni pianeggianti e bersagli non trincerati. I proiettili sparati da un obice compiono una traiettoria parabolica, possono quindi superare rilievi abbastanza elevati e soprattutto sono molto più adatti dei cannoni per distruggere le trincee. Contro le trincee, le artiglierie più adatte sono i mortai i cui proiettili compiono una traiettoria parabolica molto alta cadendo quasi perpendicolari sull'obiettivo. Cfr. LLC Books, *World War I vehicles*. Capitolo, *Self propelled artillery*. Memphis, USA, 2010.

te altre erano state ordinate alle industrie e altre ancora erano in fase di collaudo. Tutte sarebbero dovute essere disponibili per la grande offensiva programmata per la primavera del 1919.

L'esercito francese era dotato delle migliori artiglierie pesanti da campagna di allora: 300 di questi modernissimi pezzi, in quantità variabile, a seconda del calibro, avrebbero dovuto costituire la settima divisione della Riserva Generale dell'Artiglieria Pesante. I semoventi erano stati denominati *pièces d'exploitation*. L'armistizio dell'11 novembre 1918 avrebbe posto fine allo sviluppo di queste armi; alcune di esse furono comunque consegnate all'esercito francese nella primavera del 1919.<sup>241</sup>



Doc. 74 c.

In Italia i pezzi d'artiglieria montati su affusti cingolati avevano destato, presso lo Stato Maggiore dell'Esercito, più curiosità che reale interesse. Le officine Ansaldo fabbricarono un semovente ricavato modificando un carro Renault FT17 sul quale era stato piazzato un obice da 105/14 fabbricato dalla stessa Ansaldo su licenza della francese

<sup>241</sup> Cfr. Pierre Touzin - François Vauvillier, *Les canons de la victoire 1914 - 1918*. Paris 2006, pag. 64 - 65.

Schneider. Il prototipo partecipò il 2 aprile 1919 a una manifestazione allo stadio di Roma alla presenza del Re, dopo di che se ne persero le tracce. L'Ansaldo sullo stesso scafo provò a piazzare un cannone da 75/27 e un altro da 105/28<sup>242</sup> costruito su licenza Schneider. Quest'ultimo è illustrato nelle due fotografie, finora inedite, tratte dall'archivio di Umberto.



*Doc. 78/1*

---

<sup>242</sup> Cfr. N. Pignato – F. Cappellaro, op. cit. pag. 210 – 211.



*Doc. 78/2.*

**Doc. 79 - 80 - 81.**

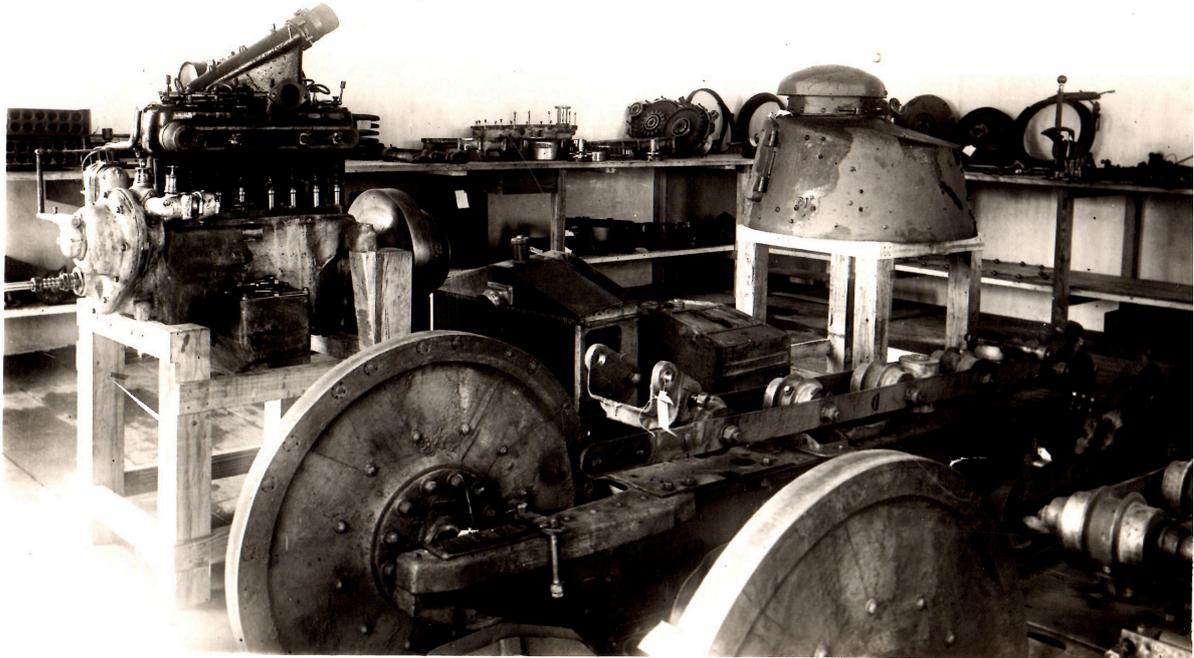
Nel 1918 la Renault consegnò all'esercito italiano quattro carri FT 17, due *chars canon* e due *chars mitrallieur*.<sup>243</sup> Il *char canon* matricola 66947 era stato destinato all'Ansaldo dove sarebbe stato smontato per ricavarne i disegni costruttivi.



*Doc.79.*

---

<sup>243</sup> Cfr. N. Pignato - F. Cappellaro, op. cit. pag. 208.



*Doc. 80.*

Un altro carro Renault FT17, matricola 298 privo di armamento, con torretta fissa diversa dai consueti modelli, avrebbe dovuto essere il prototipo del carro TSF.<sup>244</sup>



*Doc. 81.*

---

<sup>244</sup> Il carro Renault matricola 298, non sembra essere una dei quattro citati alla nota 65. La fotografia lo mostra privo dell'antenna T.S.F.

Questi carri furono utilizzati per sperimentazioni e prove comparative con il derivato Fiat 3000.<sup>245</sup> Nel 1919 due di essi furono inviati con un Fiat 2000 a Tripoli per essere utilizzati nelle operazioni di riconquista della Libia. Dopo alcuni scontri con i ribelli furono rimpatriati. Nel 1925 furono sostituiti con dei Fiat 3000 a scopo sperimentale.<sup>246</sup>

Due carri Renault vennero sperimentati in Libia come suggerito da Umberto. Essi si sarebbero dimostrati poco adatti ai grandi spazi e alle elevate temperature sahariane. I francesi ne utilizzarono un discreto numero con discutibile successo, nella campagna 1925/1926 della guerra in Marocco contro le tribù del Rif.<sup>247</sup>

Umberto pur avendo auspicato l'utilizzo dei carri armati in Africa, sembrò presagire che le prestazioni del carro Renault non avrebbero potuto essere adatte all'impiego coloniale. Come abbiamo visto, egli aveva suggerito di valutarlo attentamente per il semplice motivo che se fosse stato giudicato idoneo, si sarebbe potuto acquistarlo all'estero, già pronto e a prezzi di saldo, con notevole risparmio di denaro, piuttosto che affrontare il gravoso onere di fabbricarne uno più moderno e adatto allo scopo.

L'arma corazzata sarebbe stata il formidabile strumento bellico protagonista delle grandi battaglie terrestri del secondo conflitto mondiale, le quali all'opposto di quelle della precedente guerra, furono combattute manovrando in rapido movimento. I generali francesi del 1940 ebbero a disposizione poderose forze corazzate, per alcuni versi superiori a quelle nemiche, che impiegarono secondo superati schemi tattici e strategici non molto diversi da quelli di vent'anni prima. Essi furono tanto rapidamente quanto disastrosamente sconfitti da un avversario che aveva capito come i carri armati si sarebbero dovuti vantaggiosamente utilizzare. Visto in una più ampia prospettiva, il diverso efficace utilizzo dei carri armati a soli vent'anni di distanza induce a riflettere sulla reale utilità del poderoso sforzo, industriale ed economico, che le potenze dell'intesa stavano producendo nel 1918 per la costruzione dei carri d'assalto. I tanks utilizzati secondo i piani tattici elaborati dagli stati maggiori alleati negli ultimi mesi della Grande Guerra non avevano dimostrato sui campi di battaglia di essere le armi risolutive del conflitto in corso, tanto più se si tiene conto che avevano agito in massa contro un nemico che ne era di fatto totalmente sprovvisto.

## **Doc. 82.**

Il Regio Esercito aveva sperimentato per la prima volta le autoblindo in Libia nel 1912.<sup>248</sup> Durante la Prima Guerra Mondiale furono costituite le prime squadriglie di automotragliatrici una trentina di mezzi in totale.<sup>249</sup> Nel corso della *Strafexpedition* furono schierate tra Verona e Padova per far fronte alla malaugurata ipotesi che le truppe del

---

<sup>245</sup> Cfr. N. Piignato – F. Cappellaro, op. cit. pag. 211.

<sup>246</sup> Ibid. pag. 346.

<sup>247</sup> Cfr. Jean-Marie Bourget, *Les chars de combat*, Journal des Débats, 11/12/1926, pag. 3.

<sup>248</sup> A. Assenza op. cit. pag. 81.

<sup>249</sup> Ibid. pag. 83. Quelle autoblindo furono denominate automotragliatrici appunto perché armate di mitragliatrici.

feldmaresciallo Conrad sfondassero il fronte.<sup>250</sup> Sempre nel 1916, trasferite sul fronte dell'Isonzo, parteciparono alla presa di Gorizia incalzando le retroguardie nemiche lungo le rotabili che conducevano a quella città.<sup>251</sup> Dove le autoblindo effettivamente tornarono utili fu durante la ritirata sul Piave perché poterono essere utilizzate sulle strade lungo le quali le truppe austro-tedesche avanzavano rapidamente. Il Comando Supremo si rese conto che se avesse avuto a disposizione un numero maggiore di questi mezzi avrebbe potuto rallentare l'avanzata nemica.<sup>252</sup> In seno allo stato Maggiore dell'Esercito si cominciò dunque a discutere sull'opportunità di incrementare il numero di autoblindo.<sup>253</sup> Erano armi adatte alle sole rotabili; nella terra di nessuno sconvolta dai bombardamenti i mezzi su ruote erano inservibili. Fu per questa ragione che l'attenzione si spostò sui tanks.

Al termine del conflitto europeo il trattato di Losanna – Ouchy riconobbe la sovranità italiana sulla Tripolitania e sulla Cirenaica e autorizzò il Governo italiano a completare l'occupazione militare delle due colonie. Durante il conflitto 1915-18 la resistenza libica aveva costretto le forze italiane a ritirarsi e ad arroccarsi su poche teste di ponte sulla costa. Le operazioni militari di riconquista furono ostacolate da una feroce guerriglia che sarebbe durata più di dodici anni. I migliori risultati sul piano militare furono poi ottenuti grazie alla nuova tattica basata su rapidi spostamenti di truppe, sui necessari rifornimenti e sul traino delle artiglierie.<sup>254</sup> In questo quadro di guerra meccanizzata, più nelle intenzioni che nei fatti, furono utilizzate le automitragliatrici al posto dei tanks allora disponibili non adatti allo scopo. Le autoblindo furono impiegate, almeno fino al 1923, principalmente per compiti di scorta alle colonne di rifornimento; successivamente, quando furono usate in azioni offensive di vasto raggio, sempre condotte con le poche macchine disponibili, assolsero abbastanza bene il loro compito nonostante fossero macchine ancora antiquate con forti limitazioni di carattere tecnico.<sup>255</sup>

Bennicelli e Umberto prima di essere trasferiti all'Ufficio Carri d'Assalto, dovettero certamente occuparsi anche di autoblindo. Il primo come responsabile del materiale ruotato adottato dal Regio Esercito, il secondo come ufficiale addetto al Servizio Tecnico Automobilistico, entrambi operavano a Torino dove, molto probabilmente, iniziarono a collaborare.

---

<sup>250</sup> Ibid. pag. 86. La *strafexpedition*, (Spedizione punitiva), è la denominazione di un'offensiva, ideata dal feldmaresciallo austriaco Conrad. Le truppe austro-ungariche attaccarono lo schieramento italiano dal Trentino, attraverso l'altipiano dei Sette Comuni, allo scopo di operare uno sfondamento che permettesse loro di dilagare nella Pianura Padana e prendere alle spalle il grosso dell'esercito italiano che operava sull'Isonzo. L'attacco dovette arrestarsi perché sul fronte orientale un'offensiva russa obbligò l'Imperial-regio Stato Maggiore a sguarnire il fronte trentino di numerose divisioni per poter fronteggiare la minaccia russa.

<sup>251</sup> Ibid.

<sup>252</sup> Ibid. pag. 89.

<sup>253</sup> N. Pignato – F. Cappellaro, op. cit. pag. 345 – 346.

<sup>254</sup> Ibid. pag. 348.

<sup>255</sup> Ibid. pag. 56.



*Doc. 82/1. Autoblindo Ansaldo-Lancia TzM*

L'autoblindo Ansaldo-Lancia TzM era il modello più usato dall'Esercito Italiano nella Grande Guerra. Entrò in servizio nel 1915, a partire dal 1919 fu utilizzato in Libia, poi, nel 1936, nelle operazioni in Africa Orientale.<sup>256</sup> Altre macchine parteciparono alla Guerra Civile spagnola, nel 1937 - 39 con il Corpo Truppe Volontarie italiano. Le ultime, ormai obsolete al punto da poter essere considerate oggetti d'antiquariato, furono inviate a Tripoli nel 1941.<sup>257</sup> Erano costruite su uno *chassis* Lancia da 35 HP, pesavano, senza l'equipaggio di sei uomini; 4,3 tonnellate, potevano raggiungere una velocità su strada di 50 Km/h e superare pendenze fino al 10%: Erano armate con tre mitragliatrici. Si dimostrarono ottime macchine ed assolsero bene il loro compito, ma avevano un grave difetto nella blindatura, assolutamente insufficiente, che le rendeva eccessivamente vulnerabili.<sup>258</sup>

---

<sup>256</sup> Ibid. pag. 64 - 65 - 66.

<sup>257</sup> Ibid. pag. 66 - 67 - 68.

<sup>258</sup> Ibid. pag. 66.



**Doc. 82/2. Equipaggio dell'autoblindo Lancia-Ansaldo TZM.**

**Doc. 83.**

La situazione complessiva delle ordinazioni che il Commissariato Generale per le Armi e Munizioni passò alle ditte costruttrici dei carri d'assalto è riassunta in un prospetto dell'Ufficio Carri d'Assalto del 5 dicembre 1918. Si sarebbero dovuti costruire 1.400 carri Renault TF17 di cui la Fiat avrebbe dovuto consegnarne 400 completi, oltre a 1.000 motori che l'Ansaldo di Sampierdarena, la Breda di Milano, la Vickers-Terni di Spezia e la Armstrong di Pozzuoli avrebbero dovuto montare sugli scafi da esse costruiti. I cambi di velocità sarebbero stati forniti esclusivamente dalla Nicola Romeo di Milano. La spesa complessiva dell'intera commessa sarebbe ammontata a 179. 700.000 Lire. Ciascun carro completo di motore e cambio costruito e assemblato dalle summenzionate ditte sarebbe costato 131.690 Lire mentre quelli che la Fiat avrebbe dovuto consegnare completi sarebbero costati 120.000 Lire cadauno. Chiaramente, la distribuzione del lavoro fra varie imprese avrebbe comportato maggiori oneri, ma bisogna tener conto dell'esigenza di avere i carri pronti per tempo e distribuire il lavoro il più equamente possibile fra le varie imprese, in modo da evitare squilibri economico - produttivi poco auspicabili in un quadro di mobilitazione industriale.

#### **Doc. 84.**

Alla fine del 1918 Umberto fu posto in congedo con il grado di capitano.

#### **Doc. 85.**

Come abbiamo visto il Ministero della Guerra aveva commissionato alle principali industrie meccanico-siderurgiche nazionali 1400 carri d'assalto per il rilevante importo di 179.700.000 Lire. Ora che le armi non servivamo più si sarebbe dovuto risolvere i contratti in essere con il minor danno possibile per le casse dello Stato. Poco più di un mese dopo il suo congedo Umberto fu incaricato dalla Giunta Esecutiva del Comitato Interministeriale per la Sistemazione delle Industrie di Guerra di coordinare i lavori per le proposte di liquidazione delle summenzionate commesse.. Il documento accenna alla particolare situazione riguardante la Fiat, la quale aveva già in avanzato stato di lavorazione alcuni carri.

#### **Doc. 86.**

Il Ministero della Guerra informò il comitato Interministeriale per la Sistemazione Industrie di Guerra di condividere il parere espresso da Umberto, che riteneva non fosse opportuno procedere nella costruzione dei carri d'assalto Renault utilizzando i materiali esistenti. Il Ministero decise, pertanto, che i suddetti materiali fossero messi a disposizione del Comitato per la cessione agli stabilimenti che li avevano costruiti. Le parti che il Comitato aveva trattenute per servire come pezzi di ricambio avrebbero dovuto essere inviate a Nettuno presso la costituenda Scuola di Carri d'assalto passandole al deposito Contro Aerei di quella città.

Nel mese di maggio dello stesso anno tutti i pochi carri allora in dotazione all'Esercito furono riuniti presso la Scuola centrale di Artiglieria di Nettuno ove si sarebbe costituita la "Scuola di condotta carri d'assalto" anch'essa alle dipendenze della Direzione Generale di Artiglieria.<sup>259</sup> La Fiat ricevette una commessa per 100 carri Renault opportunamente modificati per migliorarne le prestazioni e rinominati Fiat 3000.<sup>260</sup> Dopo i collaudi del prototipo che si protrassero fino al 1923, le consegne sarebbero procedute con poche unità alla volta fino al raggiungimento di 48 macchine nel dicembre 1923. I pezzi di ricambio immagazzinati a Nettuno sarebbero tornati utili per questi nuovi carri. Nel 1926 ripresero le sperimentazioni per l'impiego coloniale. Due carri Fiat 3000 presero parte alle operazioni di occupazione dell'Oasi di Giarabub.<sup>261</sup>

---

<sup>259</sup> Cfr. Maurizio Parri, *Storia dei carristi e del 32° reggimento carri*. Cap. I°, *I pionieri*. Pubblicato su internet, <http://spazioinwind.libero.it/cico85/carristi.html>

<sup>260</sup> Cfr. N. Pignato - F. cappellaro. Op. cit. pag. 355-

<sup>261</sup> Ibid.

**Doc. 87.**

Il calcolo delle indennità da pagare alle industrie produttrici per la rescissione dei contratti di fornitura di carri d'assalto fu molto laborioso. Bisognava esaminare l'intera copiosa documentazione e recarsi presso gli stabilimenti per verificare quanto era stato prodotto, quanto era in lavorazione al momento dell'interruzione dei lavori, quanto materiale grezzo inutilizzato era nei magazzini. Non trascurabile era pure il delicato problema dei contratti in essere che le ditte fornitrici avevano stipulato con i subfornitori, che in diversi casi avevano già consegnato del materiale o che ne avevano altro in lavorazione al momento della sospensione delle forniture. Umberto dovette recarsi presso gli stabilimenti per esaminare sul posto lo stato di fatto prima di poter valutare in contraddittorio con i fornitori l'ammontare delle indennità da pagare. Tra il 21 febbraio e il 26 luglio 1919, trascorse 40 giorni in trasferta a Roma, Terni, Napoli, Genova, Spezia, Brescia, Legnano, Saronno e Torino.

**Doc. 88.**

La Commissione di Vigilanza e Collaudo di Artiglieria del Regio Esercito presso la Vickers-Terni scrisse una lettera all'Ufficio Carri d'Assalto presso il Ministero della Guerra in merito alla liquidazione della commessa per la fornitura di 200 carri d'assalto colla quale comunicava che la Vickers-Terni aveva accettato la liquidazione con alcune riserve relativamente a compensi per la sospensione dei lavori e per le spese incontrate dalla sua sede sociale di Roma per viaggi. La Commissione non avendo mai ricevuto alcun riscontro alle sue richieste di chiarimenti proponeva che venisse solamente tenuto conto dell'utile del 10% sui lavori eseguiti prima del 10 dicembre 1918 e solamente se eseguiti nello stabilimento di Spezia per l'ammontare di £. 108.339,60. La commissione lasciava implicitamente intendere che molte delle richieste della Vickers-Terni non fossero congrue o pertinenti.<sup>262</sup>

**Doc. 89.**

La pratica concernente la definizione dell'indennità da pagare alla Vickers-Terni fu assai laboriosa<sup>263</sup>

- La Vickers-Terni aveva riconsiderato l'indennità già liquidata per i lavori eseguiti nello stabilimento di Spezia sui quali era stato riconosciuto un utile del 10%. Per viaggi e disegni erano state richieste Lire 20.000, mentre i subfornitori della Vickers-Terni, le Acciaierie Milanesi e la Danieli, non avevano avanzato alcuna domanda di rimborso a questo titolo. Umberto suggerì di ignorare le richieste di aumento della Vickers-Terni.

---

<sup>262</sup> La Vickers-Terni era uno dei più importanti fornitori di armamenti delle Forze Armate italiane. La liquidazione delle commesse di guerra riguardava in gran parte le artiglierie, tanto che si rese necessario creare una commissione di vigilanza permanente presso lo stabilimento di Spezia.

<sup>263</sup> I documenti 88-69-90-91- 92 sono quanto ci resta del lavoro di liquidazione delle commesse per i carri d'assalto, il resto è andato perduto. Tuttavia, questi pochi documenti ci possono fornire un'idea delle difficoltà incontrate da Umberto De Benedetti nell'espletare questo delicato incarico.

- La Vickers-Terni aveva messo in costruzione dei cannoncini da 37 mm. per i carri d'assalto e voleva essere indennizzata per la mancata fornitura. Umberto obiettò che non era mai stato dato ordine di passare alla produzione dell'arma e che, trattandosi di un'iniziativa non autorizzata, la Vickers-Terni non aveva diritto ad alcun compenso.
- La Vickers-Terni voleva essere indennizzata per lo scioglimento del contratto, dell'importo di 180 milioni, per la fornitura di carri d'assalto. Umberto sostenne che alla Vickers-Terni, unica fra tutte le ditte assuntrici dei lavori ad avanzare una tale richiesta, non spettava alcunché, perché erano stati chiaramente stabiliti nel contratto i criteri con i quali si sarebbe proceduto alla sua liquidazione in caso di sospensione dei lavori in caso di cessazione delle ostilità.
- Per lo stesso motivo Umberto non ritenne si fossero dovuti pagare gli interessi per il periodo di tempo che era occorso per stabilire l'importo dei lavori eseguiti.
- Umberto accennava anche alla liquidazione delle richieste della Danieli che riguardavano la liquidazione Armstrong esaminate nella relazione della commissione Carri d'Assalto della Lombardia.<sup>264</sup>

#### **Doc. 90.**

La Vickers-Terni fece pervenire direttamente all'Ufficio Carri d'Assalto il prospetto delle somme richieste a saldo delle sue spettanze; si trattava di £. 2.456.202 comprensive del compenso del 10% sull'importo totale della parte di fornitura non eseguita; del 5% come interessi dal 1° dicembre 1918 al 30 giugno 1919 sulle spese incontrate e non ancora rimborsate dalla Regia Amministrazione. £.14.000 riguardavano le spese di viaggio e assistenza alle prove svolte a Piacenza e in Francia.<sup>265</sup> Fu riconosciuto anche l'importo di £. 74.850 per l'allestimento di cannoncini da 37 mm. La parte sostanziale rimanente riguardava i materiali, le attrezzature, i modelli ecc., allestiti presso gli stabilimenti Vickers-Terni di Spezia, le Fonderie milanesi di Acciaio, le Accirrie Danieli e C. e le Acciaierie di Terni.

#### **Doc. 91**

Su un foglietto manoscritto, Umberto aveva annotato le somme che a suo parere avrebbero dovuto essere liquidate alla Vickers-Terni: £. 629.795,62.

#### **Doc.92**

Il 2 ottobre 1919 Umberto trasmise alla Commissione di Collaudo Artiglieria per il comitato interministeriale per la sistemazione delle Industrie di Guerra una relazione concernente la liquidazione dell'ultima pendenza ancora esistente relativa ai carri d'assalto Renault. Si trattava di una fornitura di 1200 serie di cuscinetti a sfera che la Romeo aveva ordinato, con approvazione dell'Ufficio Carri d'Assalto, alla Compagnie d'Applications Mecaniques

---

<sup>264</sup> Vedi nota precedente.

<sup>265</sup> Vedi doc. 70.

(C.A.M.) di Ivry Port (Francia) al prezzo di 957,75 franchi per serie, franco Parigi. Delle 1200 serie ne erano state ritirate 101 che lo Stato aveva già pagate nella liquidazione Romeo. Nella liquidazione della Romeo era stata esclusa l'indennità da pagare alla C.A.M. per la risoluzione del contratto. Essendo un contratto tra privati l'Ufficio Conti Esteri si era disinteressato della questione, ma la ditta Romeo era stata citata per danni dalla C.A.M davanti al tribunale del dipartimento della Senna. Di questo fatto la Romeo aveva avvertito il Ministero della Guerra. Umberto grazie all'interessamento della Direzione Tecnica Automobilistica di Torino prese personalmente contatto con la C.A.M. per addivenire ad una pacifica e conveniente risoluzione del contratto. La C.A.M. presentò due diverse proposte:

- 1) Restituzione delle cento serie di cuscinetti già pagati e rinuncia della C.A.M. a ogni altra pretesa.
- 2) Ritiro di 400 serie già pronte al prezzo di contratto.

Umberto si interessò per vedere se i cuscinetti si sarebbero potuti utilizzare in qualche modo. Una parte avrebbe potuto essere utilizzata dalla Direzione Tecnica Automobilistica Militare e il rimanente immagazzinato per l'eventuale collocazione presso industrie private. La restituzione del materiale già pagato avrebbe comportato un onere di 121.000 lire. Questa sarebbe stata, secondo Umberto, la soluzione più conveniente. L'acquisto di altro materiale era poco consigliabile sia perché avrebbe comportato un altro esborso di valuta estera, sia perché il ministero della Guerra non sarebbe stato l'Ente più adatto a gestire la collocazione della merce immagazzinata.

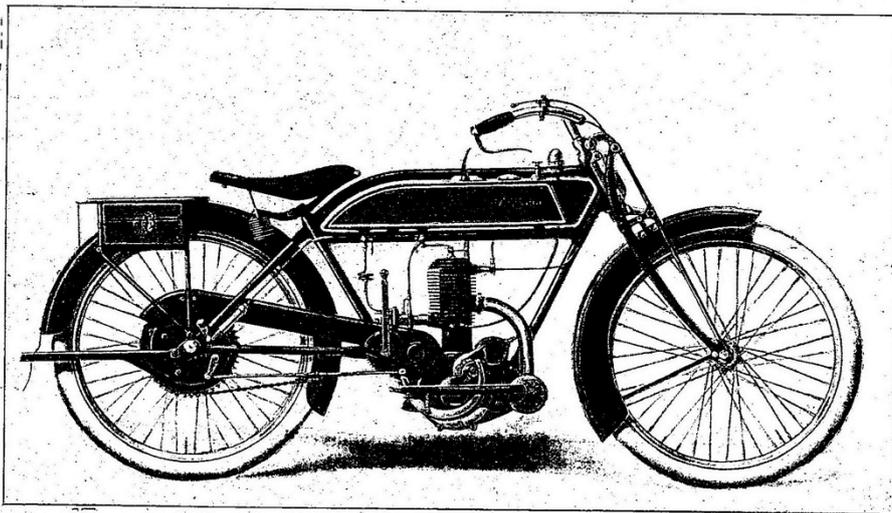
## Parte IV

Dopo aver suscitata l'ammirazione dei competenti  
con la magnifica collana delle sue vittorie la

# MOTO GARELLI

3 HP - due cilindri senza valvole

**(GOMME HUTCHINSON)**



verrà sul mercato nella prossima stagione  
formando l'orgoglio dei suoi possessori.

---

SOC. AN. MOTO GARELLI - MILANO  
CASELLA POSTALE 287 - Stabilimento: SESTO S. GIOVANNI

## Un tranquillo borghese.

Ritornato alla vita civile Umberto cominciò a pensare al suo futuro. Aveva i mezzi per vivere tranquillamente di rendita, ma questa soluzione era del tutto estranea alla sua indole dinamica, e soprattutto contrastava con i suoi principi morali. Nei primi due anni del dopoguerra sarebbero maturate le scelte cruciali che avrebbero determinato il resto della sua vita.

### Doc. 93 -94

La Grande Guerra comportò per lo Stato italiano un impegno finanziario che provocò un gravissimo squilibrio di bilancio, per il risanamento del quale si fece ricorso all'inasprimento delle imposte, alla massiccia emissione di cartelle del debito pubblico e all'emissione di carta moneta. Lo sforzo non fu comunque sufficiente a coprire le enormi spese che erano state necessarie per sostenere il conflitto. Per questo motivo si fece ricorso al collocamento d'ingenti prestiti obbligazionari all'estero. Nel 1919 l'indebitamento estero era pari a cinque volte il valore delle esportazioni italiane dell'intero anno<sup>266</sup>. Nel marzo del 1919 New York e Londra posero fine al controllo dei cambi. Nella seconda metà del 1918 occorrevano 6,34 lire per acquistare un dollaro; la quotazione sarebbe salita a 18,47 lire a fine 1919. La naturale conseguenza di questa situazione fu la repentina perdita di potere d'acquisto della lira. I prezzi della maggior parte dei beni in commercio seguì l'indice del rapporto dollaro - lira. Non erano stati pochi gli imprenditori che avevano tratto vantaggio dalla guerra ricavando lucrosi profitti dalle forniture per le forze armate, ma ora, privi delle commesse statali, si trovavano di fronte al problema della ristrutturazione delle proprie aziende con conseguenti conflitti con le maestranze. Per contro si avvantaggiarono molti agricoltori perché l'inflazione aveva eroso i vecchi canoni d'affitto diventati ridicolmente bassi e aveva liberato i fondi rustici di molte vecchie ipoteche. Fece-ro viceversa le spese di questa difficile congiuntura economica i proprietari fondiari che vivevano di rendita sulle proprie terre.

Umberto era uscito dalla guerra con le mani pulite. Egli non aveva voluto o potuto approfittare dei vantaggi offerti dal piano di mobilitazione industriale. Aveva abbandonato la De Vecchi per partecipare al conflitto come volontario. Prima della guerra aveva alienato gran parte delle proprietà fondiarie ereditate dal padre. Tuttavia, a lui e a suo cugino Angelo si presentò un'insperata occasione di approfittare della drammatica situazione economica postbellica. L'Ospizio

---

<sup>266</sup> Cfr. Versione rivista della relazione presentata al III Seminario CIRSIFID (Centro Universitario per la Ricerca per la Storia Finanziaria Italiana), *Debito pubblico e formazione dei mercati finanziari fra età moderna e contemporanea*, tenuto presso la Facoltà di Economia dell'Università di Cassino il 15 e 16 ottobre 2004.

Israelitico di Torino, che aveva ereditato dal loro zio Elia la sua parte di fondi rustici di villa Panza, aveva deciso di vendere quelle terre per far fronte a impellenti necessità economiche. Umberto e Angelo, che non avevano mai rinunciato all'idea di riaccorpere la proprietà, non si fecero sfuggire tale opportunità. Elia aveva stabilito che gli 'immobili non avrebbero potuto essere alienati a un prezzo inferiore a lire quarantamila. Quell'importo, nel 1896, eccedeva in modo abnorme i prezzi correnti di mercato, tanto che, a malincuore, i fratelli di Elia avevano rinunciato all'acquisto. Ora, grazie all'inflazione postbellica quella cifra si era trasformata in un ottimo affare, soprattutto in considerazione del fatto che riaccorpando quei terreni si sarebbe potuto riequilibrare il rapporto superficie agraria - superficie fabbricata, sbilanciato dal frazionamento ereditario. Il preliminare di compravendita, sottoscritto dal presidente dell'Ospizio Israelitico di Torino comm. Avv. Lelio Fubini, fu stipulato il 3 aprile 1919 e perfezionato con atto pubblico del notaio Lazzaro De Benedetti di Torino, l'11 novembre 1919.

#### **Doc. 95**

Un altro importante passo condotto da Umberto fu l'investimento di una sostanziosa parte dei proventi dalla vendita, avvenuta prima della guerra, dei fondi rustici ereditati dal padre. L'occasione si presentò quasi subito; si rattava di una proprietà milanese, situata poche decine di metri oltre Porta Garibaldi, che era stata posta in vendita da una famiglia alle prese con una intricata divisione ereditaria. Oggetto della compravendita erano due fabbricati di cinque piani fuori terra con il cortile in comune.

#### **Doc. 96**

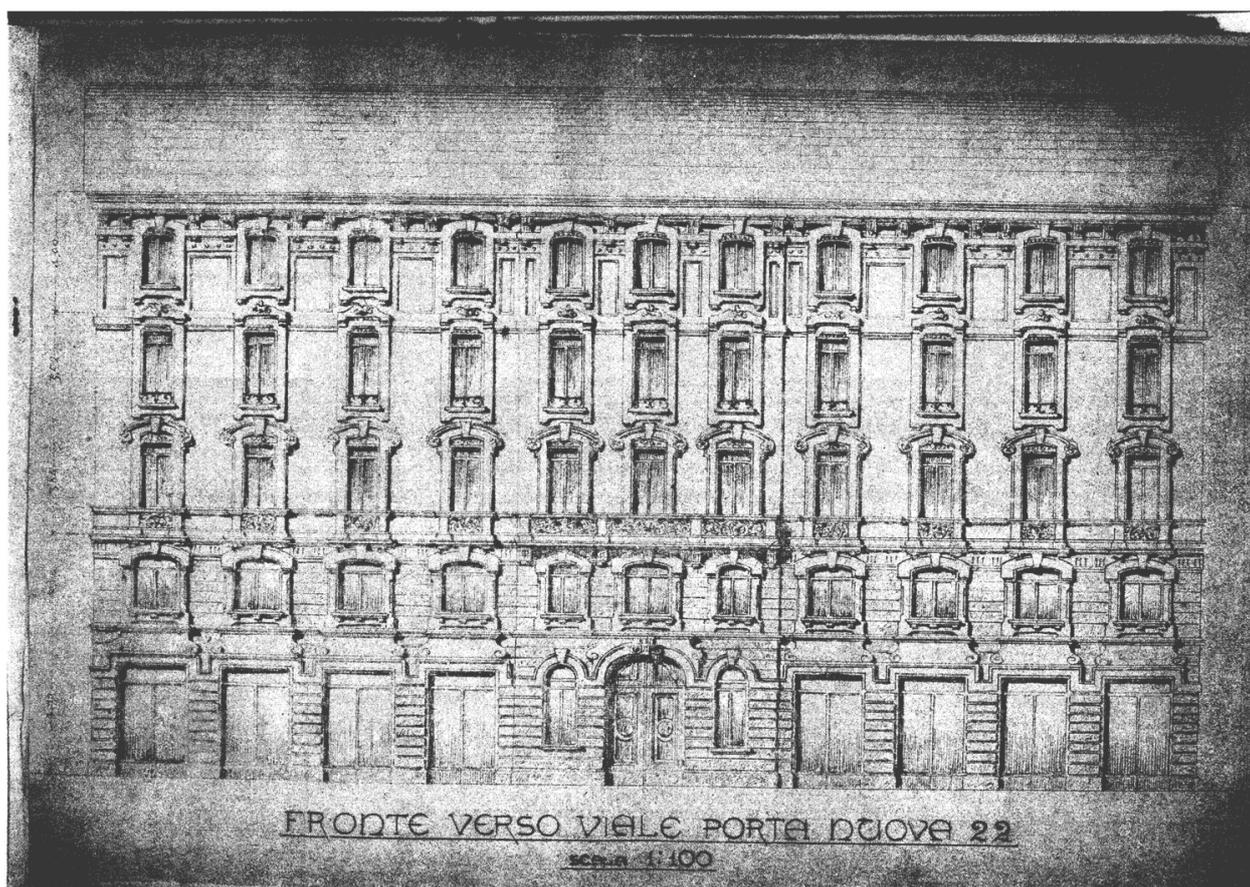
Il primo fabbricato, sito in Corso Como 2, era un modesto vecchio caseggiato la cui costruzione era anteriore al 1849, con botteghe al piano terreno e affittato a famiglie operaie.<sup>267</sup>

#### **Doc. 97 - 98 - 99.**

Il secondo edificio era stato edificato tra il 1906 e il 1908, abbattendo un precedente stabile coevo di quello di corso Como. Sebbene costruito con criteri economici, era un decoroso solido edificio, dotato anch'esso di botteghe al piano

---

<sup>267</sup> L'epoca di edificazione non è conosciuta; era stato ereditato dai precedenti proprietari nel 1849. Vedi doc. 99.



terreno; era affittato a famiglie della piccola borghesia, prevalentemente negozianti e impiegati<sup>268</sup>. Il caseggiato si affacciava sul viale di Porta Nuova (oggi piazza XXV Aprile) al numero civico 22, proprio di fronte alla Porta Garibaldi.

#### **Doc. 100 - 101,**

Il rogito notarile fu stipulato il 1° ottobre 1919. Per l'acquisto di entrambi i fabbricati Umberto pagò la somma di £. 460.000. I criteri che lo avevano indotto a tale scelta erano gli stessi che erano stati adottati da suo padre e da suo zio quando avevano comprato lo stabile di via Vigevano 45. La consistenza complessiva dei due edifici era di 138 vani catastali.

#### **Doc. 102 - 103.**

Umberto aveva investito in quei due fabbricati per ricavarne un congruo reddito. Quello di viale di Porta Nuova produceva un reddito lordo annuo di £. 25.056, mentre il ricavo dello stabile di corso Como, più modesto per superficie e per qualità architettonica, era di £. 14.550 annue lorde. In complesso l'intera

<sup>268</sup> La professione degli inquilini è stata desunta dai contratti di locazione che non si è ritenuto opportuno includere nell'elenco dei documenti.

proprietà rendeva £. 39.606 annue, pari all'8,61% lordo della somma investita.<sup>269</sup> Se paragoniamo tale guadagno al rendimento dei Buoni del Debito Pubblico Italiano emessi nel 1920, che rendevano il 5,71%,<sup>270</sup> risulta che Umberto aveva concluso un ottimo affare, soprattutto, se si considera che gli immobili costituivano una valida difesa contro la perdita di valore della Lira dovuta all'alta inflazione di quegli anni.<sup>271</sup>

Se Umberto, oltre a contare su un sicuro reddito, sperava anche in una forte rivalutazione del valore degli immobili conseguente a un possibile sviluppo futuro della zona, le sue attese andarono parzialmente deluse. Corso Como, anticamente situato nei Corpi Santi di Milano, costituiva il primo tratto oltre Porta Comasina dell'omonima strada che costituiva la principale direttrice Milano - Como. Porta Comasina era stata ribattezzata Porta Garibaldi nel 1860, per commemorare l'ingresso in Milano dell'Eroe dei Due Mondi nel 1859, proveniente da Como dopo aver conseguito le vittorie di Varese e San Fermo.<sup>272</sup> La Comasina sarebbe stata interrotta circa 300 metri oltre Porta Garibaldi, nel 1865, dai nuovi impianti ferroviari che conducevano alla prima Stazione Centrale di Milano.<sup>273</sup> Essi avrebbero diviso in due parti i quartieri periferici che stavano lentamente sorgendo. Per collegare corso Como con il quartiere l'Isola, posto oltre la ferrovia a nord del centro cittadino e dal quale rimasto in pratica isolato,<sup>274</sup> sarebbe stata costruita una passerella pedonale sui binari della ferrovia. La zona di Corso Como era stata urbanizzata tra il 1860 e il 1880, con l'apertura di nuove vie e la costruzione di case operaie miste a modeste attività industriali e artigianali. Porta Garibaldi oggi sorge al centro di piazza XXV Aprile. All'epoca dell'acquisto da parte di Umberto non esisteva ancora. Di fronte alla porta passava il viale di Porta Nuova, perpendicolare a Corso Como, sviduipatosi negli anni precedenti la Grande Guerra, come testimoniato dai numerosi edifici in stile "liberty" ancor oggi esistenti. Dopo la guerra, il viale fu ribattezzato viale Monte Grappa.

La porta era stata edificata tra il 1826 e il 1828 dal governo austriaco in stile neoclassico, su progetto dell'architetto Giacomo Moraglia. Costruita in pietra di Viggiù, è costituita da un arco trionfale con due passaggi pedonali aperti ai lati e fiancheggiata da due caselli daziari. Sulla sommità della porta vi sono quattro statue, rappresentazione allegorica dei principali fiumi della Lombardia: Po, Adda, Ticino e Olona. Era stata pianificata in epoca napoleonica dal governo

---

<sup>269</sup> L'elenco degli affitti percepiti non è datato, ma è da ritenersi coevo all'acquisto perché fa riferimento a viale di Porta Nuova 22 che poco tempo sarebbe stato denominato viale Monte Grappa.

<sup>270</sup> L'emissione del 1920 del Prestito Nazionale garantiva una rendita consolidata del 5% al prezzo di emissione di 87,50.

<sup>271</sup> Cfr. Ministero del Tesoro, direzione generale del debito pubblico, *Il debito pubblico in Italia 1861 - 1987*, parte prima, capitolo 3°, Roma 1998.

<sup>272</sup> La tradizione vuole che Garibaldi sia entrato in Milano passando per la Porta Comasina, come verosimilmente potrebbe essere accaduto, ma non esistono fonti certe che testimonino l'avvenimento.

<sup>273</sup> Gian Luca Lapini *Binari e Stazioni*. in *Storia di Milano*. Milano 2007.

<sup>274</sup> Da questo isolamento deriva per l'appunto il nome del quartiere.

dFrancesco Melzi d'Eril<sup>275</sup> che intendeva riorganizzare gli ingressi in Milano mediante il rifacimento delle porte, previa alberazione dei bastioni e demolizione delle porte spagnole, la cui funzione militare era ormai superata. Il progetto intendeva dotare di caselli daziari la cinta corrispondente al tracciato spagnolo. Le nuove porte avrebbero dovuto avere foggia adeguata al prestigio della capitale del Regno d'Italia. Tra le due guerre mondiali l'area a nord della porta Garibaldi non avrebbe avuto lo sviluppo che Umberto si sarebbe augurato, anche se avrebbe gradatamente perso le caratteristiche tipiche delle aree periferiche grazie alla sua vicinanza con Piazza della Repubblica<sup>276</sup>. L'attuale stazione Centrale inaugurata nel 1931 fu costruita ottocento metri più a Nord della più vicina precedente stazione. Nello stesso periodo, al termine di viale Monte Grappa, sarebbe stata creata piazza Tommaso di Savoia<sup>277</sup> sulla quale, oltre alla casa di Umberto si sarebbero affacciate, alla fine degli anni '30, due moderne case d'abitazione, il Teatro Smeraldo<sup>278</sup> e un edificio comunale sede del gruppo rionale fascista " Gabriele D'Annunzio.<sup>279</sup> Un importante miglioramento del quartiere, che Umberto da molto tempo auspicava, avrebbe avuto luogo pochi anni dopo la sua morte. Nel 1960 sarebbe stata attivata la stazione ferroviaria di Porta Garibaldi, il secondo più importante scalo ferroviario cittadino situato a 400 metri dall'omonima porta, giusto al termine di corso Como; attorno alla stazione sarebbe iniziata l'edificazione del nuovo centro direzionale di Milano. Un processo durato circa 50 anni conclusosi con la riqualificazione urbanistica di corso Como e piazza XXV Aprile.

---

<sup>275</sup> Francesco Melzi d'Eril fu vicepresidente della Repubblica Italiana dal 1802 al 1805.

<sup>276</sup> Piazza della Repubblica è una delle più vaste piazze d'Italia. Fu aperta per servire la vecchia Stazione Centrale appena inaugurata. Negli anni 20 la piazza, fino ad allora chiamata Piazzale Stazione Centrale, assunse il nome di Piazza Fiume. Tra il 1925 e il 1940 vi furono costruiti, oltre alla nuova Stazione Centrale, numerosi imponenti edifici residenziali e alberghi di lusso assumendo la fisionomia che ancor oggi conserva. Nel 1946 con la proclamazione della Repubblica Italiana, assunse la denominazione attuale.

<sup>277</sup> Al termine della seconda Guerra Mondiale la piazza assunse il nome di piazza XXV Aprile.

<sup>278</sup> Il teatro Smeraldo fu costruito come cinematografo ma fu trasformato in teatro di prosa. Progettato dall'architetto Alessandro Rimini fu inaugurato nel 1942. Al termine del conflitto, per la prima volta in Italia vi furono rappresentati *musicals* americani.

<sup>279</sup> Lo stabile, opera dell'architetto Renzo Gerla, fu inaugurato nel 1938. Dopo la seconda guerra mondiale divenne sede del liceo artistico di Brera, poi scuola media. Attualmente ospita il cinema Anteo, sebbene sia in pessime condizioni di manutenzione vi hanno luogo importanti eventi culturali.



Il terzo e più importante passo effettuato da Umberto nel 1919 fu la fondazione della Società Anonima Moto Garelli.

#### **Doc. 104.**

Adalberto Garelli si era laureato a pieni voti a 22 anni in ingegneria industriale al Politecnico di Torino nel 1908. L'anno successivo trovò impiego alla Fiat. Fu assegnato alla divisione motori marini della Grandi Motori, dove si stavano sperimentando motori diesel a due tempi a due cilindri da destinare alla propulsione di superficie dei sottomarini. Fu in questo periodo che gli venne l'idea di progettare un motore a due tempi a due pistoni che riproducesse in scala ridottissima i pregi di quei grossi motori e fosse applicabile a un telaio motociclistico.<sup>280</sup> Nel 1911 lasciò la Fiat per intraprendere in proprio la costruzione del suo motore che avrebbe fatto brevettare nel 1912. Nel 1914, in pieno inverno, la prima motocicletta Garelli, collaudata da Garelli medesimo giunse alla Caserma Ospizio del Moncenisio innevato a quota metri 1925 s.l.m. La prestazione, eccezionale per l'epoca, fu annotata dal comandante della caserma, il quale consegnò a Garelli un documento attestante l'impresa, datato 10 gennaio 1914<sup>281</sup>. Questo primo prototipo aveva una cilindrata di 500 cc.<sup>282</sup>. Nello stesso anno Ga-

<sup>280</sup> Cfr. Daniele Agrati – Roberto Patrignani, *Garelli. Ottant'anni di storia*, Vimodrone (Mi) 1999, pag. 13.

<sup>281</sup> Cfr. Mick Walker's, *Italian Racing Motorcycles*, Redlina Books, 2012, pag.97.

<sup>282</sup> Cfr. Augusto Farnetti, *Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi*, AISA (Associazione Italiana per la storia dell'Automobile). Monografie. Milano 17 aprile 1999.

relli si trasferì a Milano, assunto dalla F.I.V Edoardo Bianchi<sup>283</sup>, una delle più importanti case automobilistiche nazionali, che si era recentemente dedicata anche al settore motociclistico. Alla Bianchi progettò un cambio innovativo, da applicare in blocco col motore, che Garelli fece brevettare e che subito fu adottato sulle motociclette della casa milanese. Nel 1915 passò, come direttore alla Stucchi, un'altra casa automobilistica,<sup>284</sup> impegnata nella produzione di materiale bellico. Si sposò nel 1917 e nel 1918 fu richiamato alle armi, comandato dal Ministero della Guerra, sentito il parere del Comitato Invenzioni e Ricerche, alla progettazione di una nuova motocicletta militare, sicura e affidabile, che avesse i requisiti necessari per essere data in dotazione all'Esercito.<sup>285</sup> Nel marzo del 1919 la macchina, costruita nel V° stabilimento del Distretto Circondariale Auto di Parma, derivata con varie modifiche dal precedente prototipo che Garelli aveva costruito nel 1913, ma con cilindrata ridotta a 350 cc, era pronta e fu collaudata con risultati molto lusinghieri<sup>286</sup>.

#### **Doc. 105**

Nell'agosto 1919 la motocicletta Garelli prese parte a una gara militare di regolarità organizzata dall'Ufficio Propaganda del Corpo d'Armata Territoriale di Genova. La gara si svolgeva in quattro tappe sul tracciato Genova, Trento, Trieste, Genova, per complessivi 1.300 chilometri, con lo scopo di rendere omaggio alle città redente e dimostrare le capacità italiane in fatto di uomini e macchine. Conduceva la motocicletta Garelli, Ettore Girardi, un caporal maggiore padovano che era stato capo collaudatore nello stabilimento di Parma dove aveva seguito da vicino la costruzione della macchina. Alla gara parteciparono 63 motociclette, quasi tutte di cilindrata superiore all'unica Garelli iscritta, la quale si classificò al settimo posto. Questo raid, che come competizione di regolarità non era una gara in cui vinceva la macchina più veloce, ma quella che dimostrava la capacità di percorrere il tracciato entro tempi predefiniti. Fu in quell'occasione che la Garelli, grazie a un favorevole apprezzamento da parte della giuria, cominciò a far parlare di sé.

#### **Doc. .106.**

Sicuro delle eccezionali prestazioni della sua motocicletta, per dimostrarne le eccellenti doti di velocità in salita, Adalberto Garelli la iscrisse, nello stesso mese di agosto, alla Susa – Moncenisio. La macchina, guidata da Alessandro Riva si classificò prima nella sua categoria. Fu un successo clamoroso perché si trattava della stessa motocicletta che aveva preso parte alla Genova Tren-

---

<sup>283</sup> F.I.V. è l'acronimo di Fabbrica Italiana velocipedi. Oggi è la più antica al mondo, ancora esistente, fabbrica di biciclette.

<sup>284</sup> La Prinetti e Stucchi & C. fu una delle prime fabbriche italiane a costruire automobili. Nel 1901 mutò la ragione sociale in Stucchi & C. iniziando a produrre motociclette fino alla cessazione dell'attività nel 1926.

<sup>285</sup> Cfr. Augusto Farnetti, *op. cit.*

<sup>286</sup> *Ibidem.*

to – Trieste – Genova, una macchina pesante concepita per l'uso militare e non una leggera, elaborata motocicletta da corsa.

### **Doc. 107 - 108.**

A questo punto la Garelli era pronta per una decisiva affermazione sportiva. Nel successivo mese di ottobre si sarebbe disputato il raid Nord – Sud, una corsa, ideata dalla Gazzetta dello Sport e dall'Unione Ciclo-Motociclistica di Milano, su strade in pessime condizioni, a causa della mancata manutenzione durante l'intero periodo bellico: da Milano a Napoli in un'unica tappa lunga 865 chilometri.<sup>287</sup> Si erano iscritte quarantaquattro macchine, ma alla partenza se ne presentarono soltanto ventinove. L'11 ottobre 1919 i concorrenti presero il via da Porta Romana, a quel tempo periferia di Milano; l'arrivo era stato stabilito a Caserta e non a Napoli per via dell'impraticabilità delle strade che conducevano alla capitale partenopea.

La guida dell'unica Garelli 350 fino ad allora costruita fu affidata a Girardi, che aveva fornito un'eccellente prova delle sue capacità nella Genova- Trento – Trieste – Genova. Su 29 partenti ne giunsero a Napoli solo 5. La Garelli, fu prima assoluta seguita da due britanniche Sunbeam;<sup>288</sup> al quarto posto giunse la svizzera Motosacoche<sup>289</sup> e infine, molto distanziata una Douglas<sup>290</sup>, tutte macchine da 500 cc. di cilindrata, con motore a quattro tempi. Le altre motociclette italiane, sei Frera<sup>291</sup>, quattro Borgo<sup>292</sup>, una Bianchi<sup>293</sup>, una Fongri<sup>294</sup>, non fecero bella figura perché non riuscirono a concludere la gara. La Garelli coprì la di

---

<sup>287</sup> Augusto Farnetti, *Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi*, AISA monografie, Milano, 17 aprile 1999.

<sup>288</sup> Le motociclette Sunbeam all'epoca dominavano le competizioni motociclistiche internazionali; erano tecnicamente all'avanguardia, il modello 1920 vinse nello stesso anno il Tourist Trophy, la più impegnativa e prestigiosa competizione motociclistica del mondo.

<sup>289</sup> La casa ginevrina, molto apprezzata all'epoca, vinse nel 1922 la prima edizione della Bol d'Or, una gara della durata di 24 ore che si svolse nei dintorni di Parigi, coprendo una distanza di 1206 chilometri.

<sup>290</sup> Le Douglas erano tra le motociclette più diffuse in Europa. Durante la prima guerra mondiale furono adottate dall'esercito britannico che ne acquistò ben 70.000. Negli anni 20 brillarono nelle corse su terreni accidentati grazie a modelli appositamente progettati. Nello stesso periodo le Douglas adottarono per prime freni a disco.

<sup>291</sup> La Frera fu fondata nel 1905. Durante la prima guerra mondiale divenne la principale fornitrice di motociclette dell'esercito italiano. Fino al 1929, quando vennero meno le commesse militari, fu la principale fabbrica italiana di motociclette. Vinse il Raid Nord-Sud nel 1923 e 1925. Cessò l'attività nel 1936. Nel 2005 a Tradate (VA), ove aveva sede lo stabilimento, è stato fondato il Museo della Motocicletta Frera.

<sup>292</sup> Marca torinese attiva dal 1899 al 1926-

<sup>293</sup> La famosa fabbrica milanese di biciclette e successivamente di automobili produsse la prima "bicicletta a motore" nel 1911, ma solamente nel primo dopoguerra prese un serio interesse nelle competizioni motociclistiche. Fu una protagonista delle competizioni motociclistiche nella seconda metà degli anni 20. Una Bianchi 350 vinse il Raid Nord-Sud nel 1924. Cfr. Mick Walker's, *Italian Racing Motorcycles*, Redlina Books, 2012,

<sup>294</sup> Casa motociclistica fondata a Torino nel 1910, negli anni 20 era discretamente diffusa in Italia. Il museo Nicolis dell'auto, della tecnica e della meccanica di Villafranca di Verona conserva un esemplare di una Fongri 1919.

stanza in 21 ore 56' e 2" alla media di 40Km/h.<sup>295</sup> Va rilevato che la competizione si svolse su strade dissestate, prive di segnaletica e che le motociclette nelle ore notturne dovettero procedere al buio non essendo dotate di un'apposita fanalera.

Al termine del conflitto il Ministero della Guerra era impegnato a riequilibrare il suo dissestato bilancio, oltre ai problemi connessi alla smobilitazione di milioni di soldati, il collocamento a riposo di molte migliaia di ufficiali e sottufficiali, alla rescissione delle numerose commesse di armi e materiali, esso era impegnato anche nella riduzione della spesa corrente. Nonostante il felice superamento di tutte le prove alle quali la Garelli era stata sottoposta, l'idea di dotare l'esercito di una motocicletta progettata per gli usi bellici fu però definitivamente abbandonata. Sfumata l'opportunità di fornire il Regio Esercito, se si voleva commercializzare la macchina, sarebbe divenuto inevitabile rivolgersi al mercato civile.

Non è noto come e quando Umberto abbia conosciuto Garelli: forse si erano incontrati a Milano quando entrambi lavoravano nell'industria automobilistica o forse sotto le armi come ufficiali addetti ai servizi automobilistici. Sta di fatto che Umberto, affascinato da tutto ciò che era innovativo, non ci mise molto a capire le grandi potenzialità della motocicletta di Garelli. I due si diedero immediatamente da fare per fondare un'azienda in grado di produrre la macchina in grande serie. Innanzitutto occorre trovare capitali sufficienti per finanziare l'ambizioso progetto. Umberto, che era il più esperto dei due in materia di finanza, si diede da fare per trovare altri investitori. Egli era un personaggio conosciuto negli ambienti industriali milanesi e Garelli aveva raggiunto un'indiscussa notorietà grazie agli strabilianti successi della sua motocicletta. Nonostante le incertezze economiche e politiche del dopoguerra i due non dovettero faticare molto per trovare dei soci disposti a credere nella bontà del progetto.

La Società Anonima Moto Garelli fu così fondata il 25 ottobre 1919, due settimane dopo il trionfo nella corsa Nord-Sud, a Milano, in via Clerici 2, a pochi passi dalla Galleria e dal teatro alla Scala, nello studio del notaio Federico Guasti.<sup>296</sup> Nell'atto notarile tutti i soci fondatori sono qualificati come possidenti<sup>297</sup> Il capitale iniziale era di lire un milione, rappresentato da diecimila azioni da li-

---

<sup>295</sup> Augusto Farnetti, *Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi*, AISA, monografie, Milano, 17 aprile 1999.

<sup>296</sup> Lo studio notarile Guasti, tuttora esistente, conserva orgogliosamente la copia originale dell'atto di fondazione della Moto Garelli SA. Rogito del 25 ottobre 1919 N°20404 di rep.

<sup>297</sup> Fin dai primi decenni della seconda metà dell'800 le classi agiate europee furono attratte dal mito della velocità intesa come espressione del tempo libero, dapprima dalla bicicletta, successivamente dalle automobili e dalle motociclette alle quali si abbinò la passione per la tecnologia che diede vita, in alcuni casi, a importanti imprese industriali. Non è un caso che numerosi appassionati di corse di cavalli siano divenuti automobilisti o motociclisti accaniti. In Italia, nel primo Novecento si riversò nell'industria automobilistica e in misura minore in quella motociclistica una gran quantità di capitali in buona parte provenienti dall'élite terriera. Cfr. M. Malatesta, *Le aristocrazie terriere nell'Europa contemporanea*. Bari, 1999, pagg. 105 - 113.

re 100. Gli azionisti erano 20, ciascuno di essi rappresentava un capitale di £. 50.000 con le sole eccezioni di Romualdo Borletti<sup>298</sup> che ne sottoscrisse per £-100.000 e di tre fratelli di Cattolica<sup>299</sup>, che sottoscrissero azioni, rispettivamente, uno per £. 60.000 e £. 30.000 gli altri due. Umberto riuscì a rendere partecipe all'iniziativa la casa automobilistica CMN (Società Anonima Costruzioni Meccaniche Nazionali), che come abbiamo visto era nata dalla trasformazione societaria della De Vecchia SA; oltre alle Officine Maiocchi SA; entrambe le società erano rappresentate da Enea Malaguti, che era già stato amministratore delegato della De Vecchi nel 1917 quando la ditta era stata trasformata in Società Anonima. Un altro azionista di rilievo era il barone Paolo Ajroldi di Robbiate<sup>300</sup>, appartenente a una prestigiosa famiglia milanese di antica nobiltà e che era stato uno dei fondatori nel 1909, con altri esponenti dell'alta aristocrazia<sup>301</sup>, della casa cinematografica Milano Films, della quale avrebbe assunto la presidenza fino al 1914, quando gli impegni militari, era ufficiale in servizio permanente effettivo nel reggimento Artiglieria a Cavallo, lo costrinsero a dimettersi. Nel periodo bellico Enea Malaguti avrebbe assunto la vicepresidenza della Milano Films. Appare evidente come alcuni dei più importanti fondatori della Moto Garelli siano stati precedentemente in qualche modo legati alla De Vecchi e quindi con Umberto medesimo. La presidenza della società fu assunta dal barone Paolo Ajroldi di Robbiate; consigliere delegato fu nominato l'ing. Umberto De Benedetti<sup>302</sup>.

La fondazione della SA Moto Garelli fu un atto di coraggioso ottimismo imprenditoriale in piena crisi postbellica e soprattutto di grande fiducia nelle possibilità di ripresa dell'Italia. L'operazione finanziaria avvenne in un periodo di acuta congiuntura economica negativa durante la quale molte industrie stentavano a riconvertire la produzione da militare a civile. Il clima politico era rovente a causa della crescente disoccupazione, dei prezzi dei beni di consumo bruscamente saliti a causa di un trend inflazionistico senza precedenti che danneggiò le categorie a reddito fisso e ancor più gli operai ai quali non era stato

---

<sup>298</sup> Romualdo Borletti apparteneva a una delle più note famiglie d'imprenditori milanesi. Figlio dell'omonimo industriale e senatore del Regno, fondò con il più famoso fratello Senatore - noto per averi dato vita ai grandi magazzini La Rinascente e che sarebbe stato anch'egli nominato senatore del Regno - le Officine Meccaniche f.lli Borletti specializzate in strumenti di misura con il marchio Veglia.

<sup>299</sup> Si tratta dei fratelli Gino, Pietro e Antonio Verni, dei quali non abbiamo altre notizie.

<sup>300</sup> Il generale d'artiglieria barone Paolo Ajroldi di Robbiate era nipote omonimo di Paolo, maresciallo dell'esercito austriaco, consigliere e maggiordomo dell'imperatore Ferdinando. Il fratello Luigi, generale di cavalleria, era presidente della Federazione Italiana sport Equestri. Tutti gli Ajroldi di Robbiate prestarono servizio militare come ufficiali delle armi montate. Paolo come ufficiale d'artiglieria aveva sufficienti competenze scientifiche per apprezzare, oltre all'aspetto sportivo, quello tecnico-meccanico delle motociclette. Vedi nota 32.

<sup>301</sup> i conti Pier Gaetano Venino, Giovanni e Giuseppe Visconti di Modrone, Mario Miniscalchi Erizzo e il principe Urbano Del Drago.,

<sup>302</sup> Dei venti azionisti nove furono nominati consiglieri. La maggior parte erano industriali laureati in ingegneria, due erano nobili, Ajroldi di Robbiate e il bergamasco Roberto Camozzi. Due erano ebrei, De Benedetti e Guido Artom. Un terzo azionista ebreo di nome Reinach, si sarebbe aggiunto nel 1923. Come ha dimostrato G. Maifreda, a Milano la presenza di ebrei nel capitale azionario e nei consigli d'amministrazione di molte società industriali era frequente.

corrisposto un ragionevole adeguamento dei salari. In questo contesto molti, soprattutto fra le centinaia di migliaia di soldati smobilitati, furono attratti dai movimenti eversivi perché disoccupati o perché non riuscivano a reinserirsi nella vita civile. La situazione precaria in cui si trovava il paese, sconvolto da un clima di violenza e scioperi selvaggi, non scoraggiò minimamente De Benedetti e Garelli. Il primo era impegnato ad avviare il futuro stabilimento di Sesto San Giovanni, con l'assunzione delle maestranze, l'acquisto dei macchinari, l'organizzazione della rete di vendita e tutti gli altri aspetti organizzativi che avrebbero consentito alla neonata industria di produrre motociclette in grande serie e venderle con profitto. Il secondo, nella veste di direttore tecnico e generale, mentre Umberto aveva riservato per sé quella di direttore amministrativo, doveva occuparsi della progettazione, dei problemi tecnico operativi, della pianificazione dei cicli produttivi e delle corse. In attesa che la fabbrica di Sesto San Giovanni<sup>303</sup> potesse diventare operativa, la Garelli si stabilì provvisoriamente nell'ex stabilimento De Vecchi di Milano dove fu prodotto, finalmente, un primo piccolo lotto di motociclette, consegnato per la vendita al concessionario del capoluogo lombardo nel 1921<sup>304</sup>. Solo nell'ottobre dello stesso anno, quando l'ondata di scioperi cominciò a scemare, dopo aver annunciato e rinviato diverse volte le consegne, iniziò la regolare fornitura delle macchine ai concessionari. A scopo pubblicitario fu diffuso un estratto della rivista *Motociclismo*, che illustrava dettagliatamente l'innovativo motore Garelli a due tempi.

### **Doc. 109.**

La motocicletta Garelli fin dalla sua prima comparsa lasciò increduli tutti coloro che affermavano indiscutibilmente la superiorità del motore a quattro tempi su quello a due. Esisteva già un buon motore monocilindrico a due tempi per motocicletta, era l'inglese Villiers<sup>305</sup> che aveva larga diffusione anche in Italia dove erano stati fatti molti infruttuosi tentativi in questo campo<sup>306</sup>. In un articolo sulla rivista *Motociclismo* si affermava che la motocicletta<sup>307</sup> “[...] è ormai entrata finalmente nell'uso comune [...] grazie agli enormi progressi conseguiti in questi ultimi anni dalla numerosa schiera dei costruttori, specialmente inglesi

---

<sup>303</sup> In viale Umberto I°, 43, oggi denominato Viale Casiraghi. Al posto dello stabilimento è stato recentemente edificato un moderno centro residenziale

<sup>303</sup> *Storia e tecnica della motocicletta*. Vedi sito internet: [Suren. It/marche/garelli/pn](http://Suren.It/marche/garelli/pn)

<sup>304</sup> *Storia e tecnica della motocicletta*. Vedi sito internet: [Suren. It/marche/garelli/pnp](http://Suren.It/marche/garelli/pnp)

<sup>305</sup> La Villiers iniziò a produrre un motore a due tempi per motociclette fin dal 1914. La produzione di questi motori da 269cc. fu interrotta durante il conflitto 1914- 18 e riprese nel 1919. Nel 1923 mise in produzione altri motori di diversa cilindrata che subirono nel tempo una costante evoluzione tecnica. Nel 1926 La Villiers mise in produzione un piccolo motore da 125cc. I motori Villiers erano utilizzati da diverse case motociclistiche che li applicavano sui propri telai; nel 1956 produsse il due milionesimo motore che fu esposto al Museo della scienza di Londra. La ditta cessò l'attività nel 1978.

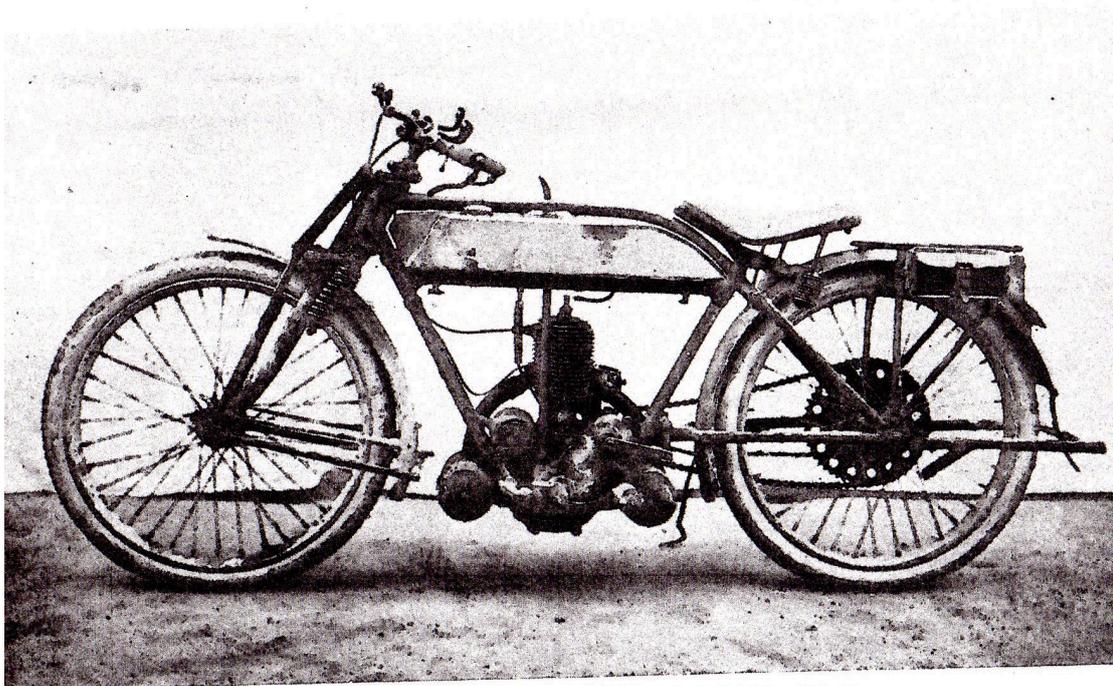
<sup>306</sup> D. Agrati - R. Patrignani, *Op. cit.* Pag. 13-

<sup>307</sup> Articolo sulla rivista *Motociclismo*, *Per l'avvenire del motociclismo*. Senza data, pubblicato presumibilmente nel 1919.

e americani, in gara fra loro per il primato mondiale”. L’articolo proseguiva dicendo che le più importanti case costruttrici mondiali erano alla ricerca di una soluzione ottimale per la realizzazione dei motori motociclistici dibattendosi fra la scelta dei costosi due cilindri a quattro tempi, dal funzionamento assai più dolce ed elastico dei molto più economici monocilindrici. La soluzione della ricerca del propulsore ideale sarebbe stata da ricercarsi nel motore a due tempi che non soltanto raggiungeva la dolcezza di marcia e la facilità di ripresa del motore a due cilindri a quattro tempi, ormai generalmente preferito, ma che presentava l’indiscusso vantaggio di sopprimere le valvole e i relativi organi di comando delle stesse, semplificandone la costruzione e la manutenzione con conseguente miglior sicurezza di funzionamento a prescindere dal minor costo. A questi indubbi vantaggi si contrapponevano alcuni gravi difetti di funzionamento che solo parzialmente era possibile eliminare, essendo essi strettamente legati al principio stesso di funzionamento di tale motore. Tali difetti erano:

- l’eccessivo consumo di carburante dovuto alla perdita di una parte del gas fresco attraverso le feritoie di scarico del cilindro, nonostante l’opportuna sagomatura dello stantuffo, e anche attraverso le bronzine del motore appena fossero un po’ consunte;
- il riscaldamento eccessivo del motore dovuto all’insufficiente sviluppo di alette rispetto all’alesaggio del cilindro ed al lavoro che esso era capace di sviluppare;
- l’impossibilità di marcia lenta del motore, dovuta al mescolarsi del gas bruciato con il gas fresco insufficientemente riparato dalla sagoma dello stantuffo e all’infiltrazione di aria attraverso le bronzine del motore.

Così proseguiva l’articolo: “Orbene ancora una volta è alla genialità italiana che si deve la soluzione completa dei problemi del motore a due tempi per motocicletta, problema che per tanti anni ha affaticato le menti dei migliori costruttori delle nazioni più progredite. La nuova motocicletta Garelli [...] azionata da un motore senza valvole che grazie alla sua originale e caratteristica disposizione fondata su principi costruttivi completamente nuovi e brevettati risolve brillantemente i soliti inconvenienti delle Moto in generale e delle due tempi, in particolare”.



La **MOTO-GARELLI** vincitrice del *Raid Nord-Sud*  
dopo l'arrivo nella corsa.

Questo linguaggio tecnico richiede qualche chiarimento per chi non ha ben chiara la differenza fra motore a due tempi e a quattro tempi. Come è noto, nel motore a quattro tempi il ciclo è composto da aspirazione, compressione, espansione (o scoppio) e scarico. Attraverso la valvola d'aspirazione il carburatore immette una miscela di carburante e aria nel cilindro; essa è aspirata dal pistone che si muove verso il cosiddetto punto morto inferiore; quando la valvola di aspirazione si chiude, inizia la seconda fase di compressione della miscela ad opera del pistone che si muove verso il punto morto superiore; a questo punto scocca la scintilla che fa scoppiare la miscela respingendo il pistone al punto morto inferiore; infine nella quarta fase si apre la valvola di scarico e i gas combusti vengono espulsi dal pistone che risale verso il punto morto superiore. Il motore a quattro tempi ha una fase utile, l'espansione, e tre fasi in cui il pistone si trascina con conseguente perdita di energia. Nel motore a due tempi il pistone con due sole corse raggruppa tutte le quattro fasi. Esso non necessita di valvole al posto delle quali vi sono due fessure ai lati del cilindro che il pistone apre e chiude durante la sua corsa con l'innegabile vantaggio di essere privo del sistema di catene e albero di distribuzione che comanda le valvole. Come si evince da quanto sopra detto, nel due tempi a ogni scoppio corrisponde un giro dell'albero motore, mentre nel quattro tempi vi è una fase utile ogni due giri dell'albero motore. Per questa ragione i motori a due tempi sviluppano, a parità di cilindrata una potenza specifica più elevata di quelli a quattro tempi, oltre a fornire una "risposta" più rapida e vigorosa dovuta al fatto che si ha

un'accensione ogni giro dell'albero motore, I costi di gestione sono minori per la semplicità ostruttiva del motore nel suo complesso, oltre a richiedere meno parti di ricambio in caso di revisione. Il due tempi è privo di un "carter" per l'olio lubrificante e dell'apposita pompa per immettere l'olio nel cilindro; l'olio viene immesso nel motore mescolato al carburante, riducendo così al minimo i rischi di grippaggio per mancata lubrificazione<sup>308</sup>. Queste sono le differenze sostanziali alle quali vanno aggiunte la maggiore leggerezza, la semplicità di costruzione e la minore manutenzione rispetto al quattro tempi. Va detto per inciso, che i motori a due tempi all'epoca della fondazione della Moto Garelli, erano in piena evoluzione, ma nel giro di non molti anni quelli a quattro tempi, grazie alla loro capacità di distribuire equamente l'erogazione di potenza a tutti i regimi di rotazione del motore avrebbero preso, specialmente nelle grosse cilindrato, il sopravvento, sia nelle competizioni sportive sia nell'uso militare e civile. I motori a due tempi, per la loro elasticità ed elevata potenza specifica, si sarebbero rivelati molto adatti nelle piccole cilindrato fino a 125cc.

L'innovativo motore Garelli di 349cc. era caratterizzato da due cilindri detti "monobloc" con camera di scoppio unica disposti fronte marcia e raffreddati dal passaggio di aria fra i cilindri stessi muniti di fitta alettatura. I due pistoni a lunghissima corsa, comandati da un'unica biella, avevano forma e funzione diverse anche se si muovevano assieme. Uno travasava la miscela aspirata in un unico carter motore, l'altro scaricava i gas combusti dopo aver realizzato insieme all'altro la compressione nella camera di scoppio. Questa soluzione impediva il tipico inconveniente dei motori a due tempi di schema classico, cioè la fuoriuscita di gas freschi attraverso lo scarico. Il cambio di velocità era in blocco col motore, aveva due soli rapporti ed era comandato da una levetta a corsa orizzontale. Il telaio a tubi era semplice con struttura di uso generalizzato a quei tempi. La ruota anteriore era priva di freno e la moto consumava assai meno carburante delle contemporanee monocilindriche a due tempi. Una delle imprese di cui maggiormente andavano fieri i costruttori della Garelli fu il primato in una gara di consumo indetto dalla rivista "Motociclismo" al parco Sempione di Milano dove la macchina riuscì a percorrere circa settanta chilometri con un litro di miscela<sup>309</sup>. La Garelli 350 da corsa si rivelò sempre una macchina resistente allo sforzo prolungato ma, al contrario del motore di serie, quello "super sport" aveva un consumo elevato: grosso modo un litro di carburante ogni 10 chilometri; essa utilizzava una miscela al 17% di olio che creava problemi di accensione obbligando i corridori a partire con una scorta di candele perché queste si imbrattavano facilmente. Tuttavia mai si verificarono fenomeni di grippaggio per surriscaldamento, anzi era necessario un prolungato riscaldamento del motore prima della gara e, nelle competizioni più lunghe, il rendimento del

---

<sup>308</sup> La combustione della miscela benzina-olio produce fumi di scarico poco salubri, tuttavia, nel 1919 il problema dell'inquinamento atmosferico era totalmente ignorato.

<sup>309</sup> Cfr. D. Agrati - R. Patrignani, *Op. cit. pag 14*.

motore cresceva col trascorrere dei giri. Ben presto la concorrenza si sarebbe fatta più agguerrita con le quattro tempi a valvole in testa.<sup>310</sup> In particolare la britannica AJS<sup>311</sup> avrebbe vinto, nel 1924, il Gran Premio delle Nazioni<sup>312</sup> e si sarebbe distinta nella più importante corsa del mondo, il prestigioso Tourist Trophy<sup>313</sup>.

In Italia la Bianchi<sup>314</sup> avrebbe allestito una 350 che avrebbe in seguito ereditato dalla Garelli la supremazia in quella cilindrata.<sup>315</sup>

Umberto in occasione dell'assemblea della SA Moto Garelli del 15 maggio 1920 spiegò ai soci della Moto Garelli: “[...]le ragioni per le quali si imponga nell'interesse della Società l'aumento del suo capitale da un milione a due [...]”. L'aumento di capitale fu deliberato. Occorrevano, infatti, i capitali per il completamento dello stabilimento di Sesto San Giovanni.<sup>316</sup> Il 31 settembre 1920 sarebbe stato presentato il primo bilancio della Società. La relazione del Collegio Sindacale riportava che “Circostanze straordinarie in gran parte dipendenti dalle difficoltà attraversate in questo periodo dall'industria meccanica, hanno fatto sì che, contrariamente alle previsioni, la chiusura del primo esercizio sociale, pur durato 14 mesi, ha trovato l'Azienda ancora in fase di preparazione e produzione della prima serie di motociclette [...]”. La relazione concludeva con l'approvazione dei conti e: “[...] con piena fiducia che la geniale ed alacre attività del vostro ing. Garelli e la saggia e solerte opera del consigliere Delegato

---

<sup>310</sup> Inidem.

<sup>311</sup> Le motociclette AJS 350 cc. furono, nella loro categoria, tra le più apprezzate e diffuse durante gli anni 20. Nel 1920 avevano vinto la junior class del primo Tourist Trophy postbellico e nell'anno seguente una AJS 350 vinse sia la junior class che la senior class battendo le motociclette da 500cc. Nel 1928 introdusse sul mercato un modello dotato di motore con albero a camme in testa.

<sup>312</sup> Il Gran Premio delle Nazioni era una classica corsa motociclistica che si disputò fino al 1989 quando fu soppressa per ragioni di sicurezza. La prima edizione fu disputata nel 1922 sull'autodromo di Monza, inaugurato lo stesso anno. Ernesto Chiesa su Garelli 350 cc. tagliò il traguardo primo di classe.

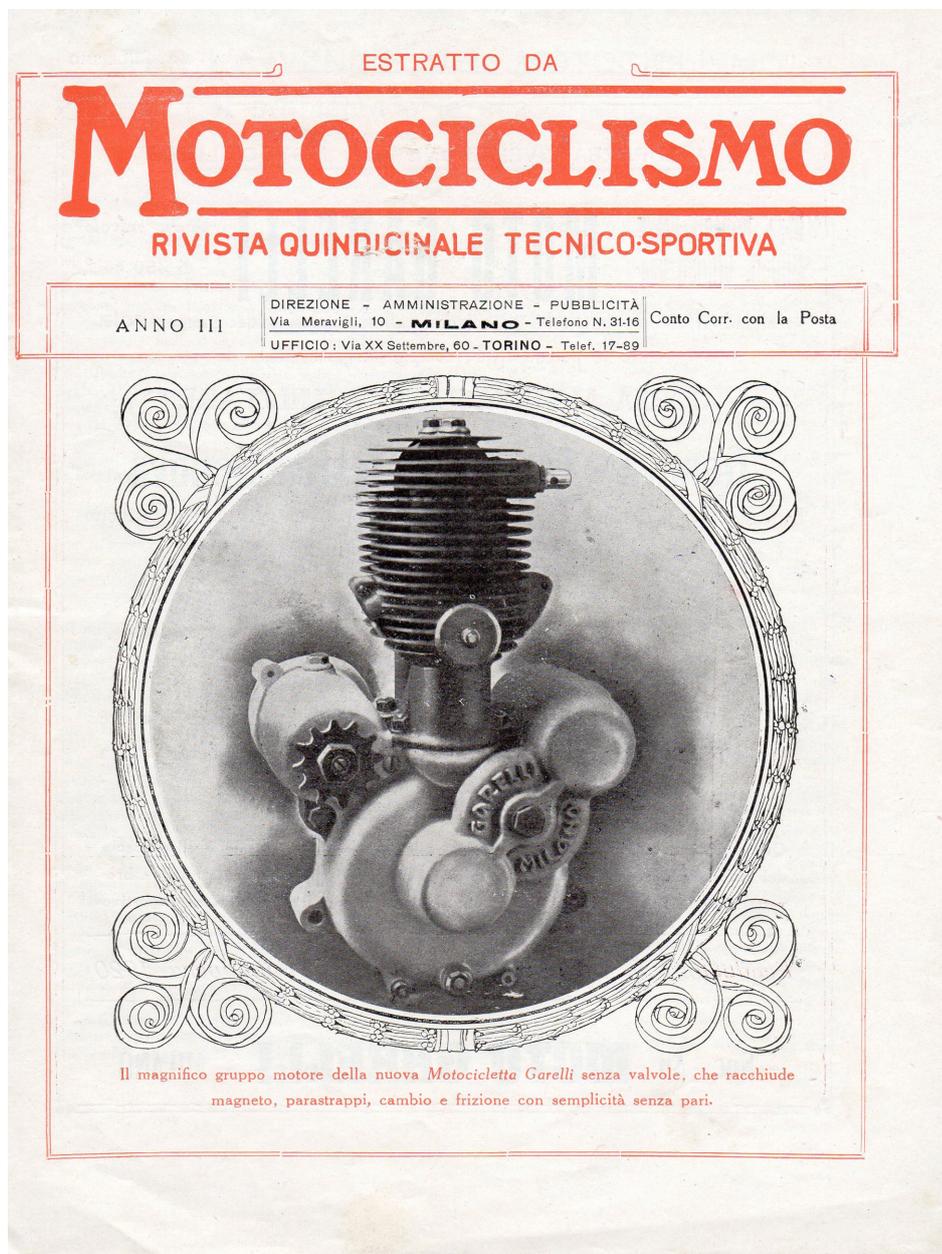
<sup>313</sup> Il Tourist Trophy (abbreviato in TT) si corre la prima settimana di giugno, sul circuito stradale dello Snæfells Mountain Course, nell'isola di Man, lungo 37,73 miglia da percorrere tra case, muretti, pali della luce e differenti condizioni climatiche, il tutto da ripetersi per più giri a seconda della categoria. Dall'anno della sua prima edizione (1907), si sono registrate molte vittime tra i piloti che vi parteciparono. Nel 2015 il numero di piloti rimasti uccisi sul circuito ha toccato quota 143.

<sup>314</sup> La Bianchi incominciò a interessarsi seriamente alle competizioni nel 1920, in quell'anno una Bianchi 500 bicilindrica a V stabilì il record mondiale di velocità sul chilometro alla media di 77.6 miglia orarie (circa 125 Km/h) guidata da Carlo Maffeis che sarebbe morto l'anno seguente nel tentativo di superare il suo record. In seguito al luttuoso incidente la Bianchi si astenne dalle gare fino al 1925. Riprese l'attività agonistica per contrastare la Moto Guzzi e la Garelli le cui vittorie avevano procurato loro una proficua pubblicità. La Bianchi scelse di competere nella classe 350, ancora dominata dalla Garelli. La nuova Bianchi, chiamata Freccia Celeste, era una macchina tecnicamente all'avanguardia dotata di un motore monocilindrico a quattro tempi con doppio albero a camme in testa. La macchina fin dall'esordio riportò clamorosi successi, vinse il Gran Premio d'Italia a Monza nel 1925, battendo le potenti 500cc., condotta dal mitico Tazio Nuvolari. Da quel momento in avanti la Bianchi 350 monopolizzò in Italia la classe 350cc., eclissando la pur ancora competitiva Garelli. Nuvolari vinse il GP d'Italia ancora nel 1926 - 27 e 28. Nel 1930 la Freccia Celeste, ormai tecnicamente superata, non sarebbe stata più in grado di competere con le britanniche Norton e le svizzere Motosacoche. (Cfr. Mick Walker's, *Italian racing motorcycles*, Cobham, Surrey, UK, 2002)

<sup>315</sup> Cfr. D. Agrati - R. Patrignani, *Op. cit.*

<sup>316</sup> Archivio storico della c.c.I.A. di Milano verbale di assemblea del 15(05/1920).

ing. De Benedetti, riceveranno presto la meritata ricompensa di risultati soddisfacenti”<sup>317</sup>.



Doc. 105

<sup>317</sup> Ibidem. Bilancio al 31/12/1920.



**Doc. 104 Foto-ritratto di Adalberto Garelli con dedica a Umberto De Benedetti.**

Il successivo bilancio dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 1921<sup>318</sup> recò nella relazione del collegio sindacale, altre note dolenti. I sindaci affermavano che per una sequela di circostanze avverse, non imputabili alla gestione dell'Azienda, il bilancio non poteva che chiudere ancora in pareggio. La produzione di motociclette aveva subito un enorme ritardo; erano state vendute solamente un centinaio di macchine senza poter sfruttare il mercato favorevole. Quando finalmente la Garelli era stata in condizione di esaudire le richieste della clientela il mercato si era contratto. Gravavano sul costo di produzione rilevanti oneri per le spese e gli interessi passivi, ma la vendita delle macchine in corso di allestimento avrebbe potuto coprire quegli oneri e lasciar sperare al capitale azionario la realizzazione delle promesse che il geniale inventore delle macchine aveva fatto legittimamente sperare.

Le ottimistiche previsioni del collegio Sindacale non si rivelarono però esatte. Il bilancio al 31 dicembre 1922<sup>319</sup>, nonostante le succitate difficoltà, si chiuse con un modestissimo utile netto di £. 13.087, 90. Un'inversione di tendenza tuttavia troppo modesta per lasciar ben sperare per il prossimo futuro, contrariamente a quanto asserito nella ottimistica relazione dei sindaci. Nell'assemblea sociale del 23 marzo 1923, il barone Paolo Ajroldi di Robbiate che presiedeva accennò in ogni caso, con l'approvazione di tutti i soci, ai meriti dimostrati dall'ing. De Benedetti.<sup>320</sup> Se i primi due bilanci ragionevolmente rispecchiavano l'effettiva situazione dei conti economici, perché l'azienda era in fase di avviamento nel quadro di una congiuntura economica negativa, l'apprezzamento dell'assemblea per l'opera del consigliere delegato faceva supporre che i soci vedessero dietro un bilancio sostanzialmente in pareggio, la speranza di una rapida realizzazione delle prospettive auspicate dal collegio sindacale nel precedente esercizio.

### **Doc. 1110.**

Dopo aver messo ordine nel suo patrimonio e attuato l'irrinunciabile progetto di ricollocarsi attivamente nel settore della produzione di veicoli a motore, Umberto decise che era giunto il tempo di metter su famiglia. Si sposò dunque all'età di 41 anni, a Milano, il 7 giugno 1920. La sposa, Ernesta (Erne-

---

<sup>318</sup> Ibidem.

<sup>319</sup> Ibidem.

<sup>320</sup> Ibidem.

stina) Airaldi, aveva 27 anni, era nata a Torino<sup>321</sup>, da un avvocato che vantava ascendenze nobiliari e che da tempo aveva lasciato il capoluogo subalpino per trasferirsi a Milano. Non abbiamo notizie concernenti la celebrazione del matrimonio, sappiamo solamente con certezza che Ernestina era di religione cattolica e che ciascuno dei due sposi avrebbe praticato la propria religione per tutta la vita senza interferire in alcun modo in quella dell'altro. Per quanto ne sappiamo Umberto fu il primo della sua famiglia a sposare una donna non ebrea. Il suo esempio sarebbe stato seguito un paio di anni dopo, da suo cugino Angelo, che avrebbe sposato all'età di 55 anni, una donna sua coetanea, di religione cattolica e nazionalità ungherese<sup>322</sup>. I due cugini erano due ebrei perfettamente integrati nella società milanese. Umberto amava Milano, città che non avrebbe mai lasciato; ne parlava il dialetto ed era iscritto alla "Famiglia Meneghina", l'associazione nata con lo scopo principale di conservare e valorizzare le tradizioni milanesi.<sup>323</sup> In altre parole egli si considerava un milanese che semplicemente praticava una religione diversa dalla maggioranza dei suoi concittadini, fra i quali egli viveva e lavorava perfettamente a suo agio, condividendo usi, tradizioni e cultura. La sua unione con Ernestina, come vedremo più avanti, non avrebbe conosciuto né ombre né dissidi, solidamente fondata, com'era, su un sincero e profondo amore cementato da una reciproca, rispettosa comprensione.

#### **Doc. 111.**

I due sposi partirono in viaggio di nozze per la Toscana, l'Umbria e Roma, con una sosta a Livorno per far visita alla sorella di Umberto. Poi Umberto tornò al lavoro fino all'ultima decade di agosto, che la coppia passò sulle amate Dolomiti con una sosta finale a Venezia.

Nel 1922 lo stabilimento di Sesto San Giovanni era ormai in piena attività. La fabbricazione delle moto era regolata da moderni criteri di produzione in serie. La linea di montaggio era formata da file parallele di banchi singoli e le varie operazioni si svolgevano a catena, ma senza la meccanizzazione che oggi conosciamo.

---

<sup>321</sup> Archivio dell'anagrafe del Comune di Milano.

<sup>322</sup> *Ibidem*. Maria (detta Irma) Sebastiani De Renete, nata a Budapest il 24/09/1867.

<sup>323</sup> Fra i pochissimi libri salvati dal disastro dell'archivio e della biblioteca di Umberto De Benedetti vi sono tre almanacchi della Famiglia Meneghina del 1939, 1940 e 1955.

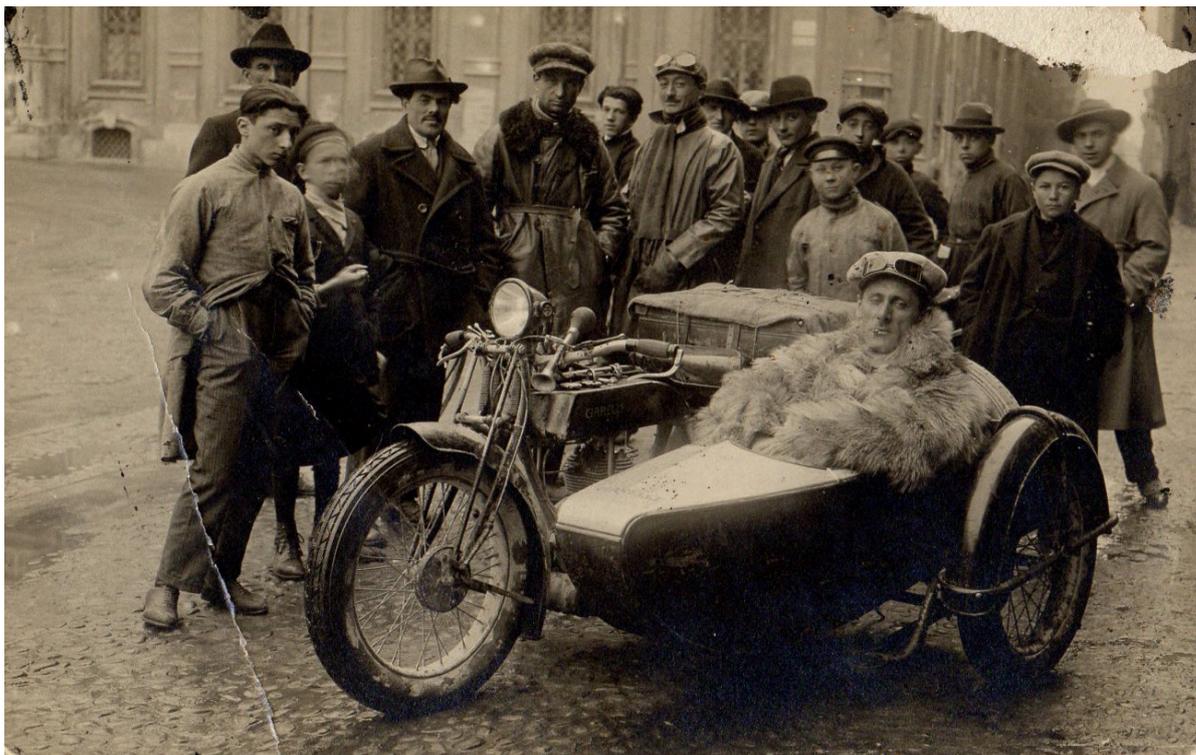


*Ernestina Airoldi*

Nel 1922 i modelli commercializzati erano due, il Normale da Turismo e il Raid Nord Sud, entrambi con il medesimo motore da 350 cc. Il secondo modello montava un doppio comando della frizione a mano e a pedale, staffe poggia-piedi al posto delle normali pedane; il telaio era leggermente modificato. Si parlava di una velocità massima attorno ai 120 Km/h<sup>324</sup>. A tutt'oggi, nonostante accurate ricerche, non è stato possibile reperire precise notizie riguardanti la produzione e il numero di addetti dello stabilimento. Sappiamo che la Garelli fino al 1935, quando avrebbe cessato la produzione di motociclette, favorì la qualità dei suoi prodotti a discapito della produzione. Infatti, dai listini dell'epoca si evince che le Garelli, pur essendo moto a due tempi, meno costose da fabbricare, avevano un prezzo non inferiore a quello delle omologhe, molto più complicate ed elaborate quattro tempi. La produzione di moto Garelli sarebbe rimasta sempre molto modesta, tale da non impensierire minimamente, sul piano delle vendite, le maggiori fabbriche italiane del settore come Bianchi e Guzzi<sup>325</sup>.

<sup>324</sup> D. Agrati – R. Patrignani op. cit. pag. 19

<sup>325</sup> A. Farnetti op. cit. pag. 11 – 13.



*Moto Garelli 350 con sidecar. L'ing. Garelli è il terzo da sinistr con berretto e soprabito in pelle*

#### **Doc. 112.**

Diversamente dall'attività industriale e commerciale della Garelli la cui documentazione è assai scarsa, quella sportiva è ben documentata grazie agli articoli apparsi sulla stampa specializzata e all'archivio della Federazione Motociclistica Italiana. Nonostante le difficoltà iniziali, la Garelli non volle rinunciare alle corse. Non dovette essere facile per Umberto trovare i fondi per finanziarle, ma fu abbondantemente ripagato. Nel 1920 dopo il successo nel Raid Nord Sud la Garelli vinse nella classe 350 la grande gara Tormo - Salò e poi il primo Circuito del Lario, durante il quale ottenne anche il primato sul giro alla media di 48,88 Km/h. Nel 1921 iniziò una serie di vittorie, di cui citiamo le più importanti: a Torino vinse il Gran Premio d'Italia nella classe 350; sempre nella stessa categoria le Garelli giunsero prima, seconda e terza nella Milano Napoli. Nel 1922, con il miglioramento dei conti aziendali e con il conforto dei precedenti successi, fu deciso di intensificare l'impegno sportivo portandolo a livello internazionale. La Garelli si presentò al Gran Premio di Strasburgo, una delle più importanti competizioni mondiali, con tre macchine. L'ambizioso intento era di dimostrare che poteva battere le più importanti case straniere anche all'estero dove si presentavano con squadre ufficiali. Vi riuscì splendidamente: infatti, la Garelli occupò le tre prime posizioni della classe 350 trionfando alla media di 91 Km/h. Non solo: di tutte le squadre partecipanti la Garelli fu l'unica che portò tutte le sue macchine al traguardo finale. La vittoria ebbe risonanza mondiale. Il 1922 fu

tutto un seguito di vittorie. Fra altre, meno importanti, si aggiudicò nuovamente la sua categoria nel Circuito del Lario, dove migliorò il primato sul giro a 47 Km/h: Poi vinse al Circuito di Cremona, alla Parma – Poggio di Berceto, al circuito Valle del Ticino, alla Varese - Campo dei Fiori e al primo circuito del Tigullio.<sup>326</sup>

### **Doc. 113.**

Appena alzato la mattina del 13 luglio 1922 Umberto si affrettò a inviare da Milano una cartolina postale alla moglie, che si trovava in villeggiatura a Valmadonna<sup>327</sup>, per annunciarle la strepitosa vittoria della Garelli ottenuta il giorno prima al Gran Prix di Strasburgo: “[...] ieri una giornata di attesa. Il Corriere alle 2 usciva con le notizie fino al 15° giro con una lotta vivace. Alla sera ebbimo le prime notizie, poi il telegramma di Garelli coll’esito spettacoloso. I° II° e III° a mezzora dal IV°; unica equipe completa fra tutte le categorie. Aveva assistito alla lotta preoccupatissimo per casa sua da cui non aveva più notizie! Quando una signora non capisce certi stati d’animo ... Telegrafa subito. Garelli Duttlenheim = Partecipo con tutta l’anima alla sua gloria del suo trionfo italianissimo = Ernestina De Benedetti. Lo farai spedire subito da Valenza avvertendo che il paese è in Francia altrimenti rimarrà in Alessandria [...]”. Queste poche righe sono un concentrato rivelatore dei sentimenti che intercorrevano fra i due amici, delle loro passioni e dell’indifferenza delle loro mogli nei confronti delle ansie e delle preoccupazioni che il lavoro inevitabilmente procurava ai rispettivi mariti e che Umberto si sforzava, almeno da parte sua, di celare.

Gli occhi delle industrie straniere erano puntati sulla Garelli in vista del primo Gran Premio delle Nazioni che si sarebbe disputato a Monza l’8 settembre per l’inaugurazione del nuovo autodromo. Il mattino, sotto la pioggia, si svolse la gara delle 1000 cc, vinta da una Harley Davidson che coprì i 400 chilometri alla media di 104,32 Km/h. Fortunatamente a mezzogiorno riapparve il sole e i 39 concorrenti delle classi 350 e 500 cc, che correvano assieme, si allinearono al traguardo. Fu una gara avvincente che entusiasmò il pubblico. Condotta fin dall’inizio da Gnesa su Garelli 350 e Fieschi su Douglas 500 che fino a metà gara si sorpassarono vicendevolmente più volte, fino a che Gnesa riuscì a guadagnare terreno vincendo con un vantaggio di 48”1/5 su Fieschi. La Garelli coprì i 400 chilometri di gara alla media di 101,098 Km/h. Fu una giornata trionfale per la Garelli che non solo aveva portato al traguardo tutte le sue macchine in una gara

---

<sup>326</sup> D. Agrati – R. Patrignani, Op. cit. Elenco delle classifiche 1919 – 1930, pag. 158 – 162.

<sup>327</sup> A quell’epoca villa Panza non era collegata alla rete telefonica.

durissima terminata da soli 10 dei 39 partiti, ma anche perché batté macchine italiane e straniere di cilindrata superiore. Con la vittoria di Monza era nato un nuovo astro nel firmamento motociclistico internazionale.

In settembre si svolse la quarta edizione del Raid Nord Sud: dei 37 partenti solo 18 arrivarono a Napoli. La Garelli vinse la classe 350 e si classificò al sesto posto nella classifica assoluta. Il 7 settembre, alla vigilia del Gran Premio delle Nazioni, con la stessa macchina che vi avrebbe preso parte, sul velocissimo circuito di Monza la Garelli tentò di battere alcuni record mondiali di velocità. Quando le cose stavano mettendosi bene per la casa di Sesto San Giovanni si alzò tuttavia una fitta nebbia che costrinse a interrompere l'ambiziosa prova. I risultati, pur parziali convinsero i dirigenti della Garelli che la motocicletta avrebbe potuto raggiungere traguardi sempre più ambiziosi.<sup>328</sup>



*Ernestina e Luciano De Benedetti*

**Doc. 114.**

Il 1922 fu per Umberto un anno fortunato di grandi soddisfazioni. Le Garelli vincevano, lo stabilimento di Sesto era finalmente entrato in piena attività, tutto sembrava procedere per il meglio, ma l'avvenimento che più lo rese felice fu la nascita del figlio Luciano. Gli impiegati e i tecnici della Moto Garelli inviarono ai genitori un cartoncino di felicitazioni per il lieto evento.

**Doc. 115.**

La felice collaborazione con Adalberto Garelli andava oltre le più rosee attese. Fra i due era nata una fraterna amicizia che sarebbe durata per tutta la

---

<sup>328</sup> D. Agrati – R. Patrignani, Op. cit. Pag. 20 – 21.

vita e sulla quale Umberto avrebbe potuto fare completo affidamento nei più sfortunati e drammatici momenti della sua vita. Al di fuori del lavoro i due amici avevano interessi assai diversi. Oltre alla stima e alla reciproca fiducia li accomunava solamente la passione per gli sport alpinistici. Garelli era uno spirito romantico, un intellettuale che si dedicava con passione agli studi letterari. Collaborava con alcune riviste letterarie e scriveva poesie che sarebbero state pubblicate dopo la seconda guerra mondiale con lo pseudonimo Alberto Agave .<sup>329</sup> Umberto cercava negli affetti familiari la principale fonte di soddisfazione. Egli aspirava a una vita da tranquillo borghese i cui passatempi preferiti erano le escursioni in montagna e la cura della tenuta agricola di villa Panza cui si dedicava con passione. Sul lavoro i due ingegneri s'integravano perfettamente. L'attenzione di Garelli, era concentrata sulle corse e sull'evoluzione tecnica delle motociclette, mentre Umberto cercava di sfruttare al meglio la genialità dell'amico mediante una oculata gestione industriale e amministrativa dell'azienda con lo scopo di distribuire agli azionisti 'dividendi tali da assicurare un'adeguata remunerazione del capitale investito, ma anche di procurare i fondi necessari per proseguire l'attività sportiva che contribuiva non poco ad accrescere ulteriormente il prestigio del marchio e consolidare la reputazione di ottima qualità delle motociclette Garelli. La partecipazione alle corse era anche a quei tempo costosa, ma era tuttavia un potente strumento pubblicitario per una casa relativamente piccola e dotata di mezzi economici limitati.

---

<sup>329</sup> Alberto Agave, *Il cipresso sul colle*, ed. Schwarz, Milano .1954. *La vana attesa*, ed. Rebello, Padova, 1959.



*1933, Momte Primo. Garelli e De benedetti*

La competizione sul mercato era con importanti case dotate di cospicui mezzi finanziari, elevate capacità produttive e quindi reti di vendita capillari sul mercato nazionale e internazionale. Dal punto di vista umano Garelli e Umberto godevano della meritata reputazione di uomini generosi, specialmente nei confronti delle persone meno fortunate.<sup>330</sup>

Doc. 116.

Non sappiamo di preciso che cosa Umberto pensasse del fascismo prima dell'inizio delle persecuzioni razziali. Il 5 gennaio 1923 partecipò a un pranzo in onore di Aldo Finzi<sup>331</sup> tenutosi nello storico ristorante Cova, situato prima della

---

<sup>330</sup> Nell'archivio De Benedetti sono conservati alcuni biglietti di ringraziamento, inviati da persone a noi sconosciute, per generosi aiuti prestati da Umberto, la cui citazione è stata omessa perché scarsamente rilevanti ai fini della presente ricerca.

<sup>331</sup> Aldo Finzi (Legnago, 1891 – Roma 1944). La sua brillante carriera politica si interruppe bruscamente nel 1924 con il delitto Matteotti. Fu costretto a dimettersi dagli incarichi governativi per contrasti con il quadrumviro della Marcia su Roma Emilio De Bono, allora capo della Polizia. Nel 1938, pur avendo dichiarato di non essere ebreo e di professare la religione cattolica, manifestò la sua opposizione alle leggi razziali. Nel 1941 fu inviato al confino a causa di alcune sue dichiarazioni contro il regime. Nel 1942 fu definitivamente espulso dal partito fascista. Riavvicinatosi alla comunità ebraica aderì al movimento antifascista. Nel novembre del 1943 entrò a far parte del movimento partigiano. In seguito alla sua attività di spionaggio a favore del CLN fu arrestato e incarcerato a Regina Coeli. Morì fucilato alle Fosse Ardeatine il 24 marzo 1944.

sua distruzione nel 1943 a lato del Teatro alla Scala<sup>332</sup>. Finzi era stato un fascista della prima ora, si era arruolato volontario in guerra nel 1915, decorato con medaglia d'oro, partecipò con la squadriglia "Serenissima" insieme a D'Annunzio al volo su Vienna. Egli era, a quell'epoca, un esponente di rilievo del PNF, sottosegretario agli Interni oltre che vice Capo della Polizia e vice commissario all'Aeronautica. Finzi era figlio di un ebreo che aveva sposato una ragazza cattolica impegnata a educare i figli secondo i precetti cristiani.

La partecipazione di Umberto al pranzo non può essere attribuita a simpatie verso il fascismo. Certamente egli nutriva una certa avversione nei confronti del socialismo e come industriale probabilmente non disapprovava la forzata "normalizzazione" del paese che i fascisti stavano attuando. In realtà, dalla documentazione in nostro possesso, non risulta che Umberto si occupasse di politica. Egli doveva conoscere Finzi perché quest'ultimo era un appassionato motociclista che ancora giovanissimo, prima della guerra, aveva avviato una concessionaria di motociclette Rudge-Withworth<sup>333</sup>. Nel 1921 aveva partecipato alla Milano - Napoli portando al debutto sportivo la neonata Moto Guzzi Normale.<sup>334</sup> Aldo Finzi era anche aviatore e non si deve dimenticare che ai tempi della De Vecchi Umberto si era dedicato alla costruzione di motori per aeroplani: l'uomo aveva dunque tutte le caratteristiche per suscitare le simpatie e l'ammirazione di Umberto. Tutto ciò non è però sufficiente a far supporre un'adesione ideologica al fascismo.

Nel 1923 nell'intento di conservare il prestigio internazionale raggiunto nell'anno precedente, l'impegno sportivo fu intensificato. Fu questa l'annata dei più numerosi e strepitosi successi. La casa di Sesto, impegnata fino allo spasimo contro le più importanti marche europee, dove si presentava vinceva.<sup>335</sup> Il mitico Tazio Nuvolari ottenne su Garelli, nella classe 350 cc. al circuito di Rapallo la prima vittoria della sua stupefacente carriera.<sup>336</sup> In quell'anno la Garelli iscrisse

---

<sup>332</sup> Il caffè Cova, fondato nel 1819, si trovava all'angolo fra le odierne via Manzoni e via Verdi. Ai suoi tavoli si sono seduti molti dei più importanti letterati, artisti, cantanti attori e uomini politici italiani. Nel 1848, durante le cinque giornate, divenne il luogo di ritrovo dei patrioti. L'edificio che lo ospitava fu colpito da una bomba durante l'incursione aerea della notte tra il 15 e il 16 agosto 1943 che distrusse anche il vicino teatro alla Scala, e i magazzini La Rinascente.

<sup>333</sup> La britannica Rudge-Withworth produsse motociclette, dal 1911 al 1939, note per gli innovativi motori. Si distinse, fra altri brillanti risultati sportivi, con successo al Tourist Trophy nelle categorie minori.

<sup>334</sup> La Moto Guzzi fu fondata a Genova nel 1921. Lo stabilimento produttivo era sito a Mandello del Lario. Il modello "Normale" fu prodotto dal 1921 al 1924. Era un monocilindrico orizzontale a 4 tempi della cilindrata di 500 cc.

<sup>335</sup> vedi nota 61.

<sup>336</sup> Tazio Nuvolari (Castel d'Ario 1892 - Mantova 1953). Fu un pilota motociclistico e automobilistico di fama mondiale. Ferdinand Porsche lo definì: "Il più grande pilota del passato, del presente e del futuro". In campo motociclistico, prima di passare all'automobilismo, conseguì, dal 1923 al 1930, 15 vittorie assolute e 34 di categoria, la maggior parte delle quali furono ottenute con la Bianchi Freccia Celeste. Fu per due volte Campione d'Italia rispettivamente nelle classi 360 e s00. L'attività automobilistica iniziò nel 1924 con un'infinita catena di successi. Le vittorie che ottenne sulle Alfa Romeo della scuderia Ferrari sarebbero rimaste leggendarie. Quella più prestigiosa la ottenne nel 1935 al GP di Germania sul circuito del Nurburgring dove su un'Alfa Romeo P3 realizzò ciò che era ritenuto impossibile, battendo le tedesche Mercedes e le Auto Union da tutti giudicate insuperabili. Nel 1938 passò all'Auto Union con la quale vinse a Monza il GP

una macchina al rinato, fra molte polemiche, Giro motociclistico d'Italia<sup>337</sup>, una gara con partenza da Milano, lunga 2500 chilometri e divisa in 5 tappe. Partirono 53 concorrenti di cui solo 7 giunsero al traguardo. La Garelli vinse nella classe 350, classificandosi quarta assoluta alla media di 43,900 Km/h dietro alla Guzzi 500 C2V<sup>338</sup> che vinse alla media di 49,268 Km/h, a una Indian 1000<sup>339</sup> e a una JAP Garazzini<sup>340</sup>. Al successivo Raid Nord - Sud partirono 56 macchine e ne arrivarono 16 a Napoli. La Garelli vinse la classe 350 e si piazzò terza assoluta dietro alla solita Guzzi 500 e alla Frera 500.

Le 500 cc. a quattro tempi si stavano decisamente imponendo sia nelle corse di durata che in quelle di velocità, ma nel 1923 a dominare nella classe 350 era ancora la Garelli che aveva ingaggiato un altro astro nascente degli sport motoristici, Achille Varzi<sup>341</sup>, il quale proprio con quella macchina conquistò il Campionato Italiano 350 con 8 vittorie. In campo fu Isacco Marani<sup>342</sup> a mietere il maggior numero di successi: 1° di classe nel GP di Spagna; 2° assoluto dietro a Karl Kordic<sup>343</sup>, anche lui su Garelli, al Gran Premio d'Austria; 1° di classe e 3° assoluto al GP di Germania; 1° di classe, davanti a Gnesa pure su Garelli, nel GP di Svizzera. Le vittorie sui circuiti nazionali non si contano, ma il 1923 sarà ricordato negli annali del motociclismo internazionale per una straordinaria serie di records mondiali conseguiti dalla Garelli sulla pista di Monza. L'8 ottobre 1923 la casa scese in pista con due macchine come quelle

---

d'Italia, il GP di Donington e infine nel 1939 il GP di Jugoslavia. La seconda Guerra Mondiale interruppe per sei anni l'attività del campione nel momento del suo massimo splendore. Riprese l'attività agonistica nel 1946, ma la sua carriera era ormai avviata al tramonto. Tuttavia, nel 1947 vinse ancora il circuito di Parma su Ferrari 125 SC. Nel 1948, all'età di 56 anni, a Brescia, dove si era recato ad assistere alla partenza delle Mille Miglia, Ferrari gli offrì all'ultimo minuto una sua vettura. Quando mancavano pochi chilometri al traguardo finale ed era in testa alla gara si verificò un guasto alle sospensioni. Egli avrebbe voluto proseguire, ma Ferrari saggiamente lo costrinse al ritiro.

<sup>337</sup> Quella del 1923 era la seconda edizione. La prima si era svolta nel 1914 in 4 tappe, su 56 partenti ne giunsero a Milano 18. L'esito della corsa fu influenzato da uno spargimento di chiodi sul percorso.

<sup>338</sup> La Moto Guzzi fin dai suoi esordi s'impose prepotentemente nel mondo delle corse. Il modello C2V fu la prima Guzzi concepita espressamente per le corse, brillò particolarmente nelle gare di durata, in quelle di velocità fu sostituita dal più potente modello "CAV" monocilindrico a 4 valvole anch'esso da 500 cc.

<sup>339</sup> La Indian, nata nel 1901, era la casa motociclistica più vecchia d'America, aveva sede a Springfield in Massachusetts e fu per molto tempo la più grande del mondo. Il modello "Chief" aveva un motore bicilindrico a V a 45° da 1000 cc. La sua principale concorrente era la Harley Davidson; le due case non avevano concorrenti che potessero competere contro di loro nella categoria 1000 cc.

<sup>340</sup> Era una ditta milanese che nel 1919 importava le motociclette inglesi Venus modificando le quali iniziò a partecipare alle corse. Nel 1922 iniziò a costruire in proprio le sue motociclette che equipaggiò con i motori britannici JAP. Nel 1923 ottenne il titolo di campione italiano nella classe 250.

<sup>341</sup> Achille Vazi (Galliate 1904 - Bemgarten 1948) fu il grande rivale di Nuvolari di cui era amico. Nel 1929 si laureò campione italiano assoluto vincendo a Mantova, davanti al pubblico di Nuvolari, alla guida di una Sunbeam M90 Racer 500 cc. Fu proprio Nuvolari lo convinse a passare all'automobilismo nel 1928. Con una Bugatti Tipo 51 privata vinse numerose competizioni internazionali finché Ferrari non lo ingaggiò come pilota ufficiale dell'Alfa Romeo. Le sue vittorie più note di quel periodo furono la Mille Miglia del 1930 e il GP di Monaco del 1935. Nel 1935 fu ingaggiato dall'Auto Union come pilota ufficiale della nuova macchina dotata di motore centrale, progettata da Ferdinand Porsche, che dominava incontrastata su tutti i circuiti d'Europa. Come Nuvolari e tanti altri sportivi dell'epoca la guerra interruppe la sua luminosa carriera. Morì in un incidente durante le prove del circuito di Berna.

<sup>342</sup> Isacco Mariani (Lissone 1892 - Oliveto Lario 1925). Pilota molto legato alla Garelli. Fu 2° nei Campionati Italiani velocità del 1923 e del 1924. Morì nel 1925, durante il Circuito del Lario, scontrandosi frontalmente alla guida della sua Sunbeam 350 contro Primo Moretti che stava rientrando ai box con una Moto Guzzi. Onno, frazione di Oliveto Lario gli dedicò un monumento.

<sup>343</sup> Non abbiamo altre notizie concernenti questo pilota.

che avevano partecipato alle competizioni di quella stagione. Per fare economia non erano state dotate della carenatura, necessaria per aumentarne la penetrazione aerodinamica; una di esse era una sidecar con un normale carrozino da turismo: si confidava unicamente sulla potenza dei motori. Quel giorno le Garelli conquistarono ben 76 records del mondo. I 38 della classe 350 a solo e i 16 della classe sidecar valevano in buona parte anche per le classi 500 e 1000. Si trattava in tutti i casi di records sulle lunghe distanze, variabili tra i 300 e i 1300 Km. La velocità media di 106,37 Km/h ottenuta sulle 12 ore portò a un incremento di 26 Km/h sul precedente record ed era superiore anche a quella ottenuta dalle macchine di maggiore cilindrata. La stampa specializzata di tutto il mondo fece notare l'importanza dei risultati conseguiti dalla Garelli che tra l'altro fu la prima macchina con motore a due tempi a iscrivere il suo nome nell'albo d'oro dei records.<sup>344</sup>

Il bilancio al 31 dicembre 1923, come nell'esercizio precedente, si chiuse con il modestissimo utile di £. 11.815,15. Nel conto perdite e spese figuravano £. 107.125,99 per corse e réclame.<sup>345</sup> I sindaci nella loro relazione giustificarono i risultati raggiunti, sostanzialmente di pareggio, con la sopravvenuta necessità, per esigenze di mercato, di diminuire il prezzo di vendita delle motociclette. A aggravare la situazione avevano contribuito i disastrosi ritardi subiti dalla produzione negli esercizi precedenti che avevano compromesso l'incremento delle vendite nonostante si fossero alleggerite le rimanenze. I progressi tecnici uniti al programma di gestione in via di attuazione lasciavano però sperare in una soddisfacente remunerazione dei capitali investiti.

Nella successiva assemblea fu così riconfermato l'intero consiglio d'amministrazione. Il nuovo azionista Reinach domandò tuttavia in quell'occasione perché non si fosse prevista alcuna riserva. Il consigliere delegato si dichiarò allora disponibile a stanziare come riserva £. 25.000 destinate a figurare come credito degli azionisti.<sup>346</sup> Umberto per parte sua annunciò all'assemblea la cessione di alcuni brevetti alla neonata casa motociclistica Mabeco.<sup>347</sup> Era evidente che la Garelli avesse un'impellente necessità di far cassa. La Mabeco era stata fondata a Berlino nel 1922. Produceva un'ottima imitazione dell'americana Indian Scout con qualche modifica nel telaio, ma con il medesimo motore bicilindrico a V di 45° a quattro tempi costruito, senza licenza della casa di Springfield, dalla Siemens & Halske. La Indian promosse un'azione legale che si concluse con il divieto per la Mabeco di riprodurre i suoi motori. La Mabeco

---

<sup>344</sup> D. Agrati – R. Patrignani, op. cit. Elenco dei records conseguiti dalla Garelli. Pag. 171 – 176.

<sup>345</sup> La Garelli partecipava alle corse limitando le spese al minimo indispensabile. Le prove di records furono tenute con le motociclette prive di carenature aerodinamiche al fine di evitare gli oneri di progettazione e fabbricazione dei pur importanti dispositivi.

<sup>346</sup> Il suggerimento di Reinach era molto saggio perché la SA Moto Garelli non avrebbe avuto a disposizione fondi di riserva sufficienti per affrontare le difficoltà che sarebbero poi sopravvenute.

<sup>347</sup> Archivio storico della CCIAA di Milano, Moto Garelli, bilancio al 31/12/1923 e verbale d'assemblea sociale.

allora acquistò i diritti di fabbricazione del motore Garelli a due tempi da 350 cc. che ribattezzò "twingle", dall'inglese twin e single, cioè gemelli e singolo, che rimandava ai due pistoni in un unico cilindro del motore Garelli. La Mabeco avrebbe cessato l'attività nel 1927. Sarebbe poi stata in seguito rifondata per volontà del maggiore azionista, la Siemens & Halske, sotto la denominazione Mabeco-Werke- GmbH<sup>348</sup>.

Fu però nel 1924 che iniziò il declino delle motociclette Garelli. Per contenere le spese fu ridotta l'attività agonistica sopprimendo totalmente le molto onerose trasferte all'estero.<sup>349</sup> Isacco Mariani un primo assoluto nel circuito dei Monti Peloritani, un primo di classe nel Giro d'Italia e i primi quattro posti di classe nel Circuito del Polesine oltre a numerosi altri piazzamenti di classe in altre competizioni. Fu una stagione del tutto soddisfacente ma non certo gloriosa come la precedente. Il Campionato Italiano velocità della classe 350 fu assegnato alla britannica AJS.<sup>350</sup> I migliori piloti avevano lasciato la Garelli, Mariani durante la stagione di corse e Varzi fin dall'inizio; è lecito presumere che la Garelli non potesse più permettersi di pagare i costosi ingaggi pretesi dai migliori campioni. Comunque siano andate le cose, alla fine dell'annata la Garelli annunciò la rinuncia alla partecipazione ufficiale alle corse giustificando la decisione con l'amarezza per l'affermazione di marche che si dichiaravano vincitrici in categorie inesistenti. Certamente a quel tempo le verifiche non erano accurate come lo sono oggi ed è molto verosimile che la Garelli non avesse tutti i torti, ma la realtà vera stava nel fatto che le vendite di motociclette stentavano a coprire i costi. Il bilancio al 31 dicembre 1924 si chiuse con un utile d'esercizio di £. 24.416,46 ancora una volta in pareggio di fatto.<sup>351</sup> Il bilancio dell'anno successivo comportò un utile netto di £. 34.514,40 che dimostrò come le cose non fossero migliorate: infatti le corse non gravavano più sulle passività del bilancio.<sup>352</sup> L'attività sportiva non s'era interrotta del tutto grazie a corridori privati, aiutati da qualche intervento semiufficiale, che conseguirono negli anni 1925 e 1926 degli ottimi piazzamenti in numerose corse e perfino un primo di classe in entrambe le edizioni di quei due anni del Circuito di Novara.

Le motociclette Garelli nel 1926 raggiungevano intanto il massimo della loro perfezione tecnica. Erano pronte per cimentarsi in un'impresa che sarebbe stata memorabile. I primi di Maggio 1926 scesero in pista a Monza tre motociclette Garelli, la prima denominata "Velocissima" conquistò 4 records di velocità

---

<sup>348</sup> Cfr. *Motos do XX século -Mabeco*. Articolo pubblicato su Internet il 22/02/2013, motos do seculo xx.blogspot.it

<sup>349</sup> Il consuntivo finale del 1924 delle spese per corse fu di £. 72.892,75. CCIAA di Milano, archivio storico., Bilancio al 31/12/1924.

<sup>350</sup> Il Campionato Italiano velocità era assegnato in base al numero di vittorie e piazzamenti ottenuti nella stagione si corse.

<sup>351</sup> Archivio storico della CCIAA di Milano. Moto Garelli bilancio al 31/12 1925

<sup>352</sup> Ibidem. Moto Garelli bilancio al 31/12/1926.

della classe 350, fino a 400 Km e fino a tre ore con medie oltre i 132 Km/h. Una seconda denominata "Veloce" stabilì ben 65 records sulle lunghe distanze, fino a 1000 Miglia e 12 ore, battendo non solo i primati nella classe 350 ma anche alcuni delle classi 500; sulla durata di 24 ore superò il primato non solo della 500 ma anche quello della 750. La terza macchina denominata "Pesante", perché sovraccaricata con una zavorra di 24 Kg per poter concorrere malgrado la cilindrata di 350 anche contro la classe 1000, si aggiudicò altri 25 records sempre sulle lunghe distanze. Infine un carrozino fu aggiunto ad una motocicletta per competere nella classe sidecars: anche qui furono conquistati altri 45 records. Come nel 1923 le motociclette erano prive di carenatura. Poco tempo dopo alcuni di questi records non sarebbero stati omologati dalla FIM<sup>353</sup> perché non rispondevano perfettamente ai regolamenti, specialmente quelli intermedi di distanza e di durata, ma anche così la Garelli sarebbe rimasta la casa con il maggior numero di records al suo attivo.<sup>354</sup> Un esemplare di motocicletta Garelli modello 1926 è oggi esposto al Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci di Milano.

Confortata dalle eccellenti prestazioni ottenute a Monza la Garelli decise di tentare un'impresa che più di ogni altra ne avrebbe rilanciato l'immagine: la partecipazione al Tourist Trophy che ancor oggi si svolge ogni anno sull'isola di Man la prima settimana di giugno.<sup>355</sup> Nessuna motocicletta italiana aveva mai vinto al TT. La Garelli si avvaleva di due carburatori doppio corpo e di vistose espansioni agli scarichi.<sup>356</sup> Queste soluzioni anticiparono di parecchi anni la tecnica delle moderne due tempi.<sup>357</sup>

La spedizione all'isola di Man non fu fortunata, la macchina non era adatta a quel percorso. Al terzo dei sei giri si ruppe il comando del carburatore e Visioli, il pilota, fu costretto al ritiro. Secondo gli esperti il difetto principale della macchina era di avere un cambio con sole due marce. L'ing. Garelli pensava che la migliore curva di coppia del due tempi fosse sufficiente a supplire la mancanza di un maggiore numero di marce che in quell'occasione sarebbe stato necessario per affrontare quell'impervio, tortuoso circuito stradale.<sup>358</sup> L'ultimo disperato tentativo di rilanciare la motocicletta risale al 1927. La Garelli si presentò alle prove del circuito di Monza con una macchina dotata di motore sovralimentato da un compressore che non sfigurò nel confronto con le migliori quattro

---

<sup>353</sup> Federazione Motociclistica Internazionale.

<sup>354</sup> Cfr. D. Agrati - R. Patrignani, op. cit. pag. 25 - 27. Un resoconto completo dei records stabiliti in quei giorni dalle motociclette Garelli è riportato su un fascicolo pubblicitario distribuito dalla Moto Garelli nel 1926. (Arch. Fratelli Bretti, Caluso). I fratelli Bretti, noti commercianti di moto d'epoca, possiedono un esemplare funzionante di una motocicletta Garelli modello 1924.

<sup>355</sup> Vedi nota 48. La casa cinematografica Pathé girò un cortometraggio dal vivo, visibile su "You Tube", dell'edizione 1926 del TT che rende molto bene l'idea delle difficoltà del tracciato. Giacomo Agostini che al TT collezionò 10 vittorie, di cui 5 nella classe Senior, disse: "Al TT se cadi muori".

<sup>356</sup> Si era scoperto che il motore a due tempi con gli scarichi opportunamente frenati aveva un rendimento migliore che con gli scarichi completamente aperti.

<sup>357</sup> A. Farnetti, op. cit.

<sup>358</sup> Ibidem.

tempi. Un incidente occorso al pilota, la cui natura non è mai stata chiarita, impedì la partecipazione alla gara.

Nel 1926 si verificò una vistosa contrazione delle vendite nonostante che i prezzi delle motociclette fossero state ridotti<sup>359</sup>. Le Garelli, nonostante detenessero molti records e fossero pubblicizzate come macchine dai bassi consumi di carburante, non incontravano il favore del pubblico che sembrava prediligere le quattro tempi perché più facili da gestire grazie alla loro capacità di erogare la potenza in modo più dolce e regolare delle scattanti due tempi. Anche in campo sportivo le quattro tempi facevano la parte del leone. In campo internazionale, nella classe 350, dominavano le AJS, in Italia la Bianchi aveva fatto debuttare, nel 1926, la 350 cc. "Freccia Celeste", una monocilindrica a doppio albero a camme in testa, velocissima e molto affidabile che, condotta da Tazio Nuvolari, spadroneggiò incontrastata in quella stagione di corse, forse anche perché favorita dall'assenza delle Garelli. La "Freccia Celeste", fino al 1930, monopolizzò in Italia le corse nella classe 350 cc. superando anche le migliori case britanniche. Nuvolari vinse con la "Freccia Celeste" il Gran Premio d'Italia del 1926, 1927 e 1929; quello del 1928 fu vinto da Moretti sempre su Bianchi.

Nel 1930 la "Freccia Celeste" era ormai giunta alla fine dei suoi giorni, non era più in grado di misurarsi con le migliori macchine straniere come la britannica Norton e la svizzera Motosacoche.<sup>360</sup> Purtroppo non si poté assistere al confronto fra Bianchi e Garelli; quest'ultima aveva, almeno sulla carta, le doti necessarie per competere. L'ing. Garelli doveva essere talmente preso dalla passione per le corse che concentrava principalmente la sua attenzione sulle prestazioni limite della sua macchina, trascurando in parte quei dettagli che l'avrebbero potuta rendere commercialmente più appetibile. Il motore Garelli aveva una straordinaria peculiarità: portato al limite delle sue prestazioni, il suo rendimento cresceva col crescere dei Km percorsi.<sup>361</sup> Com'è noto, il surriscaldamento dei motori a combustione interna ne determina un calo di rendimento. Le Garelli erano dotate di un motore molto potente, 22HP a 4500 giri pari a quello dei migliori modelli da 500 cc. a quattro tempi. Era molto affidabile sulle lunghe distanze<sup>362</sup> ed era alimentato da due carburatori; la casa raccomandava per l'uso turistico l'uso di un solo carburatore, ma quando si inseriva il secondo carburatore e si dava gas al motore le prestazioni diventavano a dir poco esaltanti. In altre parole una macchina eccezionale, ideale per la velocità, ma per un normale uso quotidiano presentava non pochi problemi. Innanzi tutto non era vero che consumasse poco carburante. Il modello "Gran Prix" poteva percorrere al massimo 10 Km con un litro di miscela, un consumo davvero esagerato so-

---

<sup>359</sup> CCIAA di Milano, archivio storico, bilancio al 31/12/1926, Relazione del collegio sindacale.

<sup>360</sup> Cfr. Mick Walker's, *Italian racing motorcycles*, Trdline Books, 2012, pag. 43 - 44.

<sup>361</sup> D. Agrati - R. Patrignani. Op. cit. pag. 14. Vedi anche A. Farnetti, op. cit. pag. 19.

<sup>362</sup> *Ibidem*.

prattutto per quell'epoca.<sup>363</sup> Se agli alti regimi di rotazione del motore la macchina aveva prestazioni ineguagliabili, ai bassi regimi, cioè quando la valvola a farfalla si chiudeva e il carico diminuiva<sup>364</sup> e se il conducente era poco esperto o la macchina non era non perfettamente a punto, poteva accadere che il motore tendesse a rompere il ritmo dei due tempi e passasse a quattro o più tempi, in questo caso il ritorno dalla rottura del ciclo a due tempi era alquanto tumultuoso. Con la valvola a farfalla completamente chiusa si potevano generare fastidiosi scoppi.<sup>365</sup> La moto aveva inoltre, un minimo che Farnetti definì “ da fare schifo”. Quest'affermazione evoca l'immagine di un motociclista fermo a un incrocio in mezzo alla via che affannosamente pigia sul pedale dell'avviamento nel tentativo di riaccendere il motore. Un altro problema era costituito dal motore a sole due marce, che l'ing. Garelli si era intestardito a non voler modificare: il cambio aveva una prima troppo “lunga” e una seconda troppo “corta”. In conclusione la moto non era molto adatta all'uso turistico.<sup>366</sup> Dal punto di vista commerciale il più grosso nodo da sciogliere era il prezzo troppo elevato. La Garelli 350 era più cara di una Guzzi 500 a quattro valvole<sup>367</sup>. La complessità interna del motore Garelli generava costi di lavorazione non molto inferiori a quelli di una quattro tempi.<sup>368</sup> A complicare le cose c'era poi il cambio: pur molto semplice, era inserito all'interno del motore. Quando invece chi realizzava una quattro tempi si preoccupava generalmente del solo motore, perché il cambio, che era separato, veniva acquistato da un fornitore esterno.<sup>369</sup>

Nel 1926 Umberto, come amministratore delegato, si rendeva certamente conto che l'azienda stava scivolando verso una catastrofe finanziaria. La produzione della Moto Garelli era relativamente limitata<sup>370</sup>, si rivolgeva a una clientela cosiddetta di nicchia; ieri come oggi, vi era chi desiderava guidare una motocicletta “cattiva”, ma il prezzo troppo elevato frenava i potenziali acquirenti. Così, anche nel periodo di massimo splendore, quando la Garelli sembrava imbattibile, l'azienda non riusciva a produrre utili. Per evitare il collasso economico Umberto decise di vendere sia le motociclette in magazzino, sia quelle in produzione a un prezzo ribassato, ma con l'immagine offuscata dall'assenza dalle corse le vendite ristagnarono anche a un prezzo promozionale. La situazione

---

<sup>363</sup> A. Farnetti, op. cit. pag.15.

<sup>364</sup> Il carburatore è quel dispositivo che produce la miscela aria carburante il cui flusso nel cilindro è regolato dalla valvola a farfalla che si apre e chiude mediante l'azione dell'acceleratore.

<sup>365</sup> Provocati da un ristagno di gas incombusto nel cilindro.

<sup>366</sup> A. Farnetti. Op. cit. pag. 18 - 19.

<sup>367</sup> Ibidem ,pag. 11. Dato desunto dai listini dell'epoca e da un contratto di vendita del concessionario Garelli di Mantova. La citazione non indica il prezzo. Nel 1921 una Guzzi 500 cc. costava £. 8.500 (sito ufficiale Moto Guzzi. Mandello).

<sup>368</sup> Ibidem.

<sup>369</sup> Ibidem.

<sup>370</sup> La produzione di motociclette Garelli non è nota. Calcoli molto approssimativi basati sui numeri di matricola dei motori e dei telai, lasciano supporre una produzione annua di poco superiore ai 1000 pezzi. La Moto Guzzi, che nel 1925 si avviava a divenire una delle maggiori industrie motociclistiche italiane, aveva un livello produttivo del tutto simile a quello della Garelli (Cfr. sito ufficiale Moto Guzzi. Mandello)

peggiorò con la rivalutazione della Lira a “quota 90” che bloccò completamente le già modeste esportazioni.<sup>371</sup> L’azienda si trovò in un vicolo cieco. Per ritornare alle corse occorreva molto denaro e la cassa era vuota, ma anche volendo correre il rischio, una tale soluzione non avrebbe garantito di per sé la ripresa delle vendite. Indubbiamente con quella macchina in corsa si sarebbe fatta bella figura, ma per avere la certezza di vincere contro le modernissime Bianchi e AJS occorreva una notevole dose di ottimismo. L’ing. Garelli non aveva intenzione di abbandonare la sua “creatura”, mentre Umberto, dal canto suo, per nessun motivo avrebbe tradito la fiducia dell’amico Adalberto. Fu così che decise di lasciarlo fare fino alla delusione del Tourist Trophy. Da quel momento in poi Umberto cominciò a pensare di introdurre in fabbrica nuove lavorazioni. Nel frattempo qualche azionista insoddisfatto dei risultati cominciò a porre in vendita le proprie quote azionarie<sup>372</sup> che furono acquistate per la maggior parte da Umberto, Garelli, Ajroldi di Robbiate e Artom<sup>373</sup>.

Il bilancio del 1926 si chiuse con la rilevante perdita netta di £. 531.088,49. Esso fu approvato ma uno dei consiglieri d’amministrazione, il nobile Roberto Camozzi, presentò le proprie dimissioni che però furono respinte dall’assemblea perché chi avrebbe dovuto sostituirlo non accettò la carica.

L’esercizio 1927 andò ancora peggio nonostante che le motociclette offerte sul mercato a prezzo già ribassato potessero essere acquistate mediante pagamenti rateali fortemente agevolati. Il bilancio si chiuse con una perdita netta di £. 1.039.447,36. Di conseguenza la società fu costretta a ridurre il capitale sociale di £. 1.500.000 arrivando a sole £. 500.000 diviso in 20.000 azioni del valore nominale di £. 25 cadauna. Il consiglio d’amministrazione fu ridotto a sette membri e fu deciso di procedere al completamento delle motociclette in fabbricazione senza metterne in linea di nuove. Gli azionisti, al termine di un’animata assemblea, alla quale era presente anche un funzionario del Credito Commerciale, approvarono i provvedimenti all’unanimità.<sup>374</sup> Nel frattempo Umberto si era attivato per convertire l’azienda a produzioni alternative da affiancare alle motociclette. L’ing. Garelli da parte sua smise finalmente, anche se a malincuore, ogni velleità sportiva progettando una motocicletta adatta al normale uso quotidiano. Il 1928 avrebbe dovuto essere un anno di transizione durante il quale

---

<sup>371</sup> Nel 1926 una sterlina britannica e cambiata contro 153 lire. Giuseppe Volpi, ministro delle finanze dal 1925 al 1928, convinse Mussolini della necessità di una rivalutazione monetaria. Nel 1927 il cambio fu fissato a 90 lire per una sterlina.

<sup>372</sup> Gli azionisti della SA Moto Garelli erano una ventina, nove dei quali facevano parte del consiglio d’amministrazione. Non sappiamo l’entità dei compensi attribuiti, al presidente, all’amministratore delegato e ai consiglieri. Non è nemmeno note le retribuzioni del direttore generale e di quello amministrativo; è noto solamente il compenso dei tre sindaci che può essere dedotto dai verbali d’assemblea, e che ammontava a £.1.500 annue per ciascuno dei componenti il collegio sindacale.

<sup>373</sup> All’assemblea del 31 marzo 1927 i principali azionisti della SA Moto Garelli erano: De Benedetti 1720 azioni, Adalberto Garelli 700, Lina Anfossi Garelli 1.180, Ajroldi 1420, Artom 950, Passoni 750.

<sup>374</sup> CCIAA di Milano, Archivio Storico. SA Moto Garelli Bilancio al 31/12/1927, relazione del collegio sindacale e verbale assemblea sociale del 31/03/1928.

con l'attuazione dei programmi di rinnovamento produttivo si sperava di salvare l'azienda. Per evitare il fallimento Umberto accettò tutte le commesse che le officine Garelli erano in grado di evadere. Infatti la SA Moto Garelli si trovava sull'orlo di un abisso in fondo al quale c'era la bancarotta. Molti azionisti, spaventati dai catastrofici risultati del precedente esercizio avevano abbandonato vendendo le proprie azioni. Umberto che sentiva gravare su di sé la responsabilità dell'azienda e la sorte delle maestranze che per nessun motivo intendeva abbandonare, acquistò ancora altre azioni per non perdere il controllo della Società. Egli era fermamente deciso a salvarla, confortato in questo dalla fiducia e dal supporto del barone Ajroldi di Robbiate e dell'ing Mario Benazzoli, uno dei consiglieri, che comperarono a loro volta altre azioni. In questo modo Umberto si trovò ad essere il maggior azionista della Società. Con l'appoggio di Ajroldi, Benazzoli, Garelli, Artom e altri azionisti minori, Umberto controllava il 49%. In questa difficile e coraggiosa operazione egli mise a frutto l'esperienza e le conoscenze acquisite alla De Vecchi, quando fabbricava motori per imbarcazioni e soprattutto per aerei, ma anche ciò che aveva appreso nell'esercito quando si occupava di carri armati. Nello stabilimento di Sesto San Giovanni si cominciò a fabbricare appunto compressori per l'avviamento ad aria di motori per carri armati, MAS e aeroplani. Fu una battaglia disperata contro il tempo, condotta fra progettazione, organizzazione della produzione e commercializzazione, fino all'inevitabile disastro. Il bilancio del 1928 si chiuse con un'altra perdita netta di 438.835,73. La legge imponeva un'ulteriore riduzione del capitale sociale che a questo punto risultò praticamente azzerato. Umberto non intendeva demordere; nell'assemblea del 24 aprile 1929 chiese agli azionisti la reintegrazione del capitale sociale mediante l'emissione di nuove 4500 azioni di £. 100 ciascuna, da offrirsi in opzione ai possessori delle vecchie azioni. A operazione conclusa, il capitale sociale di £. 500.000 sarebbe stato rappresentato da 5000 azioni del valore nominale di £. 100 cadauna. L'assemblea approvò il bilancio e la reintegra-

zione del capitale sociale.<sup>375</sup> Gli azionisti nel riconfermare la fiducia in Umberto fecero la "giusta scelta". Egli aveva capito, fin dai tempi della Grande Guerra, che l'aviazione avrebbe avuto un enorme sviluppo: fu così che sfoderò il suo asso nella manica, l'aviocompressore Garelli, un sofisticato apparato elettromeccanico che serviva per avviare i motori degli aeroplani.

---

<sup>375</sup> Ibidem. Bilancio al 31/12/1928, relazione del collegio sindacale e verbale assemblea sociale del 24/04/1929.



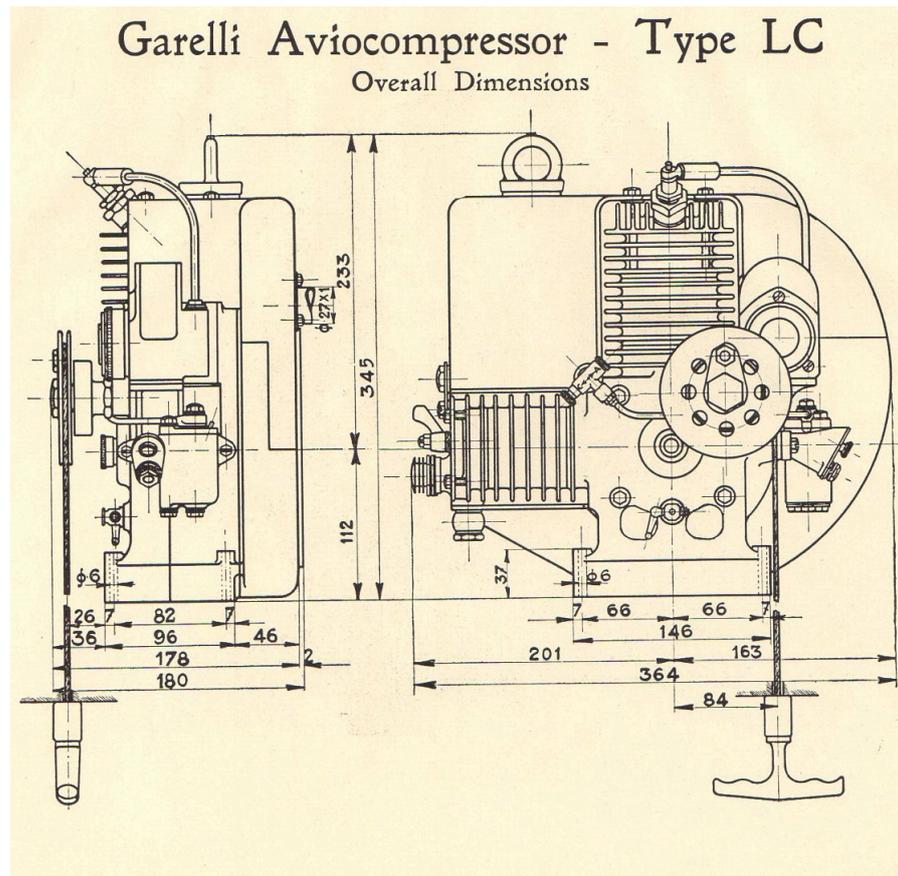
*Doc. 122.*

**Doc. 117 - 118 - 119- 120 -121. -122.**

Umberto, quando lavorava alla De Vecchi, aveva certo sperimentato le difficoltà che si incontravano quando si doveva avviare il motore di un aeroplano e ben sapeva come fosse importante dotare gli aerei più moderni di un dispositivo atto ad avviarne il motore con facilità e senza rischio. Negli aerei più antiquati di quel tempo l'accensione del motore avveniva, agendo, con molto pericolo per chi eseguiva la manovra, direttamente sull'elica, ma per i moderni potenti motori ciò non era più possibile. Per questo erano stati ideati numerosi dispositivi elettrici o ad aria compressa per l'accensione a distanza, ma la maggior parte di essi era poco pratica e scarsamente efficiente.<sup>376</sup>

---

<sup>376</sup> I primi dispositivi di avviamento erano molto ingombranti per cui dovevano essere utilizzati al di fuori del velivolo. Per consentire l'accensione del motore in ogni luogo e circostanza era indispensabile averli a bordo. Il motore si poteva anche avviare, come ancor oggi avviene per gli autoveicoli, mediante un motore elettrico, ma questa soluzione comportava l'uso di pesantissimi, non sempre affidabili, accumulatori.



*Doc. 118. Aviocompressore Garelli destinato all'esportazione*

L'aviocompressore Garelli, installato a bordo del velivolo, convogliava nei cilindri del motore aria carburata, compressa a 20/30 atmosfere, prodotta da un piccolo compressore azionato da un motorino a due tempi il cui magnete forniva anche la scintilla d'avviamento; nel contempo generava una corrente elettrica con potenza variabile da 400 a 1000 Watt. Esistevano apparecchiature coeve del tutto simili, che però erano quasi tutte poco affidabili. Il migliore aviocompressore disponibile in quel momento era il britannico Bristol, le cui prestazioni erano abbastanza soddisfacenti, ma aveva il difetto, importante soprattutto sui velivoli militari, di essere eccessivamente ingombrante e pesante. L'aviocompressore Garelli era molto piccolo e trovava facile alloggiamento nel vano motore; era anche molto leggero perché costruito in electron.<sup>377</sup>

Non sappiamo se Umberto avesse partecipato alla progettazione dell'aviocompressore, probabilmente fu un lavoro d'équipe diretto dall'ing. Garelli che avrebbe curato tutti i successivi miglioramenti tecnici. Possiamo affermare con sufficiente certezza che l'idea e l'impulso alla sua realizzazione venne-

<sup>377</sup> L'electron è una lega ultraleggera inventata in Germania agli inizi di '900. Il trattamento dei trucioli prodotti dalla lavorazione meccanica di questo materiale è molto pericoloso perché soggetti ad autocombustione

ro da Umberto.<sup>378</sup> L'apparecchiatura ebbe successo fin dalla sua prima apparizione sul mercato. Il ministero dell'Aeronautica, retto a quel tempo da Italo Balbo, ne approvò ben presto l'adozione da parte della Regia Aeronautica che li utilizzò fino al termine del secondo conflitto mondiale. Gli aviocompressori Garelli furono diffusamente venduti all'estero, compresi alcuni paesi all'avanguardia in campo aeronautico come USA e Giappone. Nel 1940, con l'intervento in guerra dell'Italia, essi furono destinati a equipaggiare unicamente gli aerei italiani e tedeschi. Nel 1943, con l'occupazione tedesca dell'Italia, gli stabilimenti Moto Garelli furono dichiarati protetti dal Ministero degli Armiamenti e Produzione Bellica del Reich. In quel periodo, secondo D. Agrati e R. Patrignani, la Garelli costruì parti dei famosi razzi V1 e V2.<sup>379</sup>

### **Doc. 123.**

Le novità introdotte alla Moto Garelli consentirono di chiudere i bilanci del 1929 e del 1930 in pareggio.<sup>380</sup> Bisognava far lavorare in qualche modo lo stabilimento. Quel che più contava era che il declino era stato fermato. Tuttavia la Società, le cui casse erano vuote, se voleva lavorare doveva contrarre debiti, ma le banche, poco disposte a esporsi verso un'azienda dall'incerto avvenire, concessero crediti assai limitati. A quel punto i sette membri del Consiglio d'Amministrazione, fiduciosi che le innovazioni tecnologiche appena messe in produzione avrebbero avuto successo, nel luglio 1929 finanziarono di tasca propria la Società per l'importo totale di £. 375,000 suddiviso in quote di £. 53.571,40 per ciascun amministratore.

Nel 1931, il rinnovamento produttivo della Moto Garelli cominciò a dare i suoi frutti. L'economia mondiale era stata prostrata dalle cause generate dal "big crash" della borsa valori di New York, avvenuto il 29 ottobre 1929 e anche l'Italia soffrì degli effetti della crisi; ciò nonostante la Moto Garelli riuscì a chiudere il bilancio con un utile netto di £. 50.218,35 e per la prima volta mise in bilancio una ragionevole somma per l'ammortamento dei macchinari e degli impianti<sup>381</sup>.

### **Doc. 124.**

La Moto Garelli aveva continuato, accanto alle nuove produzioni, la fabbricazione di motociclette. I modelli anni '30, pur conservando il tradizionale

---

<sup>378</sup> D. Agrati attribuisce il progetto all'ing. Garelli senza però citare la fonte della sua affermazione. Agrati, Patrignani e Farnetti, che hanno scritto sull'attività sportiva della Moto Garelli fra le due guerre mondiali, hanno concentrato la loro attenzione unicamente su Adalberto Garelli. La figura dell'ing. Umberto De Benedetti, che lasciò carta bianca all'ing. Garelli in fatto di corse, è stata completamente trascurata forse per mancanza di fonti a cui fare riferimento. Infatti, le scarse notizie che essi forniscono sul ruolo di Umberto De Benedetti sono in gran parte inesatte.

<sup>379</sup> D. Agrati – R. Patrignani, op. cit. L'affermazione concernente la fabbricazione di parti delle V1 e V2 non ha trovato riscontro al di fuori di questa fonte.

<sup>380</sup> CCIAA di Milano. Archivio Storico. SA Noto Garelli, bilanci 1929 e 1930.

<sup>381</sup> CCIAA di Milano. Archivio storico. Bilancio al 31/12/1931 e relazione del collegio sindacale.

motore da 350 cc. a due tempi, erano macchine affidabili e adatte agli usi turistici. Il modello "315" fu, per la prima volta corredato di cavalletto di sostegno centrale.<sup>382</sup> I primi di gennaio 1934 alla XV<sup>a</sup> Esposizione Internazionale del Ciclo e Motociclo che si tenne a Milano fu presentato l'ultimo modello di motocicletta Garelli. Al termine della manifestazione Umberto partecipò al "Rancio"<sup>383</sup> degli espositori che si tenne il 18 gennaio 1934 nello storico Grand Hotel et de Milan di via Manzoni da poco ristrutturato. L'Alpina, così fu battezzata l'ultima nata di casa Garelli, doveva il suo nome all'eccezionale capacità di inerpicarsi sui più impervi percorsi montagnosi. Per dimostrare le sue doti di arrampicatrice, aveva "scalato" il colle del Teodulo (Cervinia), innevato nell'ultimo tratto,<sup>384</sup> sino a quota 3324 metri, un'altitudine che metteva a dura prova tutti i motori a scoppio dell'epoca<sup>385</sup>. La nuova moto era equipaggiata con il solito motore Garelli da 350 cc. a due tempi, questa volta finalmente dotato di un nuovo cambio a tre marce ed era montato su un nuovo telaio molto più moderno e confortevole dei precedenti.<sup>386</sup> L'Alpina fu l'ultimo, doloroso insuccesso commerciale della Garelli. Nel 1936 la casa sarebbe scomparsa dall'elenco delle fabbriche di motociclette. Il marchio sarebbe stato rilanciato solo nel 1946, questa volta con un rapido e indiscutibile successo.

## **Doc. 125 - 126.**

Il 4 maggio 1932 il barone Paolo Ajroldi di Robbiate morì a San Remo all'età di 69 anni. Fin dal 1929, date le sue precarie condizioni di salute, aveva lasciato Milano per stabilirsi nella riviera ligure a villa Nobel, nota per essere una delle più belle dimore sanremesi.<sup>387</sup> Il barone, che aveva molto a cuore le sorti della Garelli, si teneva in contatto con Umberto che lo informava sull'andamento dell'azienda. Ajroldi non fu in grado di partecipare all'assemblea sociale che si tenne il 7 Aprile 1932. Umberto il giorno stesso lo informò che gli azionisti lo avevano riconfermato Presidente del Consiglio di Amministrazione per acclamazione con la buona notizia che la Garelli aveva ricevuto ordini tali

---

<sup>382</sup> D. Agrati - R. Patrignani, op.cit. pag. 28.

<sup>383</sup> Il termine rancio è probabilmente usato sul menù in ossequio al tentativo del regime fascista di militarizzare la società italiana. In realtà si trattava di un borghesissimo pranzo per commensali dai gusti raffinati,

<sup>384</sup> A. Farnetti. Op. cit. Per poter procedere sulla neve fu applicata una catena sulla ruota posteriore.

<sup>385</sup> Col crescere dell'altitudine l'aria diventa via via più rarefatta per cui la pressione atmosferica diminuisce. Quel fenomeno naturale ha degli effetti negativi sulla carburazione dei motori a scoppio perché genera una carburazione "grassa", in altri termini, la miscela aria-benzina immessa nel cilindro non è più equilibrata perché troppo povera d'aria. L'eccesso di carburante rispetto all'aria provoca depositi di carburazione che vanno a ricoprire le candele con conseguente malfunzionamento dell'accensione. Sopra i 3000 metri anche i moderni motori possono presentare simili difetti di funzionamento.

<sup>386</sup> D. Agrati - R. Patrignani, op. cit. fotografia con didascalia a pag. 27.

<sup>387</sup> Villa Nobel è stata così chiamata perché vi trascorse gli ultimi anni di vita e vi morì Alfred Nobel. Oggi è un museo di proprietà della provincia di Imperia.

da assicurare lavoro per qualche tempo. Al genero del barone, Virgilio Brichetto<sup>388</sup>, inviò l'atto di accettazione della carica di presidente del CdA, copia del bilancio e la relazione dei sindaci votate dall'assemblea affinché le facesse urgentemente firmare al barone per rispettare i ristretti termini di legge.

Dopo la morte del barone iniziò un fitto carteggio tra l'amministrazione degli eredi di Casa Ajroldi<sup>389</sup> e Umberto concernente l'eredità delle azioni. Dapprima gli eredi offrirono ad Umberto l'acquisto delle azioni, ma alla fine decisero che dovessero restare in famiglia per cui le girarono al commendator Virgilio Brichetto<sup>390</sup>.

### **Doc. 127.**

Nel 1933 Umberto offrì a Brichetto la carica, che suo suocero aveva ricoperto, di Presidente del CdA. Brichetto fermamente rifiutò dicendosi disponibile solamente a ricoprire quella di amministratore; tuttavia, poco tempo dopo accettò l'offerta.<sup>391</sup>

Il 1932 si chiuse con un attivo di bilancio di £. 59.577,60 e un accantonamento di riserve per £. 100.000. Finalmente si stava verificando una positiva inversione di tendenza. Il 1933 andò ancora meglio. L'assemblea sociale del 21 marzo 1934, presidente il comm. Brichetto<sup>392</sup>, vicepresidente il dott. Cav. Guido Artom, approvò un bilancio redatto con molta prudenza: gli utili furono solamente di £. 62.410,65 ma le riserve furono ancora incrementate a £. 200.000; parimenti furono fortemente ammortizzati gli impianti e i macchinari.<sup>393</sup> Nel 1934 un incendio distrusse una parte importante dello stabilimento.<sup>394</sup> Il disastro non impedì alla ditta di incrementare gli utili, portare la riserva ordinaria a £. 300.000 e ammortizzare ulteriormente impianti e macchinari. Le vendite di aviocompressori erano in costante incremento. L'esportazione assorbiva la maggior parte della produzione. Il collegio sindacale concluse la sua relazione sul bilancio del 1934 invitando gli azionisti a "[...] esprimere un plauso all'ing.

---

<sup>388</sup> La lettera è erroneamente indirizzata a Ernesto Brichetto, padre di Virgilio.

<sup>389</sup> A fine '800 gli Ajroldi di Robbiate erano ancora una famiglia prestigio sa ma il loro patrimonio si era ormai vistosamente ridotto. Il matrimonio del barone Paolo con Bice Arnaboldi Gazzaniga, figlia del ricchissimo Senatore del Regno Bernardo, nobilitato col titolo comitale da Umberto I, le fortune e il tenore di vita della famiglia tornarono a brillare. Virgilio Brichetto sposò Emilia, la figlia primogenita del barone Paolo. Essi erano i nonni di Letizia Brichetto Arnaboldi Moratti, ex presidente della RAI ed ex sindaco di Milano. Paolo, figlio di Virgilio e Emilia Brichetto ottenne, dopo il secondo conflitto mondiale, di aggiungere al proprio cognome quello di Arnaboldi. (Cfr. Paolo Brichetto Aenaboldi, *Memorie di un partigiano aristocratico*. Milano, 2007).

<sup>390</sup> Il comm. Virgilio Brichetto era un importante broker assicurativo genovese nel campo navale, la cui agenzia di famiglia era stata fondata nel 1860.

<sup>391</sup> CCIAA di Milano, archivio storico, atto di accettazione della carica di amministratore della SA Moto Garelli da parte del comm. Virgilio Brichetto.

<sup>392</sup> CCIAA di Milano, archivio storico. atto di accettazione della carica di amministratore della SA Moto Garelli da parte del comm. Virgilio Brichetto.

<sup>393</sup> Ibidem. Bilancio al 31/12/1933. Relazione dei sindaci e verbale assemblea.

<sup>394</sup> L'origine dell'incendio può essere attribuita alla lavorazione dell'elettron.

Garelli ed al Consigliere Delegato che formano un binomio a cui si deve principalmente il risorgere della vostra Industria". A bilancio approvato all'unanimità, astenuti gli amministratori, fu deliberata la distribuzione di un dividendo di £. 12 per azione<sup>395</sup>. Gli azionisti, dopo tante delusioni, avrebbero potuto finalmente guardare al futuro della società con giustificato ottimismo.

Quando gli amministratori della Moto Garelli decisero di finanziare la Società di tasca propria, alcuni di essi vennero a trovarsi in difficoltà. Due di essi chiesero aiuto a Umberto. Uno era il comm. Gino Verni, che all'epoca del finanziamento aveva versato una parte delle £. 53.571,40 necessarie, unitamente ai fratelli, mediante il rilascio di una cambiale di £. 40.000. Nel 1939 i Verni erano ancora debitori verso la Moto Garelli di £. 8.802; probabilmente si trattava degli interessi maturati sul prestito garantito con la suddetta cambiale. Nel contempo, essi erano creditori di £. 13.571,40 a saldo della loro quota di finanziamento che era stata restituita ai consiglieri una volta superata l'emergenza. Essi rilasciarono a Umberto la quietanza per la differenza di £. 7.430, datata 14 febbraio 1939, quando egli non rivestiva più alcuna carica in seno alla Moto Garelli, dichiarando che l'ing. De Benedetti era stato a suo tempo pregato di chiudere la loro partita di dare avere con la Moto Garelli. La quietanza datata 1939 lascia supporre che Verni avesse rilasciato la cambiale a Umberto e che quest'ultimo avesse anticipato le 40.000 lire del finanziamento per conto di Verni<sup>396</sup>.

### **Doc. 128.**

L'altro caso riguarda il comm. Ing. Mario Benazzoli, una persona che Umberto stimava molto e che sarebbe poi diventato amministratore delegato della Moto Garelli. Benazzoli era noto negli ambienti sportivi per essere stato presidente dell'AC Milan dal 1929 al 1933.<sup>397</sup> Benazzoli per molti anni dovette far fronte a difficoltà finanziarie dalle quali riuscì sempre ad uscire grazie a ripetuti rilevanti prestiti che Umberto gli concesse dietro il rilascio di cambiali. Nel 1929 egli non fu perciò in grado di saldare interamente il finanziamento che gli amministratori della Moto Garelli si erano impegnati a versare nelle casse della Società. Mancavano 8.802,40 lire e ancora una volta si rivolse a Umberto proponendogli di versare per suo conto l'importo dovuto alla Società e rilasciandogli a garanzia 477 azioni al portatore della Moto Garelli, che avrebbe potuto riscatta-

---

<sup>395</sup> CCIAA di Milano, archivio storico. SA Moto Garelli, bilancio al 31/12/1934, relazione del collegio sindacale e verbale assemblea societaria.

<sup>396</sup> Vedi doc. 121

<sup>397</sup> Mario Benazzoli dal 1922 al 1929 fu vicepresidente dell'AC Milan. Durante il campionato di calcio 1928/29 fu anche direttore sportivo. I risultati ottenuti dalla squadra nel corso della sua presidenza furono assai modesti. Da più parti gli fu mossa l'accusa di aver gestito la squadra con criteri dilettantistici.

re entro il 31 dicembre 1934 rimborsando l'importo maggiorato degli interessi composti semestrali e deducendo gli eventuali dividendi incassati.

#### **Doc.129.**

Umberto accettò la proposta, ma a fine ottobre 1934 Benazzoli non era ancora in grado di saldare il suo debito. Nel frattempo le azioni della Moto Garelli avevano subito un rilevante incremento di valore grazie al quale i due raggiunsero un compromesso, Benazzoli vendette a Umberto un pacchetto di 100 azioni della Moto Garelli al prezzo di £. 11.850,75 corrispondente al debito comprensivo degli interessi maturati dedotti i dividendi percepiti.<sup>398</sup> Umberto per parte sua restituì le rimanenti 377 azioni.

A questo punto è legittimo chiedersi per quale motivo Umberto finanziasse i soci della Moto Garelli. Si potrebbe pensare che fosse radicata in lui la propensione verso l'attività creditizia privata che per tanto tempo i suoi avi avevano esercitato. Ma a conti fatti, come abbiamo visto nel caso di Benazzoli, egli non approfittò mai della critica situazione dei suoi debitori. Molto più verosimile è l'ipotesi che Umberto intendesse assicurarsi l'appoggio unanime del Consiglio d'Amministrazione. I sette amministratori della Moto Garelli erano un gruppo molto compatto e solidale che rappresentava, direttamente o per delega, la quasi totalità degli azionisti. Nel momento più critico della Moto Garelli, quando si cominciava a intravedere l'eventualità di un fallimento, gli azionisti meno fiduciosi nella possibilità di rilancio dell'azienda avevano alienato le loro azioni.

Nei critici anni 1929 e 1930 Umberto aveva bisogno del totale supporto materiale e morale del consiglio. La defezione di soci fondatori della Società, sia pure per problemi finanziari, avrebbe potuto produrre un clima di irrimediabile pessimismo. Benazzoli in particolare era un personaggio che negli anni a venire avrebbe assunto un ruolo chiave nell'ambito della Società, come probabilmente Umberto aveva precocemente intuito.

---

<sup>398</sup> Da un calcolo approssimativo risulterebbe che De Benedetti avesse praticato a Benazzoli un tasso d'interesse di poco superiore a quello delle cartelle del Debito Pubblico Italiano e certamente di molto inferiore a quello che le banche praticavano ai loro debitori. Il valore delle cento azioni Moto Garelli acquistate, trattandosi di titoli non quotati, non è determinabile. L'analisi della trattativa e gli ottimi rapporti che sarebbero successivamente intercorsi fra i due personaggi, inducono a considerare congruo il risultato della transazione.

**Doc. 130.**

Nella stagione estiva moglie e figlio e personale di servizio si trasferivano a Valmadonna. Umberto li raggiungeva nei fine settimana; per questo motivo si era procurato un abbonamento ferroviario.



*Luciano e Umberto. 1934 c.a.*

**Doc. 131**

Umberto quando aveva qualche giorno libero partiva per una sempre diversa località alpina dalla quale ogni volta inviava a casa una cartolina illustrata. Per vacanze più lunghe, di solito nel mese di settembre, partiva con Ernestina. In questo caso le cartoline erano indirizzate a Titti, com'era soprannominato in famiglia il figlio, al quale Umberto trasmise la passione per l'alpinismo. A quanto pare, Umberto visitò la quasi totalità delle valli alpine italiane e svizzere. Fino al 1931 fece anche frequenti viaggi in Germania. Ernestina per parte sua si recava volentieri anche al mare o sui laghi prealpini, ma fece anche qualche viaggio a Parigi e uno a Londra. Finché le sue condizioni fisiche glielo permisero, Umberto

salì su vette non eccessivamente impervie; il suo fisico corpulento gli impediva le impegnative ascensioni in cordata. Col passare degli anni si sarebbe dovuto accontentare solamente di lunghe passeggiate fra i monti. Nel settembre del 1929 la famiglia De Benedetti al completo partì per un viaggio di parecchi giorni in Svizzera e qui cominciò la bizzarra abitudine di spedire quasi quotidianamente a Milano cartoline indirizzate a se stessi



*Doc. 132 Agosto 1931, i De Benedetti a Ostenda.*

### **Doc. 132.**

Nel 1931 la Moto Garelli era sulla via del completo riassetamento. Umberto si sentiva ormai molto più tranquillo per cui decise di intraprendere con moglie e figlio un lungo viaggio con partenza da Berna dove i tre si erano recati in treno. Qui noleggiò una macchina con autista. Umberto, da vero intenditore di automobili qual era, scelse una delle più lussuose, confortevoli e qualitativamente migliori vetture americane, una Lincoln modello K da poco apparsa sul

mercato.<sup>399</sup> Il viaggio si snodò in una sorte di circuito attraverso le strade di Svizzera, Germania, Olanda, Belgio, Lussemburgo e Lorena per far ritorno a Berna. I De Benedetti inviarono a casa dalle varie località toccate, tra l'11 agosto e il 2 settembre, 56 cartoline illustrate.

### **Doc. 133 - 134 - 135.**

Nel 1925 Umberto contrasse una parotite complicata da orchite. La malattia lo rese sterile. Due anni dopo, fu colto per strada da un improvviso capogiro con conseguente perdita dei sensi. Il suo medico di fiducia lo fece sottoporre a una serie di esami clinici. Fu così che scoprì di essere diabetico. Dapprima non volle credere all'esito degli esami e consultò uno specialista che confermò la diagnosi del collega. Mise parecchio tempo prima di arrendersi all'evidenza dei fatti. Quando alla Moto Garelli gli affari cominciarono ad andare male sopravvennero fastidiosi disturbi digestivi. Nel 1930 gli fu praticato un esame radiologico dell'apparato digerente che rivelò un'ulcera duodenale conseguenza, almeno in parte, della costante tensione nervosa alla quale era stato sottoposto nel periodo in cui la Moto Garelli sembrava destinata alla bancarotta. Fu allora che finalmente si decise a sottoporsi ad uno stretto regime alimentare che egli seguì scrupolosamente a quanto pare con ottimi risultati; il 30 luglio 1930 pesava 106 chili, in soli sei giorni perse quattro chili

Alla Moto Garelli gli affari procedevano a gonfie vele. Il 28 maggio 1935 si tenne un'assemblea straordinaria nella quale fu deliberato di portare il capitale sociale da £. 500,000 a £. 1.000.000. L'aumento non comportò alcun onere per gli azionisti perché poté avere luogo mediante l'assorbimento di riserve ormai eccessive. Umberto, che riponeva molta fiducia negli investimenti immobiliari, volle che si modificasse lo statuto sociale introducendo, oltre ad altre modifiche, come scopo sociale anche l'acquisto, la costruzione, la vendita e l'affitto di beni immobili. L'esercizio 1935 si chiuse con un utile netto di £. 232.768,40. Gli anni 1936 e il 1937 andarono ancora meglio, l'utile netto di bilancio al 31/12/1937 era salito a £. 621.712.70. Il bilancio, come di consueto era stato redatto con criteri di saggia prudenza: per esempio ai brevetti il valore attribuito in bilancio era simbolico di una lira. Poiché erano state incrementate le imposte per finanziare la politica bellicistica del governo era stato accantonato un fondo speciale

---

<sup>399</sup> Le Lincoln erano vetture di lusso prodotte dal gruppo Ford. Facevano concorrenza alle Cadillac e alle Packard. Il modello K 1931 era dotato di un potente motore V8 di 6300 cc. Una Lincoln K-Series fu adottata come macchina presidenziale da Franklin Delano Roosevelt.

di riserva del valore di £. 139.009,85.<sup>400</sup> Agli azionisti fu distribuito un dividendo di £. 90 per azione nominativa e di £. 81 per azione al portatore.<sup>401</sup> L'utile lordo sulle merci ammontava a £. 2.975.282,60 in gran parte proveniente dall'estero. Nella relazione del collegio sindacale si legge: “[...] La sempre più riconosciuta bontà degli apparecchi costruiti, ed i miglioramenti tecnici di continuo apportati, mettono in grado la vostra Azienda di affrontare anche nel particolare quadro autarchico nazionale, ogni occorrenza.”<sup>402</sup> La Moto Garelli faticava a evadere i sempre più numerosi ordini di aviocompressori, tanto che nel 1935 si decise di porre termine alla assai poco lucrosa fabbricazione di motociclette.

### **Doc. 136.**

Nel dicembre del 1935 Umberto si recò a Firenze per vedere un terreno che sembrava adatto per l'edificazione di un nuovo stabilimento, essendo quello di Sesto ormai insufficiente per evadere gli ordini di aviocompressori che arrivavano da tutto il mondo.

Proprio quando le cose sembravano procedere nel migliore dei modi come un fulmine a ciel sereno si abatterono su Umberto le leggi razziali. La Moto Garelli poté continuare a prosperare senza di lui grazie agli aviocompressori di cui la Regia Aeronautica e la Luftwaffe non avrebbero potuto fare a meno fino al termine del secondo conflitto mondiale.

---

<sup>400</sup> La guerra d'Abissinia provocò un grave squilibrio dei conti pubblici; per riassetare il bilancio dello stato il governo impose nuovi tributi. Alla già esistente Imposta Straordinaria Patrimoniale aggiunse, nel 1936, l'Imposta Straordinaria sugli Immobili. Nel 1937 fu varata l'Imposta straordinaria sul Capitale Azionario a cui fu seguita, nel 1938, l'Imposta Straordinaria sul Capitale delle Aziende Industriali e commerciali in forma non azionaria.

<sup>401</sup> Si presume che la suddivisione delle azioni in nominative e al portatore sia avvenuta in occasione dell'aumento gratuito di capitale.

<sup>401</sup> CCIAA di Milano. Archivio Storico. SA Moto Garelli. bilanci 1926 e 1927. Relazioni del collegio sindacale e verbali assemblee societarie.

<sup>402</sup> CCIAA di Milano. Archivio Storico. SA Moto Garelli. bilanci 1926 e 1927. Relazioni del collegio sindacale e verbali assemblee societarie.

Parte V.



## Le persecuzioni

La presa del potere da parte di Hitler nella primavera del 1933 gettò nello sconforto gli ebrei di tutta Europa. Umberto, come molti ebrei suoi connazionali, probabilmente si sentiva confortato dal fatto di essere cittadino italiano. Mussolini appena un anno prima aveva dichiarato a Emil Ludwig<sup>403</sup> che l'antisemitismo in Italia non esisteva e che "[...] gli ebrei Italiani si sono sempre comportati bene come cittadini, e come soldati si sono battuti coraggiosamente. Essi occupano posti elevati nelle università, nell'esercito, nelle banche". Quelle parole dovettero suonare come una rassicurazione agli orecchi degli ebrei italiani. Eppure, nel 1933 il generale Pietro Badoglio,<sup>404</sup> allora governatore della Tripolitania<sup>405</sup>, escluse dalle scuole medie di Tripoli gli studenti ebrei che non le frequentavano di sabato, per quanto fosse stato loro concesso di non scrivere. In Italia non fu dato molto rilievo all'accaduto perché riguardava sudditi coloniali i quali non godevano ancora dei pieni diritti di cittadinanza. Italo Balbo, il nuovo governatore della Libia, molto meglio disposto nei confronti degli ebrei di quanto non lo fosse stato Badoglio, avrebbe risolto il problema nel 1936 concedendo l'istituzione, nelle scuole medie di Tripoli, di una sezione speciale destinata appositamente agli studenti ebrei<sup>406</sup>.

Umberto dovette adattarsi a malincuore all'idea che nella civilissima Germania che tanto ammirava, un movimento che faceva dell'odio verso gli ebrei la propria bandiera avesse potuto impossessarsi saldamente del potere mediante libere e democratiche elezioni. Cercò di comprendere che cosa animasse un antisemitismo così radicale e soprattutto cosa si celasse dietro il fascino che Hitler esercitava sui tedeschi se all'elezione plebiscitaria del 19 agosto 1934, che formalizzò la dittatura hitleriana, su 45,5 milioni di aventi diritto al voto solamente 4,5 milioni ebbero il coraggio di negare la loro approvazione.

### **Doc. 137 - 138 - 139.**

Nel periodo d'inattività forzata cui fu obbligato dalle leggi razziali, Umberto redasse il catalogo della sua biblioteca e questo ci aiuta a capire molte

---

<sup>403</sup> E. Ludwig, *Colloqui con Mussolini*, Milano 1932.

<sup>404</sup> Badoglio fu promosso al grado di Maresciallo d'Italia in seguito alla conquista dell'Etiopia nel 1936.

<sup>405</sup> Nel 1933 la Tripolitania era una colonia a se stante. Nel 1934 fu unita alla Cirenaica creando il Governatorato della Libia.

<sup>406</sup> Renzo De Felice, *Storia degli ebrei italiani sotto il fascismo*. Torino 1993 (Ristampa). Pag. 197 -204.

cose.<sup>407</sup> Doveva essere abbastanza colto a giudicare dal grande numero di libri che assorbiva. La maggior parte erano di narrativa, alcuni dei quali erano francesi, numerosi erano anche i libri di storia. L'interesse per l'ebraismo sembra confermare quanto intensamente egli vivesse la sua condizione di ebreo. Se dovessimo dare una valutazione, molto superficiale, sulla base del tipo di letteratura assente o scarsamente presente nel catalogo, rileveremmo poco interesse per l'arte in generale e ancor meno per la politica. Qualche libro sulla storia di Casa Savoia confermerebbe i suoi sentimenti filosabaudi. Con l'avvento di Hitler al potere Umberto decise che era giunto il momento di farsi un'idea chiara su cosa si proponesse il nazismo. Per prima cosa lesse il testo fondamentale della dottrina nazista, *La mia battaglia*<sup>408</sup>, il saggio pubblicato da Hitler nel 1925 in cui egli spiegava il suo pensiero politico e il programma del partito Nazionalsocialista sotto forma di autobiografia. Umberto integrò questo libro con, *I protocolli dei Savi di Sion*, largamente utilizzato dalla propaganda nazista fu citato da Hitler nel *Mein kampf*. A questi due libri aggiunse un album di figurine edito nel 1933, dal titolo: *kampf un's Dritte Reich. Eine historische bilderfolge*.<sup>409</sup> Le figurine sono immagini fotografiche a colori, di eccellente qualità pittorica e tecnica, inquadrare entro un'elegante cornice tipografica con il testo in tedesco a caratteri gotici. Esse mostrano numerosi ritratti di Hitler, i suoi "bagni di folla", le imponenti, suggestive coreografie naziste, le parate e così via. Infine lesse in parte le memorie di Otto Dietrich, *Con Hitler verso il potere*, sulle vicende personali dell'autore, capo dell'ufficio stampa del NSASP. Evidentemente Umberto trovò il libro poco interessante perché verso la metà smise di tagliare le pagine. Umberto, a questo punto perse interesse per la letteratura apologetica della nuova Germania e almeno per qualche tempo non si occupò più né di Hitler né dei suoi seguaci.

Tra il 1934 e buona parte del 1936 il regime fascista tenne nei confronti degli ebrei un atteggiamento ondivago tra reiterate assicurazioni di Mussolini che in Italia non esisteva un problema ebraico e sporadici attacchi da parte di quella stampa di regime che non aveva mai fatto mistero della propria avversione verso gli ebrei. L'attacco più violento avvenne in conseguenza dell'arresto, avvenuto l'11 marzo 1934 al posto di frontiera di Ponte Tresa, sul confine svizzero, di due ebrei torinesi che trasportavano materiale propagandistico antifascista.<sup>410</sup> L'arresto diede origine a una serie di perquisizioni in tutta Italia con il

---

<sup>407</sup> Il catalogo fu aggiornato nel dopoguerra; elenca oltre 800 titoli. Solo una trentina di libri si sono stati risparmiati dall'allagamento che distrusse, oltre alla biblioteca, la maggior parte dell'archivio di Umberto De Benedetti.

<sup>408</sup> *La mia battaglia*, fu pubblicato in Italia per la prima volta nel 1934 dall'editore Bompiani.

<sup>409</sup> La battaglia per il terzo Reich: Una storia di successi per immagini.

<sup>410</sup> Mario Levi, uno dei due arrestati di Ponte Tresa, riuscì a fuggire riguadagnando il confine svizzero. Fu diffusa la falsa notizia secondo cui avrebbe urlato: "Cani di Italiani vigliacchi". (Cfr. Michele Sarfatti, *Gli ebrei negli anni del fascismo: vicende, identità, persecuzione*. In, *Storia d'Italia, Annali*, vol 11 Torino, 1977. Pag. 1657 - 1663)

fermo di alcuni ebrei torinesi militanti di Giustizia e Libertà. Fu a questo punto che l'Ufficio Stampa di Mussolini diffuse una nota che proponeva l'accostamento ebrei e antifascisti su tutti i titoli dei giornali. Il quotidiano "Il Tevere" rincarò la dose aggiungendo all'epiteto antifascisti quello di antitaliani a significare che tutti gli ebrei, non solo i sionisti, erano stranieri in terra straniera<sup>411</sup>. Mussolini non volle proseguire l'attacco egualizzato agli ebrei, anzi espresse pubblicamente il proprio dissenso alla politica razzista del nazismo<sup>412</sup>. Anzi, egli autorizzò l'istituzione di Comitati di Assistenza agli emigrati ebrei tedeschi che fuggivano dalla dittatura nazista. Quello di Milano era il più attivo perché nel capoluogo lombardo si concentrava la maggior parte degli esuli. Il comitato di Trieste operava per aiutare le molte migliaia di profughi sionisti che intendevano imbarcarsi per la Palestina.<sup>413</sup> Umberto identificò il proprio ebraismo soprattutto con la religione, non sentiva il bisogno di cercare in Palestina una seconda patria perché aveva profondamente interiorizzato la propria cittadinanza italiana. Egli aveva visto nel primo conflitto mondiale, al quale aveva voluto partecipare attivamente, una guerra per la patria, un completamento di quel processo risorgimentale al quale gli ebrei dovevano la loro emancipazione. I tragici avvedimenti che ben presto sarebbero seguiti e che avrebbero sconvolto la sua vita gli avrebbero però fatto mutare radicalmente opinione riguardo al sionismo.

#### **Doc. 140 - 141.**

All'inizio del 1936 l'attenzione dell'opinione pubblica internazionale era concentrata sulle operazioni belliche in corso in Etiopia e sulle sanzioni economiche che la Società delle Nazioni aveva decretato contro l'Italia. Perfino gli ebrei italiani sembravano avere messo in secondo piano il pur preoccupante problema dell'antisemitismo che stava dilagando in Europa. Tuttavia, proprio in quel periodo che apparve sulla rivista "Regime Corporativo" una serie di tre articoli del filosofo antisemita Julius Evola dal titolo, *Il problema ebraico. 1 - Nel mondo spirituale. 2 - Nel mondo Culturale. 3 - Nel Mondo economico e sociale*. Evola stava mettendo le basi di una sua peculiare teoria razzista. Egli contestava le concezioni prettamente biologiche e antropologiche naziste alle quali contrapponeva un razzismo basato su criteri spirituali, prima che fisici meglio adattabili ai valori della tradizione italiana. La razza superiore era, secondo Evola, una razza interiore dello spirito che doveva identificarsi con lo stile di vita e la cultura della tradizione della razza del tipo che egli definì ario-romano, discendente da una "super razza" biologica ario-nordica, cioè quella alla quale, in Ita-

---

<sup>411</sup> Telesio Interlandi, direttore de "Il Tevere", era uno dei più accesi antisemiti italiani. Nel 1938 assunse la direzione del periodico "La Difesa della Razza". "Il Tevere" aveva fama di essere un organo ufficioso di Mussolini che vi faceva pubblicare le notizie che giudicava inopportuno diffondere su "Il Popolo d'Italia". (Cfr. Treccani, Dizionario Biografico degli Italiani, alla voce *Interlandi Telesio*).

<sup>412</sup> Cfr. Michele Sarfatti, *gli ebrei negli anni del fascismo: vicende, identità, persecuzione*. In, *Storia d'Italia, Annali*, Vol. 11, Torino, 1997, pag. 1657 - 1660.

<sup>413</sup> Ibidem. Pag. 1662 - 1663.

lia, competeva il ruolo di razza guida, la razza dell'uomo fascista "un uomo antico e nuovo al tempo stesso". Umberto lesse solamente i primi due articoli, più attentamente quello concernente il mondo spirituale, come dimostrano le frequenti sottolineature e i numerosi punti interrogativi che egli pose sui margini delle pagine. La spiritualità nordica sarebbe stata secondo l'autore espressione della razza "aria", dall'anima aristocratica, guerriera e eroica: da qui il valore sacrale dell'archetipo e dell'azione. Una volta definiti i caratteri dell'arianità era possibile, secondo Evola, comprendere perché gli ebrei erano una razza inferiore. Umberto apprese da quella lettura che cosa, secondo l'autore, caratterizzava la spiritualità delle razze semitiche in genere: "La distruzione della sintesi ariana di spiritualità e virilità". Fra i semiti abbiamo da una parte un'affermazione grassamente materiale e sensualistica [...] del principio virile, dall'altra una spiritualità devitalizzata [...]. Semitico è inoltre [uno] spirito sotterraneo di agitazione oscura e incessante, d'intima contaminazione e di improvvisa rivolta." In altre parole, se bisognava essere antisemiti non bastava affidarsi a un razzismo puramente biologico, ma occorreva valutare la qualità intrinseca della spiritualità ebraica. Proseguendo nella lettura Umberto sottolineò la seguente frase: "[...] idea di un popolo eletto, chiamato a dominare il mondo per mandato divino [...]". In realtà Evola non interpretava alla lettera queste parole. Sul piano culturale la produzione ebraica sarebbe stata intrisa "di un istinto di avvilito, insozzare e abbassare tutto quel che viene ritenuto alto e nobile, e di scatenare in pari tempo tendenze oscure, istintive, sessuali [...]". Evola con questo considerava gli ebrei non come motore del sovvertimento morale e civile dell'Occidente, ma come strumenti di forze oscure più grandi di loro. Pensava perciò non a una vera e propria congiura da parte degli ebrei, ma al risultato naturale del carattere innato degli ebrei, un'azione che non è comandata da un'idea unitaria e conforme a un piano predeterminato., Evola si chiedeva: "Se così non fosse, si dovrebbe riconoscere negli Ebrei migliori attitudini intellettuali, di quelle che gli Ariani non dispongano e non curino?".

Non deve stupire che, giunto a questo punto, Umberto ne ebbe abbastanza di Evola e delle sue contorte, per quanto erudite, elucubrazioni.

### **Doc. 142 - 143.**

L'annuncio del 9 maggio 1936 con cui Mussolini proclamò la riapparizione dell'Impero sui colli fatali di Roma galvanizzò gli animi degli Italiani. A quanto pare nemmeno Umberto si sottrasse al clima di esaltazione collettiva che aveva pervaso il paese. Tra le più rilevanti difficoltà incontrate dall'esercito italiano nella conquista dell'Etiopia vi fu il problema logistico. Per risolverlo furono inviati in Africa Orientale decine di migliaia di lavoratori militarizzati da af-

fiancare all'Arma del Genio. Le operazioni militari si svolsero su un territorio vastissimo e selvaggio posto a quote d'altitudine variabili tra i 2000 e i 3000 metri, quasi interamente privo di strade carrozzabili che dovettero essere adattate per consentire il transito dei mezzi di trasporto pesanti. Come tutto questo fosse stato brillantemente superato, aveva fatto inorgoglire Umberto, che come ingegnere, ex ufficiale dell'Arma del Genio ben sapeva quali e quante difficoltà organizzative fossero state affrontate e superate. Egli si lesse i più importanti libri dei protagonisti di quella guerra: Emilio De Bono, *La preparazione e le prime operazioni in Africa Orientale*; Achille Starace, *La marcia su Gondar*; Pietro Badoglio, *La guerra d'Etiopia*; quest'ultimo libro risulta letto per intero, come dimostrano le pagine tutte tagliate. Nonostante la mole e la noia che scontava nel lettore esso fu un eccezionale successo editoriale<sup>414</sup>. Fra le carte di Umberto vi è un fascicolo, edito nel dicembre 1936, dal titolo, *il cammino degli eroi*, con una documentazione fotografica a cura del reparto Luce A.O. che illustra molto bene gli sforzi compiuti dall'organizzazione logistica dell'esercito per sostenere l'avanzata delle truppe. La fotografia di copertina mostra significativamente le "centurie" di lavoratori in marcia col casco coloniale e il badile in spalla.<sup>415</sup>



Nel 1937 Umberto aveva diverse ragioni di sentirsi appagato da ciò che fino ad allora era riuscito a realizzare, la Moto Garelli era stata trasformata in

<sup>414</sup> Molte delle copie ancor oggi reperibili sul mercato antiquario hanno le pagine intonse. Ciò sembra dimostrare che furono numerosi gli italiani che comperarono o il libro ma non molti quelli che lo lessero.

<sup>415</sup> *Vedere*, periodico edito dall'Istituto Luce., Dicembre 1936-XV E.F.

un'azienda prospera, finanziariamente sana, gli azionisti erano soddisfatti al di là di ogni più rosea aspettativa, gli acciacchi che tormentavano la sua salute erano sotto controllo,<sup>416</sup> la vita familiare trascorreva serena assolutamente priva di screzi e tensioni<sup>417</sup>, il suo cospicuo patrimonio, prudentemente investito, produceva redditi del tutto soddisfacenti nonostante che i proventi si fossero considerevolmente ridotti per i crescenti tributi straordinari sugli immobili che il governo aveva imposto per finanziare l'aggressiva politica militarista alla quale il regime fascista si era votato. Dopo la felice conclusione della conquista dell'Etiopia, Mussolini godeva di un consenso popolare pressoché totale. In quel clima di euforia collettiva il Duce non aveva esitato a intervenire nella guerra civile spagnola quando le operazioni di pacificazione dell'Impero erano ancora in corso. Egli dava l'impressione di agire con infallibile sicurezza e fra gli Italiani, anche fra i fascisti più tiepidi, cominciava a diffondersi l'idea che avesse "sempre ragione". La trionfale visita di Stato a Berlino confermava inequivocabilmente il costante avvicinamento dell'Italia alla Germania. L'evento allarmò gli ebrei italiani, eppure, come ha scritto De Felice: " [...] per moltissimi ebrei la Germania era una cosa e l'Italia un'altra. In Italia certe cose non sarebbero mai avvenute [...]"<sup>418</sup> Ma al di là di ogni facile ottimismo il progressivo deterioramento della condizione degli ebrei nella società italiana diveniva via via sempre più percepibile. Umberto come molti altri ebrei italiani, nonostante i segnali negativi, aveva difficoltà ad accettare l'idea dell'approssimarsi della persecuzione antisemita. Sta di fatto che egli continuava a riporre molta fiducia negli investimenti immobiliari, i quali, dopo tutto, avevano fatto la fortuna della sua famiglia. Fu così che Umberto decise di comprare un'altra casa.

#### **Doc. 144 - 145 - 146.**

Lo stabile che Umberto comprò si trovava in un bel quartiere di Milano, nella zona di Porta Magenta, a pochi passi dalla Fiera Campionaria. Ubicato in via Mosè Bianchi 4, era un edificio di cinque piani fuori terra della consistenza catastale di 89 vani. Non è nota l'epoca in cui l'edificio era stato fabbricato. Dalle caratteristiche architettoniche si può desumere che sia stato edificato alla fine del XIX secolo. La casa era formata da appartamenti, dotati di riscaldamento centrale, di dimensioni variabili da due a quattro vani con cucina e bagno, tutti affittati a famiglie della piccola o media borghesia. Il preliminare di compravendita non è datato; i dati in esso contenuti lasciano intendere che fosse stato stipulato nell'autunno del 1937. Il prezzo fu convenuto nella somma di £. 625.000

---

<sup>416</sup> Vedi Doc. 134.

<sup>417</sup> Numerose lettere, biglietti e cartoline scambiate dai De Benedetti in occasione di festività, viaggi, ricorrenze sembrano dare l'idea di un'atmosfera familiare pressoché idilliaca. Queste carte che fanno parte dell'archivio di Umberto De Benedetti non sono state incluse nell'elenco dei documenti per brevità e soprattutto perché poco rilevanti ai fini del presente lavoro.

<sup>418</sup> R. De Felice, op. cit. pag. 191.

da cui deve essere dedotto l'accollo di due mutui ipotecari per complessive £. 200.000. Le spese notarili e per l'imposta di registro ammontarono a £. 38.822,60 Il rogito notarile fu stipulato in data 28 aprile 1938. Nel volgere di pochi mesi Umberto si sarebbe pentito di aver concluso quell'affare che pareva salvaguardare, in tempi di elevato tasso d'inflazione, una consistente parte liquida del suo patrimonio<sup>419</sup>.

#### **Doc. 147.**

L'attività immobiliare di Umberto non si limitava alla gestione di case d'affitto da cui ricavare un congruo reddito, ma verosimilmente anche al recupero di edifici fatiscenti. I documenti in nostro possesso ci dicono assai poco. Numerose comunicazioni trasmesse al Comune di Milano tra il 1935 e dicembre 1938 concernenti provvedimenti di sloggio dagli stabili di via Corsico 5 e via Altaguardia 11 appartenenti, <sup>420</sup> fino al 1937, anno della sua morte, al generale Edoardo De Benedetti.<sup>421</sup> Alcuni degli inquilini dei summenzionati stabili furono sistemati nella casa di via Vigevano 45 che, come sappiamo apparteneva a Umberto e Angelo De Benedetti. Furono certamente le leggi razziali a porre termine alle due annose, complicate e laboriose operazioni immobiliari delle quali non sappiamo più nulla.

Alla Moto Garelli gli affari procedevano a gonfie vele, gli utili di bilancio aumentavano vistosamente di anno in anno con grande soddisfazione degli azionisti. Nel 1935 il capitale sociale fu raddoppiato e portato a un milione di Lire. L'operazione fu condotta senza alcun esborso di denaro da parte degli azionisti, perché ebbe luogo mediante l'assorbimento di riserve appositamente destinate a quello scopo. Lo statuto sociale subì sostanziose modifiche, fra le quali era inclusa la possibilità di esercitare la vendita e l'affitto di beni mobili e immobili; l'impianto, l'acquisto, la vendita, la liquidazione di altre aziende; la rivendita di partecipazioni di brevetti in qualche modo attinenti l'attività sociale. Da quel momento in avanti la Moto Garelli, piuttosto che incrementare il capitale sociale, preferì trasformarsi nella capogruppo di altre società acquisite o appositamente fondate. Sfortunatamente di alcune di esse si è persa la storia.<sup>422</sup> Nel 1935 la Moto Garelli acquisì l'anonima Milanese Tiro a Volo, una vecchissima società, fondata nel 1889, con capitale sociale di £. 50,000 diviso in 100

---

<sup>419</sup> Considerando l'indice del potere d'acquisto della Lira nel 1935 pari a 1, nel 1937 era sceso a 0,8494 (fonte ISTAT)

<sup>420</sup> Via Corsico è ancor oggi un vicolo degradato. Attualmente, via Altaguardia è divenuta oggetto di importanti opere di recupero edilizio. Entrambi gli stabili si trovano nella zona di Porta Ticinese.

<sup>421</sup> Edoardo De Benedetti (1865 - 1937), generale di brigata. (Alberto Rovaghi, *I militari di origine ebraica nel primo secolo di vita dello stato italiano*. USSMe. Roma, 1999. Pag. 201.)

<sup>422</sup> Fra queste: la Società Anonima Costruzioni Meccanica Aeronautica Garelli, di altre si conservano poche tracce della loro attività nel dopoguerra.

azioni<sup>423</sup>, che aveva per oggetto sociale l'esercizio dello "stand di Precotto".<sup>424</sup> Nel dicembre 1936 la società modificò lo statuto sociale. Eliminato il precedente scopo sociale, fissò l'attività nell'acquisto, costruzione, vendita e affitto di beni mobili e immobili. Il capitale sociale fu portato a £. 1.000.000 mediante l'emissione di 9.500 nuove azioni del valore nominale di £. 100 cadauna. Assunse la presidenza del consiglio d'amministrazione l'ing. Mario Benazzoli. Furono nominati amministratori Paolo Cozzi e Giovanni Passoni che erano anche consiglieri della Moto Garelli. Il 15 luglio 1937 la società modificò la propria denominazione sociale in "Società Anonima Costruzioni Meccaniche Insubria" (S.A.C.M.I.) che a dispetto della nuova denominazione divenne la principale società immobiliare del gruppo Moto Garelli. La S.A.C.M.I. sarebbe sopravvissuta per molti anni alla fine della Moto Garelli, finché negli anni 80 del secolo scorso gli azionisti, ancora gli stessi del 1938 o i loro eredi, non avrebbero deciso di porla in liquidazione.<sup>425</sup> Nella relazione di bilancio del collegio sindacale della Moto Garelli al 31/12/1935 si legge: "Tutta l'attività della vostra Azienda sia direttamente che indirettamente attraverso le esportazioni è rivolta a favore del nostro Paese; ciò può essere per voi motivo di orgoglio e compiacimento."<sup>426</sup> Era questo un chiaro apprezzamento di come la Moto Garelli collaborasse attivamente nel perseguire gli obiettivi della politica autarchica messa in atto dal fascismo come risposta alle "inique" sanzioni economiche che le potenze "demoplutocratiche" avevano imposto all'Italia, attraverso la Società delle Nazioni, nel vano tentativo di negarle quello che la propaganda del regime definì l'agognato "posto al sole".

### **Doc. 148**

Nell'inverno del 1936 nello stabilimento di Sesto San Giovanni della Isotta Fraschini occorse un grave incidente con diversi morti e feriti. La Isotta Fraschini era una delle più importanti fabbriche italiane di motori d'aviazione, perciò ottima cliente della Moto Garelli di cui utilizzava gli aviocompressori. La direzione della Moto Garelli si sentì in obbligo di versare al Fascio di Combattimento di Sesto San Giovanni una somma da elargire alle famiglie dei caduti.

---

<sup>423</sup> CCIAA di Milano. Archivio Storico. Denuncia di costituzione di Società Anonima. L'originario scopo sociale della "Società Milanese Tiro a Volo" era l'esercizio del tiro al piccione. Il 19 febbraio 1915 fu trasformata in S.A.

<sup>424</sup> Ibidem, notaio Federico Guasti, Milano. Estratto del rogito del 15 aprile 1918. La durata della società fu prolungata fino al 1950 assumendo un nuovo scopo sociale.

<sup>425</sup> Nel 1961 la Moto Garelli, nuovamente in difficoltà, fu assorbita dalla ditta Agrati, che conservò il marchio dando vita a una nuova ditta con ragione sociale Agrati-Garelli.

<sup>426</sup> Verbale di assemblea straordinaria del 28 maggio 1935 e bilancio al 31 dicembre 1935.

## Doc. 149 – 150.

Nel luglio successivo Umberto fece pervenire al Capo del Governo la somma di diecimila lire da devolvere alle Opere Assistenziali di Sesto San Giovanni. Il 2 luglio 1936 ricevette da Osvaldo Sebastiani,<sup>427</sup> segretario particolare del Duce, il seguente telegramma: “ Duce incaricami esprimere suo compiacimento per offerta punto Somma è stata rimessa direttorio partito [...]”. Subito dopo il telegramma giunse una lettera raccomandata, datata 1 luglio 1936, del segretario amministrativo del Partito Nazionale Fascista, Giovanni Marinelli.<sup>428</sup> Anch'essa esprimeva il compiacimento per l'apprezzata generosa offerta. Grazie alle floride condizioni economiche la Moto Garelli poté concedersi quest'atto di generosa liberalità verso un'importante azienda sua partner commerciale; fu, però anche un gesto di avveduta politica aziendale. Con il progredire del tentativo di costruzione dello Stato Corporativo crebbe l'ingerenza del partito fascista all'interno delle aziende, senza contare che la crisi del 1929 aveva indotto il governo fascista ad abbandonare ciò che rimaneva della politica economica liberista, perseguita nei primi anni dell'ascesa al potere, a vantaggio di un sempre più invadente dirigismo statale. La necessità di apparire come un'azienda perfettamente allineata alla politica governativa era resa particolarmente rilevante dal fatto che il più importante cliente della Moto Garelli era la Regia Aeronautica, l'Arma prediletta del regime e alla quale esso dedicava particolari cure e attenzioni. Non deve pertanto sorprendere se la direzione della Moto Garelli si premurò di mantenere, particolarmente con il locale Fascio di Combattimento, riguardosi se non deferenti rapporti.

Il bilancio del 1936 si chiuse con un utile netto di £. 274.917,80; agli azionisti fu distribuito un dividendo di £. 48 per ciascuna delle 5.000 azioni<sup>429</sup>. La chiusura del bilancio del 1937 riportò risultati clamorosi con un utile record d'esercizio di £. 621.712,70. Il 10% di tale somma fu devoluto come compenso al Consiglio d'Amministrazione; agli azionisti fu distribuito un dividendo pari a £. 90 per ogni azione nominativa e £. 81 per ogni azione al portatore. Fu inoltre accantonato uno speciale fondo per il pagamento dell'imposta straordinaria sul capitale azionario il cui importo non era ancora stato definito dal governo. Nella loro relazione i sindaci affermarono che: “ [...] l'Amministratore Delegato, ing. Umberto De Benedetti ed il Direttore Tecnico, ing. Adalberto Garelli meritano tutto il Vostro plauso [degli azionisti] per l'opera svolta”. La relazione non mancò di sottolineare che: “ la sempre più riconosciuta bontà degli apparecchi costruiti, ed i miglioramenti tecnici di continuo apportati, mettono in grado la Vo-

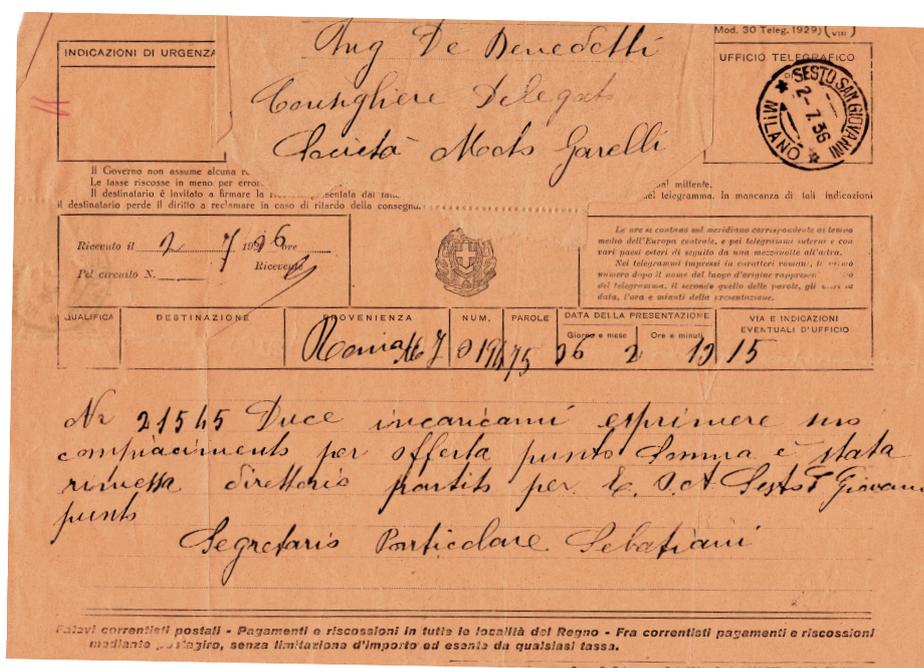
---

<sup>427</sup> Osvaldo Sebastiani fu segretario particolare di Mussolini dal 1934 al 1941. Aderì alla RSI. Morì ucciso dai partigiani nel 1944.

<sup>428</sup> Giovanni Marinelli fu membro del Gran consiglio del Fascismo. Il 25 luglio 1943 votò a favore dell'Ordine del giorno Grandi, per questo motivo fu fucilato a Verona l'11 gennaio 1944.

<sup>429</sup> CCIAA di Milano. archivio storico. Bilancio SA Moto Garelli al 31/12/1936.

stra Azienda di affrontare, anche nel particolare quadro autarchico nazionale ogni occorrenza”<sup>430</sup>.



Fino al 1938 gli ebrei italiani erano definiti tali dalla legge in base alla loro identità religiosa.<sup>431</sup> Come afferma Amos Luzzatto: " L'ufficializzazione della definizione degli ebrei come minoranza religiosa sollecitava gli stessi a identificarsi dal punto di vista nazionale con gli altri italiani, spesso addirittura di scegliere attivamente il fascismo come coronamento della loro italianizzazione".<sup>432</sup> Alla stragrande maggioranza degli ebrei italiani pareva allora impossibile che questo stato di cose potesse repentinamente cambiare. Nei primi mesi del 1938 iniziò una violenta campagna di stampa antisemita portata avanti dal regime allo scopo di preparare l'opinione pubblica ai futuri provvedimenti razziali.<sup>433</sup> Se si escludono gli antifascisti e pochi altri ebrei lungimiranti, l'opinione più diffusa fra gli ebrei era che la campagna di stampa fosse simile a quelle degli anni precedenti alle quali si erano abituati e che prima o poi si sarebbe placata<sup>434</sup>. Il comportamento di Umberto ci induce a supporre che anch'egli la pensasse allo stesso modo. Dopo tutto Mussolini non aveva aiutato i profughi ebrei della Germania, trattato gli ebrei italiani come pochi altri governi europei trattavano i loro e aveva, almeno ufficialmente, sempre negato l'esistenza in Italia di una que-

<sup>430</sup> Ibidem. Bilancio al 31/12/1937; assemblea del 30/3/1938 e relazione del collegio sindacale.

<sup>431</sup> R. De Felice. Op. cit. pag. 259.

<sup>432</sup> Amos Luzzatto in, *Storia d'Italia, annali. Gli ebrei in Italia*. Vol. 11, pag. 1937.

<sup>433</sup> Cfr. R. De Felice. Op. cit. pag. 259.

<sup>434</sup> Ibidem pag. 327.

stione ebraica in Italia?<sup>435</sup> La maggioranza degli ebrei italiani nutriva verso la monarchia Sabauda sentimenti di gratitudine e devozione perché non aveva dimenticato che era stata l'artefice della concessione agli ebrei dei diritti civili e politici.<sup>436</sup> Pareva dunque impossibile che il Re potesse permettere che, a novant'anni di distanza dall'emancipazione, il ritorno alle antiche interdizioni.<sup>437</sup> La situazione lasciava quindi spazio a un cauto ottimismo, che andò però attenuandosi col progressivo avvicinamento alla Germania e con la visita di stato in Italia di Hitler nei primi giorni di maggio del 1938. Il führer fu accolto con grandi onori da Mussolini e la propaganda dei regimi fascista e nazista diede un'eccezionale rilevanza all'avvenimento. Ciò nonostante, molti ebrei ancora pensavano che nel peggiore dei casi non si sarebbe mai giunti a una vera e propria persecuzione. A quanto pare anche Umberto ragionava in questo modo; lo conferma l'acquisto dello stabile di via Mosè Bianchi e il dinamismo senza precedenti con cui operava nella Moto Garelli sia dal punto di vista commerciale e industriale sia da quello finanziario. Pensò alla costituzione della S.A.C.M.I., destinata, con gli immobili che avrebbe acquistato in futuro, a costituire il salvadanaio dell'azienda in caso di impreviste difficoltà. Umberto non voleva correre il rischio di ritrovarsi nella situazione fallimentare simile a quella della fine degli anni 20, che doveva avergli tolto il sonno per parecchio tempo, e dalla quale era miracolosamente riuscito a far scampare la società. La scelta di Umberto si sarebbe rivelata provvidenzialmente lungimirante; infatti, gli immobili della S.A.C.M.I. si sarebbero dimostrati d'importanza cruciale nel 1945 quando la Moto Garelli dovette reperire ingenti capitali da investire per riconvertire la produzione da bellica a civile.

---

<sup>435</sup> R. De Felice, op. cit. pag. 328.

<sup>436</sup> Cfr. Giorgio Sacerdoti, *Gli ebrei e la costituzione. Saggio ne, Il ritorno alla vita: vicende e diritti degli ebrei in Italia dopo la seconda guerra mondiale*, a cura di Michele Sarfatti.

<sup>437</sup> Nei primi vent'anni di regno di Vittorio Emanuele III la presenza di ebrei ai massimi livelli politici raggiunse un'ampiezza numerica e una rilevanza qualitativa proporzionalmente molto superiore alle dimensioni del gruppo ebraico (Nel 1931, in Italia gli ebrei erano circa 44/45000, approssimativamente l'uno per mille della popolazione complessiva del paese) Cfr. Michele Sarfatti, in *storia d'Italia. Gli ebrei negli anni del fascismo*. Vol. 11, pag. 1625.



### Doc. 151.

Nel 1938 Umberto era ormai un personaggio abbastanza noto nell'ambiente dell'industria aeronautica. Era associato alla neonata Reale Unione Nazionale Aeronautica. La R.U.N.A. era articolata in sezioni sparse in molte province italiane e perfino nelle colonie. Aveva il compito di reclutare giovani opportunamente selezionati da addestrare al pilotaggio di aerei civili. Era dotata di un'autonoma flotta aerea suddivisa in squadriglie. Il vero scopo della R.U.N.A. era facilitare il reclutamento da parte della Regia Aeronautica di giovani piloti che in caso di guerra avrebbero potuto conseguire in breve tempo il brevetto di pilota militare.

### Doc. 152 - 153 - 154.

Umberto nel mese di maggio 1938 si recò a Belgrado per avviare rapporti d'affari con l'aeronautica Jugoslava. Partì in aereo da Milano, con scalo a Zagabria, su di un aereo delle AvioLinee Italiane che avevano da poco tempo inaugurato quella rotta con destinazione finale Budapest. Il volo di andata e ritorno costava £. 790, una cifra rilevante se si pensa che nel 1938 era in voga la canzone "Se potessi avere mille lire al mese" vale a dire un ottimo stipendio.<sup>438</sup>

Umberto, come di consueto, ogni giorno spedì a casa una cartolina illustrata. A Belgrado soggiornò all'hotel Majestic, uno dei migliori alberghi della capitale Jugoslava; trovò la camera scomoda e angusta. In una cartolina spedita a casa descrisse l'impressione che ricavò dalla visita all'ufficio del suo rappresentante di Belgrado: "[...] è studio, sala da pranzo, stanza da letto e ha tirato fuori da un cassetto le scarpe, le ha lucidate se le è infilate [...]".

A Belgrado gli fu rilasciata la tessera di socio dell'Aeroclub Jugoslavo.

<sup>438</sup> La canzone *Mille lire al mese* fu composta nel 1938 da Carlo Innocenzi; ispirò l'omonimo film del 1939 diretto da Max Neufeld e interpretato da Alida Valli.

Come abbiamo visto, Umberto era in procinto di pianificare l'impianto di un nuovo stabilimento a Firenze. Egli era in dubbio se acquistare capannoni già edificati, allo scopo di guadagnare tempo in modo da iniziare la produzione il più presto possibile, oppure se acquistare un terreno su cui costruirne un nuovo impianto moderno e razionale. In ogni caso, in previsione della futura maggiore capacità produttiva della Moto Garelli egli aveva preso contatti con una ditta francese e con una britannica per ottenere la concessione di fabbricare speciali componenti brevettati non prodotti in Italia. Nel frattempo la Moto Garelli stava già ampliando la gamma dei suoi speciali prodotti aeronautici.

A smentire la pur moderata fiducia che Umberto riponeva in Mussolini, il 15 luglio 1938 i giornali italiani pubblicarono il *Manifesto della razza*. Fu un'autentica doccia fredda. Nonostante ciò l'Unione delle comunità israelitiche, dietro invito del sottosegretario agli interni, diffuse una lettera che invitava gli ebrei italiani alla calma "in quanto, ogni allarme era da ritenersi ingiustificato". Sfortunatamente le cose non stavano proprio così perché il 18 settembre 1938 Mussolini tenne a Trieste il noto discorso con cui annunciava la ormai decisa legislazione antisemita.

#### **Doc. 155.**

Il *Manifesto della razza*, seguito in agosto dal censimento degli ebrei presenti in Italia,<sup>439</sup> non lasciava più dubbi circa le reali intenzioni del regime fascista di promulgare una vera e propria legislazione antisemita.<sup>440</sup> Il Decreto Legge del 5 settembre concernente i provvedimenti in difesa della razza nella scuola italiana<sup>441</sup>, che privò il figlio di Umberto del diritto di frequentare tutte le scuole del Regno, gli tolse ogni residua speranza nell'attuazione di una politica razziale moderatamente vessatoria nei confronti degli ebrei. Il 9 settembre 1938 Umberto scrisse una lettera al presidente della Moto Garelli, Virgilio Bricchetto, con la quale annunciò ufficialmente l'irrevocabile volontà di dimettersi dalla carica di amministratore delegato. Umberto aveva già anticipato, in via informale, allo stesso Bricchetto quella sua intenzione, in occasione di un precedente incontro avvenuto poco prima delle ferie estive. Egli terminò la lettera giustificando la sua decisione con la necessità di condurre una vita meno faticosa e ringraziò per

---

<sup>439</sup> Dal censimento del 22 agosto 1938 risultavano presenti in Italia 56.412 ebrei aventi almeno un genitore ebreo o ex ebreo. 46.056 furono classificati ebrei "effettivi" dei quali 9.415 erano stranieri. (Michele Sarfatti, op. cit. pag. 1682),

<sup>440</sup> Il documento pseudoscientifico noto come *Manifesto della razza* fu sottoscritto da numerose eminenti personalità della politica, della cultura e della scienza; fra i suoi redattori figuravano alcuni docenti universitari. Il documento affermava categoricamente che esisteva una pura razza italiana e che era tempo che gli italiani si proclamassero francamente razzisti. Terminava affermando che gli ebrei non appartenevano alla razza italiana perché i loro caratteri razziali non erano europei e che i caratteri fisici e psicologici puramente europei degli italiani non dovevano essere alterati in nessun modo.

<sup>441</sup> RDL 5 settembre 1938-XVI, n. 1390, integrato e coordinato in testo unico con RDL 15 settembre 1938 n. 1779.

la fiducia che la Società gli aveva fino ad allora accordato. Evidentemente era giunto alla dolorosa conclusione che, in qualunque modo fossero andate a finire le cose, la sua condizione di ebreo gli avrebbe impedito di assolvere, con la necessaria serenità i gravosi compiti inerenti alla carica di consigliere delegato. La Moto Garelli come azienda produttrice di materiale considerato strategico dalla Regia Aeronautica, doveva necessariamente intrattenere importanti e frequenti rapporti con diversi enti pubblici, che in quel cupo clima di crescente antisemitismo non sarebbero certamente stati agevolati dalla presenza di un interlocutore ebreo. Se questi pensieri passarono per la mente di Umberto, di lì a pochi giorni egli avrebbe dovuto rendersi amaramente conto di aver peccato di ottimismo.

#### **Doc. 156.**

Non appena appresa la definitiva decisione di Umberto, il presidente della Moto Garelli, mediante un telegramma datato 15 settembre, convocò urgentemente il consiglio d'amministrazione per il giorno successivo presso la sede sociale in Milano, corso Italia 49.

Le dimissioni di Umberto erano state messe al quarto e ultimo punto dell'ordine del giorno della seduta. Assente giustificato il consigliere e vice presidente dott. Cav. Guido Artom., Umberto nella sua veste di Consigliere Delegato prese la parola. Cominciò con lo spiegare che era stato rivolto un invito alla società di partecipare a un costituendo consorzio per l'esportazione di materiale aeronautico prodotto in Italia, illustrò dettagliatamente le modalità sino allora note che avrebbero dovuto regolare la partecipazione. Il consiglio decise di aderire in linea di massima all'iniziativa, riservandosi di prendere la decisione definitiva non appena fossero stati resi noti gli atti costitutivi del consorzio stesso. Umberto riferì poi sull'andamento degli affari sociali, sul lavoro in corso, sugli impegni di consegna dei prodotti e sulle esperienze pure in corso dei nuovi apparecchi allo studio. Furono gli ultimi atti compiuti da Umberto nella veste di consigliere delegato. Dopo di che il Presidente comunicò al consiglio che l'ing. De Benedetti aveva rassegnato le dimissioni da Amministratore delegato e da Consigliere per motivi personali mettendo in atto una decisione manifestata da tempo. Umberto disse che già precedentemente aveva espresso il desiderio di essere esonerato, ma che aveva soprasseduto in seguito alle insistenze del consiglio. Ora però pregava che le dimissioni venissero senz'altro accettate. Il Presidente "rendendosi interprete dei comuni sentimenti, ringrazia l'ing. De Benedetti per l'opera preziosa da lui prestata lungamente a favore della società rinnovandogli l'attestazione più viva della gratitudine e della stima del Consiglio". L'intero Consiglio e i Sindaci si associarono alle parole del Presidente. Umberto ringraziò per i sentimenti espressi a suo riguardo e chiese di potersi ritirare. Il

consiglio procedette quindi alla nomina dell'ing. Garelli come consigliere delegato - direttore generale e dell'ing. Benazzoli come consigliere delegato con mansioni eminentemente amministrative. Naturalmente al Consiglio erano ben noti i veri motivi delle dimissioni di Umberto, che però non potevano essere riportati, per ovvi motivi di opportunità politica, nel verbale della seduta.<sup>442</sup>

#### **Doc. 157.**

Il giorno successivo della sopra descritta seduta del consiglio d'amministrazione il presidente della Moto Garelli riconvocò nuovamente il consiglio per il giorno 20 settembre. Brichetto spedì il telegramma di convocazione anche a Umberto. Non è chiaro il motivo per cui il dimissionario Umberto fosse stato convocato. Probabilmente essendo il 17 settembre sabato non si era potuto provvedere a presentare in tribunale l'atto relativo alle dimissioni di Umberto e alla nomina dei nuovi consiglieri delegati.<sup>443</sup> Formulare un'ipotesi sui motivi dell'urgente riconvocazione del consiglio è purtroppo impossibile.<sup>444</sup> Il giorno dopo, domenica 18 settembre, la radio diffuse nelle case e attraverso altoparlanti, appositamente installati nelle principali piazze delle città italiane, il discorso che Mussolini pronunciò a Trieste. Dopo le minacciose parole del Duce così Umberto annotò sul telegramma: " P. Artom = io non sono andato".<sup>445</sup>

#### **Doc. 158.**

Lunedì 19 settembre, Umberto si premurò di trasmettere all'ing. Garelli, nella sua nuova veste di amministratore delegato, i documenti e i valori Moto Garelli in suo possesso. Egli lasciava una situazione economica, a dir poco florida:  
N° 5 c/c bancari liberi per un totale di £. 1.947.689,45

H° 2 c/c vincolati per un totale di £. 4.700.000.

N° 1 libretto di risparmio vincolato di £. 1.500.000.

Titoli della Rendita al 5% del valore nominale di £. 150.000.

Consegnò all'ing. Garelli anche le chiavi della cassa contenente £. 47.748,85 e le chiavi e le tessere di tre cassette di sicurezza presso la sede di Milano del Credito Italiano contenenti oltre ad alcuni disegni:

I libri bollati esauriti e le azioni annullate.

Gli diede anche le cauzioni degli amministratori e le chiavi e la tessera di una quarta cassetta di sicurezza situata presso un'altra banca contenente:

---

<sup>442</sup> CCIAA di Milano, archivio storico. Verbale del consiglio d'amministrazione della SA Moto Garelli del 16 settembre 1938.

<sup>443</sup> La richiesta di trascrizione del verbale del consiglio d'amministrazione fu presentata alla cancelleria del tribunale di Milano il giorno 20 settembre 1938. Fonte: CCIAA di Milano, archivio storico.

<sup>444</sup> Non è stato possibile recuperare il verbale della seduta consiglio d'amministrazione della Moto Garelli del 20 settembre 1938 che si suppone perduto.

<sup>445</sup> Possiamo interpretare P. come "presente". Anche il vice presidente Artom era ebreo.

Un libretto di risparmio vincolato per l'importo di £. 3.000.000.

Un libretto di risparmio vincolato per l'importo di £. 1.500.000.

Titoli della Rendita al 5% per un valore nominale di £. 150.000

10.000 titoli azionari della S.A.C.M.I. del valore nominale di £. 100cadauno.

Presso la Banca Belinzaghi di Milano<sup>446</sup> esisteva un conto infruttifero e non disponibile su cui erano depositate e £. 400.000, importo che era servito alla banca stessa per sottoscrivere 4.000 azioni.

Esistevano altri conti bancari e uno postale su cui erano depositate cifre scarsamente rilevanti per piccole operazioni di ordinaria amministrazione oltre a un misterioso "Fondo Amministrazione Pos" dell'importo di £. 78.644, 91 con allegato un indecifrabile dettaglio di spese, manoscritto da Umberto stesso.

I fondi depositati sui conti correnti bancari liberi servivano per l'ordinaria gestione dell'azienda, mentre quelli vincolati erano destinati a riserva o per futuri investimenti come per esempio il nuovo stabilimento di Firenze in progetto. Si può facilmente evincere dai dati sopra citati che la Moto Garelli aveva fondi "neri" depositati in una cassetta di sicurezza e di un deposito infruttifero presso la Banca Bellinzaghi a garanzia di una fittizia partecipazione della banca stessa al capitale sociale della S.A.C.M.I

### **Doc. 159.**

Una delle tre cassette di sicurezza del Credito Italiano, oltre a quanto sopra elencato, conteneva un libretto vincolato emesso nel 1932 dalla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, il cui versamento iniziale era stato di centomila lire. Al momento della consegna all'ing. Garelli non fu specificata nell'atto la cifra che vi era, in quel momento, deposita. Il documento, datato 14 giugno 1933, firmato da Umberto e controfirmato da uno dei sindaci, spiega lo scopo del deposito definito come "fondo autonomo indennità impiegati ecc." . Il fondo doveva fronteggiare gli oneri passivi che la Moto Garelli avrebbe dovuto sobbarcarsi in caso di licenziamento di personale che di diritto o di fatto poteva eventualmente essere incluso nella legge dell'impiego privato.<sup>447</sup>

Nel 1938 era ancora in vigore il Codice di Commercio del 1882 cui risale il primo approccio penale in materia di reati connessi alle società di capitali. Le sanzioni applicabili, che erano di carattere pecuniario, furono modificate e insprite per contrastare l'eccessiva tolleranza del Codice di Commercio, dalla leg-

---

<sup>446</sup> La Banca Belinzaghi era la banca di fiducia di Umberto. La SACMI operò con quell'istituto dall'epoca della sua costituzione fino alla sua liquidazione. Era un istituto di credito privato fondato nel 1848 dal conte Giulio Belinzaghi, sindaco di Milano dal 1868 al 1884.

<sup>447</sup> La Carta del Lavoro, varata il 21 aprile 1927, è uno dei documenti fondamentali del regime fascista. Fra i principi sociali che esprimeva, era incluso il diritto a un'indennità in caso di licenziamento senza colpa.

ge 600/1931. Le nuove norme trovarono scarsa applicazione in parte perché furono giudicate dalla giurisprudenza troppo rigide.<sup>448</sup> I dati riportati sui bilanci della Moto Garelli rispecchiavano solo parzialmente la sua reale situazione finanziaria, essendo occultati una parte degli utili, ma complessivamente riassumevano con sufficiente chiarezza l'ottimo andamento della gestione. Umberto, il presidente e i sindaci si sentivano sufficientemente tutelati dalla mitezza della legislazione vigente in materia di falso in bilancio, oltre che dalle precauzioni amministrative e contabili all'uopo adottate. In quanto agli azionisti, che evidentemente percepirono dividendi distribuiti in "nero", oltre a riporre un'incondizionata fiducia nell'indiscussa onestà di Umberto, si sentivano garantiti da eventuali malversazioni perché erano, di fatto, tutti rappresentati, in qualche modo, sia direttamente come membri del Consiglio d'amministrazione, sia indirettamente da consiglieri di loro fiducia. In altre parole essi, a partire dalla fondazione della Moto Garelli, col passare del tempo, erano progressivamente giunti a rinsaldare i vincoli societari mediante rapporti fiduciari tali da costituire un gruppo saldamente coeso.

#### **Doc. 160.**

Umberto era molto ben voluto dai dipendenti della Moto Garelli che si dispiacquero molto per le sue dimissioni. Il 18 settembre alcuni di loro, forse ignari dell'accaduto, erano a Breuil in Val d'Aosta ad una gita organizzata dal Dopolavoro Moto Garelli.<sup>449</sup> Umberto ricevette dal gruppo degli escursionisti "Garelliani" numerose cartoline illustrate, tutte riportavano messaggi pressappoco di questo genere: "Al valoroso nocchiero colla sicura guida del quale abbiamo compiuto nel nome d'Italia mirabili imprese" oppure, sapendo che Umberto aveva rinunciato malvolentieri a una gita in montagna con i suoi dipendenti, più semplicemente: "Sentiamo la sua mancanza!".

La Moto Garelli come tutte le imprese di una certa importanza aveva organizzato un proprio circolo in seno all'Opera Nazionale Dopolavoro (OND).<sup>450</sup>

---

<sup>448</sup> Cfr. Marisa Zanatta, *Le false comunicazioni sociali*. Tesi di Laurea, Università Ca' Foscari Venezia. Corso di Laurea Magistrale in amministrazione forense e contabile. anno accademico 2012 - 2013. Pag. 5 - 6.

<sup>449</sup> Due fotografie che immortalano i dipendenti della Moto Garelli in gita a Breuil - Cervinia sono state recentemente ritrovate e acquistate su e-bay.

<sup>450</sup> L'OND fu istituita con RDL il 1° maggio 1925. Era una delle più importanti organizzazioni del PNF; era finalizzata, come altri enti fascisti, a polarizzare il consenso delle masse verso il regime. Faceva capo al Duce in persona. Per definizione statutaria si proponeva concretamente di perseguire la cura dell'elevazione "morale e fisica del popolo attraverso lo sport, l'escursionismo, il turismo, l'educazione artistica, la cultura popolare, l'assistenza sociale, igienica, sanitaria, e il perfezionamento professionale".



**Doc. 161.**

Come Umberto aveva annunciato nella seduta del consiglio d'amministrazione del 16 settembre, era in via di costituzione il Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche (C.E.M.I.A.). Su proposta del generale Giuseppe Valle, sottosegretario di stato al Ministero dell'aeronautica e capo fi Stato Maggiore della Regia Aeronautica, si erano riunite nel costituendo Consorzio tutte le più importanti fabbriche italiane di aerei e motori aeronautici: Alfa Romeo, Breda, Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Caproni, Fiat, Isotta Fraschini,, Macchi, Piaggio e Siai. Furono chiamate a farne parte anche 25 industrie produttrici di componentistica per gli aerei, fra le quali figurava la Moto Garelli. Il Consorzio si proponeva di smaltire, senza perdita di denaro, le macchine non più interessanti le forze armate, di ottenere prezzi bassi per quelle che la interessavano ancora aumentando il ritmo di produzione con conseguente riduzione dei costi e rendendo in questo modo più concorrenziali all'estero i prezzi degli aerei italiani, nonché di procurare mediante le esportazioni valuta pregiata per pagare le importazioni di materie prime, infine, di attivare politiche militari stabili con i paesi esteri acquirenti. Per raggiungere tali obiettivi, Valle intendeva eliminare la concorrenza tra le varie imprese produttrici. Le esportazioni furono gestite con cura, centralizzando presso il Consorzio la propaganda, la scelta dei modelli e dei motori degli aerei, oltre all'inoltro delle offerte. Lo studio del mercato mondiale fu delegato ai rappresentanti del Consorzio; furono individuate dieci diverse aree, una delle quali era costituita dai Balcani. Il Consorzio era rappresentato da otto delegati, uno dei quali era Umberto. Non si può escludere che egli si fosse recato a Belgrado in quella veste. Da quando il Consorzio iniziò a operare si verificò un rilevante incremento nell'esportazione di aerei. Nel biennio 1934/36

l'Italia esportò 280 velivoli,<sup>451</sup> mentre dal 1938 al 1940 ne furono esportati 1645.<sup>452</sup> L'opera del Consorzio fu agevolata dalla pubblicità generata dall'attenzione che la stampa internazionale riservò all'ottima prova fornita dagli aerei italiani nella guerra civile spagnola e ancor più, a partire dal 1° settembre 1939, dallo scoppio del secondo conflitto mondiale che eliminò la concorrenza di Germania, Francia e Inghilterra.<sup>453</sup>

Il 6 ottobre 1938, il supremo organo politico del PNF votò la *Dichiarazione sulla razza* il cui testo iniziava così: "Il Gran Consiglio del Fascismo, in seguito alla conquista dell'Impero, dichiara l'attualità urgente dei problemi razziali e la necessità di una coscienza razziale. Ricorda che il Fascismo ha svolto da sedici anni e svolge un'attività positiva, diretta al miglioramento quantitativo e qualitativo della razza italiana, miglioramento che potrebbe essere gravemente compromesso, con conseguenze politiche incalcolabili, da incroci e imbastardimenti. Il problema ebraico non è che l'aspetto metropolitano di un problema di carattere generale". Per molti ebrei e certamente anche per Umberto quelle parole ebbero l'effetto di cancellare del tutto l'entusiasmo patriottico che la conquista dell'Etiopia aveva suscitato nei loro animi. La propaganda del regime presentò i legionari fascisti come degli eroi partiti per l'Abissinia con l'entusiastica convinzione di liberare gli schiavi e incivilire quelle popolazioni "selvagge", bisognose di essere dominate da una razza superiore capace di sviluppare quelle terre lontane e incolte. Era necessario che gli indigeni rispettassero e temessero i colonizzatori, i quali avrebbero pertanto dovuto tenersi rigorosamente separati da loro. Per questo motivo il regime fascista promulgò le leggi contro il meticciato, le prime leggi per la salvaguardia della razza, che interessarono le sole colonie

.<sup>454</sup>

## **Doc. 162.**

Il 13 ottobre 1938 Umberto comunicò al Commissariato generale per le fabbricazioni di guerra (COGeFaG) che aveva presentato le sue dimissioni da Consigliere delegato della Moto Garelli e chiedeva pertanto di essere esonerato dagli obblighi che quella carica comportava nei confronti del Commissariato medesimo. La comunicazione era necessaria perché la Moto Girelli era un'industria "ausiliaria". Il COGeFaG era stato istituito nel 1935, era presieduto dal vecchio generale Alfredo Dallolio (il ministro delle Armi e Munizioni della Grande Guerra) ed era alle dirette dipendenze del Capo del Governo. Scopo del

---

<sup>451</sup> Nel biennio 1936 - 1938 la produzione italiana di aerei eccedente le necessità della Regia Aeronautica era principalmente destinata a essere impiegata nel conflitto spagnolo.

<sup>452</sup> Cfr. Paolo Ferrari, *L'aeronautica italiana: una storia del novecento*. Milano 2004, pag. 56 - 57

<sup>453</sup> Charles Dollfus - Henry Bouché, *Histoire de l'aéronautique*. Paris 1938, pag. 5557 - 564, *Préparation et expérimentation de la guerre aérienne*.

<sup>454</sup> Il RDL 19 aprile 1937 n. 880 puniva con la reclusione da 1 a 5 anni il "madamismo" (matrimonio e concubinato) e più in generale qualsiasi forma di unione con donne di colore.

Commissariato era di concentrare in un unico organismo gli affidamenti delle commesse militari, le funzioni di indirizzo, controllo e gestione delle attività produttive, oltre alla ricerca tecnologica dell'industria bellica italiana. Ne facevano parte i cosiddetti "stabilimenti ausiliari" sui quali il Comitato esercitava una funzione di controllo sul personale e sui mezzi impiegati.<sup>455</sup> Le dimissioni di Umberto anticiparono di poco le disposizioni dell'articolo 10, lettera C, del RDL 1728 del 17 novembre 1938, che vietava agli ebrei di essere proprietari o gestori di aziende dichiarate interessanti la difesa nazionale.

#### **Doc. 163.**

Il 10 ottobre Umberto aveva ricevuto una lettera di convocazione del Comitato Ordinatore del "CEMIA". La riunione fu rinviata a causa della sopravvenuta impossibilità dei delegati del ministero dell'Aeronautica di parteciparvi. Il rinvio fu comunicato a Umberto con un telegramma confermato successivamente da una lettera datata 15 ottobre 1938. A quel punto cessò ogni rapporto di collaborazione tra Umberto e il C.E.M.I.A. e con ogni altro ente pubblico connesso con le attività della Moto Garelli.

#### **Doc. 164.**

Il 1938 fu un anno poco felice anche per Adalberto Garelli. Le dimissioni dell'amico Umberto lo avevano non solo addolorato ma anche obbligato a sobbarcarsi, oltre alle mansioni di direttore tecnico, anche parte di quelle di consigliere delegato, per le quali si sentiva scarsamente versato. Due mesi dopo morì la sua amata moglie. Fu per lui un duro colpo perché egli era dotato di un animo estremamente sensibile. Non si è potuto accertare se il divieto per gli ebrei italiani di pubblicare annunci mortuari fosse già in vigore, tuttavia per evitare di mettere la famiglia Garelli in una situazione imbarazzante con le autorità fasciste, Umberto si astenne dal manifestare il proprio cordoglio in prima persona. Sul "Corriere della Sera" del 26 novembre il necrologio apparve in questa forma: "Ernestina Airoldi, il marito ed il figlio piangono amaramente la dipartita della diletta soavissima amica Lina Garelli Anfossi [...]".

De Felice ha scritto che "nonostante la massiccia e osannante preparazione della stampa e l'azione diretta del PNF, i provvedimenti antisemiti non suscitarono nella maggioranza degli Italiani alcuna simpatia".<sup>456</sup> Pare, tuttavia, molto difficile capire con certezza come l'opinione pubblica italiana reagì ai provvedimenti contro gli ebrei. Fu però inequivocabile l'atteggiamento delle autorità statali che applicarono le disposizioni razziali senza reticenze o titubanze

---

<sup>455</sup>A. Assenza, op. cit. pag. 629 - 649.

<sup>456</sup>R. De Felice, op. cit. pag. 309.

fornendo talvolta prova di uno zelo e di un'attenzione perfino maggiore a quanto richiesto dal già menzionato RDL 17 novembre 1938 n. 1728, che aveva trasformato in legge dello Stato le decisioni del Gran Consiglio del fascismo del 6 ottobre: A quel provvedimento seguì una serie di decreti, leggi e soprattutto circolari emanate dai vari organi dello Stato che resero concretamente efficace la persecuzione in un continuo susseguirsi di norme vessatorie, spesso ridicole e sempre gravemente lesive dei diritti e della dignità di coloro ai quali si applicavano (oltre alla proibizione di inserire sui giornali avvisi pubblicitari e mortuari, era vietato frequentare luoghi di villeggiatura, tenere personale di servizio "ariano", , possedere apparecchi radio, godere di prestiti agricoli, pubblicare libri, collaborare alla stampa sotto pseudonimo, tenere pubbliche conferenze, avere il proprio nominativo negli elenchi telefonici, accedere negli uffici pubblici e così via)<sup>457</sup>

L'art. 14 lett. b, n: 6 del RDL 1728/38 stabiliva che gli ebrei che avessero acquisito eccezionali benemerienze avrebbero potuto godere del provvedimento di "discriminazione", che consentiva di rimanere in possesso dei propri beni, delle proprie aziende (ma non di quelle interessanti la difesa della Nazione) e conservare il proprio posto di lavoro<sup>458</sup>. In mancanza di precisi requisiti facilmente accertabili la discriminazione era accordata in seguito a un'istanza del richiedente, dopo essere stata valutata da un'apposita commissione del Ministero dell'Interno in maniera del tutto discrezionale e revocabile in qualsiasi momento. Secondo Ilaria Pavan tale procedura diede origine a episodi di corruzione.<sup>459</sup> La Pavan fa riferimento alla provincia di Ferrara dove risiedeva una numerosa comunità ebraica. A Ferrara l'istituto della discriminazione favorì gli ebrei abitanti, che tutti conservarono i loro patrimoni con la sola esclusione di un noto imprenditore dichiaratamente antifascista.<sup>460</sup> Secondo De Felice al 1° giugno 1942 erano state presentate 3.319 domande di discriminazione (per 5.526 persone, poiché la discriminazione includeva anche i familiari dell'avente diritto al beneficio) per eccezionali benemerienze e 4852 domande (per complessive 9.813 persone) per titoli specifici. Alla data del 15 gennaio 1943 erano state esaminate 5.870 domande, di cui solamente 2.486 erano state accolte. In totale beneficiarono della discriminazione 6.494 ebrei.<sup>461</sup>

---

<sup>457</sup> Ibidem, pag. 349. L'elenco completo della legislazione antiebraica è reperibile sul sito internet del Centro documentazione ebraica contemporanea ([www.cdec.it](http://www.cdec.it)).

<sup>458</sup> Il termine "discriminazione" è improprio, tuttavia divenne di uso comune. Sul *Foglio d'ordine* del PNF del 6 ottobre 1938 è detto che non sarebbero stati discriminati come gli altri ebrei (fatta eccezione per l'insegnamento) tutti coloro che appartenevano a una famiglia di caduti in guerra, di volontari di guerra, di combattenti, di caduti per la causa fascista, di mutilati per la causa fascista, di iscritti al PNF negli anni "antemarcia", nel secondo semestre del 1924 di legionari fiumani o da famiglie con eccezionali benemerienze. (Vedi A. Luzzatto, op. cit. pag. 1841).

<sup>459</sup> Maria Pavan, *Il podestà ebreo*, capitolo IV, nota 38. Bari, 2006. Il tema della corruzione per aggirare i provvedimenti razziali è trattato anche da De Felice, op. cit. pag. 301.

<sup>460</sup> Ibidem pag. 133. Ferrara ebbe un podestà ebreo dal 1926 al 1938. Era la città in cui Italo Balbo, il gerarca fascista che si oppose alle leggi razziali, dominava incontrastato.

<sup>461</sup> R. De Felice, op. cit. pag. 367.

Umberto prese in considerazione l'opportunità concessa agli ebrei volontari di guerra di ottenere la discriminazione. L'ex comandante della Direzione Tecnica Automobilistica di Torino presso la quale Umberto aveva prestato servizio militare, gli rilasciò una dichiarazione attestante che: “[...]Umberto De Benedetti della classe 1878 in quell'epoca [guerra 1914 – 18] Tenente del Genio (per avere rinunciato all'esonero che gli sarebbe spettato quale dirigente di Industria di Guerra) ebbe ripetutamente a presentargli domanda per essere assegnato ai reparti mobilitati in zona operazioni e che siffatte domande vennero sempre dal sottoscritto avversate con parere negativo poiché, data la specifica competenza del prefato Ufficiale nella tecnica automobilistica, la di lui opera riusciva di particolare utilità presso la Direzione Automobilistica predetta”.

### **Doc. 165.**

Non appena il Ministero delle Finanze ebbe pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale le norme di attuazione e integrazione riguardanti i limiti di proprietà immobiliare e di attività industriale e commerciale per i cittadini ebrei, Umberto si accinse immediatamente a studiare attentamente le norme del provvedimento legislativo.<sup>462</sup> Non sappiamo se egli avesse effettivamente presentato un'istanza di discriminazione. Certamente considerò che non poteva rimanere a lungo nell'incertezza in attesa delle decisioni dell'apposita commissione; l'eventualità di un diniego non era da escludere a priori. Nel frattempo aveva la possibilità di sfruttare le altre opportunità offerte dalla legge per evitare il rischio del sequestro della maggior parte del suo patrimonio immobiliare. In fin dei conti anche in caso di accoglimento di una domanda di discriminazione egli non sarebbe più potuto tornare alla direzione della Moto Garelli per via della sua classificazione come industria “ausiliaria”.

### **Doc. 166**

L'art. 13 del RDL 9 febbraio 1939-XVII n. 126 impose ai cittadini italiani “di razza ebraica” di denunciare all'ufficio distrettuale delle imposte della circoscrizione in cui avevano domicilio fiscale, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, gli immobili posseduti a quella data. La denuncia che Umberto presentò il 12 maggio 1939 contemplava la proprietà di 37 immobili fra terreni e fabbricati. Oltre agli stabili siti in Milano di corso Como 2, Viale Monte Grappa 22<sup>463</sup>, via Mosè Bianchi 4, vi erano quelli in comproprietà, in parti uguali, con il cugino Angelo, in via Vigevano 45, via Valenza 3, via Sirtori 5, via Melzo 13 e la

---

<sup>462</sup> RDL 9 febbraio 1939-XVIII, N. 128, pubblicato nella “Gazzetta Ufficiale” dell'11 febbraio 1939-XVIII, N. 35. Norme di attuazione ed integrazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 del Regio-Decreto Legge 17 novembre 1938-XVII, N. 1728, relative ai limiti di proprietà immobiliare e di attività industriale e commerciale per i cittadini italiani di razza ebraica.

<sup>463</sup> Poi rinominata piazza Tommaso di Savoia 12, oggi piazza XXV Aprile 12.

tenuta di Valmadonna con gli annessi fabbricati e terreni siti nei comuni di Alessandria e Valenza, oltre ad altri appezzamenti di terreno negli stessi comuni. I due cugini possedevano anche tre piccoli poderi nel comune di Montichiario d'Acqui, forse di proprietà della famiglia De Benedetti fin dai tempi in cui essa risiedeva ad Acqui Terme nella prima metà dell'800.

### **Doc. 167.**

La consistenza delle proprietà immobiliari di Umberto eccedeva notevolmente i limiti che la legge consentiva agli ebrei di possedere.<sup>464</sup> Umberto e Angelo che, come abbiamo visto, avevano molte proprietà in comune, si attivarono prontamente per evitare il sequestro dei loro beni immobiliari avvalendosi della facoltà, prevista dalla legge, di donare i propri beni al coniuge che non fosse considerato "di razza ebraica".<sup>465</sup> Entrambi i cugini avevano sposato donne "ariane" nelle quali riponevano un'assoluta fiducia. Il 1° maggio 1939 essi fecero atto di donazione alle loro spose delle rispettive quote di comproprietà degli immobili in Milano, via Sirtori 1-5, via Melzo 13, via Vigevano 45 e via Valenza 3. Angelo e Umberto dovettero esibire: i certificati di cittadinanza italiana, di nascita, d'iscrizione al registro della Comunità ebraica di Milano e gli estratti dei certificati di matrimonio. Le mogli dovettero dichiarare di non essere "di razza ebraica" esibendo oltre ai certificati di nascita, di cittadinanza italiana, i certificati di battesimo propri e del padre. Irma De Remete, la moglie di Angelo, che era nata cittadina ungherese e aveva acquisito la cittadinanza italiana per matrimonio, per produrre i suddetti documenti dovette subire una tortuosa procedura burocratica. Le fu richiesto il certificato di pertinenza in originale, rilasciato dal consiglio di Budapest nel 1929, con allegata la traduzione italiana, certificata conforme dal consolato generale d'Ungheria di Milano; la fede di battesimo estratta dal registro della parrocchia Cattolica-Romana mandamentale di santa Teresa in Budapest, in originale e traduzione autenticata, attestante che i genitori di Irma appartenevano alla Chiesa Cattolica Romana, oltre alla loro data di nascita e di battesimo. Agli effetti fiscali fu dichiarato un valore, per ciascuna delle due parti, di £. 1.450.000. Le spese dell'atto erano a carico dei donanti in parti uguali. Non era dovuto alcun onere di registrazione e trascrizione in quanto l'atto godeva dei benefici fiscali previsti dalla legge.<sup>466</sup>

---

<sup>464</sup> Art. 10 del Regio Decreto legge 17 novembre 1938 n. 1728.

<sup>465</sup> Art. 6 delle norme di attuazione ed integrazione delle disposizioni di cui all'art. 10 del Regio Decreto legge 17 novembre 1938- XVIII N. 1728 relative ai limiti di proprietà immobiliare e di attività industriale e commerciale per i cittadini italiani di razza ebraica.

<sup>466</sup> Art.74, R.D.L. 9febbraio 1939 n.126.

**VERBALE DI CONSEGNA**

Oggi 10 Luglio 1939 Anno XVII E. F., il Signor J. E.  
De Benedetti nella sua veste di Proprietario (1) dello stabile  
 sito in Milano via Vigevano N. 45  
 consegna al Sig. Ghianda Augusto  
 quale (1) 
 { Portiere  
 Capo fabbricato  
 Vigite del fuoco
  nella casa suddescritta

**N. UNA Maschera Antigas, tipo regolamentare,  
 completa di custodia e valvola di riserva**

La consegna suddetta viene fatta in applicazione del R. Decreto 4 aprile 1938 - numero 490.

Il Signor Ghianda Augusto nel prendere in consegna la maschera si obbliga a custodirla con ogni cura e riguardo, sollevando il Proprietario dello stabile da ogni responsabilità in caso di guasto od avaria.

Lo stesso depositario si obbliga, inoltre, ad esibire al controllo delle competenti autorità, ogni qualvolta ne fosse richiesto, o ciò fosse prescritto, la maschera.

Nel caso il Signor Ghianda Augusto venisse a cessare dalla funzione di \_\_\_\_\_ (2), egli sarà tenuto a restituire al Proprietario, o suo rappresentante, la maschera suddetta nelle stesse perfette condizioni in cui dichiara di averla ricevuta.

IN FEDE

X Augusto Ghianda 10/12.194  
De Benedetti

NOTE: (1) Cancellare secondo il caso; (2) Indicare la qualifica.

T. A. A. - Varese

### Doc. 168 - 169.

Nel luglio 1939 Umberto consegnò ai capi fabbricato dei suoi stabili una maschera antigas di tipo regolamentare completa di custodia e valvola di riserva. L'UNPA (Unione Nazionale Protezione Antiaerea) era un'organizzazione della protezione civile che in caso di conflitto sarebbe passata sotto il controllo del Ministero della Guerra. Il personale volontario era addestrato mediante esercitazioni.<sup>467</sup> In ogni edificio fu nominato un capo fabbricato che fu inserito in squadre coordinate da un responsabile presso il gruppo regionale del Partito Nazionale Fascista. Nel 1940 i capi fabbricato furono equiparati, con un decreto ministeriale, ai pubblici ufficiali e furono specificati ulteriormente i loro compiti: dovevano assicurarsi della perfetta attuazione dell'oscuramento, della chiusura dei rubinetti di acqua e gas e del ricovero tempestivo degli abitanti nei rifugi delle case. Ai capi fabbricato spettava inoltre la sorveglianza dei rifugi, anche per quanto riguardava la dotazione di idranti e le uscite di sicurezza. Sebbene il

<sup>467</sup> Le esercitazioni delle squadre dell'UNPA sono state ampiamente documentate dai filmati dell'Istituto LUCE.

protocollo di Ginevra del 1925 vietasse la produzione e l'uso di gas asfissianti, avvelenanti e altri gas per uso bellico, era diffuso il timore che essi fossero comunque usati in caso di guerra dalle potenze belligeranti, come infatti era accaduto in Abissinia nel 1936 ad opera dell'esercito italiano. I vari governi delle principali potenze decisero di dotare le proprie truppe di maschera antigas, parimenti le maschere furono diffuse anche fra le popolazioni civili. Immediatamente dopo la dichiarazione di guerra alla Francia e all'Inghilterra fu diffusa una circolare che ordinava ai capi fabbricato di provvedere affinché i proprietari degli stabili dichiarassero mediante appositi moduli le cantine che all'occorrenza potessero venire sistemate a ricovero antiaereo. I capi fabbricato dovevano inoltre farsi rilasciare dal proprietario i disegni dei cantinati e del cortile. I documenti dovevano essere depositati in portineria a disposizione dagli ingegneri che avrebbero ispezionato i fabbricati. Umberto ricevette una circolare del gruppo rionale fascista "Generale Cantore" datata 11 settembre 1940 che lo invitava a dotare immediatamente, mediante propri tecnici e a proprie spese, i ricoveri antiaerei almeno di panche, luce elettrica, lanterne da utilizzare nel caso che venisse a mancare la corrente e tubi di aspirazione. A lavori ultimati egli, come proprietario, avrebbe dovuto darne comunicazione all'UNPA, tramite il gruppo rionale fascista, compilando un apposito modulo e allegandovi la planimetria e le sezioni dei ricoveri. Sugli elaborati dovevano essere indicati gli accessi e le uscite di sicurezza. Il tutto doveva essere consegnato al gruppo rionale e controfirmato dal capo fabbricato. Alla circolare era allegato un foglio informativo che specificava i requisiti fondamentali dei ricoveri antiaerei e anticrollo di fortuna quali: ubicazione, dimensioni, spessore delle pareti, capacità di sovraccarico del soffitto, uscita di sicurezza, caratteristiche igieniche e attrezzature. I ricoveri non dovevano essere attraversati da tubature di gas.<sup>468</sup>

---

<sup>468</sup> I fabbricati di Milano non appartenevano più a Umberto, tuttavia egli agiva come fosse ancora il legittimo proprietario.



# PARTITO NAZIONALE FASCISTA

FEDERAZIONE DEI FASCI DI COMBATTIMENTO  
MILANO

FASCIO DI COMBATTIMENTO DI MILANO  
GRUPPO RIONALE "GENERALE CANTORE",  
Piazzale Generale Cantore n. 10 - Telefono n. 32-279

Sede, 8 Giugno XVIII

## U. N. P. A.

### RICOVERI DI FORTUNA ANTI-AEREI

CAMERATA,

In ottemperanza agli ordini impartiti dal Segretario Federale, giusto gli accordi a suo tempo intercorsi con il Presidente della Delegazione Provinciale dell'U.N.P.A., occorre stabilire un censimento delle cantine che all'occorrenza possano venire sistemate a Ricovero Anti-Aereo.

A tal uopo la Delegazione Provinciale dell'U.N.P.A. ha distribuito dei moduli nei quali vanno apposti, da parte dei proprietari di stabili, alcuni dati.

Vogliate pertanto provvedere a far riempire dal proprietario della casa della quale siete Capofabbricato, il modulo a stampa che dovete immediatamente ritirare presso questo Comando e che lascerete presso la portineria a disposizione dell'Ingegnere che verrà ad ispezionare il fabbricato.

Di ciò vorrete informare il proprietario dello stabile dal quale dovrete farvi rilasciare il disegno del cantinato con l'indicazione e i limiti del cortile da unire al modulo.

IL COMANDANTE RIONALE  
di P.A.A.  
Giuseppe Jacona

IL FIDUCIARIO

*Cietha Perce*

## Doc. 170 - 171.

Per rientrare definitivamente nei limiti di libera disponibilità dei propri immobili, il giorno 8 agosto 1939 Umberto procedette a nuove donazioni in favore della moglie delle case di Piazzale Tommaso di Savoia 8 corso Como 2.<sup>469</sup> Il 30 ottobre 1939, con un altro atto notarile Ernestina accettò la donazione in modo da renderla efficace a tutti gli effetti di legge. Tuttavia anche queste donazioni non furono sufficienti a rispettare la quota di immobili consentita, per cui Umberto donò ad Ernestina anche la quota indivisa del 50% della casa di via Mosè Bianchi 4.<sup>470</sup>

<sup>469</sup> Piazzale Tommaso di Savoia 8 già corso Monte Grappa. 22.

<sup>470</sup> L'atto di donazione è andato perduto. Si ha notizia della donazione dall'atto di revoca della donazione stessa stipulato in data 26/9/1945 ai sensi e per gli effetti del Decreto Luogotenenziale 12 aprile 1945 n. 222. Vedi capitolo seguente.

## Doc. 172

Appena avuta notizia dall'aggressione nazista alla Polonia e la conseguente dichiarazione di guerra di Francia e Gran Bretagna alla Germania, i due cugini De Benedetti presagendo come inevitabile un prossimo coinvolgimento dell'Italia nel conflitto a fianco dei tedeschi, che avrebbe potuto comportare un ulteriore aggravamento dei provvedimenti razziali, pervennero alla decisione di dividere i beni in comunione donati alle rispettive consorti in modo che potessero essere gestiti con una più ampia libertà d'azione. Il 23 gennaio 1940 fu stipulato l'atto di divisione. A Irma toccarono gli stabili di via Sirtori 1-5 e via Melzo 13 ai quali fu attribuito un valore, ai fini fiscali, di £. 1.350.000; a Ernestina quelli di Via Vigevano 45 e via Valenza 3, per un valore di £. 1.550.000. nell'atto si dichiarò che Ernestina aveva versato a Irma centomila lire a titolo di conguaglio.<sup>471</sup>

## Doc. 173.

L'avvenire di Luciano, l'unico figlio di Umberto e Ernestina, costituiva la loro maggior fonte di preoccupazioni. Nel 1939 Luciano aveva 17 anni e non aveva ancora terminato il liceo. Abbiamo poche, scarse notizie della sua infanzia e adolescenza. Luciano era presente nell'elenco degli iscritti alla Comunità Israelitica di Milano del luglio 1938 e nella rubrica delle persone "appartenenti alla razza ebraica" redatta dalla prefettura di Milano nella primavera del 1942. La sua classificazione nella "razza ebraica", nonostante la madre fosse "ariana" e cattolica, significa che egli aveva compiuto una delle manifestazioni di ebraismo indicate nella legge del novembre 1938<sup>472</sup>. Una tradizione familiare, non suffragata da prove documentarie, vorrebbe che i suoi genitori avessero celebrato un matrimonio "paolino"; è ancora più incerto se egli fosse stato battezzato.<sup>473</sup> Umberto doveva essersi interessato al tema del battesimo degli ebrei perché è stato trovato fra i resti della sua biblioteca un antico libretto che tratta del battesimo e dell'educazione degli ebrei.<sup>474</sup>

---

<sup>471</sup> I valori sono indicati ai soli fini fiscali.

<sup>472</sup> Archivio CDEC Milano (Centro documentazione ebraica contemporanea).

<sup>473</sup> La nipote abbiatica di Umberto, Ernestina, riferisce di aver appreso la notizia dalla governante di casa, Pina Borsi, che fu a servizio dei De Benedetti per circa cinquant'anni. Il cosiddetto matrimonio "paolino" viene celebrato quando uno dei due sposi non è cattolico a condizione che vi sia l'impegno di allevare la prole nella fede cattolica romana.

<sup>474</sup> Consilium illustrissimi domini advocati Francisci Mariae Cevoli del carretto, *In materia Bapttizationis, atque Educationis Haebreorum*. LUCAE, 10 Dic., 1697.



*Luciano in uniforme di un Convitto Nazionale.*

**Doc. 174- 175 - 176.**

Luciano frequentò la scuola elementare ebraica di via Eupili a Milano e le scuole medie statali. Ancora non esisteva a Milano una scuola media ebraica che fu fondata dopo l'emanazione delle leggi razziali. Una fotografia lo ritrae adolescente in un'elegante uniforme di un non identificato Convitto Nazionale. Fra le cartoline illustrate conservate da Umberto vi è una serie, non viaggiata, del Convitto Nazionale Maria Luigia di Parma. Le ricerche di un'eventuale iscrizione di Luciano a quell'istituto sono risultate vane.

**Doc. 177.**

Luciano ereditò dal padre la passione per la montagna e per i viaggi. Alcune fotografie lo ritraggono in equipaggiamento da alpinista, una delle quali scattata su di un ghiacciaio. Egli accompagnò sovente il padre nelle sue escursioni in

montagna. Dal 1936 in avanti spedì per suo conto, numerose cartoline illustrate da varie località alpine, soprattutto italiane e svizzere.<sup>475</sup>



*Luciano alpinista. Agosto 1938*

**Doc. 178.**

Non sappiamo nulla dei risultati scolastici di Luciano. Pare che amasse il disegno e la pittura. Sono giunti fino a noi, custoditi in una cartellina decorata con motivi floreali disegnati e acquerellati a mano, tre disegni a matita, due dei quali rappresentano personaggi in costume regionale sardo e un altro un personaggio su un cammello e una donna araba su uno sfondo di paesaggio nordafricano. I tre schizzi, forse ricordo di viaggi, sono costellati da numerosissimi e dettagliati appunti che dicono dei colori da applicare per un eventuale opera finale a colori; parimenti si diletta a creare cartoline postali su cui disegnava e acquerellava animali o fiori. Abbiamo anche un quadretto a olio su compensato, di assai modesta fattura, riproducente un paesaggio e firmato De Benedetti.

---

<sup>475</sup> Vedi Doc. 132.

### **Doc. 179.**

Per consentire a Luciano di proseguire gli studi, poiché gli studenti ebrei erano stati espulsi da tutte le scuole del regno, pubbliche e private, di ogni ordine e grado, i genitori decisero di mandarlo in Gran Bretagna.<sup>476</sup> Da una cartolina postale che Ernestina spedì al figlio da Parigi, durante il viaggio di ritorno dall'Inghilterra, apprendiamo che Luciano si trasferì nell'estate del 1939, accompagnato dalla madre.

### **Doc. 180.**

Una di tre fotografie dell'agosto 1939 mostra la graziosa casa di campagna in cui Luciano abitava a Beaconsfield, una piccola città del Buckinghamshire nell'Inghilterra sud-orientale. Nella seconda è con due suoi coetanei, tutti vestiti elegantemente e un cagnolino, davanti alla porta di casa. Infine una terza foto lo ritrae seduto in giardino per il the pomeridiano in compagnia di amici, abbigliato in abiti sportivi bianchi come si conveniva ad un gentleman.

Umberto condivideva con i suoi correligionari il timore di un ulteriore aggravamento delle leggi razziali. Decise pertanto di cautelarsi trasferendo dei fondi in Svizzera, presso la Banca Popolare di Lugano, da utilizzare nel caso che avesse dovuto lasciare precipitosamente l'Italia. Nella stessa banca depositò in una cassetta di sicurezza quattro diamanti e alcune monete d'oro. Umberto molto prudentemente, perché in quei giorni d'ansia nemmeno la Svizzera appariva del tutto sicura, trasferì a fine luglio 1939, appena un mese prima dell'attacco tedesco alla Polonia, tramite una banca svizzera, una rilevante somma di denaro in una Banca di New York. Il deposito fu intestato a Ernestina. Parte di quei fondi furono investiti in titoli azionari.<sup>477</sup>

---

<sup>476</sup> RDL 1779/38. Integrazione e coordinamento in testo unico delle norme già emanate per la difesa della razza nella scuola italiana.

<sup>477</sup> Non sappiamo nulla di preciso dei fondi depositati a Lugano. L'informazione proviene dal nipote abbiatico di Umberto. Non è nota nemmeno la cifra che era stata trasferita a New York. In seguito alla dichiarazione di guerra dell'Italia agli OSA i fondi furono bloccati. Solo nel 1948 furono resi nuovamente disponibili. Il loro recupero avvenne dopo un'annosa e costosa pratica che coinvolse, oltre le banche depositanti, il Tesoro americano e l'Ufficio Italiano Cambi. In totale rimanevano \$ 30.814 al netto d'imposte. Una cifra comunque assai rilevante per l'epoca (Vedi capitolo VI° doc. 253 e 256).



*Beaconsfield, 28/8/1939. Luciano è il primo a sinistra.*

**Doc. 181.**

Nel periodo di “non belligeranza” dell’Italia, fino al 10 giugno 1940 (entrata in guerra dell’Italia a fianco della Germania) comunicare con Luciano non fu facile. Da quel momento in poi, fino al 1943, i normali contatti tra paesi nemici divennero praticamente impossibili. Tramite la Svizzera e il Vaticano, Umberto e Ernestina riuscirono a far giungere al figlio pochi brevi e banali biglietti al solo scopo di comunicargli che essi erano riusciti a sapere che stava bene. Dal febbraio 1943 ogni contatto cessò fino al termine del conflitto. Non era possibile scrivere molto perché le lettere spedite dalla Svizzera o dal Vaticano dirette nel Regno Unito venivano esaminate dalla censura tedesca e, una volta giunte a destinazione, da quella britannica.

**Doc. 182.**

Nel 1939 fu avviata l’istituzione del Nuovo Catasto Edilizio Urbano (NCEU) che aveva lo scopo di aggiornare il vecchio catasto fabbricati (NCU) con moder-

ni criteri geometrici per singole unità immobiliari.<sup>478</sup> Umberto dovette nuovamente denunciare ogni sua proprietà, oltre a quelle donate a Ernestina, compilando per ogni singola unità i moduli di denuncia ai quali doveva allegare le relative schede planimetriche, un lavoro che fece personalmente. Fu un impegno gravoso per via dell'elevato numero di schede da disegnare, ma certamente valse a distrarlo parzialmente dalle preoccupazioni e soprattutto a sottrarlo all'ozio forzato cui stentava ad assuefarsi. Agli uffici tecnici erariali sarebbe occorso un trentennio per gettare le basi del NCEU a seguito di un lavoro preliminare di accertamento cui sarebbero seguite le operazioni di qualificazione, classificazione e formazione delle tariffe.<sup>479</sup>

### **Doc. 183.**

Le dimissioni di Umberto causarono un grave vuoto operativo in seno alla Garelli. Il 30/9/1939 l'amministratore delegato ing. Benezzoli scrisse una lettera a Umberto per avere importanti chiarimenti riguardo al progettato stabilimento di Firenze. L'ing. Garelli si era recato a Roma per ottenere le necessarie autorizzazioni dal competente ministero, ma si era trovato in difficoltà nello spiegare con sufficiente chiarezza le ragioni per cui era stata scelta l'ubicazione della futura fabbrica. A quanto pare tanto Benazzoli che Garelli erano all'oscuro delle ragioni della scelta fra uno stabilimento già pronto, che era stato offerto ma rifiutato da Umberto, e l'edificazione di uno nuovo su un terreno a Sesto Fiorentino.

### **Doc. 184.**

Poiché erano sorte altre difficoltà di carattere tecnico – commerciale si ritenne auspicabile il rientro di Umberto in azienda. In particolare alla Garelli non vi era nessuno in grado di chiudere vantaggiosamente le trattative con la ditta francese S.C.O.M.A DI Levallois-Perret e con l'inglese Oddie Bradbury di Southampton per la concessione di costruzione su licenza di un freno automatico per aeroplani e la costruzione di ganci speciali sempre per aeroplani: Di queste operazioni si è già accennato nelle pagine precedenti. La Garelli aveva già sottoposto i dispositivi a prove presso il Ministero dell'Aeronautica dal quale si

---

<sup>478</sup> Il vecchio catasto, fondato nel 1886, era descrittivo, cioè descriveva semplicemente un immobile (e.g. casa di 3 piani con 12 appartamenti e 2 botteghe al piano terreno) e "globale" cioè gli stabili non erano suddivisi in singole unità immobiliari

<sup>479</sup> L'accertamento della proprietà immobiliare urbana fu stabilito con RDL 18 aprile 1939 - XVII n. 652. L'art. 3 stabiliva le modalità della dichiarazione. La suddetta legge fu modificata con il DL n. 514/48 ed era entrata in vigore con il regolamento attuativo di cui al DPR n. 1142/49. Il NCEU è in conservazione dal 1° gennaio 1962.

attendeva l'autorizzazione per la produzione in serie. La direzione della Garelli scrisse una lettera, datata 19/2/1940 – XVIII, al commissario di Pubblica Sicurezza di Sesto San Giovanni perché si attivasse per ottenere un'autorizzazione 'per Umberto a portare a compimento i suddetti negoziati. Tutto ciò fu reso vano dalla dichiarazione di guerra a Francia e Regno Unito.<sup>480</sup>

Quella del 1940 fu per Umberto ed Ernestina un'estate di angosciose apprensioni. Mentre era in corso la battaglia d'Inghilterra, il loro pensiero era costantemente diretto alla sorte del loro Titti che essi avevano inviato nel Regno Unito proprio per sottrarlo alle persecuzioni razziali e che in quel tragico momento rischiava a causa della guerra di cadere dalla padella nella brace.<sup>481</sup> Ernestina viveva in uno stato di costante tensione emotiva, aggravato dalle precarie condizioni di salute della madre poi morta nell'autunno dello stesso anno, che le procurò un violento attacco di nevrosi cardiaca.<sup>482</sup>

#### **Doc. 185.**

Nei giorni in cui i cinegiornali di tutto il mondo divulgavano le immagini della Wehrmacht che sfilava trionfalmente lungo l'Avenue des Champs Élysées, Umberto si procurò un opuscolo, di una serie periodica diffusa in tutta Europa dal ministero della propaganda nazista, intitolato, *Ein Jude spricht*. Il librettino iniziava evocando l'immagine del barone Rothschild che al momento del crollo della Francia era in procinto di lasciare frettolosamente l'Europa recando con sé casse piene di gioielli, titoli azionari e obbligazionari. Il viaggio del barone Rothschild verso gli USA dimostrava come l'ombra della Germania si proiettasse ora su Parigi, ritenuta dai nazisti la più salda base della potenza ebraica in Europa. Il momento era finalmente favorevole per recare danno agli ebrei. A questo punto "parla un ebreo": il suo nome era Marcus Eli Ravage, uno scrittore rumeno emigrato negli Stati Uniti. "*The Century Magazine*", un autorevole periodico di New York, aveva pubblicato nel 1928 due suoi articoli dal titolo: *A Real Case Against the Jews*, e *Commissary to the Gentiles*. Essi furono ampiamente sfruttati dalla propaganda nazista per l'esplicita ammissione da parte dell'ebreo Ravage, che il mondo era dominato da una cospirazione ebraica. Ravage iniziava il primo articolo con queste parole, liberamente tradotte in tedesco: "Gewiß müßt Ihr uns hassen"<sup>483</sup> e proseguiva elencando ciò che secondo lui induceva i gentili a

---

<sup>480</sup> L'industria aeronautica italiana era in grado di progettare ottimi aeroplani, ma per numerose parti non strutturali doveva ricorrere all'utilizzo di brevetti esteri. Vedi Charles Dollfus – Henry Bouché, *Histoire de l'aéronautique*. Paris 1938, pag. 5557 – 564, *Préparation et expérimentation de la guerre aérienne*.

<sup>481</sup> La battaglia d'Inghilterra ebbe luogo dal 10 luglio 1940 al 31 ottobre 1940. Fu la prima grande campagna militare combattuta unicamente da forze aeree. L'aviazione tedesca (Luftwaffe), nel tentativo di indurre la Gran Bretagna alla resa, si era posta come obiettivo il dominio incontrastato dello spazio aereo inglese.

<sup>482</sup> Vedi doc 181.

<sup>483</sup> "Perché dovrebbero odiarci". Ravage si guarda bene dall'esprimersi con toni così violenti: "Of course, you do resent us".

“odiare” gli ebrei. L’autore del n. 32 delle “Informations-schriften”, come erano chiamati quei libercoli, dopo aver riassunto a forti tinte il pensiero di Ravage, aggiungendo espliciti riferimenti ai *Protocolli dei savi di Sion*, concludeva dicendo che la fuga del barone Rothschild da Parigi significava la fine della velenosa egemonia finanziaria giudaica ed era anche il segno che l’Europa non era più disposta a tollerare né il capitalismo ebraico né il marxismo, una filosofia giudaica, entrambi generatori del caos da cui la comunità ebraica traeva vantaggio per dominare il mondo.<sup>484</sup>

Sebbene nel 1940, quando le armate tedesche sembravano dilagare invincibili per l’intera Europa e ancora non si poteva immaginare fino a quale punto, sarebbe giunta la follia omicida nazista, il contenuto di quel “Informations – Schriftenn nummer 32” lasciava presagire la fanatica, spietata determinazione con cui il regime hitleriano intendeva portare il problema ebraico verso la “soluzione finale”.

Il periodo della vita di Umberto che intercorse tra l’entrata in guerra dell’Italia all’8 settembre 1943 risulta assai poco documentato in parte per la vita assai poco attiva che egli conduceva.

#### **Doc. 186.**

All’inizio del 1941 Umberto si accorse che, per un errore di collegamento tra il vecchio e il nuovo catasto, gli era stata attribuita la proprietà di un terreno che egli aveva venduto nel lontano 1910, e che un fabbricato della tenuta di villa Panza era stato classificato come immobile urbano mentre si trattava invece di un fabbricato rurale privo di rendita catastale autonoma. Gli errori avrebbero potuto compromettere la libera disponibilità di parte degli immobili che era consentito possedere ai cittadini italiani di “razza ebraica” e che Umberto aveva diligentemente denunciato all’ufficio distrettuale delle imposte di Milano ai sensi dell’art. 13 del RDL n. 126/39. Egli si attivò immediatamente per far rettificare l’errore e finalmente, dopo un noioso iter burocratico, il 25 agosto 1942 l’intendenza di Finanza della provincia di Milano gli rilasciò il corretto elenco attestante quali fossero gli immobili di cui aveva la libera disponibilità. In sostanza si trattava della metà indivisa dei fabbricati di villa Panza con gli annessi fondi agricoli siti nei comuni di Alessandria e Valenza, la metà indivisa della casa in Milano, via Mosè Bianchi 4 e un quarto del terreno di Montechiaro d’Acqui.

---

<sup>484</sup> Ravage scrisse nell’articolo. *A Real Case against the Jews* : “ We shirk our patriotic duty in wartime because we are pacifists by nature and tradition, and we are the arch-plotters of universal wars and the chief beneficiaries of those wars”. The Century Magazine, gennaio 1928, volume 155, n. 3, pag. 346 – 350.

**Doc. 187.**

Ernestina aveva un nipote, Leopoldo Airaldi, nato nel 1920, del quale aveva assunto la tutela. Il mantenimento e l'educazione del giovane erano stati interamente pagati da Umberto, dapprima in un collegio di Desio, poi nel "Collegio Navale della Gioventù Italiana del Littorio" di Venezia, che aveva il compito di preparare i giovani al servizio nella Regia Marina. Allo scoppio della guerra Leopoldo fu arruolato in marina. Nel 1942, durante una licenza a Milano, egli ritirò da Ernestina un piccolo capitale in Buoni del Tesoro e un libretto di risparmio per un importo totale di circa £. 6.000. Leopoldo nel rilasciare la ricevuta, fra l'altro dichiarò: " [...] ringrazio la mia tutrice non che l'ing. De Benedetti a cui auguro di potere soddisfare in parte il mio debito di riconoscenza se non altro colla mia condotta di soldato, di cittadino e di uomo". Come si può facilmente intuire, nonostante le avversità, in casa De Benedetti non venne mai a mancare un sincero patriottismo.

**Doc. 188.**

Alle 22,45 del 25 luglio 1943 la radio interruppe le trasmissioni per diffondere l'annuncio delle dimissioni di Mussolini. Il giorno successivo in fabbrica alla Garelli il pensiero dei dirigenti e delle maestranze andò subito a Umberto, al quale Adalberto Garelli scrisse immediatamente la seguente lettera:

" Caro! nel sollievo che l'improvvisa notizia del cambiamento di governo ci reca, ho la gioia di dirti che i nostri operai ti ricordano sempre con affezione e che ti stringerebbero con piacere la mano quando se ne presentasse l'occasione. Questo mi hanno detto stamane in una simpatica manifestazione di un gruppo di loro, fra i quali erano parecchi dei vecchi garelliani: ed io te lo riferisco subito, sicuro di farti cosa gradita.

Un fraterno abbraccio.

Adalberto "

**Doc. 189.**

La vita di Umberto dal settembre 1943 alla Liberazione è ben riassunta in una lunga lettera che egli scrisse al figlio nella primavera del 1945, quando furono ripristinate le comunicazioni postali con l'Inghilterra. La lettera, all'epoca an-

cora soggetta a censura, è priva di cancellazioni e viene qui riportata integralmente:<sup>485</sup>

“Valmadonna 21 luglio, (1945)

carissimo Titti nostro poiché per noi sei sempre Titti...

Faccio seguito alla mia di pochi giorni fa per darti qualche notizia dei nostri avvenimenti durante questi cinque anni di guerra; cosa che non potevo fare con la precedente che trattava un argomento tanto importante quanto inaspettato. Birichino! ma se sarà davvero per il tuo bene tanto meglio...<sup>486</sup>

Dunque devi sapere che il 10 giugno 1940, giorno della dichiarazione di guerra fatta da Mussolini ebbimo la tua ultima lettera dal college. Di te poi ebbero qualche notizia col Vaticano, cogli amici svizzeri e tre anni fa una magnifica lettera di Mr. Crowther Principal del college diretta alla mamma, lettera così umana affettuosa e commovente che fu di grande conforto specie per la mamma in questi anni. Perciò vorrai fargli ora tu stesso i nostri più sentiti ringraziamenti per tale lettera e per quanto ha fatto certamente per te in questi anni.<sup>487</sup>

Ai primi di ottobre del 1940 è mancata nonna Teresa presso le suore di S. Siro.<sup>488</sup> La mamma che salvo 20 giorni di agosto a Pegli l'aveva assistita inverno ed estate non muovendosi mai da Milano venne subito dopo alla Panza per riposarsi un poco. Ma dopo pochi giorni che era qui non si sentì bene essa ebbe un attacco di nevrosi cardiaca che ci fece stare alquanto in pensiero. Fortunatamente essa si sviluppò in forma acuta, fu vinta e adagio adagio si rimise. Stemma in campagna fino a Natale e poi tornammo a Milano. In primavera 1941 venimmo di nuovo alla Panza e da allora prima per mancanza di riscaldamento a Milano, poi per i bombardamenti e in fine per la distruzione dell'appartamento di via Cappuccini (fortunatamente esso era stato vuotato del meglio in marzo) ci fermammo in campagna tutto l'anno, salvo qualche più frequente scappata mia a Milano e più rada di mamma. E così passammo il 1941 il 1942 fino al settembre 1943.

Lino ed Irma sono sempre rimasti a Milano salvo i soliti quattro mesi di campagna perché si ritenevano sicuri essendo proprio a ridosso del Duomo.<sup>489</sup> Fortunatamente erano qui quando anche via Berchet e zona circostante fu distrutta dalle bombe. Delle nostre case via Vigevano fu danneggiata nel 1942 e poi alla meglio sistemata, nel 1943 a P. Garibaldi la parte bassa di C, Como fu distrutta, mentre la parte bella verso il Piazzale non subì danni apprezzabili.

Nel 1943 anche il buon Primo Amelotti venne a mancare.

---

<sup>485</sup> La lettera dattiloscritta è integralmente riprodotta, compresi gli errori di battitura, punteggiatura, accentazione, grammatica ecc.

<sup>486</sup> Luciano si era da poco sposato senza attendere il consenso dei genitori.

<sup>487</sup> Luciano De Benedetti si era iscritto al Harper Adams Agricultural Collge di Newport, Shropshire.

<sup>488</sup> Teresa Airaldi, era la madre di Ernestina.

<sup>489</sup> Lino è il soprannome di Angelo De Benedetti. Abitava in Via Berchet quasi sull'angolo con i portici di piazza del Dumo.

Il 25 luglio 1943 come sai Mussolini viene scacciato e sostituito da Badoglio, ma purtroppo per l'insipienza di chi ha diretto il movimento (così almeno la penso io) all'8 settembre Mussolini torna in scena coi tedeschi e la famigerata Repubblica Sociale Italiana schifosamente serve e succube del padrone Hitler e suoi aguzzini. Da quel giorno cominciano le nuove persecuzioni razziali e non razziali coi sistemi hitleriani. Arresti, scomparizioni, campi di concentramento e di tortura per gli ebrei; per gli altri requisizioni di uomini come fossero bestie, iscrizioni volontarie (!!) pel lavoro in Germania e campo di concentramento per i più sospetti. Parecchi dei nostri e degli ariani fuggono in Svizzera, dove però dopo i primissimi giorni sorgono difficoltà per essere accettati. Bisognava passare il confine per la montagna clandestinamente - ciò che non era sempre facile e sicuro - e spesso giunti di là ti rimandavano indietro. Noi siamo rimasti qui ed anche Lino e Irma. Disgraziatamente proprio il 5 settembre 1943 la mamma aveva avuto un attacco del disturbo di tre anni prima dal quale sembrava perfettamente guarita, tanto che con qualsiasi tempo andavamo tutti i giorni in paese a piedi, al mare nuotava come un pesce, in Acqui faceva i fanghi senza disturbi ecc. ecc. Già da qualche mese non era sulla sua: si fece vedere da Goria e dal prof. Manai di Alessandria che l'avevano curata tre anni prima ma non trovarono nulla di specifico ed attribuirono i disturbi più che altro allo stato d'animo e d'alla malinconia dovute a tutto l'assieme delle cose ed alla mancanza di distrazioni pel lungo continuo soggiorno qui non interrotto neanche col mare perché non era più permesso andarvi.<sup>490</sup>

Dunque il 5 settembre la mamma si mette in letto e purtroppo questa volta il disturbo non si risolve come l'altra volta ma prende una forma cronica. E intanto con il ritorno di Mussolini precipita la questione razziale con irrigidimenti e rilassamenti nelle applicazioni delle norme (o per meglio dire delle persecuzioni) continui e varianti da città a città, secondo le inframmettenze del locale comando tedesco, secondo i vari funzionari italiani, secondo cento altri impalpabili elementi. Il curioso era questo che tutto ciò veniva fatto in forma tanto segreta che nelle stesse città dove avvenivano arresti ed invii in campi di concentramento, ed eventualmente atroci torture nessuno ne sapeva niente e la gente cadeva nella pania (fidando di disposizioni delle autorità italiane di cui i tedeschi altamente se ne fregavano) come merlotti.

Dunque noi siamo in settembre alla Panza con la mamma malata quando Mussolini torna sulla scena; giungono notizie di persecuzioni antisemite in vari paesi d'Italia. La popolazione a dire il vero si mostra in massima favorevole agli ebrei (forse per fare dispetto ai fascisti) e li aiuta. A nascondersi, a preavvisarli quando può ecc. Ogni idea di passare in Svizzera viene abbandonata senza altro; non mi sento di lasciare qui la mamma per degli anni senza vederla senza averne e poterle dare notizie solo per mettere in salvo la mia persona: né essa è in alcun modo trasportabile sin laggiù.

---

<sup>490</sup> Il dott. Goria era il medico condotto di Valmadonna.

Ai primi di ottobre una sera vengono ad avvisarmi che due giorni dopo i tedeschi sarebbero venuti a requisire la villa. Provvedo subito a trasportare la mamma colla croce Rossa nelle magnifica clinica annessa all'Ospedale di Alessandria. Mezz'ora dopo la nostra partenza dalla Panza arriva un ufficiale italiano che dice a Lino che la villa é requisita dalle autorità militari (e così tutte quelle degli ebrei) coi mobili e tutto; e che dobbiamo preparare e in pochi giorni i letti con biancheria , stoviglie, biancheria per tavola e di cucina ecc. ecc. Ciò che ci assoggettiamo di fare. Preparati i locali per noi poco desiderati, vado abitare per qualche giorno nella clinica colla mamma prendendo una seconda camera col nome di Pina; e così che il mio nome non risulta nei registri.<sup>491</sup> Naturalmente suore medici e infermieri sapevano ogni cosa, ma l'ambiente era talmente antifascista e sicuro.

Lascio passare S. Ernesto (7 novembre) ed il giorno successivo taglio l'aria perché pericoloso restare. Alla mamma dico che vado ad abitare col fratello di Luisotto ma invece vado a Milano a sistemare varie cose e poi mi rifugio nei pressi di Varese.<sup>492</sup> La mamma resta affidata alla Pina e prendo una infermiera fissa per lei alla notte che la assista anche nella clinica. Garelli perdendo due notti intere ogni volta va spesso a trovarla, ed anche la buona Lulli viene due o tre volte a sacrificarsi per delle settimane nell'ospedale di Alessandria con ben magra soddisfazione per la accoglienza che riceve dalla mamma. Quel benedetto carattere !

Come ti ho detto io mi riparo con falso nome e falsi documenti nel Varesotto. Dopo Garelli noi dobbiamo una immensa gratitudine all'Avv. Ugo Bassani che tu hai conosciuto con me a Milano, perché lui e tutta la famiglia ha fatto per me l'incredibile, sfidando rischi ben gravi ! Ti prego di scrivergli (ora, via Parravicini 11 - Varese) un rigo dicendogli anche tu tutta la gratitudine che devi a lui e tutta la sua famiglia per quanto hai saputo da me che hanno fatto per noi in momenti così pericolosi.

Resto là senza muovermi sino al 2 maggio 1944, avendo notizie della mamma e dando le mie per vie traverse. Assolutamente mi sconsigliano di mettere neppure piede in Alessandria. Zio Lino approfittando di una disposizione per cui gli ebrei che avevano più di 65 anni o quelli dei matrimoni misti o chi aveva la moglie molto malata potevano ottenere di essere confinati in casa loro, era rimasto nelle due stanze lasciategli alla Panza dove si fece buona compagnia colla famiglia del colonnello italiano che occupava precisamente il nostro appartamento. Più avanti questo colonnello verrà ancora alla ribalta. Lino voleva che io profittassi delle disposizioni su dette per venire ad abitare alla Panza, ma io d'accordo coi miei protettori e consiglieri ricordando il "timeo Danaos et dona ferentes" non mi fidai e non venni. -E ciò sino al 2 maggio 1944 quando leggo sul

---

<sup>491</sup> Pina Borsi era la già citata governante di casa De Benedetti.

<sup>492</sup> Luisotto era il il fattore di villa Panza.

giornale del primo bombardamento in stile di Alessandria del 20 aprile. Decido senza altro di venire riprendendo il mio nome. Arrivo alla sera alla Panza e trovo il prato pieno di gente sconosciuta, vado da Luisotto che mi racconta che la mamma la avevano trasportata dall'ospedale alla Panza colla Pina e coll'infermiera nelle stanze che le erano state assegnate e che arriva proprio nel momento che cadevano le bombe su Alessandria; che la casa il giorno successivo era stata invasa da profughi (tutti gerarchi fascisti) che avevano persino occupata la camera e il letto di Lino che da due giorni era andato a Milano e che spadroneggiavano a tutto andare. Per fortuna mamma e Pina erano già quì altrimenti anche le loro stanze sarebbero state occupate. Così rifocillatomi da Luisotto perché ero sfinito e bevendo (credo che sia la prima volta che ho preso una sbornietta) e raccontando le varie avventure abbiamo fatto le 2 di notte. Poi accompagnato da Pina venni a dormire in bagno ed il mattino riabbracciai dopo sei mesi la mamma. Era parecchio deperita ed in quel periodo non si alzava dal letto mi trattenni quì nascosto tre giorni e poi tornai ad essere il sig. Negri nel Varesotto. Dopo di allora il primo martedì di ogni mese con viaggi sempre più difficili ed avventurosi a causa dei bombardamenti, venivo a trovare la mamma ripartendo il domenica mattina, e cercando di restare nascosto ed incognito.

Così feci pel maggio giugno luglio ed agosto. Nel giugno giunsi proprio nel giorno che il povero Lino era spirato nelle clinica di Alessandria dove lo avevano portato per una piaga ad un piede che aveva degenerato . In quell'occasione non potei neanche andare all'accompagnamento e confortare Irma perché pericoloso il farmi vedere. Il corteo era composto da Luisotto e di Pietro Benzi ed una delle donne. La salma per ora é in un loculo in Alessandria in attesa di poterla portare a Milano.

Nel settembre dato che le notti divenivano, lunghe e più triste la solitudine della mamma, che ero preoccupato per assicurarle il riscaldamento invernale, che la mia presenza - dicevano i medici - era l'unico rimedio che poteva sollevare lo spirito accasciato della mamma, malgrado il parere contrario degli amici che prima a voce e poi per iscritto mi dicevano di non fidarmi, decisi di venire alla Panza definitivamente facendo affidamento anche sulle su dette disposizioni di 65 anni ecc. ecc. L'ambiente dei profughi quì abitanti sarebbe difficile immaginarlo più lercio di quello che era: dai gerarchetti fascisti ai militari repubblicani (così chiamati per non offendere i cani) erano di una immoralità e di una rapacità da non dirsi; predicavano di vivere colla tessera e loro gozzovigliavano giorno e notte, portavano a casa forme intere di parmigiano, carni, pane bianco persino per i cani ecc..<sup>493</sup> Spadroneggiavano su tutto e su tutti; la roba

---

<sup>493</sup> L'Europa non era autosufficiente nella produzione di derrate alimentari. Per tutta la durata della guerra l'impossibilità di approvvigionarsi nei paesi d'oltremare, a causa del blocco navale alleato e della guerra sottomarina intrapresa dalla marina tedesca, costrinse tutti i paesi europei, compresi quelli neutrali, a razionare i generi alimentari. La loro distribuzione avveniva mediante il rilascio di tessere annonarie nominative. Quesito provvedimento produsse, nonostante l'applicazione di severe sanzioni, la diffusione di un

degli ebrei non era eventualmente dello Stato ma la loro; hanno rubato arredi del Tempio di Alessandria ed i libri che davano ai bimbi perché giocassero; e in questo ambiente io venni ma me ne stavo sempre presso la mamma in casa o quando la portavamo di peso sulla poltrona giù a prendere una oretta d'aria; e non avevo contatti con nessuno. Fatto sta che dopo il mio arrivo la mamma cominciò a fare qualche passo ed una mattina la accompagnai sotto braccio sino sull'aia a sfogliare la meliga. Le cose sembravano procedere secondo i miei programmi, quando avvenne un fattaccio. La sporca famiglia di un maggiore che abitavano alla Panza annunciò che andava a stare a Refrancore, lontano una trentina di chilometri da Alessandria, dove il marito doveva recarsi tutti i giorni per il suo ufficio. Refrancore era totalmente – come l'astigiano in buona parte – in mano ai ribelli come loro chiamavano i partigiani; non aveva mezzi pubblici di comunicazione con Alessandria dove il sig. maggiore avrebbe dovuto recarsi in bicicletta ! ebbene per andare in quel covo di partigiani la famiglia del maggiore non trovò di meglio che di farsi accompagnare dal tenente dell'esercito repubblicano Sala (quel grassottone figlio della Pedemonte col quale da ragazzi eravate spesso e volentieri in lite) e da un suo amico tenente tedesco ! Non solo vi si sono fatti accompagnare ma li hanno invitati a tornarvi alla domenica a fare ribotta. A farla breve la domenica i due ufficiali vengono fatti sorprendere dai partigiani durante il festino in casa del maggiore; il tenente resta ucciso ed il Sala viene preso e del poveretto non se ne è saputo più nulla<sup>494</sup>. Il maggiore dopo questo po' po' di avvenimenti in casa sua torna al suo ufficio in Alessandria - dove i tedeschi avrebbero dovuto metterlo al muro - e fa agli stessi una denuncia in cui dice che chi ha organizzato il tranello era stato l'ing. De Benedetti !!! Otto giorni dopo arriva alla Panza un auto con ufficiali e gendarmi tedeschi cercando di De Benedetti. La Pina svelta li manda da Irma, e intanto io scappo dietro al boschetto. Dopo essersi assicurati che Lino non c'era (hanno dovuto mostrare l'atto di morte per persuaderli) sono passati da noi dove sottopongono ad un estenuante interrogatorio la mamma per sapere dove io ero. Dopo mezz'ora Pina viene a dirmelo: che fare ? andarmene per conto mio e lasciare la mamma nel suo stato ad essere perseguitata chi sa per quante volte e per quanto tempo e con quali mezzi da costoro, o consegnarmi io stesso e correre i rischi relativi? Non esito e mi consegno. Quando poi ho saputo la calunnia che quel schifoso

---

vasto mercato clandestino. In alcuni paesi, fra i quali la Gran Bretagna e la Svizzera, il razionamento alimentare proseguì per qualche anno dopo la fine del conflitto.

<sup>494</sup> Domenica 17 settembre 1944, nella frazione Calcini di Refrancore (Asti) tre ufficiali repubblicani in una casa affittata da uno di essi organizzarono una festa da ballo cui parteciparono alcune ragazze del luogo e un ufficiale tedesco. Nel mezzo della serata fecero irruzione dei partigiani che provocarono uno scontro a fuoco nel quale perse la vita il militare tedesco. Le 35 famiglie di cui era costituita la popolazione furono colte dal panico e abbandonarono le case per timore della rappresaglia che scattò poche ore dopo ad opera di militi repubblicani e soldati tedeschi. Le case, nelle quali era rimasto solamente qualche vecchio, furono saccheggiate e 17 di esse date alle fiamme. Undici giovani sorpresi nel vicino paese di Piepasso furono condotti nella piazza del paese, uno di essi fu ucciso mentre tentava di sfuggire, altri due, identificati come partigiani, furono immediatamente fucilati. (Vedi: Nicoletta Fasano – Mario Renosio, *Un'altra storia. La RSI nell'astigiano tra guerra civile e mancata epurazione*. Israt, Asti 2015. Pp. 169 – 170)

maggiore per salvare se stesso e continuare a vivere alle spalle anche della repubblica aveva vigliaccamente esposta contro di me mi confermai che avevo fatto molto bene a consegnarmi ed evitare alla mamma i tormenti delle inquisizioni, pure pensando al dolore che ugualmente le avevo procurato col mio arresto. Così il 25 settembre 1944 facevo il mio ingresso nel carcere di Valenza poi a Torino e finalmente nel Campo di Smistamento di Bolzano. Per una serie di circostanze una più miracolosa dell'altra cominciai ad essere trattenuto a Torino due mesi invece di pochi giorni (e qui é intervenuto quel colonnello che era stato alla Panza con Lino l'inverno, che era passato a Torino questore e che io personalmente non conosco ancora oggi) e inviato solo a dicembre a Bolzano non più come assassino ma come ebreo.<sup>495</sup> Di qui malgrado reiterati tentativi non sono più riusciti a farci partire per la Germania per una ragione o per l'altra: mentre tutti i disgraziati che ancora c'erano erano stati spediti tre giorni prima del nostro arrivo. Per dartene un esempio una volta tra le tante siamo stati rinchiusi in 60 per vagone ma dopo 40 ore riportati al Campo perché il treno non aveva potuto muoversi dalla stazione di Bolzano.

A Bolzano sono stato adibito a parecchie mansioni non troppo pesanti per le mie forze e coll'aiuto di Dio a fine aprile fummo liberati e portati a Merano di dove ti ho telegrafato. Durante i cinque mesi a Bolzano non ebbi mai alcuna notizia da casa e delle mie lettere una sola fu lasciata passare e giunse. Al ritorno potei dopo otto mesi di assenza riabbracciare la mamma (ciò di cui molte volte avevo dubitato). Trovai la poveretta deperita ed in condizioni molto peggiori di quando l'avevo lasciata ed é tuttora molto giù di fisico e di morale, ; forse sperava col mio ritorno di fare i progressi che aveva fatti nei pochi giorni che fui con lei in settembre. Purtroppo questo effetto taumaturgico non si è ripetuto né posso sperare di averlo. Qualche giorno la mettiamo su una poltrona una mezza ora in altri non si alza nemmeno . Ora poi siamo tormentati da una siccità terribile che asciuga i pozzi e da caldi torridi (ieri 36 gradi in boschetto). La notizia del tuo matrimonio la ha accolta prima con gran stupore ma poi con favore, Ora anela solo di poterti riabbracciare.

Eccoti la cronaca non certo lieta di questi anni., specie per le condizioni della mamma.: Per me se sono vivo é perché non sono più riusciti a portarmi a Flossenborg<sup>496</sup> dove eravamo destinati ad essere.....macellati ! )

E per oggi di noi basta. Ora attendiamo di leggere a lungo ed ordinatamente di te, cosa hai fatto, coi dettagli dei tuoi lavori, dei tuoi rischi, dei tuoi studi della tua posizione e dei tuoi programmi.

In altra ti dirò quello che so dei parenti ed anici coi quali abbiamo solo relazioni epistolari perché i mezzi di comunicazioni non esistono o sono difficili molto: i così detti mezzi di fortuna sono finanziariamente disastrosi per chi non

---

<sup>495</sup> Carlo Borntraeger all'epoca era questore di Torino. Vedi articolo di Patrizia Capua del 27/01/2009 su "Repubblica" *Il questore fascista che salvò ebrei e rossi dalla camera a gas.*

<sup>496</sup> Intendi Flossenbürg..

ha da anni guadagnato un soldo come i nostri. Poi non mi sento di andare neanche a Milano per cui dovrei stare assente una diecina di giorni per non lasciare la mamma.

E in attesa di tuoi scritti e della tua venuta appena avrai i permessi ti abbracciamo e bacciamo colla tua sposa.

Affettuosamente

A noi e all'avv. Bassani scrivi pure a macchina ma in italiano.

Cognome *Negri*  
Nome *Carlo*  
Padre *fu Giuseppe*  
Madre *fu Necchi Irene*  
nato il *23-11-1878*  
a *Milano*  
Stato civile *celibe*  
Nazionalità *Italiana*  
Professione *Possidente*  
Residenza *Napoli*  
*Trinità dei Monti 3*

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI  
*Stat. int. 1,82*  
*Colorito - roseo*  
*Cap. - bianchi*  
*cost. part. nulla*

FIRMA DEL TITOLARE *Carlo Negri*  
*Garbagnate 25 Agosto 1943*  
IMPRONTA DEL DITO  
INDICE SINISTRO  
IL PODESTA' *[Signature]*

Doc. 190.

Umberto riuscì a farsi rilasciare dal comune di Garbagnate Milanese una carta d'identità a nome di Negri Carlo fu Giuseppe e fu Necchi Irene, nato il 23/11/1878 a Milano, celibe, nazionalità italiana, professione possidente, residente a Napoli, via Trinità dei Monti 3. La residenza nel capoluogo campano non era stata scelta a caso. Napoli era stata liberata il 1° ottobre 1943. Si rendeva in questo modo impossibile ogni ricerca anagrafica. Per lo stesso motivo la data del rilascio, 25 agosto 1943, era stata anticipata a quando la città era ancora in mano italiana. Con questa falsa identità Umberto si rifugiò come sfollato a Varese nell'ottobre 1943.

## Doc. 191.

Umberto, finché non riuscì a trovare una migliore sistemazione, a Varese alloggiò in un ricovero per sfollati dove gli fu rilasciata una tessera annonaria della quale si servì per acquistare generi alimentari.<sup>497</sup>

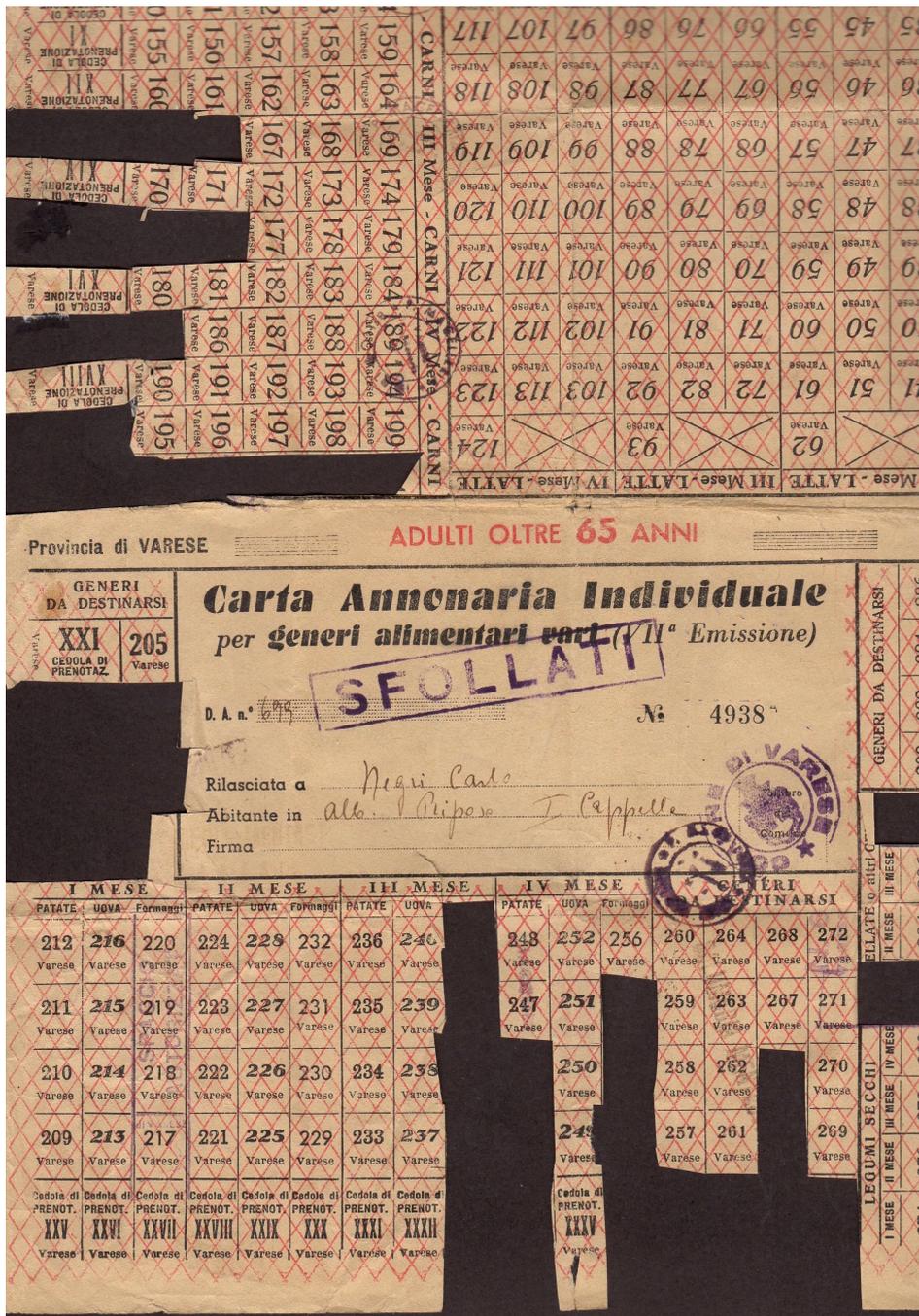
Durante i mesi di soggiorno a Varese Umberto ed Ernestina prudentemente evitarono di utilizzare il servizio postale.<sup>498</sup> Essi comunicarono fra loro mediante brevi lettere o biglietti affidati a persone di loro fiducia. Umberto, oltre a una lettera della sorella Rita, a una di Pina Borsi e a una di persona non identificata, conservò le lettere che Ernestina gli scrisse. Erano tutti resoconti del decorso della sua malattia che, al di là delle vane speranze di miglioramento, appariva aggravata da uno stato di deprimente prostrazione, provocato dalla lontananza delle persone più care e dalla sensazione di non poterle mai più rivedere. Il 16 aprile 1944, in un fugace momento di lieve miglioramento della malattia, così scrisse a Umberto:

“Mio carissimo, vieni, vieni, vieni sarebbe il grido del mio cuore, ma non posso dirtelo per il buon senso che mi rimane. Sono molto sola senza di te. Non credere però che io sia fisicamente normale; purtroppo ce ne vuole ancora, ma credi che ci metto tutta la buona volontà e tutto il coraggio ! e molti qui lo riconoscono. Cosa fare ? Certo per essere vicino a te qualunque posto è buono. Disponi tu ed io sarò contenta di fare tutto quello che tu deciderai. Con affetto infinito ti abbraccio”. Fu questa lettera che indusse Umberto ad abbandonare la cautela mantenuta fino a quel momento per iniziare, sconsigliato da tutti i suoi amici, a recarsi alla Panza nella prima settimana di ogni mese.

---

<sup>497</sup> Vedi nota 493.

<sup>498</sup> Nel periodo bellico la corrispondenza era soggetta a censura.



Doc.192.

In un'altra lettera, scritta il mese successivo, Ernestina raccontò di aver ricevuto la visita della signora residente nella sua stanza alla Panza e che era la sposa di un maggiore dell'esercito repubblicano. Si trattava della moglie dell'ufficiale che avrebbe poi denunciato calunniosamente Umberto di aver organizzato l'imboscata che a Refrancore era costata la vita a un tenente italiano e

a uno tedesco.<sup>499</sup> Fra tante parole colme di angoscia, in un'altra lettera, datata 30 marzo 1944, Ernestina aveva comunicato a Umberto una notizia confortante: "[...] Sabato Pina è andata su in campagna e l'hanno tutti accolta con grandi feste. Ha trovato colà una lettera indirizzata a un familiare dell'amico di Leopoldo<sup>500</sup>, quell'amico con il quale erano andati via assieme. L'amico è ritornato ed ha scritto dalla Spezia dicendo che Leopoldo era rimasto via e che di là ha scritto a Titti ed ha ricevuto notizie di buona salute dagli ultimi di febbraio [...]". La lettera di Ernestina, scritta a letto con una calligrafia incerta e tremula, era cautamente reticente sui dettagli delle vicende di Leopoldo.<sup>501</sup>

### **Doc. 193.**

Il 25 settembre 1944 Umberto fu arrestato e trattenuto in prigione a Valenza per nove giorni. Il 5 ottobre fu trasferito alle carceri "Nuove" di Torino da dove scrisse alla moglie. Il 23 ottobre Ernestina gli rispose. Tra le consuete accorate parole di conforto e le notizie sulla propria salute lo informava di aver affidato a uno degli sfollati che si recava a Torino alcuni indumenti invernali che sperava gli fossero stati recapitati. Anche Pina e Irma salutarono affettuosamente a margine della lettera. La notizia dell'arresto di Umberto, accusato di omicidio e intelligenza con i "ribelli", fece sensazione fra gli sfollati della Panza, perché tutti erano ben consapevoli della sua assoluta innocenza. Infatti, Ernestina gli scrisse che: "Gli sfollati che erano qui quest'Inverno, a Gennaio, sono molto gentili e ti han mandato a salutare". Queste parole inducono a porre un interrogativo: quanti degli sfollati della Panza, tutti fascisti, erano semplicemente degli ipocriti e quanti di essi erano, tutto sommato, persone migliori di come Umberto sprezzantemente li descrisse nella sua lettera al figlio? Tuttavia, Ernestina non nascose una certa intolleranza verso di essi. In una lettera successiva scrisse che "Qui vi sono sempre gli sfollati con i bambini che sono sempre per casa ed anche i genitori credono di essere i padroni di tutto". Nonostante la sistematica caccia all'ebreo messa in atto dagli occupanti nazisti, con i quali collaborava attivamente la polizia della RSI, bisogna riconoscere che, a parte la mendace denuncia contro Umberto per i fatti di Refrancore, nessuno degli sfollati che vivevano nella villa mai segnalò alle autorità tedesche né la sua presenza né quella di suo cugino Angelo.<sup>502</sup> In quei tragici giorni, in cui imperversava una spietata guerra civi-

---

<sup>499</sup> Lettera del 23 maggio 1944

<sup>500</sup> Leopoldo Airaldi. Vedi doc. 189.

<sup>501</sup> Si può supporre che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, Leopoldo si sia consegnato agli alleati o sia caduto loro prigioniero. Non vi sarebbe un'altra spiegazione logica che possa giustificare come Leopoldo avesse potuto scrivere in Inghilterra e ricevere risposta. Per quali tortuose vie, il suo amico che scrisse alla famiglia da La Spezia, che era occupata dai tedeschi, abbia potuto sapere di questi fatti rimane un mistero. Va presa in considerazione anche l'eventualità di una pietosa bugia di Pina Borsi per risollevare il morale pericolosamente depresso di Ernestina.

<sup>502</sup> Non è noto se in provincia di Alessandria le autorità di polizia tedesche pagassero il prezzo di una taglia a chi denunciava un ebreo. A Roma, da uno studio promosso dalla locale comunità ebraica, si è potuto accertare che la taglia era di £. 1.500 per un bambino, £. 3.000 per una donna e £. 5.000 per un uomo. La lista dei delatori è stata ritrovata ma non è stata resa pubblica.

le che aveva sconvolto gli ideali e le coscienze di molti italiani, si verificarono spesso comportamenti e modi di agire impensabili non molto tempo prima di allora.

Le autorità tedesche non si curarono minimamente di accertare se Umberto fosse innocente; essere ebreo costituiva di per sé una colpa sufficiente, per cui il 24 ottobre egli fu aggregato al primo gruppo di sventurati in partenza da Torino per il campo di concentramento di Bolzano. A questo punto entrò in scena Carlo Borntraeger, il colonnello che durante il suo soggiorno alla Panza aveva stretto amicizia con Angelo e che nel frattempo era stato nominato questore di Torino. Grazie al tempestivo intervento di Borntraeger, mentre il treno dei deportati sostava alla stazione di Milano, Umberto fu fatto scendere dal convoglio e rimandato a Torino il giorno successivo. La questura di Torino, mediante interrogatori e indagini più approfondite, finì per scagionare totalmente Umberto da ogni responsabilità nell'agguato di Refrancore. L'inatteso, anonimo aiuto di Borntraeger molto probabilmente salvò la vita di Umberto, non solo per averlo scagionato dall'accusa di assassinio, ma soprattutto perché procrastinò di altri due mesi il suo internamento a Bolzano, questa volta con la sola "colpa" di essere ebreo. Umberto rimase incarcerato alle "Nuove" fino al 21 dicembre 1944, giorno della partenza per Bolzano.

Carlo Borntraeger era figlio di un professore universitario tedesco che insegnava a Portici, nella locale facoltà di Agraria. Era nato nel 1895, optò per la cittadinanza italiana, combatté valorosamente nella prima guerra mondiale, nella guerra d'Abissinia e in quella di Spagna nel CTV.<sup>503</sup> Nel 1940, gli fu assegnato il comando della Difesa Contraerea di Genova.<sup>504</sup> Nel 1943 aderì al Partito Fascista Repubblicano. Nel marzo del 1944 fu nominato questore di Torino, carica che tenne fino al 12 novembre dello stesso anno. Nello svolgimento di tali mansioni si trovò a confrontarsi con la ferocia esercitata dei nazifascisti contro i loro oppositori politici, le famiglie dei disertori, dei renitenti alla leva e contro gli ebrei<sup>505</sup>. Questo stato di cose mise la sua coscienza di fronte a un bivio: adem-

---

<sup>503</sup> Corpo Truppe Volontarie. Così era denominato il corpo di spedizione italiano inviato in Spagna nel dicembre 1936 che vi combatté per 39 mesi. Il CTV giunse a costituire una forza di circa 60.000 uomini; le perdite assommarono a 5.000 morti e 10.000 feriti o mutilati. Cfr. Stefano Ales - Andrea Viotti, *I distintivi e le uniformi del Corpo Truppe Volontarie in Spagna 1936 - 1939*, a cura dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito. Roma 2004.

<sup>504</sup> La MACA (Milizia Artiglieria Contro Aerea), era un corpo di artiglieria della MVSN (Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale).

<sup>505</sup> Il 28 ottobre 1943, per continuare la guerra accanto all'alleato tedesco, il governo della RSI emanò due decreti legge: il primo sancì lo scioglimento delle regie forze armate e la creazione di quelle repubblicane, il secondo stabilì la struttura fondamentale del nuovo esercito repubblicano. Entrarono a far parte delle nuove forze armate repubblicane i militari e gli ufficiali dall'ex Regio Esercito che aderirono alla RSI e le reclute delle classi 1924 -1925. I coscritti furono inviati in Germania per un periodo di addestramento. Degli 810.000 militari italiani catturati dai tedeschi, 96.000, subito dopo la cattura, decisero di arruolarsi nell'esercito repubblicano come combattenti o ausiliari. Dei rimanenti 716.000 IMI (Internati Militari Italiani), 43.000 optarono come combattenti nei primi 8 mesi e 60.000 accettarono di essere arruolati nei battaglioni di lavoratori militarizzati. L'esercito della RSI fu falciato dalle diserzioni; molti militari andarono ad alimentare le bande partigiane. Il bando di arruolamento del 18 febbraio 1944, che chiamava alle armi le classi dal 1922 al 1924, informava che i disertori e i renitenti alla leva erano passibili della pena di morte.

piere scrupolosamente i suoi doveri istituzionali obbedendo ciecamente alle direttive del Ministero degli Interni o cercare di porre un fermo alle persecuzioni, prestando soccorso, pur rimanendo nell'ambito dei suoi poteri, a chi era meritevole di aiuto. Questa seconda scelta lo pose nell'ambigua posizione di dover subire le pressioni dei comandi tedeschi e repubblicani che lo sollecitavano a intensificare la caccia a ebrei e antifascisti e nello stesso tempo di salvare, o almeno risparmiare da eccessive angherie, numerosi ebrei, partigiani e perfino comunisti arrestati dalle forze di polizia.<sup>506</sup> Nell'archivio privato della famiglia Borntreger si trovano numerose lettere di gratitudine scritte da persone che egli salvò dalla deportazione o che fece scagionare da infondate accuse di connivenza col nemico, come per l'appunto era stato il caso di Umberto.<sup>507</sup>

Garelli più di ogni altro si prodigò per aiutare il suo amico fraterno, mobilitando, immediatamente dopo il suo arresto, tutte le risorse e le conoscenze che potessero servire per ottenere la sua liberazione o almeno impedirne la deportazione. Egli trovò un validissimo aiuto in Maria Borntreger, la moglie del questore, che generosamente si mise a disposizione senza alcuna riserva.<sup>508</sup> La documentazione disponibile, purtroppo è confusa, non permette di identificare con chiarezza la maggior parte dei numerosi attori dell'intricata vicenda. La cautela dovuta alla precarietà dei tempi non permette di ricostruire con esattezza gli eventi, ma lascia trasparire un continuo affaccendarsi, non solo di Garelli, ma anche di altre persone a noi sconosciute, alcune delle quali agirono disinteressatamente correndo non pochi rischi.

#### **Doc. 194.**

Umberto ricevette in carcere una lettera del dott. Giovanni Garrone, il medico dell'Ospedale Civile di Alessandria che assisteva con grande dedizione Ernestina: una lettera affettuosa, datata 13 novembre 1944, che fra tante buone parole d'incoraggiamento e speranza, diceva: “[...] Permetta ingegnere che le parli come un figlio! Innanzi tutto devo darle notizie della signora Ernestina che continuo e continuerò a curare con scrupolosa assiduità. Non le nego che sta attraversando una crisi morale non senza effetto sulla condizione del suo cuore già tanto provato; tuttavia la sua forza d'animo è ammirevole e la speranza non le viene mai meno. Ogni volta che io la raggiungo non fa che parlarmi di lei trascurando di fornirmi notizie sullo stato della propria salute ed io perciò sono diventato ormai, più che il suo medico, il suo consolatore [...]”.

---

<sup>506</sup> Non sono disponibili, al momento, che poche notizie biografiche su Carlo Bintraeger. Quanto sopra citato, è stato tratto dal libro di Nicola Auduci, *Gli altri. Fascismo repubblicano e comunità nel Torinese (1943 – 1945)* e dall'articolo pubblicato da Patrizia Capua sull'edizione napoletana di “Repubblica” del 27/01/2009.

<sup>507</sup> Gli eredi di Carlo Borntreger non intendono, per il momento, rendere pubblico il loro archivio di famiglia.

<sup>508</sup> Maria Cirino in Borntreger apparteneva a una famiglia di artigiani guantai napoletani, coadiuvò il marito nella sua opera umanitaria. Vedi il sopracitato articolo di Patrizia Capua.

### **Doc. 195 - 196.**

Immediatamente dopo l'arresto di Umberto, Garelli, senza indugiare un solo momento, non solo si mosse per soccorrere in qualche modo Umberto, ma anche si preoccupò di fornire a Ernestina un sostegno morale e assistenza nel disbrigo di affari di carattere economico, di cui essa, in ragione della sua malattia, ma soprattutto per incompetenza, non era in grado di occuparsi. Ad Achille Airal di, fratello di Ernestina, costantemente a corto di denaro, fece firmare la ricevuta per un prestito di 6.000 lire. Poi, forse come conseguenza dell'arresto di Umberto, dovette presentare, per conto di Ernestina, una dichiarazione di arianità affinché essa potesse giustificare il possesso di un pacchetto di titoli azionari.

### **Doc. 197 - 198 - 199.**

Due personaggi chiave, nel tentativo di ottenere la liberazione di Umberto, furono

la signora Maddalena Bianciotti, coadiuvata dalla sorella Rina, e l'ing. Ettore Caretta, tutti torinesi. L'ing. Caretta era titolare di una ditta, la Telelevel, che fabbricava prodotti per l'aeronautica. Egli aveva esposto alla Fiera di Milano nel 1937. La Telelevel doveva aver avuto rapporti di collaborazione con la Garelli perché l'ing. Caretta conosceva l'ing. Garelli e quasi certamente anche Umberto.<sup>509</sup> Delle sorelle Bianciotti non sappiamo assolutamente nulla. Maddalena Bianciotti, il 5 dicembre 1944 scrisse a Garelli un'ottimistica lettera:

“Egregio ingegnere,

comprendo la sua ansia per questo ritardo che è dovuto a un lieve dissenso sorto fra il personale dell'ambiente che Ella ha visitato nella sua ultima venuta a Torino. La strada è comunque sempre aperta ed io sono convinta che si tratta solo di un contrattempo provocato dalla persona che ha in mano la pratica e che vuole prolungare la permanenza del suo amico allo scopo di farsi maggior merito. Le assicuro che la cosa non viene trascurata un solo istante e l'ingegnere cerca con ogni mezzo di levare quest'ultimo ostacolo, sperando che in breve tempo si riesca ad ottenere l'agognato risultato. [...]”.

Il 9 dicembre Garelli rispose:

“ Gentile e cara Signora,

le sono veramente grato per le parole buone con le quali Ella cerca di calmare la mia ansietà che è sempre grande. Qualunque cosa occorra da parte

---

<sup>509</sup> Cfr. Archivio Fiera di Milano. Una fotografia dello stand della Telelevel alla fiera di Milano del 1937 è visibile su internet alla voce “Telelevel-Caretta”. Dell'ing. Caretta e delle sorelle Bianciotti sono noti i soli indirizzi, annotati dall'ing. Garelli in calce a una lettera. Nel 1944/45, tutti tre abitavano a Torino: Caretta in corso Bolzano 31, le Bianciotti in via Bertola 7.

mia, non ha che farmelo sapere. Se può essere utile un'altra mia venuta a Torino mi chiami liberamente. Non so più cosa dire a Lei a Sua sorella e all'Ingegnere per la loro grande bontà a riguardo del mio amico e mio. Dio voglia che questa attesa non duri più a lungo ! [...]”.

Le cose non andarono come auspicato. Il 27 dicembre Maddalena Bianciotti scrisse a Garelli quanto segue: “

Egregio Ingegnere,

Non ho risposto subito al suo gentile biglietto, perché speravo di poterle comunicare qualche buona notizia, aspettando in quei giorni che rientrasse il nostro conoscente assente da quasi un mese.

Purtroppo invece le cose si sono messe male per noi, perché la persona che aspettavamo non è arrivata in tempo ad impedire la partenza del Suo amico, avvenuta venerdì 22 corrente alle ore 8, all'insaputa di tutti. Creda, caro ingegnere, che nulla è stato risparmiato per commuovere quella belva che anche Lei conosce e che speravamo di ammansire con l'arrivo del collega. Egli operò invece in modo che il collega arrivando lo stesso venerdì 22/12 non trovasse più l'amico Suo.

Mi sanguina il cuore doverle comunicare questa brutta notizia e specialmente di non avere avuto la possibilità di soccorrere il Suo conoscente come Lei avrebbe desiderato.

Unica cosa di cui siamo venuti a conoscenza il giorno dopo è che la partenza è avvenuta in auto-pulman, diretto, senza fermate intermedie e che il Suo amico stava molto bene di salute ed era ben coperto.

So che questo è un po' poco in confronto a quanto si sperava ma bisogna dire che il destino ha voluto così ed è bene rassegnarsi senza perdere però la fiducia di vedere ritornare la cara persona in un giorno non lontano.

Voglia gradire, egregio ingegnere, i miei migliori auguri per l'anno nuovo, che auspico apportatore di pace e di unione per tutte le famiglie divise, ed i miei saluti più cordiali. Dev.ma<sup>510</sup>

P.S. a mezzo banco di Napoli riceverà il rimborso della cifra da Lei lasciata, dalla quale ho defalcato £ 10.500 per spese sostenute per doni, confezione pacchi ecc... di cui le darò distinta alla prima occasione.

## **Doc. 200.**

In data 4 gennaio 1945 il Banco di Napoli comunicò a Garelli che d'ordine della Televel – Ing. Caretta era stata messa a sua disposizione su un c/c infruttifero la somma di Lire 139.500.

---

<sup>510</sup> La firma è stata abrasa. La lettera è stata attribuita a Maddalena Bianciotti comparando la calligrafia di altre lettere firmate.

### **Doc. 201**

Il 19 gennaio 1945, Pina Borsi informò Garelli di essere venuta a sapere, dall'uomo che portava a Torino i pacchi di generi di prima necessità destinati a Umberto, che la signora Bontraeger aveva sostenuto molte spese nell'interesse dell'ing. De Benedetti e che il marito era stato sospeso dall'impiego.

### **Doc. 202.**

Non appena ricevuta la lettera di Pina, Garelli scrisse a Maria Borntraeger rammaricandosi di non poter venire a Torino, come avrebbe voluto, per la sua, in quel momento, malferma salute e per le pessime condizioni dei trasporti ferroviari. Egli poi aggiunse: “ [...] Mi permetta perciò di inviarle qui accluso un assegno di £. 2.000 con preghiera di farlo avere all'egregio sig. P. che tanto si era adoperato per l'amico mio. Coll'occasione le rinnovo la mia preghiera di volermi indicare quale somma io debba rimborsarle per tutte le spese da lei con tanta bontà sostenute. Almeno il debito materiale deve da parte mia essere soddisfatto. Rimarrà sempre l'inestimabile debito di riconoscenza della signora Ernestina e mio. [...]”. Proseguì rammaricandosi che della sfortunata riuscita dell'opera della signora Boentraeger “[...]offerta con così gran cuore [...]” e concluse chiedendo se il sig. P. riusciva sapere se Umberto era ancora a Bolzano.

### **Doc. 203.**

Dal rendiconto delle spese sostenute da Maria Borntraeger si evince che essa fece numerose volte la spola tra Torino, Milano, Valmadonna e Acqui per procurarsi dei, non specificati, certificati necessari alla causa di Umberto. La signora Borntraeger approfittò di questi viaggi per recarsi alla Panza a far visita a Ernestina allo scopo di recarle un po' di conforto e speranza. Nel 1944 viaggiare era assai disagiata e pericoloso per via delle frequenti incursioni aeree Alleate, delle linee ferroviarie spesso interrotte dai bombardamenti e incessanti controlli di polizia. Fra le spese figura anche un'offerta di 500 lire per delle suore di Torino che probabilmente fornirono in carcere assistenza a Umberto.

### **Doc. 204.**

L'imbrogliata cronaca dell'infruttuoso tentativo di salvare Umberto dalla deportazione si concluse con questa lettera che Maria Borntraeger scrisse il 15 febbraio 1945 a Garelli:

“ Gentile Ingegnere,

La sua offerta è stata accolta dal Pan. con animo commosso e anch'io la ringrazio per averlo beneficiato. Nei miei riguardi non ha nulla da rimborsare,

ciò che ho fatto al suo amico è stato un sentimento spontaneo per il marito della buona signora Ernestina che ho conosciuto ad Alessandria ammalata e tanta pena mi hanno fatto le sue sofferenze morali; oltre alle materiali. Avrei piuttosto desiderato che tutto si risolvesse in bene, ma spero sempre nella Misericordia di Dio, che facesse risparmiare il suo amico e ritornare anche in un giorno lontano a casa sua. Ho fatto bene a informare il Pan. se il suo amico si trova ancora a B. Difatti questo è il suo indirizzo. Campo Concentramento Politico B. R.I.

Speriamo che Lei sarà più fortunato di noi e con gli auguri più sinceri le ricambio i saluti miei e di mio marito.

Maria Borntraeger.

Le accludo un foglietto di Pan.<sup>511</sup> Stia sereno non c'è nessun altro da compensare, per le suore ci pensò la signora Airaldi, pochi giorni prima che il suo amico partisse.

#### **Doc. 205.**

Mancano troppi tasselli per comporre il complicato mosaico dell'infelice tentativo di liberare Umberto. Molti dei numerosi personaggi coinvolti ci sono sconosciuti e soprattutto non è stato possibile chiarire esattamente il loro ruolo nella vicenda. Ancor più oscuro rimane come si sperasse di ottenere la scarcerazione di Umberto. Le 150.000 lire che Garelli mise a disposizione della signora Bianciotti e dell'ing. Caretta dovevano certamente servire a corrompere chi aveva in mano la pratica di Umberto.

Si possono fare solamente delle congetture su come si potesse tentare di ottenere il suo rilascio. L'ipotesi più verosimile risiederebbe nel tentativo di ottenere la scarcerazione sfruttando alcune direttive del Ministero degli Interni della RSI che, almeno sulla carta, parevano "favorire" alcune particolari categorie di ebrei. I tedeschi dopo aver proceduto all'occupazione dell'Italia, si dedicarono immediatamente a perseguire il loro programma di "soluzione finale" anche nei confronti degli ebrei italiani. Nel frattempo il governo di Salò aveva messo ufficialmente in atto una propria politica antiebraica, con la quale l'autorità d'occupazione nazista si trovò quindi a confrontarsi. L'ordinanza del Ministero degli Interni della RSI n. 5 del 30 novembre 1943, trasmessa a tutti i Capi di Provincia, disponeva il sequestro di ogni bene, mobile e immobile, di tutti gli ebrei residenti sul territorio nazionale e il loro internamento in campi di concentramento provinciali, in attesa di essere riuniti in campi di concentramento speciali appositamente attrezzati. Il provvedimento comprendeva anche gli ebrei discriminati ai sensi dell'art. 14 del RD 1728/38. Tuttavia, il 10 dicembre una circolare del Capo della Polizia ai Capi delle Province, dispose alcune eccezioni. Non erano soggetti all'arresto gli ebrei malati, anziani e in alcuni ca-

---

<sup>511</sup> Firmato: Pandoli Armando. Si tratta del medesimo sconosciuto sig. P del documento 204.

si appartenenti a famiglia “mista”<sup>512</sup> Questa direttiva aveva convinto Angelo (zio Lino), a rimanere alla Panza senza fuggire o nascondersi come aveva fatto suo cugino Umberto. Forse fu proprio in conformità a queste disposizioni che Bornratger, Garelli e le altre persone coinvolte nell’arduo tentativo pensarono di poter far rilasciare Umberto. Solamente così si possono giustificare i certificati che Maria Borntraeger si era fatta rilasciare a Milano, Torino, Alessandria e Acqui. L’ostacolo, di non poco conto, da superare per realizzare tale piano stava nelle ingerenze degli occupanti tedeschi negli affari italiani. Gli organi di polizia nazisti intendevano applicare anche in Italia le leggi contro gli ebrei in vigore in Germania. In questo particolare caso esse erano in netto contrasto con le disposizioni emanate dal Capo della Polizia repubblicana. Per le SS ogni ebreo indipendentemente da età, sesso e condizioni fisiche e mentali avrebbe dovuto essere deportato senza eccezioni. Le autorità tedesche esercitarono continue pressioni su quelle italiane per ottenere la consegna degli ebrei arrestati dagli organi di polizia repubblicani.<sup>513</sup> La questione era particolarmente complicata dal fatto che Umberto era stato arrestato dalla polizia tedesca, la quale non era disposta a farsi sottrarre impunemente un prigioniero ebreo dagli italiani. Le 150.000 lire che Garelli aveva consegnato alla Bianciotti erano palesemente destinate a comperare la connivenza di chi aveva il potere di avallare la pratica di liberazione di Umberto. **Da qualunque** lato si volesse esaminare la vicenda bisognava tenere in debito conto un fatto incontrovertibile: non era possibile venire a capo del caso senza coinvolgere la polizia tedesca. Allegato alla corrispondenza che Garelli avrebbe poi consegnato a Umberto, vi era un foglietto di taccuino su cui erano annotati il nome di Angelo Tollini e cinque altri cognomi tedeschi, di cui quattro erano agenti che operavano nei servizi di sicurezza delle SS di Torino e che abbiamo potuto identificare con sufficiente certezza. Si tratta di: SS Obersturmführer<sup>514</sup> (tenente) Alois Schmidt<sup>515</sup>, dal 17 settembre 1943, capo della Sicherheitspolizei – Sicherheitsdiest (SiPo – Sd)<sup>516</sup> di Torino ; l’SS Obersturmführer Rudolf Albrecht capo del servizio di

<sup>512</sup> In conformità a quest’ordinanza a Venezia furono rilasciati oltre 60 dei 163 ebrei arrestati il 5/6 dicembre 1943. (Michele Sarfatti, *Gli ebrei negli anni del fascismo*. Op. cit. pp. 1749-1750).

<sup>513</sup> Si verificarono vari casi di persone non arrestate o rilasciate dalla polizia italiana, ma successivamente arrestate da quella tedesca. (M. Sarfatti, op. cit. pag. 1751).

<sup>514</sup> I gradi utilizzati dalle SS erano diversi da quelli dell’esercito regolare. Analogamente alla MVSN italiana in cui, per esempio, al grado di tenente dell’esercito corrispondeva quello di capomanipolo e quello di capitano a quello di centurione e così via.

<sup>515</sup> Alois Schmidt fu responsabile di rappresaglie, deportazioni e sevizie sui prigionieri. Fu catturato nei giorni della Liberazione e internato dagli Alleati nel campo di prigionia di Rimini, dove si nascondeva sotto falso nome. La sua presenza nel campo fu segnalata anonimamente all’Ufficio politico della Questura di Torino. Fu individuato nel luglio 1946 e rinchiuso nel carcere militare di Torino. Nel 1949 fu trasferito a Gaeta e processato a Napoli nel 1950 dove fu condannato a 8 anni di reclusione per gli eccidi di Giaveno, di via Cibrario e del Pian del Lot a Torino, ma lo stesso anno fu scarcerato grazie a uno sconto di pena di tre anni. Rientrò nella nativa Austria dove fece definitivamente perdere le proprie tracce. (Cfr. Nicola Adduci, *Gli Altri*. Milano 2014. Pag. 453).

<sup>516</sup> SiPo (Sicherheitspolizei) fu istituita nel 1936. Combinava le forze della Gestapo (polizia segreta di stato) con la Kripo (Polizia criminale). Nel 1939 fu assorbita dalla RSHA (Reichssicherheitshauptamt), l’Ufficio centrale per la sicurezza del Reich, che era uno degli otto Hauptämter (dipartimenti) in cui si dividevano le SS (Schutzstaffe). Negli anni successivi la sigla sarebbe stata usata per indicare l’insieme delle due polizie politico-criminali. La SD (Sicherheitsdiest) era il servizio segreto delle SS. La SiPo – SD di Torino aveva sede nell’albergo Nazionale, sito nell’odierna piazza CLN.

controspionaggio per il Piemonte <sup>517</sup>, , l'SS Oberscharführer (sergente maggiore) Jauch e l'SS Martino Demetz<sup>518</sup> il cui grado non è noto. Angelo Tollini era un imprenditore molto noto a Torino. Negli anni Trenta era stato un importante dirigente del Comitato Olimpico Nazionale Italiano. Grazie a questa carica aveva potuto sviluppare ottime relazioni sportive italo-tedesche per le quali il governo tedesco gli aveva conferito una decorazione. Fu anche rappresentante della Fiat in Germania. Per un mese, dal 21 settembre al 21 ottobre 1943 rivestì la carica di Prefetto di Torino. Il mese successivo assunse la carica di Presidente del Consiglio d'amministrazione del quotidiano "La Stampa" e il 20 ottobre 1944, in seguito alla socializzazione delle imprese, divenne presidente del Comitato di Gestione della Cogne SA.<sup>519</sup> Egli era in ottimi rapporti con le autorità tedesche di occupazione e con le SS, in particolare intratteneva rapporti di amicizia con Alois Schmidt. Durante i giorni della liberazione svolse un'opera di mediazione tra i comandi militari tedeschi e le forze partigiane di liberazione per agevolare l'evacuazione da Torino delle forze tedesche, al fine di evitare inutili spargimenti di sangue. Nello stesso periodo iniziò una velleitaria, conclusa con un nulla di fatto, trattativa col CLN (Comitato di Liberazione Nazionale) per ottenere a Schmidt, all'epoca promosso al grado di hauptsturmführer (capitano) e a tutti i suoi uomini un salvacondotto fino al Brennero. Non si può escludere che Tollini, personaggio di rilievo nel mondo dell'industria, potesse essere stato, in qualche modo, contattato da Garelli o dall'ing. Caretta per stabilire un contatto con l'autorità di polizia tedesca. Considerando che Tollini era un abilissimo mediatore, che godeva della fiducia delle autorità tedesche soprattutto che era amico di Schmidt, si può ragionevolmente azzardare l'ipotesi che egli costituisse il legame risolutivo per poter ottenere il rilascio di Umberto.<sup>520</sup>

---

<sup>517</sup> L'organico della polizia e sicurezza delle SS a Torino è pubblicato sul libro di Ricciotti Lazzero, *Le SS italiane*. Milano 1962. Pag. 278.

<sup>518</sup> Martin Demetz depose come testimone al processo intentato contro Alois Schmidt in merito all'eccidio del Pian del Lot a Torino. Il 30 marzo 1944, in un agguato dei GAP, fu ucciso il caporale tedesco Walter Wohlfahrt mentre percorreva il ponte Umberto I a Torino. Il comando tedesco decise, come atto di rappresaglia, la fucilazione di alcuni giovani rastrellati in precedenza e reclusi nel carcere "Le Nuove". Come luogo per la rappresaglia fu scelto il Pian del Lot, sulla collina torinese nell'attuale Parco delle Repubbliche Partigiane Piemontesi, dove il Wohlfahrt prestava servizio in una postazione anti-aerea della Flak. (Archivio della procura militare di Torino, *Processo Schmidt*).

<sup>519</sup> Il congresso del PFR, tenuto a Verona nel novembre 1943, manifestò la volontà di attuare una propria politica economica alternativa al capitalismo e al comunismo. La socializzazione delle imprese teorizzava, in primo luogo, il superamento del lavoro dipendente allo scopo di responsabilizzare i lavoratori associandoli nella gestione delle imprese. Essi avrebbero avuto il diritto di partecipare alla distribuzione degli utili delle grandi aziende e di intervenire nelle decisioni di conferimento delle cariche aziendali da assegnare con criteri meritocratici. La socializzazione fascista non intendeva essere una peculiare forma di collettivismo socialista, infatti, essa ammetteva la proprietà privata, la libertà d'iniziativa economica, il rispetto della legge della "domanda e dell'offerta" e la libera concorrenza. Il 2 febbraio 1944 fu emanato il decreto sulla socializzazione delle imprese (pubblicato il 30 giugno, sulla "Gazzetta Ufficiale" che limitava le aziende private da socializzare a quelle con almeno un milione di capitale o almeno cento operai. (Vedi, *Gazzetta Ufficiale d'Italia 30 Giugno 1944, n° 151*)

### **Doc. 206.**

A partire dal 1941, Umberto visse la maggior parte del tempo alla Panza. Nelle ultime pagine del quaderno su cui aveva inventariato i libri della sua biblioteca annotò quotidianamente, fino alla sua morte, le locali condizioni atmosferiche di mattino, pomeriggio e sera e le temperature, con le variazioni rispetto alle 24 ore precedenti.<sup>521</sup> Allo stesso modo, fin dal 1925 aveva monitorato con frequenza dapprima trimestrale, poi mensile a partire 1939, su dei fogli di registro contabile, le sue condizioni di salute attribuendo particolare importanza ai valori della glicemia che abbinava alla quantità di calorie assunte prima dell'esame. Metteva poi a confronto i vari metodi di analisi e annotava eventuali particolari regimi dietetici e altre notizie. Quando i valori della glicemia tendevano ad alzarsi, si sottoponeva a un opportuno regime dietetico strettamente controllato; paradossalmente ometteva di registrare le variazioni del peso corporeo. Tra la fine di ottobre 1943 e la sua liberazione dal campo di Bolzano l'aggiornamento della sua peculiare "cartella clinica" si interruppe. A fine ottobre 1943 annotò quanto segue: " Sul finire del 1943 - periodo di affanno e preoccupazione - glucosio nelle urine indipendentemente dalla alimentazione ora negativo al 5%. In Alessandria ingestione di 100 gr. di glucosio tutto assimilato". Immediatamente dopo la liberazione scrisse: " 1944 - Peso sceso a 74 - Sangue nelle feci - niente glucosio - cura del Villa - polso da 42 a 48. Pressione 100 (Partenza per Bolzano). 1945 - Sangue nelle feci (dopo il ritorno dal campo) niente glucosio. Pressione 160/170".

### **Doc. 207.**

A giudicare dagli esami clinici cui Umberto si sottopose presso la clinica Rovera,

durante il suo volontario esilio a Varese, si può affermare con certezza che egli partì per Bolzano in condizioni di salute non proprio soddisfacenti. Queste le conclusioni degli esami radiologici: "Cuore ingrandito, con segni di insufficienza del miocardio. Segni radiologici di lesione ulcerativa duodenale, ancora in atto. Fatti di pericolcistite, con aderenze alla fessura epatica del colon".

Per l'avvicinarsi del fronte e l'intensificarsi delle pressioni partigiane nella zona, la gestione e il controllo del campo di Fossoli diventarono difficili: il comando tedesco ne decise la chiusura e decretò il trasferimento dei prigionieri più a nord, a Bolzano-Gries attivato nel luglio 1944. I campi di Fossoli e Bolzano

---

<sup>520</sup> Le notizie biografiche su Angelo Tollini sono tratte da Nicola Auduci. *Op. cit.* pp. 458-459.

<sup>521</sup> Vedi anche doc. 135.

erano denominati Polizei- und Durchgangslage (Polizia e campo di transito).<sup>522</sup> Dopo l'8 settembre 1943 Bolzano era divenuta capoluogo della Zona d'Occupazione delle Prealpi sotto il diretto controllo dell'esercito tedesco. Umberto vi giunse con il terzo gruppo di deportati, partito da Torino il 22 dicembre 1944.<sup>523</sup> Egli ricordò che: "almeno non ci spogliavano dei nostri abiti per coprirci con delle tute di tela come facevano all'arrivo in Germania anche in pieno inverno".<sup>524</sup> La nostra documentazione non fornisce dettagli sul suo arrivo al campo, ma la normale procedura di "accoglienza" è ben nota. Come tutti i nuovi arrivati passò per l'ufficio immatricolazione dove fu accertata la sua qualifica professionale per un eventuale utilizzo nei vari distaccamenti di lavoro coatto.<sup>525</sup> Con il suo gruppo fu genericamente istruito sulle regole del campo<sup>526</sup>, poi gli furono rapati a zero i pochi capelli che ancora gli rimanevano.<sup>527</sup> I deportati, prima di essere assegnati ai vari blocchi,<sup>528</sup> venivano classificati in base ai motivi per cui erano stati arrestati mediante l'applicazione di un triangolo di tela colorata da cucire sugli abiti. Il numero di matricola veniva stampigliato su un rettangolo di tela dello stesso colore del triangolo e cucito sopra di esso. A Umberto, come a tutti gli ebrei, fu consegnato un triangolo giallo.<sup>529</sup> Diversamente dalla maggior parte dei suoi compagni di sventura non gli fu assegnato un numero di matricola. Gli ebrei venivano identificati con il numero di matricola convenzionale 0 (zero)<sup>530</sup>. Umberto ebbe la fortuna di essere assegnato a lavori abbastanza leggeri, forse per le sue competenze d'ingegnere o più probabilmente per la

---

<sup>522</sup> Il campo di concentramento di Bolzano era sito nel quartiere di Gries, in via Resia, all'altezza del n° civico 80, dove oggi sorge un quartiere di case popolari. Furono utilizzati dei vecchi capannoni del Genio militare italiano che dal 1942 all'8 settembre 1943 erano stati utilizzati per ospitare prigionieri di guerra alleati. (una serie di Immagini di cimeli e di fotografie del campo risalenti agli anni '60, è visibile sul sito web del Comune di Bolzano. ([www.comune.bolzano.it/UploadDocs/6714\\_Lager\\_BZ\\_it](http://www.comune.bolzano.it/UploadDocs/6714_Lager_BZ_it)).

<sup>523</sup> Umberto era partito una prima volta per Bolzano, con il 1° gruppo di prigionieri delle carceri "Nuove" di Torino, il 24 ottobre 1944. Fu trattenuto a Milano e rimandato a Torino il giorno seguente. Il 2° gruppo partì il 22 novembre 1944. (Umberto annotò i principali avvenimenti della sua prigionia sull'agenda del 1911, nella sezione addresses, pag. 14. Vedi Doc. 40).

<sup>524</sup> Estratto di una lettera, citata nell'articolo di Patrizia Capua scritta da Umberto a Carlo Borntreager.

<sup>525</sup> Dario Venegoni, *Uomini donne e bambini nel lager di Bolzano*. Milano 2004. Pag. 384.

<sup>526</sup> Ibid.

<sup>527</sup> Ibid.

<sup>528</sup> I capannoni dormitorio erano chiamati blocchi, dal tedesco block. I blocchi erano distinti dalle lettere dell'alfabeto da A fino a M. Per esigenze detentive e di ordine pratico alcuni blocchi erano riservati a particolari categorie di prigionieri. I blocchi A e B erano riservati ai lavoratori specializzati (elettricisti, muratori, falegnami ecc.) destinati alla manutenzione del campo; nei blocchi D ed E erano confinati i prigionieri ritenuti pericolosi e il blocco F era riservato per le donne. Gli ebrei erano tenuti separati dagli altri prigionieri nel blocco L. Negli altri blocchi il criterio di assegnazione era casuale. (Ibid. pag. 28 e 384). Per ogni blocco veniva nominato, fra i deportati, un blockaltester (capoblocco), da non confonder con i blockführer, che erano le SS responsabili della disciplina di uno spazio loro assegnato in cui esercitavano sugli internati un potere assoluto. Alcuni deportati erano stati sistemati, per esigenze produttive in campi satellite situati nei dintorni di Bolzano La prigione del campo si trovava nel blocco Celle; esse erano anguste e scarsamente illuminate (avevano dimensioni di mt. 1,20 x 3,50). La maggior parte dei detenuti delle celle uscì solo per essere inserito in un "trasporto" per i lager d'oltralpe. Alcuni di essi morirono stroncati dalle sevizie di due SS ucraini. (Ibid. pp. 28 e 386).

<sup>529</sup> Per gli ebrei il triangolo era giallo, rosso per i politici, rosa per gli arrestati in operazioni di rastrellamento, azzurro per i prigionieri di guerra e verde per gli ostaggi. (Ibid. p. 384).

<sup>530</sup> Ibid. pp.24-28.

sua conoscenza del tedesco.<sup>531</sup> Molti deportati lavoravano nelle industrie locali,<sup>532</sup> nei laboratori interni al campo e alcune centinaia nella galleria del Vigolo dove era attiva, al riparo dai bombardamenti, un'officina dell'I.M.I. di Ferrara, un'industria metalmeccanica che produceva cuscinetti a sfera.<sup>533</sup>

### Doc. 208.

Il comando della SiPo-SD di Bolzano emise nel 1945 dei particolari buoni-denaro con la dicitura bilingue : Pol. Durchgangslager – Campo Concentram. Bozen e il timbro del comando stesso. I buoni potevano circolare solamente all'interno del lager, avevano diversi tagli da una a cento lire. Dopo la liberazione, Umberto ne portò a casa un esemplare da una lira che conservò nei suoi documenti.<sup>534</sup>



<sup>531</sup> Vedi doc. 191.

<sup>532</sup> Magnesio AG, Lancia e Feltrinelli. (Ibid. Pag. 388).

<sup>533</sup> Gli internati con particolari competenze e specializzazioni, come muratori, fabbri, falegnami, meccanici o altro, furono utilizzati nei lavori di manutenzione in modo da assicurare al campo la massima autonomia possibile fino ad un livello quasi autarchico; altri prigionieri lavoravano nei magazzini, nella lavanderia, nell'infermeria e alla pulizia delle stalle e dei servizi igienici. Alcune donne erano obbligate ai servizi di pulizia nelle case degli ufficiali e nelle caserme, altre cucivano tende militari da campo in un capannone adibito a laboratorio. (Ibid. pp. 397-388).

<sup>534</sup> Come noto, le SS prima di abbandonare i lager ne distrussero buona parte della documentazione. È pertanto difficile sapere con quale criterio i buoni-denaro fossero assegnati agli internati del Lager di Bolzano-Gries e come potessero essere spesi. La circolazione di denaro presuppone l'esistenza di uno spaccio all'interno del campo. Dal Regolamento del campo di Sachsenhausen-Oranienburg, datato 8 novembre 1942, fortunosamente ritrovato in Austria, si apprende che i deportati erano autorizzati a farsi spedire del denaro dalle loro famiglie per permettere acquisti allo spaccio fino a un importo massimo di 15 Reich Mark alla settimana. Se un simile regolamento fosse in vigore anche nel Lager di Bolzano si può ragionevolmente supporre che il comando della SiPo-SD di Bolzano incamerasse il denaro spedito agli internati sostituendolo con i buoni che esso stesso emetteva.

Nei dieci mesi di attività del campo transitarono approssimativamente 9.300 persone delle quali circa 400 ebrei.<sup>535</sup> I prigionieri deportati verso i campi d'oltralpe furono 3405, il 43 % del totale degli internati.<sup>536</sup> L'ultimo grande trasporto di prigionieri da Bolzano partì per Mauthausen il 1° febbraio 1945 con oltre 500 prigionieri. Il 25 febbraio era stato approntato un altro importante trasporto diretto a Flossenbürg, ma non poté partire a causa dei bombardamenti anglo-americani che resero inagibile la linea del Brennero. Il treno dei deportati sostò, in attesa per circa tre giorni, nella stazione di Bolzano con i deportati rinchiusi nei vagoni. Infine i prigionieri furono fatti scendere e riportati al campo. Nel frattempo là i detenuti continuavano ad affluire per cui le autorità tedesche decisero di ampliare uno dei campi satellite, quello di Sarentino. Senza però rinunciare a deportare verso la Germania; il 22 marzo 1945, poco più di un mese prima della resa, caricarono su un camion una quarantina di detenuti e li trasportarono a Dachau.<sup>537</sup>

Nelle sue brevi memorie, scritte con un linguaggio quasi telegrafico, Umberto riassunse i fatti rilevanti della sua prigionia a Bolzano, qui integralmente riportati<sup>538</sup>:

“ -22 dicembre 1944. Arrivo a Bolzano – Messi in cella in 11 (!) I precedenti ebrei erano stati spediti pochi giorni prima.

12 gennaio 1945. Uscita dalla cella – Si passa in blocco L con quattro di Merano. 14 gennaio – 10 febbraio 1945. Due partenze per la Germania. Alla seconda ci tennero in sospeso sino all'ultimo.

15 febbraio 1945. Nostra destinazione alla partenza; ritiro immediato delle tre coperte e gavette ecc.

A mezzogiorno restituzione di una coperta a testa e una gavetta ogni tre. E' il primo segno di rientro dalla partenza. Al mattino all'adunata una parte degli ebrei, tra cui io, non viene chiamata per la partenza. Non si capiva con quale criterio. Misti partivamo e puri restavano. Ma dopo mezzora venne ordine che par-

---

<sup>535</sup> D. Venegoni, op. cit. pag. 27. I nomi, frutto di un'accurata ricerca, di circa l'80 % dei deportati, sono elencati nella summenzionata opera: i relativi dati anagrafici, informazioni come la data e luogo dell'arresto, la data dell'arrivo al campo, il numero di matricola e alcune note sulla deportazione in altri lager. Per molti internati questi dati sono in parte o del tutto assenti. Non mancano gli errori perché i nomi e le informazioni dei deportati sono principalmente ricavati da due elenchi manoscritti, compilati quando ancora il campo era in funzione, ma che sono probabilmente copie degli elenchi originali a suo tempo distrutti. Nell'elenco stilato da Venegoni, il nome di Umberto De Benedetti, ricavato da uno dei due suddetti registri, si trova a pag. 145 ed è erroneamente registrato come nato ad Alessandria, matricola 0, blocco K, età 68 anni. Assente ogni notizia concernente il suo arresto e la sua deportazione.

<sup>536</sup> Di cui; a Mauthausen 1.930, Flossenbürg 636, Dachau 609, Auschwitz 136, 10 Innsbruck e e 68 donne a Ravensbruck. (Ibid. Pag. 30).

<sup>537</sup> Ibid. Pp. 29-30-31.

<sup>538</sup> Vedi doc. 40. Vi sono lievi incongruenze fra le memorie di Umberto e i fatti raccontati nel libro di Venegoni che tuttavia non alterano la sostanza dei fatti.

tivano tutti salvo quattro francesi, un tale Livoli<sup>539</sup> e il capoblocco Erich Waktor<sup>540</sup> che da giorni gongolava perché sicuro di restare.

25 febbraio 1945. Messi in 100 ebrei e 200 rom in vagoni da 60n a 102 per vagoni destinazione Flossenbürg e gli altri a Mauthausen. Inizio di paganiol di Ester. Il 26 sera (sera di Purim) non avendo potuto far partire il treno vengono a toglierci e a riportarci al campo. Il capoblocco all'arrivo finge di dormire e non accorgersi neanche di noi !

29 feb.1945 e seguenti. Predisposta partenza; sospesa per bombardamenti degli scali ferroviari. Nei giorni successivi partenze varie venivano all'ultimo momento revocate per mancanza di mezzi di trasporto. Un solo camion con 28 delle celle (cont. lett. EF) è stato caricato una notte per destinazione ignota. Verso il 10 marzo le squadre sono rimandate al lavoro e da quel momento abbiamo l'impressione che le partenze per la Germania diventavano sempre più improbabili o impossibili.

28 apr. 1945. Alla sera annuncio che siamo sotto la protezione della C. R. Intern.

29 aprile1945. Merano.

1 maggio 1945. Un morto e 4 feriti. Mezz'ora a mani alte in attesa di chiarire che non eravamo partigiani.

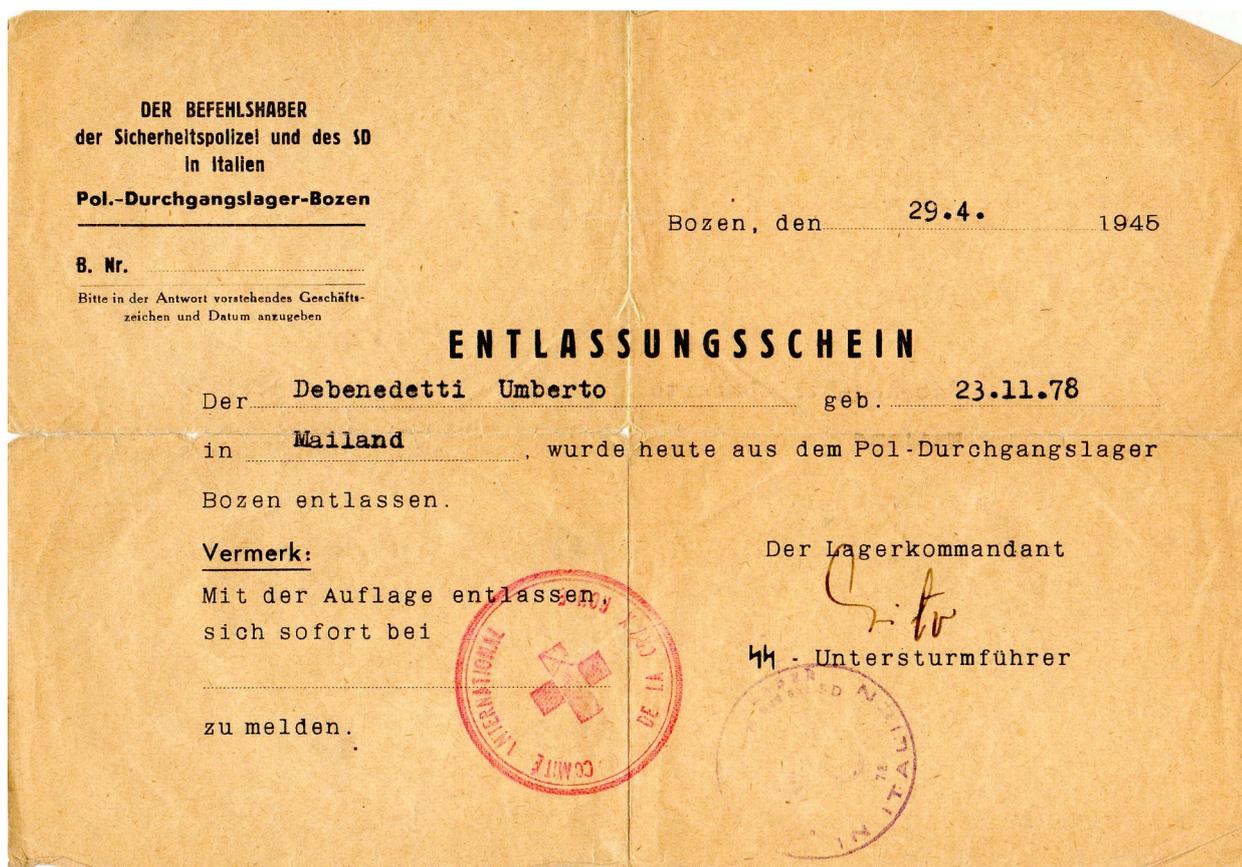
9 maggio1945, part. p. Milano coi palestinesi.

10 maggio 1945, arrivo alla Panza”.

---

<sup>539</sup> Livoli Renato. Nato a Livorno l'11/12/1913. Matricola 0, blocco K. (D. Venegoni, op. cit. pag. 217)

<sup>540</sup> Waktor Erich. Nato a Vienna (Austria) il'11/4/1905 arrestato a Milano. Deportato il 7/9/1944. Matricola 0, blocco K. Liberato a Bolzano il 29/4/1945. (D. Venegoni, op. cit. pag. 369).



### Doc. 209.

Umberto concluse queste poche righe di ricordi elencando nomi e indirizzi dei compagni di prigionia conosciuti a Torino e a Bolzano.

Il 29 aprile 1945 il comandante del campo, SS Untersturmführer ( sottotenente) Karl Friedrich Titho, firmò un documento di rilascio che consegnava Umberto alla tutela della Croce Rossa Internazionale.

### Doc. 210

Il 1° maggio 1945, Umberto inviò a Garelli una lettera, da trasmettere in Inghilterra al figlio Luciano, che annunciava la sua liberazione. Garelli la spedì da Müstair (Svizzera) il 9 maggio ma essa giunse a destinazione solamente il 17 agosto dello stesso anno, ancora verificata dalla censura britannica anche se la guerra in Europa era terminata da circa quattro mesi.

### Doc. 211 .

L'8 maggio 1945, il comitato Internazionale della Croce Rossa rilasciò a sua volta un certificato attestante che Umberto era stato liberato dal Campo di

concentramento di Bolzano. Il suddetto Comitato faceva appello a tutte le Autorità in Italia di prestargli aiuto qualora egli ne facesse richiesta.

**Doc. 212.**

Una simile richiesta, recante la medesima data, fu rilasciata dalla direzione della Moto Garelli affinché Umberto all'occorrenza potesse ottenere assistenza durante il viaggio di ritorno da Merano a Alessandria. La richiesta era stata controfirmata dal comandante della 108<sup>a</sup> Brigata Garibaldi.

**Doc. 213.**

Il 25 maggio 1945, Maddalena Bianciotti scrisse a Garelli un biglietto col quale si felicitava per il ritorno a casa di Umberto. Non mancò di riaffermare che il fallimento del suo rilascio dal carcere di Torino era dipeso: “[...] da un fatto indiretto e non dipeso dalla nostra volontà [...]”. Aggiunse anche : “ Qui i recenti avvenimenti si sono svolti nel massimo ordine e senza alcun inconveniente per noi”.



INTER ARMA CARITAS

COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX ROUGE

To All Authorities in Italy

Meran 8 th of May 1945

We certify that the bearer of this certificate ,

Mr. Umberto Debenedetti

has been in the concentrationcamp in Bolzano and has been deliberated by our Committee.

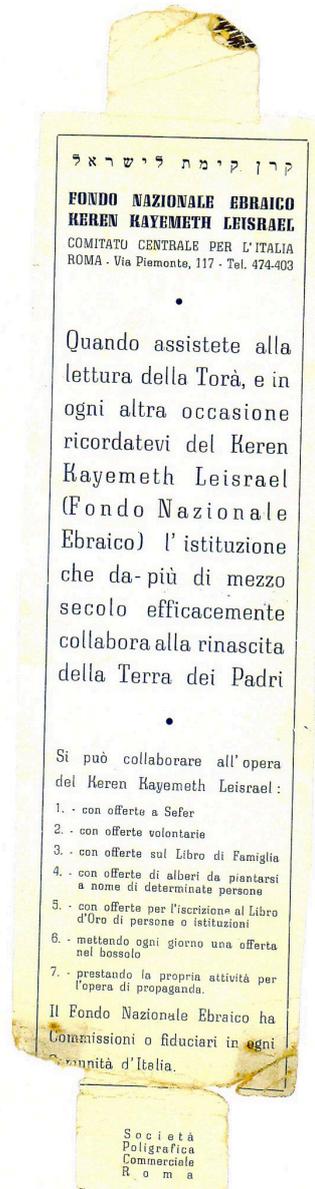
We kindly request all authorities in Italy to help and aid Mr.Bebenedetti to whom this may concern.

COMITE INTERNATIONAL DE LA CROIX ROUGE

*J. Coan*



## Parte VI.



## Gli ultimi anni.

L'arrivo alla Panza di Umberto non fu molto felice. Ernestina versava in condizioni di salute assai precarie. La sua malattia non lasciava molte speranze di una lunga sopravvivenza. Poco tempo dopo le prime manifestazioni della disfunzione cardiaca che l'aveva colpita al termine dell'estate del 1943, malgrado una prima ottimistica diagnosi, i medici che la curavano si resero conto della cronicità di un male che la medicina non era in grado di curare efficacemente. Essi confidavano piuttosto nell'aiuto psicologico, a volte miracoloso, che le persone a lei vicine potevano darle. Trattandosi di una grave forma di cardiopatia cronica, la vita di Ernestina era appesa a un tenue filo. A questo stato d'incertezza si sommava la preoccupazione di poter trasmettere a Luciano il patrimonio di famiglia che Umberto in gran parte aveva donato alla moglie per sottrarlo alla confisca. Come ebreo non avrebbe potuto ereditare quei beni: pertanto, suggerì a Ernestina di nominare suo erede universale il figlio. Il testamento era però di assai dubbia utilità perché Luciano era stato inequivocabilmente schedato dalle autorità di polizia come ebreo. Forse si sperava, che in caso di successione, si potesse, in qualche modo riuscire a farlo passare per ariano, perché figlio di madre ariana, esibendo eventualmente un presunto, vero o falso, certificato di battesimo precedente alle leggi razziali. Evidentemente i De Benedetti stavano tentando ogni strada per proteggere il loro patrimonio, ma i nuovi spietati provvedimenti antiebraici, entrati in vigore immediatamente dopo l'occupazione tedesca dell'Italia, non lasciavano più spazio alcuno a quei disperati sotterfugi.

### **Doc. 214.**

Sulla minuta del testamento di Ernestina, Umberto annotò a matita: "Testamento segreto ricevuto dal not. Mensi di Alessandria il 22-12-1943 (per parare le leggi razziali)". Ernestina aveva nominato erede universale il figlio Luciano, precisando: "[...] del quale non ho più notizie da qualche tempo, perché fermato all'estero dallo scoppio della presente guerra". Per quanto concerne i diritti di mio Marito, provvede la Legge". Ernestina aveva anche nominato amministratore del suo patrimonio ed esecutore testamentario l'ing. Garelli, il quale avrebbe dovuto devolvere, dopo la morte di Umberto, a sua sorella Rita De Benedetti, il 30% delle rendite del patrimonio.<sup>541</sup> Trascorsi dieci anni dall'entrata in vigore del trattato di pace previsto per la fine della guerra, se Luciano o i suoi eventuali eredi legittimi, non si fossero presentati ad accettare

---

<sup>541</sup> Le leggi razziali misero in serie difficoltà economiche Ugo e Rita Baquis. I loro beni furono in massima parte sequestrati e Ugo non poté più esercitare la professione di notaio

l'eredità, l'Ospedale Maggiore di Milano sarebbe divenuto l'erede universale. Ernestina legò £. 200.000 ciascuno a suo fratello Achille e al nipote Leopoldo.

**Doc. 215.**

Ernestina depositò poi nelle mani di Garelli, nella sua qualità di esecutore testamentario, un'integrazione del testamento, le clausole della quale erano state evidentemente suggerite da Umberto, perché rispecchiavano una tradizione della famiglia De Benedetti, già riscontrabile nei testamenti del padre e del nonno. Ernestina espresse la volontà di lasciare dei legati di diecimila lire in titoli di Stato al 5%, esenti dall'imposta di successione, a ciascuna delle persone di servizio alle sue dipendenze il giorno della sua morte. Legò la medesima somma alla portinaia dello stabile di via Vigevano 45 a Milano e alla famiglia Lanza.<sup>542</sup> Lire cinquemila alle famiglie Benzi e Genovese qualora esse fossero ancora affittuarie o comunque coltivatori dei terreni delle cascine Panza e Panzetta. La medesima somma fu destinata alla parrocchia di Valmadonna e alle parrocchie sotto cui si trovavano le case di sua proprietà. Infine, una regalia, non inferiore a tremila lire, ai portinai delle case di proprietà e di quella di abitazione.

**Doc. 216.**

Nello stesso giorno, in una camera dell'Ospedale civile di Alessandria, Ernestina, con atto del notaio Mensi, rilasciò a Garelli una procura generale in modo che egli potesse opportunamente gestire il patrimonio dei De Benedetti.

Fortunatamente queste disposizioni testamentarie non si resero necessarie. Pochi giorni prima della Liberazione, quando ormai era imminente la disfatta finale della Germania, Ernestina redasse un nuovo testamento olografo.

**Doc. 217.**

In quell'occasione Ernestina consegnò tre buste commerciali di color arancione a:

- "Dott. Giovanni Garrone da consegnare a Umberto De Benedetti" La busta sarebbe stata restituita a Umberto ancora sigillata.
- "Ai coniugi Bice Enzo Scarrone da consegnare a Umberto De Benedetti proprie mani" Busta non sigillata.

---

<sup>542</sup> Lanza era il cognome di Luisotto, il fattore della Panza.

- “Lasciata a Irma Sebastiani De Benedetti perché la consegna nelle mani di Umberto.” Busta non sigillata. Contenevano tutte lo stesso testamento olografo di Ernestina con lievissime differenze di testo.

“In data 10 Aprile 1945. Le mie ultime volontà – Testamento.

Lascio a Umberto De Benedetti fu Mosè tutto quello che posseggo, mobili, gioielli, anche i miei da ragazza, comprese pietre smontate (brillanti) lasciatemi dagli zii Conti di Castellengo; lascio pure i mobili quelli di casa mia, materassi coperte cuscini piumini biancheria da tavola e da letto.

Non potendo lasciarlo a lui, lascio tutto il sopra detto al mio unico figlio Luciano chiamato Titti che avrà il dovere di provvedere in parte giusta a sua zia Rita Baquis (sorella di suo padre) e a suo zio avv. Ugo Baquis.

Spero di rivedere mio marito prima di non essere più, ma in ogni caso posso attestare che è stato buono, generoso, me ne ha date molte prove – padre, marito esemplare non ha proprio avuto il bene che si meritava, dopo 67 anni di lavoro onesto = e questo per la cattiveria ed egoismo del suo prossimo ariano, in gran parte mallevadore dei disonesti, furbi, malvagi come loro. Chiedo a Dio giustizia e la benedizione sui miei Cari Umberto e Titti”. A data e firma seguiva una lista di oggetti, alcuni di essi accompagnati da un commento pieno di amaro rancore: “ Oggetti lasciati da Umberto nella sua scrivania il giorno 25 settembre 1945 quando son venuti quei p... a condurlo in prigione perché era ebreo = senza nessuna altra ragione”.

### **Doc. 218 – 219 – 220.**

Il 12 aprile 1945 fu emanato un decreto luogotenenziale, un articolo del quale sanciva la revocabilità da parte del donante, entro 180 giorni dalla sua entrata in vigore, delle donazioni effettuate dai cittadini ebrei al coniuge o ai discendenti considerati non di razza ebraica.<sup>543</sup>

---

543 Art. 3 del Decreto Legislativo Luogotenenziale del 12/4/1945 n° 222.

544 L'atto di revoca comprende anche la metà indivisa degli stabili in Milano di via Melzo 3 e via Sirtori 1, i quali furono oggetto di un successivo atto di divisione fra Ernestina e Irma Sebastiani. Non sappiamo che accordi siano intercorsi fra le parti successivamente alla revoca delle donazioni.

La morte di Ernestina avrebbe comportato l'apertura di una successione con fastidiose e soprattutto onerose conseguenze fiscali e burocratiche. L'erede legittimo di Ernestina sarebbe stato Luciano; Umberto, con la sua consueta lungimiranza, pensava che, prima di affidare i beni di famiglia nelle mani del figlio, fosse opportuno accertare se egli fosse in grado di gestirli con sufficiente saggezza e competenza. In seguito a queste considerazioni, Umberto il 26 settembre 1945 revocò le donazioni fatte prima della guerra, quando le leggi razziali ponevano delle limitazioni alle proprietà immobiliari degli ebrei.<sup>544</sup>

#### **Doc. 221 - 222**

Il suddetto decreto permetteva la restituzione consensuale e la rettifica dell'intestazione dei titoli azionari nominativi, in totale esenzione dei tributi connessi al loro trasferimento, fittiziamente intestati alla moglie. Umberto ed Ernestina presentarono, il 20 novembre 1945, all'Ufficio del Registro di Alessandria, la città in cui avevano eletto il loro domicilio fiscale, un'istanza di retrocessione dei titoli azionari e la rettifica dell'intestazione. Umberto era proprietario di un pacchetto di titoli azionari al portatore che per effetto di un decreto legislativo dovettero essere resi nominativi.<sup>545</sup> L'elenco dei titoli comprendeva, oltre a numerose azioni quotate in borsa, anche le azioni Moto Garelli. Nella domanda furono fornite attendibili presunzioni e prove del forzato trasferimento di proprietà provocato dalle leggi razziali.<sup>546</sup> L'iter burocratico si sarebbe concluso nel 1947.

#### **Doc. 223 - 224.**

In attesa della revoca delle donazioni di Umberto, al testamento del 10 aprile 1945, visto che Ernestina sarebbe potuta morire da un momento all'altro, ne seguì un altro ancora, l'ultimo, datato 18 maggio 1945, con il quale Ernestina nominò eredi, per la parte disponibile del suo patrimonio, marito e figlio in parti uguali e per quella legittima, cioè metà dell'asse ereditario, Luciano nella proprietà e Umberto nell'usufrutto parziale.

#### **Doc. 225**

Il 29 novembre 1945 la salma di Angelo De Benedetti, morto ad Alessandria il 6 giugno 1944, fu traslata nella tomba di famiglia al cimitero monumentale di Milano. Ne diedero l'annuncio la moglie Irma e le sorelle Celeste, Ottavia, i

---

<sup>545</sup> R.D.L. 25/10/1941 n. 1148.

<sup>546</sup> Art. 5 DLL 12 aprile 1945 n° 222.

cugini e i nipoti con un necrologio pubblicato sul Corriere della Sera del giorno successivo.<sup>547</sup>

#### **Doc. 226**

Il dott. Giovanni Garrone, il medico dell'ospedale di Alessandria che percorreva i sette chilometri da Alessandria a Valmadonna in bicicletta per visitare Ernestina, che la curò con encomiabile assiduità e competenza professionale e al quale Ernestina aveva consegnato una busta contenente una copia del suo testamento del 10 aprile 1945, si trasferì a Parma dove all'epoca ancora non aveva trovato una sistemazione stabile. Il 10 luglio 1945 richiese con molta cortesia il saldo dei suoi onorari che ammontava a 600 lire. Umberto, consapevole che il dott. Garrone si era dedicato all'assistenza di Ernestina ben oltre i suoi doveri professionali, gli inviò un assegno di 6.000 lire. Mille lire per l'onorario e 5.000 da destinare all'acquisto di un oggetto che ricordasse Ernestina. Umberto nell'inviare quel denaro ebbe una felice intuizione, perché il dott. Garrone era in procinto di mettere su casa. Infatti, qualche mese dopo, fra le righe di una lunga lettera, egli diede a Umberto la notizia del suo avvenuto matrimonio con una "cara fanciulla".

#### **Doc. 227.**

Ernestina morì improvvisamente il 19 dicembre 1945. Fu sepolta nel cimitero di Valmadonna. Sul Corriere della Sera" del 23 dicembre 1945 apparve il seguente necrologio: " Fiaccato dalle terribili ansie per le peripezie dei suoi ha cessato di battere dopo lungo lottare il cuore nobile e generoso di Ernestina De Benedetti Airaldi. Il marito Ing. Umberto De Benedetti anche per il figlio lontano con la moglie, il fratello, i parenti tutti e Pina Borsi che la assistette e la confortò negli anni di desolata solitudine, lo partecipano angosciati, a coloro che la conobbero e perciò dovettero apprezzarla".

#### **Doc. 228 – 2329– 230**

In seguito alla morte di Ernestina, Umberto ricevette una grande quantità di lettere, telegrammi, biglietti e messaggi di condoglianze, molti dei quali lasciano chiaramente intendere una sincera commozione. Dalle lettere si capisce quanto Ernestina e Umberto fossero entrambi amati e apprezzati per la loro bontà e generosità. Umberto stilò l'elenco delle persone da ringraziare per la loro partecipazione e rispose a una cinquantina di lettere.<sup>548</sup>

---

<sup>547</sup> Vedi doc. 191. Angelo morì per una piaga al piede.

<sup>548</sup> Le lettere a cui rispose sono siglate con una R.

### **Doc. 231 - 232 - 233.**

Garelli dissuase Irma, la vedova del cugino di Umberto, Angelo, e alcuni altri parenti non più giovani, dall'intraprendere il viaggio da Milano per partecipare al funerale di Ernestina. Altrettanto fece Umberto con la sorella e il cognato. Le ferrovie erano ancora assai disastrose, gli orari dei treni scomodi, i trasbordi complicati e disagiati. Tuttavia, al funerale parteciparono molte persone giunte anche da molto lontano. Umberto scrisse a Irma che "[...] non credevo mai che tanta buona gente del popolo - conosciuta e sconosciuta - partecipasse spontaneamente e senza alcun obbligo o relazione con noi."

### **Doc. 234**

Umberto ricevette da Parma una drammatica e al tempo stesso molto commovente lettera, scritta dal rabbino Enrico della Pergola:<sup>549</sup>

" Pregiato sig. Ingegnere,  
Purtroppo il piacere che ho provato nell'apprendere che Ella è scampato al pericolo costituito dalla guerra e dalla persecuzione è stato turbato dalla notizia della scomparsa della sua compagna. L'ho conosciuta nei giorni lieti e mi è sembrata fin dal primo momento (e lo era come potei constatare dopo) di una grande comprensione, d'animo gentile e incline alla pietà.

Per quanto la mia conoscenza forse limitata nel tempo a qualche saltuaria visita a Parma, con vivo rammarico apprendo la sua scomparsa improvvisa e immagino lo sconforto che Ella prova.

Caro sig. Ingegnere, siamo in questo dopo guerra tutti da compiangere e degni di pietà e di compassione reciproca. Che avrebbe da dirmi se le comunico ch'io sono rimasto solo, essendo la mia famiglia (moglie e due piccoli figlioli) deportati in Germania fino al 5 Aprile 1944 ? Pensi, tre persone e un cognato con esse scomparse nel nulla, senza ch'io abbia possibilità di farne ricerca, né di ricevere notizie.<sup>550</sup> Solo del dubbio di ogni giorno debbo accontentarmi e se non mi sorreggesse la fede, sarei portato a negare la esistenza e l'importanza di essa di fronte a Dio e agli uomini.

Ella ha avuto il grande conforto di circondare di cure la sua Compagna e l'ha assistita fino all'ultimo. Elle sa dove riposa, può sfogare il suo dolore sulla sua tomba onorata e rispettata da tutti. Ella ha ancora da svolgere un compito nella vita: serbare la memoria di sua moglie e vivere per suo figlio e i figli di suo figlio.

Ho appreso dalla partecipazione che questi è ancora lontano e che si è sposato. Le auguro fervidamente che lo possa riabbracciare presto insieme alla

---

<sup>549</sup> Enrico Della Pergola fu rabbino di Parma dal 1927 al 1943. E di Torino dal 1947 al 1969.

<sup>550</sup> Donato e Cesare della Pergola (rispettivamente nati nel 1932 nel 1934), il 12 dicembre 1943, furono catturati, in località Reno di Tizzano Val Parma e condotti con la madre Emilia, le zie e la nonna nel campo di concentramento di Monticelli Terme, dove rimasero tre mesi, prima di essere trasportati a Fossoli e successivamente a Auschwitz dove morirono.

sua sposa. Dio le conceda consolazione, signore, e la forza di lottare contro l'... che la colpita.

Mi ricordi a suo figlio e mi creda di Lei devotissimo

L' [?]

Rabbino di Parma

Vic. Cervi 4- Parma.<sup>551</sup>

### **Doc. 235.**

Umberto scrisse, nella sua risposta a Della Pergola, che le qualità morali e la rettitudine di Ernestina l'avevano indotta a non dar retta a chi le consigliò di restare in Inghilterra accanto al figlio. Ernestina aveva preso una decisione molto sofferta per tener fede alla promessa fatta quando si era sposata di restare tutta la vita, nel bene e nel male, accanto a suo marito. Umberto in particolare si rammaricava che Ernestina non avesse potuto riabbracciare Luciano prima di morire. La lettera proseguiva : “ Dio mi aveva beneducato di troppo miracolo perché io dovessi attenderne ancora. Posso però rammaricare che in otto mesi non ci sia stato mezzo di fare rientrare mio figlio profugo [...]. Ma a lei nella sua tragica solitudine cosa debbo dire ? Il dramma è antico o Giobbe o la miscredenza. Io non ho diritto di giudicare. Io auguro la fede la sorregga e di tutto cuore auguro che possa sorgere anche per lei il momento in cui possa il suo disperato dolore essere lenito”.

### **Doc. - 236 - 237**

Nell'ultimo testamento di Ernestina non vi era cenno alcuno dei legati elencati nei codicilli aggiunti a quello del 22 dicembre 1943. D'altra parte Ernestina non aveva che pochi beni di qualche valore da lasciare, all'infuori di poche azioni Terni e Montecatini e dei fondi depositati a suo nome in una banca di New York, che il governo americano ne aveva vietata l'esportazione, per i quali non era possibile richiedere la retroazione. Umberto volle comunque rispettare quelle volontà.<sup>552</sup>

### **Doc. 238**

Umberto non trascurò di ringraziare con una lunga lettera il dott. Gorìa l'altro medico che assiduamente curò e assistette Ernestina fino alla morte.<sup>553</sup>

---

<sup>551</sup> La sinagoga di Parma ha tuttora sede in vicolo Cervi 4.

<sup>552</sup> Le donazioni furono corrisposte in Buoni del Tesoro Novennali per importi pari al loro valore nominale, esse rispecchiano fedelmente i legati elencati nell'appendice al testamento del 22/12/1943 (doc. 216) ad eccezione di £. 50.000 donate alla fedelissima, insostituibile Pina Borsi).

<sup>553</sup> Il dott. Gorìa era il medico condotto di Valmadonna. Da un'intervista alla nipote abbiatica di Umberto apprendiamo che poi si sarebbe stabilito alla Panzetta, prendendo in affitto un appartamento da Umberto.

**Doc. . 239.**

Il 19 gennaio 1946 Umberto inviò alla Comunità Israelitica di Alessandria la seguente lettera: “Nel trigesimo della scomparsa della mia adorata consorte Ernestina Airaldi che tanto si era prodigata a suo tempo per i profughi ebrei rifugiati a Milano, ai quali di persona portava aiuti e conforto, vi accludo certo di interpretare i suoi sentimenti Lire CINQUEMILA che vorrete destinare in aiuto ai profughi bisognosi di oggi.

Mi permetto nominarvi, qualora fosse anche oggi ancora in bisogno il sig. Alberto Weiinhausen, mio compagno di Lager, il quale non deve in caso sapere da chi gli proviene l'eventuale aiuto straordinario.

Vi ringrazio e cordialmente vi saluto”.

**Doc. 240**

Il guardaroba di Ernestina fu distribuito in massima parte, comprese scarpe, calze e biancheria intima, a quelle conoscenti di cui si sapeva ne avrebbero avuto bisogno. Nel 1946 non si avvertivano ancora gli effetti della vigorosa ripresa economica che si sarebbe verificata negli anni a venire. Il tenore di vita medio era assai più basso dell'anteguerra. Nei negozi le merci di qualità scarseggiavano e quelle poche che vi si trovavano non erano alla portata di tutti. Non era infrequente riscontrare fenomeni di povertà anche fra persone che prima della guerra si trovavano in uno stato di discreta agiatezza. Questo sembrava essere il caso di Maria e Augusto, due intimi amici, o forse parenti di Umberto che vivevano a Nervi.<sup>554</sup>

**Doc. 241.**

Maria e Augusto erano stati alla Panza e avevano aiutato ad assistere Ernestina nel periodo della sua malattia. Essi si trovavano in uno stato d'indigenza tale da indursi a vendere parte dei mobili di casa. Umberto inviò a Maria un grosso pacco di indumenti appartenuti a Ernestina.

**Doc. 242.**

Maria ringraziò Umberto con una lettera commovente: “ Tutto quanto mi hai mandato è molto bello e mi sarà infinitamente utile nella nostra attuale impossibilità di acquisto [...] Le notizie che brevemente ci dai non sono tali da confortarci: Tu di nuovo solo e colla prospettiva di un altro inverno alla Panza Titti molto deperito e già ripartito per Londra (come mai ?) Anche le notizie da Livorno lasciano a desiderare ... Nessuno contento, dunque, e nessuno a posto sebbene l'infausta guerra sia finita da oltre un anno ! [...]”.

---

<sup>554</sup> Non è stato possibile identificare chi fossero Maria e Augusto.

**Doc. 243.**

Un certo Giovanni Casasco, un imprenditore i cui affari erano andati a rotoli e che al termine della guerra si venne a trovare in miseria scrisse una lettera a Umberto in cui sosteneva di vantare dei crediti, risalenti a poco meno di trent'anni prima, nei confronti dei genitori di Ernestina. Quest'ultima aveva a suo tempo versato del denaro in conto a quel debito. Pur riconoscendo l'assoluta estraneità di Umberto nella questione gli chiese di voler saldare l'antico debito. Così giustificò la richiesta: "Da uomo a uomo... fra un ricco e un quasi ... mendico, che poco meno che poco meno di un milione si volatilizzò causa, i tragici eventi [...]"; e per concludere: "Sul mio onore comunque il credito è di £. 4925 e concludo se Ella più di tutto o in parte farmene elemosina [...]".

**Doc. 244.**

La lettera di Casasco indispettì Umberto non tanto per l'ingiustificata richiesta ma per l'affermazione "Da uomo a uomo ... da ricco e quasi mendico...". La risposta di Umberto evidenziò tutta l'amarrezza con cui egli stava trascinando la propria vita:

" [...] malgrado forse la apparenza non potrei risponderle da ricco. Se lei pensa agli otto anni da me e dai miei parenti trascorsi nella più completa inazione, soggetti a tutti i ricatti, i furti legalizzati, le angherie, le fughe, i nascondigli, le protezioni non disinteressate, i confini, le carceri, i campi di concentramento, non chiamerà il rimasto ricchezze con la svalutazione attuale della moneta. Del resto se vivo quassù colla sola compagnia dei miei dolorosi pensieri non lo faccio per vocazione . Né certo da mio figlio che a 24 anni ha moglie e figlio mi potranno venire ricchezze ....

Perciò parliamo da uomo a uomo soltanto e non parliamo di ricchezze e di elemosine. Parlare accademico poiché ammesso che io entro come i tradizionali cavoli a merenda nei suoi rapporti di dare avere col mio compianto suocero e le cui operazioni ultime risalgono oltre un trentennio". Umberto proseguiva riassumendo alcune transazioni economiche poco chiare che il Casasco aveva concluso con gli Airaldi e che egli aveva sconsigliato . Umberto non nutriva una stima eccessiva verso i suoi suoceri. Infatti, la lettera continuava con un penoso commento: " Lei sa che ebbi né volli mai nulla dagli Airaldi né per me né per Ernestina; e se diedi non chiesi mai dove andavano a finire: intanto non mi avrebbero detto la verità!." . Umberto fu comunque conciliante: " Oggi si compiono sei mesi dalla dolorosa ripartita. Desiino a lei una volta tanto per ricordo della adorata Ernestina la somma di L. 1500 che vorrà accettare in sua memoria".<sup>555</sup>

Umberto non era più un uomo facoltoso com'era stato prima della guerra, tuttavia, egli conservava ancora intero il patrimonio immobiliare che però era stato danneggiato dai bombardamenti. Le rendite delle case erano state for-

temente ridotte dal blocco dei fitti tanto che la rilevante perdita di potere d'acquisto della lira le aveva ridotte a superare di poco le spese di gestione.<sup>556</sup> La forzata inattività e le operazioni di trasferimento di fondi all'estero, di fatto improduttivi, lo avevano obbligato ad alienare una parte sostanziale dei suoi beni mobili disponibili in Italia. Dopo il ritorno a casa la sua mente non aveva avuto tempo di rasserenarsi, non solo per il dolore provocato dalla morte di Ernestina, ma anche per la situazione del figlio, del quale ancora non era riuscito a sapere alcunché. L'avvenire della Moto Garelli, della quale Umberto e Garelli erano i maggiori azionisti, era ancora molto incerto, anche se erano stati avviati ambiziosi progetti di rilancio che per il momento, destavano in molti tecnici del settore qualche perplessità. Il pessimismo di Umberto era alimentato dalla situazione politica italiana che in quel momento non era tranquillizzante. Erano giorni turbolenti in cui le tensioni sociali a lungo sopite parevano dover esplodere violentemente da un momento all'altro. Umberto condivideva con molti italiani il timore che il potere potesse cadere nelle mani dei comunisti. Certamente non lo rallegrava l'idea che, dopo aver superato la terribile esperienza nazifascista, l'Italia potesse finire preda di un altro potere dittatoriale che, a suo giudizio, non era meno dispotico e oppressivo. Per questo motivo non ritenne opportuno far rientrare in Italia il capitale che aveva depositato a Lugano.

#### **Doc. 245**

Garelli, aveva la straordinaria capacità dei poeti di penetrare l'animo umano. Egli si rendeva conto in quale atmosfera desolata vivesse Umberto. I due si incontrarono nella seconda settimana di gennaio 1946; appena lasciato il suo amico, Garelli gli scrisse un'affettuosa lettera:

“ Milano, lunedì 14, sera

Caro,

con rammarico ti ho visto partire tutto solo, pel tuo eremo della Panza, dove sono ad attenderti tante dolci e tristi memorie. Il mio animo ti segue fraternamente, nel desiderio di comunicarti il dolore della sua affezione.

Io vorrei, e spero, che tu abbia presto la consolazione di aver Titti (al quale ho scritto stasera) al tuo fianco, e formulo intensa per quest'ora mia preghiera. Vedrai che la sua compagnia sarà più adatta di quanto tu possa pensare.

---

<sup>555</sup> Lettera dattiloscritta, i brani citati sono riportati integralmente, compresi gli errori di battitura.

<sup>556</sup> I primi provvedimenti di blocco dei fitti, adottati dai principali paesi europei, risalgono al tempo della Grande Guerra. In Italia durarono 5 anni, dal 1915 al 1920. Il governo italiano intervenne nuovamente in quella materia col RDL del 14/4/1934 n. 563 disponendo la riduzione delle pigioni dal 12% al 15% e vietandone ogni aumento successivo. Il RDL 16/6/1940 n. 933 prorogò d'autorità tutti i contratti di locazione. Cinque anni dopo, al termine del conflitto, ancora vigente il blocco dei fitti, un provvedimento legislativo permise ai proprietari d'immobili locati a rivalessi sugli inquilini delle maggiori spese sopportate per i servizi accessori. Il blocco dei fitti subì una serie ininterrotta di proroghe che andarono oltre alla morte di Umberto De Benedetti avvenuta nel 1957. I soli contratti di locazione, stipulati dopo il 1947, potevano essere liberamente concordati fra le parti. Per i canoni dei fitti bloccati furono concessi degli aumenti stabiliti dalla legge in misura variabile a seconda dell'epoca in cui la locazione aveva avuto inizio, tuttavia, i canoni di locazione rimasero molto inferiori di quelli liberamente pattuiti.

Mi spiace di aver potuto darti così poco del mio tempo in questo tuo soggiorno, in cui io sono stato ... ospite tuo; e conto di averti ancora fra non molto.

Possa intanto il tuo spirito rasserenarsi a poco a poco nel pensiero di quanto hai fatto per la tua cara e del riposo nel quale è terminato il suo lungo soffrire.

Con molto affetto, tuo

Adalberto”.

#### **Doc. 246.**

Come Garelli aveva capito, in quel momento, Umberto aveva quale unico scopo quello di riunire la famiglia attorno a sé, proprio là, alla Panza, dove aveva vissuto i suoi giorni più felici. Umberto, ricorrendo il compleanno di Luciano, colse l'occasione per scrivergli un'accorata lettera in cui era chiaro quanto fosse intenso il suo desiderio di riabbracciarlo, di vedere il nipotino e conoscere la nuora:

“1946.

Carissimo,

19 marzo S. Giuseppe. Il mio pensiero ricorre ora per ora a quello di 24 anni fa! e dei successivi ricordi fra tutti quelli di Parma (con estrazione del dente) e quello dello scorso anno che riuscii a festeggiare con gli amici nel campo di concentramento tedesco con una scatola di sardine da me gelosamente tenuta nascosta per mesi e mesi proprio per tale occasione! Con mezza sardina a testa non abbiamo fatto indigestione ma che festa a tanto lusso! E quest'anno che speravo proprio che i tre “che si vogliono tanto bene” come diceva la povera mamma (non si sapeva ancora del tuo matrimonio) lo festeggiassero assieme debbo passarlo purtroppo tutto solo coi miei pensieri e i miei ricordi. Tu puoi pensare quale sia l'augurio che per me e anche per lei, che proprio tre mesi oggi ci ha lasciato e che sono andato a trovarla anche stamane [...]

Umberto concluse la lettera segnalando a Luciano che esisteva un volo Londra – Zurigo. Spiegò dettagliatamente prezzi, (17, 5 sterline con Kg. 15 di bagaglio, oltre Kg. 5 con sovrapprezzo) indirizzo e telefono delle compagnie che effettuavano il collegamento. Non mancò di precisare che il resto del bagaglio sarebbe dovuto essere inviato con mezzi ordinari mediante uno spedizioniere. Evidentemente, egli sperava vivamente in un lungo soggiorno, se non in un definitivo rientro in Italia, di Luciano, con moglie e figlio.

Nel maggio 1946 Luciano finalmente riuscì a recarsi a Valmadonna. Le speranze di Umberto e i voti espressi da Garelli di un felice definitivo ricongiungimento di padre e figlio andarono deluse. Luciano giunse solo, senza la moglie, rimasta a Londra con il figlio di pochi mesi e si fermò solo per pochi giorni per ripartire subito dopo aver rilasciato al padre una procura che consentisse a

quest'ultimo di sbrigare le pratiche burocratiche della successione di Ernestina, in particolare quelle concernenti il deposito bancario di New York.

Durante il breve soggiorno di Luciano, suo padre, da uomo pratico quale egli era, non trascurò di porlo di fronte alle responsabilità che competono a un padre di famiglia.<sup>557</sup> Luciano si era avventatamente sposato senza un lavoro, in un momento in cui la popolazione del Regno Unito era stremata dalla lunga guerra, peraltro ancora in corso e che era costata "lacrime e sangue".<sup>558</sup> Dal 1943 era privo di ogni contatto con i genitori dei quali non sapeva più nulla. Non poteva, però, ignorare che l'Italia era occupata dai tedeschi, che era teatro di aspri combattimenti e che le sue città subivano frequenti, pesanti bombardamenti. In altre parole, egli si venne a trovare con una famiglia a carico in tale incerta situazione, senza un impiego e senza avere la certezza di poter contare sull'aiuto dei genitori. Quando giunse alla Panza, egli non aveva ancora le idee chiare riguardo al proprio futuro, ma se intendeva continuare a vivere in Inghilterra, era chiaro che alla fine dei conti, avrebbe dovuto procurarsi un'occupazione che gli consentisse di mantenere moglie e figlio.

#### **Doc. 247 - 248.**

Luciano si era laureato in agraria presso l'Harper Adams Agricultural College di Newport, Shropshire, il 23 agosto 1944. Poco tempo dopo, aveva ottenuto un diploma in policoltura, rilasciato dal National Poultry Council.

---

<sup>557</sup> Vedi doc. 244.

<sup>558</sup> Non è nota la data del matrimonio di Luciano De Bendetti. Si presume che egli si sia sposato verso la fine del 1944 o al più tardi nei primi mesi del 1945 perché il suo primo figlio nacque il 22 novembre 1945.

Harper Adams Agricultural College

Newport, Shropshire



This

Certificate of Merit

is awarded to

*Luciano de Benedetti*

who, having completed the requisite period of residence and attended the Courses of Lectures given at this College in the Science and Practice of Agriculture, has successfully passed the Examinations in the following subjects: Agriculture (Theory and Practice), Chemistry, Botany, Zoology, Geology, Physics and Mechanics, Dairying, Veterinary Science, Economics, Farm Accountancy, and Farm Engineering (including Surveying and Building Construction)

Signed this 23<sup>rd</sup> day of August 1947

*H. B. Ward*  
Chairman of Governing Body

*Charles Crother*  
Principal

NATIONAL POULTRY FARMERS' ASSOCIATION

formerly



## NATIONAL DIPLOMA IN POULTRY HUSBANDRY

This is to certify that  
*Luciano de Benedetti*

*has satisfied the examiners  
appointed by the National  
Poultry Diploma Examination  
Board in Poultry Husbandry  
and Kindred Subjects, and  
has been awarded this diploma*

*J. Hedworth Douglas*

Chairman N·P·D·E·B·

President National  
Poultry Council (Inc.)



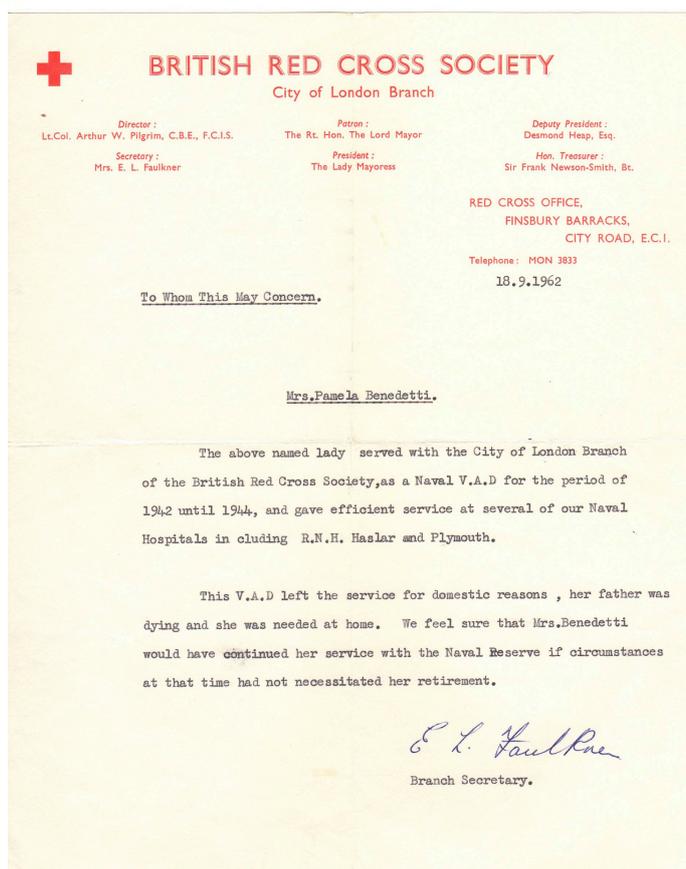
№ 255

*W. H. Hudson*

Secretary N·P·D·E·B·

**Doc. 249 – 250.**

Nulla sappiamo di come e quando avesse conosciuto la futura moglie, una sua coetanea di nome Pamela Margaret Leslie-Jones.<sup>559</sup> Di Pamela sappiamo solo che dal 1942 al 1944 aveva prestato servizio nella Croce Rossa Britannica come volontaria del Naval V.A.D. (Voluntary Aid Service) in diversi ospedali fra i quali il famoso R.N.H. (Royal Naval Hospital) Hasler di Gosport e in quello di Plymouth.<sup>560</sup> Si era dimessa dal servizio per gravi motivi familiari.<sup>561</sup>

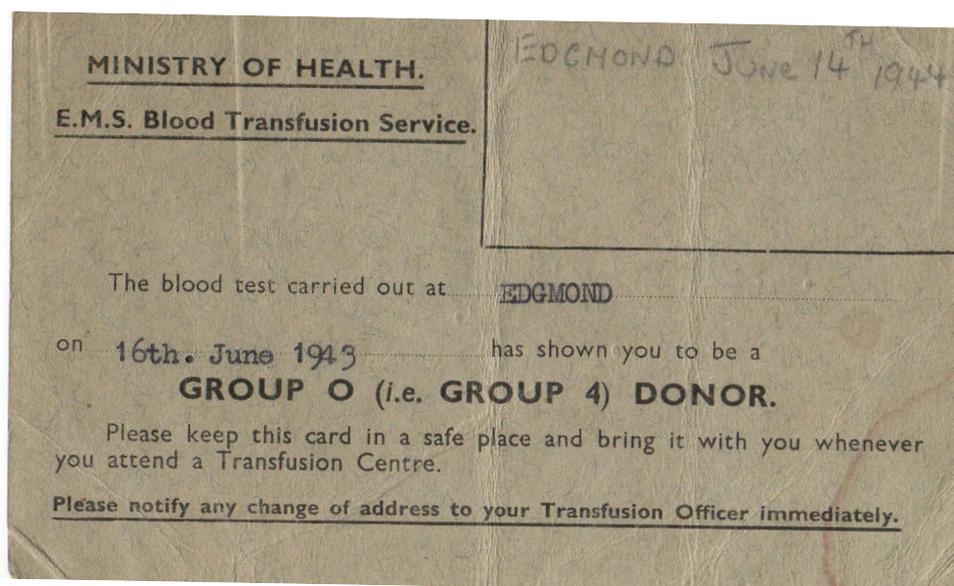
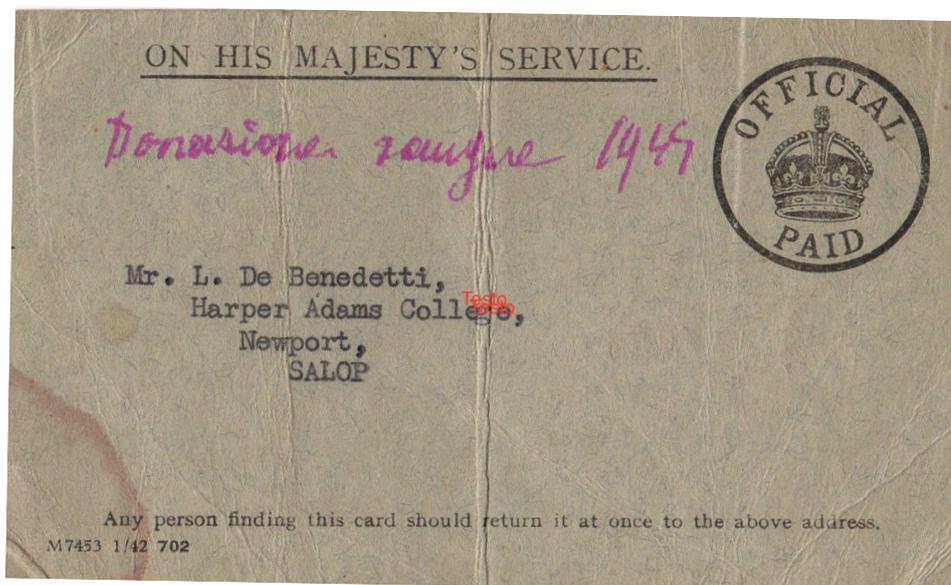


<sup>559</sup> L'età di Pamela De Benedetti ci è stata riferita dalla figlia. Tra i documenti conservati da Umberto vi sono una sua carta d'identità e una sua patente di guida, ma come tutti i documenti britannici non riportano né fotografia né dati anagrafici.

<sup>560</sup> Il V.A.D. era un'istituzione volontaria nata nel 1909 per prestare aiuto alla Croce Rossa. Allo scoppio della prima Guerra Mondiale i volontari del V.A.D. si offrirono per prestare il loro contributo allo sforzo bellico, principalmente per prestare aiuto infermieristico negli ospedali militari. Durante il conflitto dei 38.000 volontari del V.A.D tre quarti erano donne che prestarono servizio come infermiere perfino negli ospedali da campo di prima linea, ma anche come conducenti di ambulanze o come cuoche. Il V.A.D. fornì il suo contributo alla patria anche nel secondo conflitto mondiale, soprattutto prestando un'insostituibile opera di assistenza ai feriti. Fra i volontari non mancarono eminenti personalità, soprattutto della cultura. Molti volontari furono decorati per la loro eccezionale dedizione al servizio.

<sup>561</sup> Pamela come motivazione delle sue dimissioni dichiarò che il padre era in punto di morte.

Luciano nel 1943 si era iscritto al servizio donatori di sangue e aveva effettuato una donazione di sangue nel giugno 1944.



E' impossibile sapere con quali mezzi, dal 1940 al 1946, Luciano avesse potuto vivere, studiare e infine sposarsi. Forse il padre aveva depositato in Inghilterra una somma adeguata, oppure era riuscito, prelevando dai fondi svizzeri, a far giungere, in qualche modo, al figlio un vitalizio. Certamente non era pos-

sibile attingere dai fondi depositati a New York perché erano bloccati in quanto appartenenti a Ernestina che era cittadina di una potenza nemica degli USA. Si presume che Luciano si trovasse, come vedremo più avanti, in una difficile situazione economica che si rifletteva negativamente sulla sua vita familiare. Infatti, in quella primavera del 1946, ripartì per l'Inghilterra visibilmente preoccupato e depresso.

La lettera che Garelli aveva scritto a Umberto non faceva menzione della Moto Garelli, tuttavia, appare impossibile che i due amici non avessero parlato a lungo di quell'azienda che avevano fondato con tanto entusiasmo e della quale andavano giustamente fieri. Umberto pur rendendosi conto che non doveva lasciarsi abbattere dalle passate sventure e che doveva pensare a ristabilire il suo equilibrio fisico e morale, entrambi ancora debilitati dalle privazioni patite nel lager nazista, dalla morte di Ernestina e dalla lontananza del figlio, si disinteressò completamente della Moto Garelli per oltre un anno, pressappoco fino alla fine del 1946.<sup>562</sup>

Umberto rientrò in seno alla Moto Garelli come consigliere d'amministrazione nel 1947. L'anno prima aveva ripreso la carica di consigliere Guido Artom, l'altro azionista ebreo della società. Se vogliamo renderci conto delle condizioni in cui si trovava l'azienda al momento dell'incontro fra Umberto e Garelli nel gennaio 1946, è opportuno riassumerne brevemente la sua storia dal 1939, cioè da quando Umberto aveva dovuto forzatamente abbandonarla. La Moto Garelli era divenuta un'industria di guerra che lavorava esclusivamente per le ditte che fabbricavano aerei per l'aviazione italiana e per quella tedesca. Sin dall'inizio del conflitto le relazioni di bilancio al consiglio d'amministrazione esordivano in questo modo: " [...] il presidente – sorto in piedi con i presenti – pronuncia brevi commosse parole a ricordo dei sacrificio dei gloriosi Caduti per la Patria ed a esaltazione del valore di quanti, in terra in mare in cielo, strenuamente combattono per la sicura Vittoria". La relazione di bilancio datata 12 marzo 1943 iniziava con toni del tutto simili, ma nella conclusione dell'elogio dei combattenti erano prudentemente omesse le parole "sicura Vittoria".

Nel 1941 L'ing. Adalberto Garelli si era dimesso dalla carica di Consigliere Delegato, per la quale egli si riteneva assolutamente inadatto, aveva conservato, però, quella di direttore generale.<sup>563</sup> La Moto Garelli aveva in progetto l'edificazione di un nuovo stabilimento, ma le circostanze negative indotte dall'infelice andamento della guerra ne avevano sconsigliato la realizzazione. Nel 1942 era stato comunque predisposto un decentramento in modo da consentire il proseguimento della produzione in caso di incursioni aeree nemiche.

---

<sup>562</sup> CCIAA di Milano. Archivio Storico. Moto Garelli S.p.A. Verbale di assemblea Garelli del 28/5/1947.

<sup>563</sup> Ibidem. Moto Garelli SA. Verbale di assemblea del 8/4/1941.

Erano stati intensificati i finanziamenti al Dopolavoro Aziendale per intensificare l'attività, specialmente nell'opera di assistenza a favore delle famiglie del personale richiamato alle armi. Era anche stata istituita una mensa aziendale supportata per il suo esercizio da sostanziali finanziamenti dell'azienda.<sup>564</sup> Dalla relazione del consiglio d'amministrazione sul bilancio al 31 dicembre 1943, letta nel corso dell'assemblea sociale del 10 maggio 1944, era emerso il problema del dopoguerra: "[...] molteplici iniziative e suggerimenti sono da noi presi in considerazione nell'intento di rendere meno difficile il domani, tuttora molto incerto e che occorrerà affrontare con una preparazione adeguata per rendere possibile un rapido orientamento".<sup>565</sup> La successiva gestione industriale e commerciale dell'azienda era stata superata fra molte difficoltà soprattutto per la rapidissima ascesa dei prezzi e quindi dei costi di produzione che i clienti erano poco disponibili a riconoscere. Il 22 giugno 1945, a guerra finita, commentando il bilancio al 31 dicembre 1944 la relazione del consiglio d'amministrazione ritornò sullo spinoso argomento della riconversione industriale postbellica: "[...] Si sono continuati intensamente gli studi per preparare, nel limite del prevedibile, una produzione per il dopoguerra, compito arduo e che dovrà essere anche di improvvisazione, allo scopo di ridurre al minimo il periodo di passaggio dallo stato di guerra a quello di pace, e di conseguenza le inevitabili ripercussioni in ogni settore della nostra società". I bilanci della Moto Garelli si chiusero in attivo per tutto il periodo bellico, compreso quello al 31 dicembre 1944, con la distribuzione di soddisfacenti dividendi agli azionisti. Il bilancio del 1945 si chiuse, come prevedibile, in forte perdita. La produzione industriale si era fortemente ridotta soprattutto nel secondo semestre dell'anno, l'aumento vertiginoso del caro vita costrinse l'azienda ad aumentare i salari dei dipendenti molti dei quali erano ormai improduttivi, tuttavia, per mantenere intatta l'efficienza industriale, in vista della riconversione all'economia di pace, furono concesse alcune costose provvidenze a loro favore. Nel corso di quell'anno, fu operata la concentrazione delle attività industriali della Moti Garelli con un'altra delle società del gruppo, la S.A. Meccanica Aeronautica Garelli (S-A-M-A-G.) per dare vita alla Meccanica Garelli S.p.A.. Nel contempo furono messe allo studio nuove applicazioni per l'utilizzo dei residuati di guerra, ma il progetto risolutivo per la riconversione dell'azienda fu avviato nel 1945 quando la Moto Garelli assunse l'ingegner Carlo Alberto Gilardi.

Gilardi fin dalla seconda metà degli anni '30, aveva allo studio il progetto di un piccolo motore a scoppio, a due tempi, dal consumo di carburante bassissimo, adatto a motorizzare le comuni biciclette, alle quali poteva essere facilmente applicato. Egli aveva brevettato la sua invenzione, ma non aveva i mezzi finanziari per realizzarla e produrre in proprio. Fu così che si mise in contatto con la Moto Garelli con la quale raggiunse un accordo secondo il quale egli sa-

---

<sup>564</sup> Ibidem. Bilancio al 31 dicembre 1942. Relazione del consiglio d'amministrazione.

<sup>565</sup> Ibidem. Bilancio al 31 dicembre 1943.

rebbe rimasto alle dipendenze dell'azienda per seguire lo sviluppo tecnico del motore, che sarebbe stato commercializzato con il marchio Garelli, mentre gli sarebbe stata riconosciuta una congrua percentuale per ogni pezzo venduto. Il prototipo del motore fu ultimato nel novembre 1945 e all'epoca dell'incontro fra Umberto e Garelli i collaudi erano in via di ultimazione con risultati molto soddisfacenti.<sup>566</sup>

Il motore ideato da Gilardi era molto semplice, privo di cambio e di frizione. La messa in moto avveniva semplicemente agendo sui pedali della bicicletta; la trasmissione avveniva per mezzo di un rullo tenuto costantemente premuto contro la ruota posteriore per mezzo di due molle. I comandi, applicati sul manubrio della bicicletta, erano costituiti da due sole levette, una che azionava il compressore del motore e l'altra l'acceleratore. Il motore di soli 38,5 cc. consentiva di percorrere circa 80 Km con un litro di miscela benzina/olio, di raggiungere una velocità di 32 Km/h e superare una pendenza massima del 7%. Il motore poteva essere disinserito e consentire la marcia come semplice bicicletta. A ogni fermata doveva essere riavviato agendo sui pedali. Quel non trascurabile difetto era compensato dagli altri pregi, primo fra tutti il prezzo relativamente contenuto. Questo motore ausiliario fu commercializzato a partire dai primi mesi del 1946 col nome di Mosquito, in sostituzione di Zanzarino, il nomignolo che i dipendenti della Garelli gli avevano affibbiato a causa della tipica rumorosità di funzionamento. Il Mosquito fu messo in commercio in scatola di montaggio, al prezzo di 22.600 lire, quando il salario mensile di un operaio si aggirava sulle 8.000/9.000 lire. Non era quindi alla portata di tutte le tasche, ma era pur sempre il mezzo meccanico di locomozione più economico disponibile sul mercato. Fu un successo immediato a dispetto delle numerose critiche che molti tecnici del settore gli muovevano. La sua fortuna fu in parte dovuta alla particolare situazione economica del momento, ma anche alla genialità della formula adottata, che oggi può apparire banale, ma non lo era nel 1946. In altre parole la Garelli seppe produrre il giusto prodotto nel momento giusto, tanto che in breve tempo divenne il simbolo della nuova motorizzazione: un motore ausiliario che si poteva montare con estrema facilità su qualunque velocipede, dai costi d'esercizio irrilevanti, non tradiva mai, nemmeno dopo percorrenze di alcune decine di migliaia di chilometri.<sup>567</sup>

---

<sup>566</sup> Cfr. D. Agrati - R. Patrignani, op. cit. pagg. 31 - 35. Vedi anche: Carlo Gilardemghi, *Mobilità minima*, articolo sul periodico *La Manovella*, Marzo 2015. Rivista ufficiale dell'ASI (Automotoclub storico Italiano).

<sup>567</sup> Ibidem.

**Doc. 251.**

Nel mese di aprile 1947 Luciano aveva comunicato alla National City Bank di New York che sua madre era morta e che egli come erede intendeva entrare in possesso dei fondi ivi depositati. La banca rispose informandolo che al momento era disponibile sul conto la somma di 30.814 dollari e che in quel momento era divenuto possibile per i cittadini italiani aprire liberamente conti bancari negli USA. Era necessario che la pratica di successione fosse curata da un legale appositamente nominato. La lettera non chiariva un punto essenziale: il Treasury Department di Washington non autorizzava l'esportazione di quel denaro perché erano ancora in vigore i provvedimenti volti ad evitare la fuga dei capitali di paesi nemici. Umberto, coerede di Ernestina, non appena fu in possesso della procura rilasciatagli da Luciano iniziò un iter burocratico, lungo, snervante e costoso per ottenere la disponibilità dei fondi.

Luciano e Pamela, la moglie, nel febbraio 1947, ebbero un secondo figlio, una bambina cui fu posto il nome della nonna Ernestina. I due sposi continuarono a vivere a Londra, ma non sappiamo con quali mezzi. Sia che disponessero di denaro proprio, o come più probabile, fosse Umberto a provvedere ai loro bisogni, ad un certo momento le loro risorse economiche si esaurirono. Il sogno di Umberto di vedere la famiglia ricongiunta attorno a sé cominciò a dileguarsi rapidamente. Luciano era fermamente deciso ad emanciparsi dal padre e non aveva la pur minima intenzione di far rientro in Italia. Siccome c'erano due bambini cui provvedere fu adottata una temporanea soluzione di compromesso. Pamela si sarebbe trasferita a Valmadonna con i figli, mentre Luciano sarebbe rimasto a Londra. L'idea era quella di far rientrare in Inghilterra Pamela con i bambini non appena Luciano avesse trovato un impiego stabile che gli avesse consentito di mantenere la famiglia.

**Doc. 252.**

Pamela partì per l'Italia il 24 settembre 1947. Luciano, rimasto a Londra era in gravi difficoltà economiche come si evince dalla lunga lettera che scrisse alla moglie il giorno stesso della sua partenza: " [...] I am going to type two letters, one to my father, the other to Naj, the black market fellow, and remind him about the furniture and about the car. I hope to come to an arrangement with a man I borrow to send you 2000 lire regularly every week [...]"<sup>568</sup> Dalle poche successive lettere a nostra disposizione, purtroppo senza data, si comprende che Luciano non voleva che il padre pensasse che egli aveva bisogno di aiuto e tanto meno che sua moglie si dovesse umiliare chiedendo denaro al suocero. Luciano si rese presto conto di aver sopravvalutato le sue capacità, ma non volle

---

<sup>568</sup> Nel 1947 la situazione economica britannica era ancora critica. Il governo fu costretto a imporre una rigida politica di austerità caratterizzata da drastici provvedimenti che comportarono razionamenti ali-

darsi per vinto, anche se stava conducendo una vita di privazioni. Pamela, dal canto suo, mal tollerava la vita accanto al suocero e soprattutto le pesava l'isolamento con cui viveva alla Panza. Nessuno parlava la sua lingua, le mancavano i giornali Inglesi e le sigarette inglesi che Luciano si sforzava d'inviarle quando poteva. I rapporti tra padre e figlio divennero di giorno in giorno più conflittuali. Da una lettera di Luciano alla moglie apprendiamo che egli mangiava bacon. Ciò significava che aveva completamente abbandonato la religione ebraica, cosa che non avrebbe certo fatto piacere a suo padre.

Luciano frequentava la British-Italian Society, dove un amico lo indirizzò presso un importatore di vini desideroso di fare affari in Italia.<sup>569</sup> Quest'ultimo disse a Luciano che, se fosse stato capace di ottenergli l'esclusiva dell'importazione nel Regno Unito dei vermouth della Martini e Rossi, gli avrebbe riconosciuto una sostanziosa provvigione. Si trattava di un affare colossale, ma anche di un'impresa a dir poco impossibile. Luciano, ingenuamente, o forse disperatamente, sperava di riuscirci in qualche modo. Informò immediatamente Pamela: " [...] I have written to old college friends of mine in Italy and other people, than at Moldy's expense I'll come to Italy and try to convince Martini e Rossi. If I could it would mean a few thousand a year regular income. OK darling, if I only could do it ! I'll try as hard as hell. Darling let heap your chin up. Stand up to the blasted big bully and I'll help all I can. The day I 'll succeed we'll show the shit house how he ought to treat you. He can't treat you like that and get away with it, blast the bugger. Darling try and not to worry and I'll get things straight as soon as possible and try and bring you back as soon as I can ... even your shouting like a fishmonger's wife".

La lettera era fitta di attributi poco lusinghieri all'indirizzo del padre, alternati a frequenti tenere espressioni amorose dirette alla moglie. Luciano sembrava perduto innamorado di Pamela. Pur di corrispondere ai suoi desideri era disposto a mettersi in un insanabile rovinoso contrasto con il padre. Se esaminiamo la situazione dal punto di vista di Umberto, egli sembrava avere alcune giustificazioni a voler tentare d'indirizzare la vita del figlio, la cui condotta gli pareva irragionevole, verso mete realisticamente raggiungibili. In realtà, da quanto possiamo capire da ciò che Luciano scriveva, le sue aspirazioni erano modeste, non andavano oltre il desiderio di condurre una serena vita da tranquillo borghese, in un'idilliaca atmosfera di amore coniugale e serenità familiare. Egli contava di entrare in possesso del denaro depositato a New York, già appartenuto a sua madre. In una precedente lettera, quando sperava ancora di trovare un'occupazione, Luciano scrisse a Pamela: " [...] Than as soon as the

---

mentari, restrizioni nelle importazioni e il ricorso a ulteriori prestiti americani. I razionamenti di beni di consumo comportarono inevitabilmente la nascita di un mercato nero.

<sup>569</sup> Nel 1941 un gruppo di accademici, giornalisti britannici e intellettuali italiani decise di fondare la "Friends of Free Italy" in risposta alle derive intellettuali e politiche del fascismo con l'obiettivo di promuovere, fra gli italiani esuli nel Regno Unito, il ritorno alla democrazia e la riscoperta dei valori della li-

money arrives from America, we'll come back, get a house, live happily and together for ever after. Don't tell my father anything yet. I let him know later when I think it's time [...]"

Le cose non andarono come Luciano sperava. In quella che pare essere cronologicamente l'ultima lettera in nostro possesso, egli scrisse: " Dear Pamela, luck's against us as usual [...] I am trying to raise some money with which to bring you back. The trouble is that apart from tickets etc. I need enough for a flat and until the money comes from America, I don't know what to do. If the worst comes to the worst and I can't get enough would you like me to come and stay with you in Italy until I can bring you back ? I wish now I never let you go [...]"

### **Doc. 253**

Umberto ricevette dall'Istituto di San Paolo di Torino una lettera raccomandata datata 2 dicembre 1947 avente il seguente oggetto: "Gestione beni ebraici. De Benedetti Israele Salomone, Alessandria". L'istituto, in veste di delegato dell' E.G.E.I. ( Ente di Gestione e Liquidazione Immobiliare) lo invitava a pagare, presso la cassa dell'Istituto, la somma di £. 23.350 come eccedenza sugli incassi dei beni confiscati " sotto l'impero del sedicente governo della repubblica sociale italiana". Allegato alla lettera c'era un prospetto riassuntivo degli incassi e delle spese, dal 22/10/1945 al 1/10/1947 intestato alla ditta DEBENEDETTI Angelo Israele Salomone.

Si trattava di un lotto di terreno facente parte del complesso della tenuta della Panza, affittata a Lanza (Luisotto) che la RSI aveva confiscato con decreto del 22/4/1944, reso esecutivo nel gennaio 1945. Nel caos generato negli ultimi mesi di guerra, ma probabilmente anche per la consueta superficiale inefficienza che caratterizza la burocrazia, le autorità della RSI avevano confiscato l'intero lotto di terreno mentre il decreto di confisca era diretto contro la sola quota indivisa di proprietà dello scomparso Angelo. Il terreno confiscato era quella parte dei fondi rustici della Panza che sorgevano sul territorio di Alessandria. Paradossalmente nulla fu confiscato di quanto era situato sul territorio di Valenza. I legittimi proprietari rientrarono in possesso del terreno in data 18/11/1945. Umberto annotò a margine del prospetto economico di dare avere, quanto segue: "Per la gestione (quale?) di cinque o sei mesi £. 22.400 di compenso per avere incassato £. 8.159 !!!"-

Naturalmente, Umberto non pagò la somma richiesta. Nel 1951 una circolare dell'Unione delle Comunità Israelitiche Italiane riferì che erano in corso

---

bertà. Nello stesso periodo era sorto il "Free Italian Committee" che aveva pressappoco gli stessi scopi. Al termine della guerra le due associazioni si fusero dando vita alla "British-Italian Society".

contatti con il competente ministero, il quale aveva manifestato ufficiosamente parere contrario alle pretese dell'EGELI. L'Unione delle Comunità Israelitiche consigliava di rifiutare in ogni caso il pagamento.<sup>570</sup>

#### **Doc. 254**

Il 1° marzo del 1948 Umberto ricevette una circolare del Treasury Department di Washington che comunicava di non avere più alcuna giurisdizione sui fondi esteri bloccati negli USA. In linea con i provvedimenti governativi miranti ad assistere i paesi che avrebbero goduto degli aiuti finanziari dell'European Recovery Program (piano Marshall) i titolari stranieri dei capitali fino ad allora bloccati negli USA erano autorizzati a ritirare le loro proprietà e ricondurle in patria.

#### **Doc. 255.**

Umberto incaricò immediatamente la Banca Commerciale Italiana di procedere al trasferimento dei fondi. Il 15 ottobre 1948 gli fu accreditato sul suo conto corrente l'equivalente in lire di \$. 30.814. Al netto d'imposte, spese legali e bancarie gli furono riconosciute £. 4.390.207. L'operazione avvenne sotto la vigilanza dell'Ufficio Italiano Cambi perché, in quel periodo, in Italia vigeva il controllo dei cambi, vale a dire che le transazioni valutarie non erano libere ma avvenivano secondo rapporti stabiliti da quell'ufficio. Il cambio ufficiale Lira-Dollaro era meno conveniente del cambio libero approssimativamente del 10/15 %.

#### **Doc. 256.**

Nello stesso anno Umberto si recò a Lecco per assistere a un'immersione del batiscafo sperimentale C3 realizzato da Pietro Vassena, un inventore tanto geniale quanto eclettico. Vassena donò a Umberto una sua foto autografata che lo ritrae in piedi sul suo batiscafo. Vassena era stato un appassionato motociclista, fin dagli anni '20, aveva progettato e fabbricato in proprio parti di motoci-

---

<sup>570</sup> L'Ente Gestione e Liquidazione Immobiliare fu costituito con il rDL.9 febbraio 1939 n. 126, provvedimento applicativo della legge 17 novembre 1938, per acquisire, gestire e rivendere i beni sottratti agli ebrei. In seguito l'EGELI estese le proprie competenze ai sequestri dei beni esattoriali (l. 16 giugno 1939) e, con l'ingresso dell'Italia in guerra, ai sequestri dei beni degli stranieri di nazionalità nemica. Dopo l'8 settembre 1943 la RSI inasprì le misure contro gli ebrei, stabilendo la confisca totale delle loro proprietà (DL 4 gennaio 1944 n. 1 e n. 2). Il primo presidente dell'EGELI fu il senatore Demetrio Asinari di Bernezzo, sostituito poco dopo, alla sua morte, da Cesare Giovara: entrambi rivestivano anche la carica di presidente dell'Istituto di San Paolo di Torino. L'EGELI fu sciolta con DPR 22 marzo 1957 emesso in applicazione della legge 4 dicembre 1956, n. 1404. La liquidazione delle pendenze dell'EGELI fu devoluta ad un ufficio inserito nell'Ispettorato generale di finanza della Ragioneria generale dello Stato. Responsabile della liquidazione fu nominato l'avvocato Giuseppe Vania già direttore generale dell'EGELI. Nel 1957, al momento delle consegne al Tesoro risultavano ancora da definire sei pratiche di beni ebraici espropriati. Tra i beni ebraici confiscati rimanevano a carico dell'ente anche oggetti, fra cui alcuni preziosi non rivendicati dagli aventi diritto e titoli vari consegnati all'EGELI dall'ARAR (L'Azienda Rilievo Alienazione Residuati aveva il compito di alienare i beni e i materiali confiscati al nemico e i materiali abbandonati dagli eserciti alleati).

clette. Dopo essersi dedicato all'ideazione di alcuni bizzarri progetti che aveva brevettato, nel 1941 presentò al Comitato Progetti Navali della Regia Marina l'interessante progetto di un minuscolo sottomarino tascabile che però non fu preso in considerazione. Non fu così per la marina tedesca: nel 1942, infatti, si presentarono negli uffici di Vassena alcuni ufficiali della Kriegsmarine che gli chiesero di poter ritirare i disegni del battello. L'evoluzione del progetto proseguì fino al 1943. Dopo l'8 settembre i tedeschi abbandonarono ogni interesse per il sottomarino di Vassena, che però suscitò l'attenzione della neocostituita Marina della Repubblica Sociale Italiana, particolarmente interessata ai mezzi



d'assalto navali. La marina repubblicana inviò a Lecco un colonnello del Genio Navale che requisì un locale di una vicina industria metalmeccanica e avviò i lavori del *Delfino*, come fu battezzato il battello. Il *Delfino* fu varato a Lecco nell'estate del 1944 e iniziò le prove nel lago di Como in autunno. L'impresa non poté essere portata a termine per le innumerevoli difficoltà frapposte dal conflitto, al termine del quale Vassena fu arrestato e imprigionato per collaborazionismo. Durante la detenzione nelle scuole di Lecco egli riprese l'idea di progettare un batiscafo che aveva maturata durante lo sviluppo del *Delfino*. Il prototipo

po del piccolo sommergibile era intanto stato requisito dalla U.S. Navy e portato in America, assieme a tutti i disegni, dove si è persa ogni sua traccia. Vassena non perse tempo e terminò il suo batiscafo sperimentale, denominato C3, nel 1948. Quel battello era destinato a stupire il mondo. Il C3 stabilì il record di profondità nel marzo 1948 nella "fossa" di Argegno (Lago di Como) a 412 metri. L'impresa del batiscafo C3 destò l'interesse della stampa internazionale e soprattutto quella di un eminente scienziato svizzero, Auguste Picard, col quale Vassena aveva precedentemente stretto amicizia e che introdusse sul noto batiscafo "Trieste" alcune applicazioni già provate sul C3.<sup>571</sup> Il batiscafo di Vassena andò perduto a causa di un incidente durante un tentativo d'immersione a Capri nel novembre 1948. Il C3 non fu più recuperato.<sup>572</sup>

### **Doc. 257.**

Che cosa sia accaduto a Luciano e Pamela, fra la fine del 1947 e quella del 1948, non sappiamo. Una fotografia mostra i due sposi in gita con i figli sul lago di Como nel settembre 1948. Poi ritornarono a Londra. Fu là, nella capitale britannica, che avvenne il fatto drammatico e inaspettato. Luciano si tolse la vita all'età di 26 anni.<sup>573</sup>

---

<sup>571</sup> Il batiscafo *Trieste* fu costruito in Italia. Scese, con a bordo il suo ideatore A. Picard, alla profondità di mt. 3.150 al largo di Ponza. Nel 1958 fu venduto alla US Navy per 250.000 dollari. Nel 1960 con a bordo Jacques Picard, figlio di Auguste, toccò il fondo della Fossa delle Marianne a mt. 10.902 di profondità.

<sup>572</sup> Cfr. Achille Rastelli, *Il sommergibile d'assalto Delfino*. Articolo sul periodico *storia Militare*. N° 98, novembre 2001.

<sup>573</sup> Non sono disponibili documenti concernenti il suicidio di Luciano De Benedetti. La figlia, che abbiamo intervistato, ci ha riferito che per tutta l'infanzia e l'adolescenza fu tenuta all'oscuro dell'accaduto. Apprese la verità da sua madre e da Pina Borsi solo in età adulta.



**Doc. 258 - 2259 - 260 - 261.**

Se Umberto riuscì a non farsi completamente annientare dallo sconforto lo dovette alla sua incrollabile fede in Dio e alla lungimirante consapevolezza che l'avvenire dei due nipotini sarebbe stato, di fatto, interamente nelle sue mani. I suoi timori furono immediatamente confermati. Infatti, Pamela, che risiedeva a Londra con i figli, venne in Italia nel 1949 con i due bambini, li consegnò al nonno e ripartì sola per l'Inghilterra.



Umberto ottenne dal tribunale la custodia dei due nipoti che vissero con lui alla Panza fino a che il primogenito non fu in età scolare. Poi si trasferì a Milano in un grande appartamento in via Randaccio, 3, con Pina Borsi, una persona di servizio e la "Nanny" che si prendeva cura dei bambini.

**Doc. 262.**

Umberto si rese ben presto conto di non essere in grado di occuparsi adeguatamente dell'educazione dei nipoti. Giustamente pensava che essi avessero bisogno della vicinanza e dell'affetto della loro madre. Non perse occasione di far scrivere, dai due bambini, affettuose, commoventi letterine alla mamma che però non sortirono effetto alcuno. Durante una visita di Pamela in Italia, nella primavera del 1950, Umberto tentò in ogni modo di convincerla a trasferirsi a Milano.

**Doc. 263.**

Pamela venne a Milano dove si fermò per qualche tempo. Prima di ripartire per l'Inghilterra, scrisse al suocero una lettera di spiegazioni che Umberto conservò in un suo libro di preghiere.

"Milano, 12-4-50

Caro Papà.

Desidero ringraziarvi di tutta la vostra gentilezza e generosità durante il mio soggiorno alla Panza. Vi chiedo scusa di essere partita così in fretta. Sentivo che era impossibile trattenermi di più, non per voi, ma per i bambini: quantunque voi li trattiate molto bene essi sono così differenti in ogni modo di quando erano custoditi da me. Essendo la loro madre mi è penoso nel vedere i miei bambini guardare e comportarsi in modo così differente di quello che io mi ricordavo ultimamente nella mia casa a Londra. Penso tuttavia che voi comprenderete il mio punto di vista: voi dovete aver provato la stessa cosa quando Titti ritornò in Italia nel 1946. Vi ringrazio di nuovo di tutte le vostre cortesie. Un bacio ai miei due bambini. Saluti e ringraziamenti a Nenni, Pina, Bruna. Con affetto. N.B. Oggi parto per l' ING."

Evidentemente la lettera, era una traduzione dattiloscritta, perché Pamela non sapeva l'italiano. Le giustificazioni addotte appaiono palesemente pretestuose perché all'epoca i due bambini avevano ripetitivamente, solo 3 e 4 anni e non avevano visto la madre da non più di un anno e mezzo.

**Doc. 264.**

Nel 1951, Umberto fu finalmente autorizzato a trasferire la salma di Luciano da Londra a Milano, dove fu tumulata nella sezione ebraica del cimitero Monumentale in una tomba di famiglia che Umberto aveva fatto erigere, accanto a quella dei suoi genitori, per sé e per le spoglie di suo fratello Ettore, morto nel 1881. Informò Pamela dell'arrivo della salma con un biglietto al quale allegò una cartolina illustrata del Cimitero Monumentale di Milano.



**Doc. 265.**

Umberto, dopo la morte di Luciano, decise di mettere ordine nel suo patrimonio immobiliare che aveva trascurato, dapprima a causa delle persecuzioni razziali, poi dal volontario isolamento alla Panza. Le sue case erano state amministrate dal 1943 da un ragioniere, di nome Edoardo Schiavone, che gli era stato raccomandato dal suo amico avvocato Bassani. Nell'agosto 1949, Umberto iniziò a esaminare i suoi conti con maggiore attenzione. Fu così che si rese conto dell'incongruità di alcune cifre. Ne ebbe la certezza poco tempo dopo quando l'INPS (Istituto Nazionale Previdenza Sociale) presentò contro di lui, al tribunale di Milano, un ricorso d'ingiunzione di pagamento di £. 316.606 per contributi previdenziali non versati nel periodo 1947 - 1948. Il rag. Schiavone intascava i contributi previdenziali delle portinaie delle case di Umberto anziché versarli nelle casse dell'INPS. Da una successiva accurata analisi della contabilità emerse che lo Schiavone si era appropriato della rilevante somma di £. 1.518.448. Umberto lo denunciò per appropriazione indebita e poi iniziò un'azione legale per il recupero della somma sottratta. La causa si concluse con la condanna del convenuto al risarcimento del danno e al pagamento delle spese di causa per £. 136.772. Così Umberto commentò la vicenda giudiziaria:  
"Cronistoria giudiziale cancelleria.

Causa civile dal 1950 al 1956 con sentenza conclusiva conseguita per sopraggiunta nulla tenenza e irreperibilità.

Denuncia penale per appropriazione indebita scaduta per amnistia.

#### Morale.

All'avv. Di Capua £. 80.000 come da lui ridotte le 150.000 che avrebbe (con le spese successive) dovuto pagare Schiavone in base alla sentenza. Su tali £. 80.000 più di un terzo sono spese borsuali anticipate da Di Capua (£. 17.000 sola registrazione sentenza). Inoltre all'avvocato vanno sempre liquidate le prestazioni extra [...]"

#### **Doc. 266.**

L'esame della contabilità delle case convinse Umberto della necessità di disfarsi di quelle di via Mosè Bianchi 4 e corso Como 2 scarsamente redditizie. Non avendo trovato un acquirente disponibile a comprare in blocco il primo stabile, nel 1950 Umberto iniziò a organizzare una vendita frazionata delle unità immobiliari che la costituivamo. Le operazioni di compravendita iniziarono nel 1951 e terminarono a novembre 1952 senza particolari inconvenienti.

#### **Doc. 267.**

Umberto trovò rapidamente da vendere in blocco la casa di corso Como 2, che era stata sinistrata dai bombardamenti del 1943/44. L'atto fu stipulato il 24 gennaio 1950. Intenzione dell'acquirente era quella di ricostruire interamente lo stabile. Poiché l'edificio si affacciava sul cortile dell'altra casa di Umberto, quella di Piazza Tommaso di Savoia 8, nell'atto di compravendita fu stabilito che il venditore (Umberto) vincolava a sé la proprietà dell'intero cortile. L'acquirente avrebbe potuto ricostruire lo stabile fino all'altezza preesistente di mt. 11 e, se l'autorità comunale competente lo avesse autorizzato, poteva sovrapporre l'edificio fino a mt. 13,80, ma senza arrecare pregiudizio alcuno per il cortile che rimaneva di esclusiva proprietà di Umberto. L'acquirente non rispettò quel patto, superando i limiti d'altezza stabiliti contrattualmente. Dopo il fallimento di numerosi tentativi di conciliazione, Umberto affidò la cura della vertenza all'avv. Vittorio Di Capua che chiamò in giudizio il compratore. Il procedimento legale si trascinò per molti anni con innumerevoli perizie, carte bollate e comparse in tribunale. Nel dicembre 1957 Umberto morì senza aver visto la conclusione della causa.

#### **Doc. 268.**

Vi era poi da mettere ordine nella proprietà indivisa della Panza che dopo la morte di Angelo era stata ereditata dalla sorella Celeste.<sup>574</sup> I due cugini, Celeste e Umberto, essendo entrambi anziani, si erano resi conto che alla loro

---

<sup>574</sup> Celeste aveva due sorelle, Ottavia e Emma. La prima rinunciò alla sua quota, la seconda aveva precedentemente venduto la sua quota a Celeste.

morte la proprietà si sarebbe frazionata fra troppi eredi, determinando una situazione successoria difficilmente gestibile. Nel 1948 Celeste e Umberto decisero di vendere la cascina Panzetta con gli annessi terreni. Umberto probabilmente aderì a malincuore, ma forse si era reso conto che Luciano, nonostante la laurea in agraria, non avrebbe, diversamente da come Umberto aveva sperato, mai coltivato quella terra. Restava la Panza della quale Celeste voleva disfarsi, mentre Umberto, al contrario, non si sentiva di rinunciarvi perché in quella villa egli aveva vissuto i momenti più felici della sua vita. Così decise di comprare la quota di proprietà di Celeste. I due cugini nel preliminare di compravendita ritennero doveroso spiegare le motivazioni e le modalità del passaggio di proprietà: “ [...] Data la situazione delicata in cui si trovano i due contraenti, date le rispettive dolorose condizioni familiari essi credono indispensabile e moralmente doveroso di sciogliere una ormai quasi secolare comunione che può diventare complicatissima e onerosissima per i loro successori.

Da una parte vi sono dei minori ed eventuali interessi di estranei e dall'altra tre nipoti che formano tre nuclei familiari che abiteranno lontano da questi beni che per la loro poca entità costituiranno, tanto più se amministrati da terzi, più un onere che una fonte di reddito. E dato che nessuna delle due parti contraenti intende speculare su questa dolorosa situazione le parti stesse hanno rinunciato a perizie private i cui risultati non danno maggiore affidamento di quello fiscale, e tenendo conto che gli accertamenti fiscali agli effetti della liquidazione delle tasse di registro depurati del 25% a cui sono autorizzati i funzionari, sono assai prossimi ai valori venali specie dopo la riclassificazione e le rivalutazioni fatte in questi ultimi anni dagli uffici tecnici erariali. [...] che le tasse di successione in base alla tariffa attuale e sui patrimoni attuali dei contraenti si aggirano per i loro eredi sul 40%. [...] Tenuto conto di tutto ciò viene concordato fra le due parti il prezzo della cessione della quota di comproprietà della venditrice viene determinato ed accettato uguale al valore sulla cui base verrà liquidata col fisco la tassa di trapasso sugli immobili venduti con la presente”.

#### **Doc. 269.**

Umberto sperava di vivere fino a quando i nipoti fossero stati in grado di badare a se stessi. Nel 1951 ricominciò a sorvegliare metodicamente la glicemia che aveva subito una brusca e vistosa impennata.

#### **Doc. 270.**

Nel 1953 Umberto s'iscrisse all'ORT (Organizzazione Rieducazione Tecnica). Era un'associazione dedita allo sviluppo del lavoro artigiano, industriale e agricolo fra gli ebrei in Italia. L'ORT era un'organizzazione ebraica non governativa, oggi attiva in 105 diversi paesi. Fu fondata a San Pietroburgo nel 1880 con lo scopo di fornire un'istruzione professionale ai giovani ebrei. Nel 1938 l'ORT

fu forzata da Stalin ad abbandonare l'URSS. Durante il secondo conflitto mondiale l'ORT proseguì la sua opera presso le comunità ebraiche del mondo, comprese alcune sotto l'occupazione tedesca; le autorità naziste autorizzarono l'avvio di un corso di istruzione nel ghetto di Varsavia che operò fino all'eliminazione del Ghetto. Oggi ha sede legale in Svizzera ma l'ORT opera attraverso i suoi uffici di Londra. Essa è ufficialmente riconosciuta dall'UNESCO e dall'Ufficio Internazionale del Lavoro.



### Doc. 271

Nella cronaca milanese del “Corriere della Sera” del 7 luglio 1954 apparve un articolo su tre colonne dal titolo: “Operai Sesto San Giovanni sono andati in gita a Lourdes. Non volevano che fosse un “pellegrinaggio” ma tutti si sono commossi alla vista degli infermi invocanti la guarigione e molti si sono tuffati nella piscina della Grotta, forse inconsapevoli che quello era già un miracolo”. Questa affermazione non deve stupire perché all’epoca Sesto San Giovanni non era solo soprannominata la “città delle fabbriche” ma anche la “piccola Stalingrado”.

Gli operai, ma anche gli impiegati e i dirigenti, con le rispettive consorti, erano quelli della Meccanica Garelli di Sesto insieme a quelli della fabbrica sussidiaria di Firenze. L’idea era venuta al consigliere delegato, ing. Benazzoli, che propose al consiglio d’amministrazione di premiare le maestranze per il loro soddisfacente comportamento. Il viaggio, della durata di una settimana con tappe a Nizza e Carcassonne, era interamente a carico della ditta, ma era extra ferie, cioè le ore lavorative dovevano essere gradualmente recuperate. Lourdes dalle pressioni delle loro mogli. Ogni perplessità si dileguò quando i partecipanti trovarono in coda al treno speciale, appositamente allestito, il vagone ristorante e quando, una volta giunti a Lourdes, furono alloggiati in un confortevole albergo.

Al viaggio partecipò anche Umberto, peraltro citato nell’articolo del “Corriere”. Umberto fece il viaggio di ritorno con l’ing. Benazzoli che era giunto a Lourdes con la moglie in automobile. Umberto apprezzò molto quella cortesia che dimostrava come fosse ancora intatta la reciproca e sincera stima che li aveva legati per tanto tempo prima della guerra.

**Doc. 272.**

Nel 1955, Umberto aderì all'associazione Amici della Charitas Ambrosiana, la nota fondazione filantropica cattolica di Milano fondata nel 1948 ad opera principalmente di monsignor Bicchierai.<sup>575</sup> Nel dicembre 1974 essa poi diventò poi Caritas Ambrosiana l'istituto pastorale dell'arcivescovado di Milano. Umberto rinnovò l'associazione fino al 1957.



Dal 1946 al 1957 proseguì senza soste il successo del Mosquito Garelli. . Il piccolo motore si era affermato sul mercato non solo italiano ma anche di molti paesi esteri. Era costruito su licenza in Francia, Spagna , Inghilterra, Argentina e perfino oltre cortina, in Ungheria, dove era commercializzato col nome di "Dongo". Nel 1952 a Pau, in Francia, i locali concessionari della ditta parigina che costruiva su licenza il Mosquito sottoposero il micromotore a una prova particolarmente impegnativa. Su un circuito stradale aperto al traffico, otto conduttori, alla presenza di due ufficiali giudiziari, si alternarono senza sosta per 55 giorni consecutivi alla guida di una bicicletta motorizzata con un Mosquito di serie che percorse una distanza di Km. 40.175, pari alla circonferenza della terra, alla media di 39,343 Km/h. Nel 1953 per incrementare le prestazioni, la cilindrata fu incrementata a 49 cc. Infine, nel 1955 fu presentato il modello "Centramatic" dotato di una trasmissione automatica brevettata. Il nuovo motore, azionato da un solo comando, quello del gas, consentiva di raggiungere i 45

<sup>575</sup> Mentre Milano si accingeva alla ricostruzione postbellica, fiorirono varie opere caritative ed assistenziali della Diocesi. Il Cardinale Schuster affidò ufficialmente a mons. Bicchierai la "Charitas Ambrosiana" alla cui nascita stava lavorando da tempo. Iniziò così un fecondo apostolato nella carità che accompagnerà tutta la storia successiva dell'istituto. L'ultima grande realizzazione di mons. Bicchierai fu la "Fondazione Centro Auxologico Italiano" di Piancavallo, in provincia di Novara, per la ricerca e l'assistenza sanitaria per le anomalie della crescita dei bambini.

Km/h e rimaneva in moto anche in caso di fermata consentendo quindi di ripartire senza dover pedalare. Nel 1956 il modello Centramatic fu commercializzato montato su un telaio prodotto dalla Garelli, dando il via alla diffusione di un veicolo e proprio moderno ciclomotore.<sup>576</sup>

In quell'epoca l'industria metalmeccanica si stava orientando verso un progressivo sviluppo dell'automazione delle macchine utensili. L'ing. Garelli progettò un'unità operativa multipla che in un primo tempo la Garelli utilizzò in proprio allo scopo di accelerare i tempi di lavorazione e che poi mise in vendita.<sup>577</sup>

#### **Doc. 273.**

Nel 1957 la Moto Garelli S.p.A. era la capogruppo di numerose società controllate, le più importanti erano: la Meccanica Garelli S.p.A, la Decibel S.p.A. e la S.A.C.M.I. S.p.A. <sup>578</sup> Umberto era presente nel consiglio d'amministrazione di tutte le società del gruppo. Quegli incarichi non richiedevano grande impegno. I suoi obblighi si limitavano alla partecipazione delle sedute dei vari consigli d'amministrazione e alle assemblee societarie.

#### **Doc. 274.**

La grande quantità di medicinali che Umberto assunse nel 1957 dimostra che le sue condizioni di salute si erano progressivamente aggravate.

#### **Doc. 275 - 276**

Umberto, sentendosi prossimo alla fine dei suoi giorni e non sapendo a chi affidare i nipoti decise di metterli in collegio. Iscrisse la bambina all'educando statale, Collegio delle Fanciulle di Milano, un prestigioso istituto di antica tradizione; il maschio in un collegio di Bardonecchia a carattere familiare denominato Casa Scuola, dove l'attività didattica era abbinata agli sport alpini.

Nominò come tutore dei nipoti, suoi eredi universali, un cugino nipote di sua madre. Nei codicilli del suo testamento stabilì che i due nipoti dovessero versare un vitalizio alla madre e a Pina Borsi. Siccome dopo le persecuzioni razziali Umberto era diventato un sostenitore del sionismo (usava un segnalibro

---

<sup>576</sup> Alcune fabbriche di biciclette, fra cui la Legnano, acquistarono il Mosquito per motorizzare i propri ciclomotori.

C. Gilardenghi, op.cit.

<sup>577</sup> D. Agrati - R. Patrignani, op. cit. pag. 34.

<sup>578</sup> Tutti gli atti della Meccanica Garelli S.p.A. sono scomparsi sia dall'archivio del Tribunale di Milano e da quello della Camera di Commercio di Milano. Della Decibel si conservano pochi ultimi bilanci e qualche modifica statutaria. Della S.A.C.M.I. si è già detto. Presso la CCIAA di Milano sono custoditi i bilanci fino alla sua liquidazione, ma non si è potuto trovare alcun documento concernente le numerose operazioni immobiliari.

propagandistico del Keren Kayemet Leisrael per il suo libro di preghiere) raccomandò al suo erede maschio di fare, di tanto in tanto, offerte alle organizzazioni sionistiche della diaspora.<sup>579</sup>

Umberto De Benedetti morì a Milano il 30 dicembre 1957.

---

<sup>579</sup> Archivio Alexander De Benedetti. Los Angeles, California. USA.

## Archivio Umberto De Benedetti.

**I sottoelencati documenti descritti in grassetto sono scansionati nel CD allegato alla presente tesi. Un asterisco segnala i documenti contenenti il materiale iconografico riprodotto nel testo.**

(I documenti valutati del tutto ininfluenti sono stati omessi dall'elenco).

### ELENCO DEI DOCUMENTI.

#### Parte I.

##### I De Benedetti.

- 1. Archivio notarile distrettuale di Alessandria. Copia del Testamento Pubblico di De Benedetti Israel Salomon fu Giuseppe, del 21 gennaio 1864. Notaio Luigi Tela. Rilasciata dal notaio conservatore Erasmo Benzi, il 16 gennaio 1886.**
- 2. Libro di preghiere, scritto in ebraico, con: *Ordine di Benedizioni giusta l'uso degli Israeliti italiani, con dichiarazioni de' Riti in volgare, e le loro cerimonie ben distinte. Ed ora aggiuntovi l'Orazione per le Donne nell'accendere il lume per il Sabato, e giorni festivi ed altre preghiere. Presso LAZZ. EM. OTTOLENGHI Tipografo - Librajo.* Con approvazione. Presso Lazza. All'interno del libro, fra le pagine, i seguenti documenti:**
  - **Foglio dattiloscritto. *Preghiera per i defunti.***
  - **Foglio dattiloscritto. *La preghiera per il riposo dei morti.***
  - **N° 4 fogli dattiloscritti contenenti *Preghiere da recitarsi al cimitero.***
  - **Risguardo strappato a un i libro ebraico sul rovescio del quale reca annotazioni manoscritte in ebraico. In italiano la data di morte dell'avv. Elia De benedetti (2 aprile 1896) nella sua casa di Milano in via Cerva n° 19 e che nomina suo erede universale l'Ospedale Israelitico di Torino. Sepolto nel cimitero monumentale di Milano.**

- Incollati e pinzati due foglietti manoscritti sulle quattro facciate. Riportano: Foglio1) La morte del fratello Anselmo De Benedetti il 1° (?) dicembre 1902, all'età di anni 72. Lascia la vedova Bettina, i figli ing. Angelo, Emma Goldman, (Ott )via Guastalla, Celeste De Benedetti. Foglio 1, facciata 2) altre annotazioni forse in ebraico. Morte del fratello Samuel, a Torino il 26 aprile 1898, all'età di anni settantadue,, nato ad Acqui, tumulato a Torino. Decesso della moglie Irene Neppi Modona il 4 giugno 1900 (5660). Tumulata nel cimitero monumentale di Milano accanto alla tomba del figlio Ettore. Foglio 2) Cinque righe interamente cancellate (le annotazioni sottostanti sono illeggibili).Decesso il 31 ottobre 1908 di Moise De Bnedetti (annotazione di UDB). In calce: *“ su questo libro sacro in cui Egli scrisse le più funeste date della sua vita, io scrivo anche per mia sorella Rita in Baquis quella per noi funestissima della sua dipartita. Umberto De Benedetti”*. Foglio 2, seconda facciata) Decesso in Alessandria del fratello Jacob De Benedetti il 15 marzo 1901 (5661) all'età di anni 78, sepolto in Alessandria. In basso annotazione di UDB: *Sandro = ?... 1914.*
- Foglietto manoscritto, probabilmente appartenente allo stesso libro del documento precedente. Decesso del figlio Ettore il 23 settembre 1881 all'età di anni sette. Retro) il 26 giugno 1870, corrispondente al giorno della creazione del mondo (27 Sirvan 3630) nasce in Alessandria la figlia Regina Clotilde. *“Dio diede e dio tolse sia sempre lodato il nome Divino (Per eterna memoria). Oggi 10 9bre 1870corrispondente alla creazione del mondo 16 Eivan anno 5630, Dio volle con sé la mia povera bimba Regina Clotilde dopo[...]*”.
- Foglietto manoscritto (Come doc. f): *“Anno 5653 Mercoledì. Oggi 11 Chislev anno ebraico 5653 moriva il povero mio zio Salvador, fratello del padre, di anni 73 sui fini di Mombaruzzo circondario di Acqui e fu trasportata la sua salma nel cimitero israelitico di Nizza Monferrato coll'accompagnamento di tutti i miei zii, fratelli del defunto cioè Alessandro, Jacob, Samuel, Anselmo, Moise ed Elia e Giuseppe De Benedetti fu Abram nonché il figlio Abramo coll'assistenza del Rabbino Maggiore di Nizza. Il 9 dicembre 1892 il nipote Umberto scrisse questa memoria”*. Sul rovesio): *“ Anno ebraico 5634. Anno Corrente 1894. Alle tre pomeridiane del 15 veadar, 23 marzo 1894 moriva la cognata Palmira in Torino dopo una penosa malattia circondata dal marito e dai figli cioè il marito Sanuel e i figli per nome Leonellino e ... (?). La sua sepoltura verrà fatta la sera del 16 ora da cui partirà dall'ospedale S.*

**Giovami di Torino portandola al cimitero Israelitico coll' accompagnamento del Rabbino Maggiore e dei figli e dei cognati cioè di Alessandro e Moise e il fratello della defunta Treves Leone. (Impressi sul foglietto 4 timbri circolari a inchiostro di Celeste De Benedetti)-**

- **Foglietto simile al precedente: "Il 16 giugno 1870 nacque Regina Clotilde De Benedetti ...?. Il 12 agosto 1872 nacque Elvira Giulia De Benedetti figlia di Moise e Irene in Alessandria ... ?. il giorno 26 luglio 187...? dio volle con sé la povera Elvira con solo quattro giorni di malattia lasciando nella ...? desolazione genitori e parenti ... .. ?. Retro): ... .. 1878 giorno di sabato ... ? anno del mondo nacque qui in Milano piazza ...? da Irene Neppi fu Angelo moglie di Moise De Benedetti ... .. un bimbo maschio al quale fu posto nome Benedetto Umberto.**
- **Foglietto manoscritto da UDB: "Altre date da ricordare. 1914 sett. 29 zia Sofia; 1914 nov. 20/ 3 elul zio Sandro; 1914 dic. 24 Sig. ...?; 1930 ott. 31 zio Beppino ?, 1890 genn. zia Marianna."**

3.\* Libro di preghiere israelitiche edito da S. Belforte e C. Livorno, Via Serristori N. 29, Piano Terzo (1879). Il testo ebraico è tradotto in italiano sotto ogni riga. Dattiloscritto incollato su un risguardo:  
" Concedi, o Signore alla povera nonna Ernestina ed al povero papà la luce eterna. Riposino in pace. Così sia!". Intercalati fra le pagine i seguenti documenti:

- a) **Foglio dattiloscritto con preghiere del mattino e della sera.**
- b) **Foglietto dattiloscritto con preghiera per i defunti**
- c) Foglietto dattiloscritto: " Nel Talmud – Trattato Sciabbaat pag. 119 b. si trova il seguente passo: (Segue il testo) e: " Nel trattato Haghigà 16 a. si insegna che due angeli del divino ministero non cessano mai di accompagnare l'uomo per testimoniare della sua condotta giornaliera". Nella bibbia vedi Zeharià cap. 3 aftarà del 1é Sabato di Hannuccà". Manoscritto in calce: "Esodo XXXVI -54".
- d) Foglietto di blocco per note dattiloscritto. In alto intestato con caratteri in rosso: " Augusto Segre: in Milano, nel nese di SIRVAN A. 5713 .XXX rammentando gli insigni Maestri, Rabbni Eccellentissimi, nei Loro Sermoni, ed adattando questi per la Pia CASA DI RIPOSO GUASTALLA BATTINO questa preghiera , al Tempio di Via Joannelli, dedica e dona. " Onnipotente Iddio, Signore del Cielo e della Terra, nelle cui Mani stano la vita e la morte di tutti gli uomini e le sorti delle Nazioni, deh! Accorda l'alta Tua protezione a questo nostro Paese, al quale siamo stretti di amore e di fedeltà , perché prosperi ognora in pace operosa, feconda di bene e di progresso . AMEN! O Sommo Iddio! Provvedi a quei nostri fratelli Israeliti che ancora traggono la vita in qualche Terra che non è per loro madre amorevole, che tutti del pari ama(sic) i figli suoi. Concedi l'eterno gaudio

a quei benemeriti che, zelanti dell'Ebraismo fondarono questa Casa per anziani , per rendere più serena e sicura la loro esistenza. Benedici in grazia della Tua bontà, coloro che tutto di I (sic) né seguono i generosi esempi, e così accrescono la gloria del Tuo Santo Nome. Benedici per aver voluto questo Tempio che qui ci raccoglie nella preghiera. AMEN !! Benedici questa comunione di fedeli che da Te ogni suo bene si ripromette ; e TU, sopra tutti gli uomini, spargendo i Tuoi beni, fa che tutti vivano in piena armonia e reciproco affetto ! Noi per il loro bene ti supplichiamo, o DIO, come figli riverenti per un Carissimo Padre. Sieno gradite le nostre fervide preghiere innanzi a Te, o DIO, nostro”.

4 . Em. Ottolenghi. Tipografo – Librajo. Con Approvazione. Data di pubblicazione imprecisata Il primo risguardo di copertina reca un'annotazione manoscritco comprensibile. Sul risguardo, annotato a matita,

**5. Verbale di apertura del testamento dell' Illustrissimo signor cavaliere don Gerolamo Panza. 18 luglio 1865. Notaio Giuseppe Teppati. Torino.**

6\*. Disegno a inchiostro di china del prospetto della facciata di villa Panza. Cm 21x14.

7. Estratto catastale.

**8. Cartella intitolata Panza e Panzetta contenente le planimetrie delle due ville**

**9. Testamento olografo del fu Avv.to Elia in data 14 luglio 1895 pubblicato il 2 aprile 1896.**

**10. Relazione di stima della casa posta nel Milano esterno in via vigevano N° 45 propria del signor Gervasini Francesco eseguita dal l' Ing. Emanuele Gallarati in conformità al Decreto 28 gennaio 1890del R. Tribunale Civile di Milano.**

**11. Cartella contenente sezione e disegni planimetrici, in varie scale, delle variazioni interne succedutesi nel tempo, del caseggiato in Milano, via vigevano 45.**

**12. Dossier intitolato via Vigevano, contenente:**

- a) Notaio Carlo Marocco. Milano. Istromento 16 dicembre 1872. N° repertorio 243-884. Mutuo di Lire sessantamila stato fatto dalla Nobile Signora Maria Baruffini Ved. Gori, alli Signori Francesco e Pio Fratelli Gerva-

sini per anni tre coll'interesse del 5%. Allegata all'atto la nota di iscrizione all'uffici ipoteche.

- b) Notaio Carlo Marocco. Milano. Istromento, 20 luglio 1886. Cessione di credito ipotecario di £. 60.000 professato verso fratelli Gervasini, fatto dagli Eredi di Donna Maria Baruffini ved. Gori alla coerede Donna Carlotta Gori in De Conturbia, con vincolo dotale come entro.
- c) Copia autentica della sentenza del tribunale di Milano in data 8-9 luglio 1890 per la vendita al pubblico incanto, su istanza di De Conturbia Luigi,, della casa in Milano, via Vigevano 45.
- d) Tribunale di Milano. Verbale d'incanto con sentenza di provvisoria delibera del 7 febbraio 1891.
- e) Documenti De Benedetti Fratelli. Subasta e graduazione contro De Conturbia e altri. 28 marzo 1891.
- f) Bando per vendita Tribunale di Milano. Verbale d'incanto con sentenza di provvisoria delibera del 7 febbraio 1891.
- g) Bando di vendita giudiziaria di un caseggiato in Milano. Nel procedimento di espropriazione promosso dal sig. De Conturbia nobile Luigi di Giulio. Milano, dalla Cancelleria del R. Tribunale Civile e Penale, li 19 agosto 1890
- h) Bando per vendita giudiziaria di un caseggiato con ribasso di due decimi. Mel procedimento da l sig. De Conturbia nobile luigi di Giulio. 28 ottobre 1890.
- i) Bando per vendita giudiziale di stabile. Nel giudizio di espropriazione immobiliare, promosso avanti il R. Tribunale Civile e Penale di Milano. Costa-Caimi Giuseppina fu Marco vedova Gervasini, ing. Giulio, sofia e Virginia figli del fu Luigi possidenti (...) Milano, 12 luffio 1891.
- j) Avv., Massimiliano Ponti- Milano Restituzione di deposito per cauzione d'asta. Documento: 1) Istromento, notaio Giuseppe Sfondrini. 19 gennaio 1892 portante pagamento fatto dai Signori Anselmo e Moise De Benedetti quali deliberatari della casa in Milano via vigevano N. 45 alla prima Creditrice ipotecaria Signora Nobile Carlotta Gori maritata De Conturbia. 2) Notaio Leone Donadoni. Milano. Istromento 22 gennaio 1892 N. 1024/ 2165 contenente Pagamento con assenso di cancellazione di ipoteca fatto dai Sig.ri De Benedetti Anselmo e Moise, fratelli fu Israele per complessive £. 87.454,35 ad Antonietta Ponti fu G Batta e Palazzoli Carolina fu Carlo, rappresentante del Procuratore sig. De-Comis Aristide, le quali assentono alla cancellazione dell'Ipoteca 29 settembre 1876 N. 325/ registrata li 9/2-1892 N. 571. 3) Rogito notaio Giuseppe Sfondini. Milano. Istromento.30 marzo 1892 portante pagamento fatto dai signori Anselmo e Moise De Benedetti quali deliberatari della casa in Milano via Vigevano N° 45 alla creditrice ipotecaria , seconda iscritta, Signora Adalgisa Molinari, maritata Begondi 4) Quietanza 20

novembre 1891 del tribunale Civile di Milano. Fascicolo contenente i documenti del giudizio di graduazione promosso da De Conturbia Nob. Luigi nell'interesse della propria moglie Nob. Sig.ra Carlotta Gori fu Carlo, contro Gervasini Francesco fu Giulio anche quale rappresentante del defunto fratello Gervasini Pietro.

- k) Fascicolo contenente i documenti del giudizio di graduazione promosso da De Conturbia Nob. Luigi nell'interesse della propria moglie Nob. Sig.ra Carlotta Gori fu Carlo, contro Gervasini Francesco fu Giulio anche quale rappresentante del defunto fratello Gervasini Pietro.
- l) Fascicolo contenente atti e sentenza del 21 luglio 1891 del giudizio d'appello promosso da Anselmo e Moise De Benedetti contro Gervasini Francesco e Pietro
- m) Tribunale di Milano. Ordinanza di cancellazione di ipoteca. 29 maggio 1892
- n) Richiesta di cancellazione di ipoteca. 26 agosto 1902.  
Notaio G. Sfondini. Milano. Scrittura 25 ottobre 1902 N° 24455 di Repertorio. Regolamentazione di rapporti di confine fra le due Case in Milano, vicolo vigevano N° 2 di proprietà Gervasini e via vigevano M°45 di proprietà De Benedetti.
- o) Parcella avv. Ponti per patrocinio prestato ai sig. De Benedetti Anselmo e Moise nei confronti di Gervasini Francesco. 18 dicembre 1892.
- p) Cartella intitolata, *Atti in causa civile dei sigg. Moise e Anselmo fratelli De Benedetti coll'avv. Cassola contro il comune di Milano in persona del sindaco Comm. Mussi Giuseppe = Convenuto coll'avv. G. Bronzini*. Contiene :  
1) Aprile 1899. N. 117 della Circolare. Circolare coi Consorti Curzi e Fava per aprimento di nuova strada di piano regolatore fra la via Valenza e il Naviglio Grande all'asse della via Pasquale Paoli. 2) 29 ottobre 1900. Notifica del prefetto di Milano del decreto di esproprio. 3) 12 gennaio 1901. Atto di citazione. 4) 28 maggio 1901. Relazione peritale per conto del Comune di Milano. 5) comparsa conclusionale. 6) comparsa avv. Bronzini, 7) Nota Spese avv. Cassola. 8) 1 marzo 1902. Ricorso all'ufficio tecnico municipale dell'ing. Chiodi nominato dal R. Tribunale civile e Penale di Milano, con sentenza 26 agosto 1901 per la determinazione dell'indennità di espropriazione.
- q) Comunicazione all'ufficio del Registro di Milano di convenzione con i proprietari dello stabile confinate a quello di via Vigevano N° 45, sito in vicolo Vigevano N° 2. 12 luglio 1894.
- r) Certificato della situazione catastale degli eredi Gervasini Pitro e Francesco dell'Agenzia delle imposte Dirette e del Catasto di Milano uff. 2. 12 dicembre 1904

- s) Atto di citazione dei sigg. Angelo e Moise De Benedetti contro gli eredi di Gervasini Luigi e Gervasini Francesco, notificato il 3 - 4 febbraio 1905.
- t) Memoria presentata al tribunale di Milano nella causa contro gli eredi Gervasini. 22/12/1904-
- u) Sentenza del tribunale di Milano del 15 gennaio 1906. Cron.15468 Rep. 1880
- w) Notifica della Prefettura di Milano, in data 24 ottobre 1906, del decreto di svincolo della polizza di deposito di £. 19.089,72. Per l'indennità dello stabile espropriato col decreto prefettizio 27 ottobre 1900 ai signori De Benedetti Anselmo e Moise pel prolungamento della via Pasquale Paoli in Comune di Milano.

**13. Testamento olografo di Moise De Benedetti. Milano, 5 aprile,1895.**

**14. Notaio Giuseppe Sfondini. Milano. Copia autentica del testamento olografo del 0 febbraio 1904, di Moise De Benedetti.**

15. Giunta municipale del comune di Milano. Ufficio del servizio mortuario. 4 giugno, 1900. Pagamento da parte del sig. Moise De Benedetti della somma di £. 1.490, 30 per l'inumazione nel cimitero Monumentale di Milano, di Neppi Modona Irene .

16. Giunta municipale del comune di Milano. ufficio del servizio mortuario. 4 giugno, 1900. Pagamento della somma di £. 1.485,70 per l'inumazione nel cimitero Monumentale di Milano, del sig. De Benedetti Moise.

17. Ritagli dei quotidiani: Corriere della sera, Gazzetta del Popolo, Stampa, Il Secolo, Il Telegrafo, La Lombardia. Necrologi per la morte di Moise De Benedetti.

18\*. Fotografia di Moise De Benedetti

19\*. Fotografia di Irene Neppi Modona.

## **Parte II.**

### **Umberto**

20\*. Fotografia di Umberto De Benedetti all'età di 16 anni.

**21. Busta intitolata: a) Ricordi di riunioni. Contiene Fotografia dei laureati del 1901 al politecnico di Milano presenti alla riunione del 1905. b) Relazione di Arnaldo Boggiali, il " poeta del gruppo, della *Riunione all'Orologio dei laureati del 1901 - 15 gennaio 1905*. c) Menu della riunione conviviale al ristorante Campari di Milano per la Laurea d'Argento -5/12/1926. d) Menu della riunione all'Hotel Commercio di Milano del30/3/1938.**

22\*. Tessera del T.C.I. 1896.

**23. Tessera del T.C.I. 1907.**

**24. Menu del 5° convegno dei soci Cinquantennali del T.C.I. Ristorante Commercio. Milano. 28/10/1952-**

**25. Celebrazioni dei 60 anni del T.C.I.**

a) Invito al Convegno Nazionale dei soci del TCI per l'anniversario dei sessant'anni del sodalizio . b) Menu del Banchetto sociale. Fiera di Milano. 3/10/1954. c) tessera di partecipazione alla gita sociale sul Lago Maggiore il 4/10/1954. d) Cartolina e francobollo, annullato, con timbro del TCI, commemorativo del sessantennio.

26\*. Dichiarazione di riforma.

**27. Patto di famiglia fra Umberto De Benedetti e la sorella Rita De Benedetti fidanzata al sig. avv. Ugo Baquis. Notaio Sfondrini. Milano.**

28. Partecipazione del matrimonio Baquis - De Benedetti.

**29. Patente di ù guida rilasciata nel 1905 a Umberto De Benedetti**

30\*. Tessera socio ACI 1916.

31. Carteggio concernente l'edificazione di un muro comune di confine tra la proprietà di via Vigevano 56 e proprietà di terzi.

32. Preliminare delle compravendite di cui agli atti notarili Doc. 33 - 34.

33 Notaio Giuseppe Sfondrini. Milano. Istromento 28 Settembre 1907 portante vendita di un appezzamento di terreno posto nel comune di Milano, in angolo alle vie Casale e Valenza fatta dalla Signora Virginia Galloni vedova

Folli ai signori ingegnere Angelo De Benedetti fu Anselmo e ingegnere Umberto De Benedetti di Moise.

34 Notaio Giuseppe Sfondrini. Milano. Istromento. 28 settembre 1907 portante vendita di un appezzamento triangolare di terreno nel comune di Milano in fregio alla via Casale fatta dai signori Moise De Benedetti fu Israel e ing.re Angelo De Benedetti fu Anselmo alla signora Virginia Galloni vedova Folli.

35 Due disegni recanti due diverse ipotesi di demolizione di parti del fabbricato di via Vigevano 45. Milano.

36. Busta intitolata V.V. – Via Casale – 1910, Progetto di ricostruzione di via Casale: a) Verbale di consegna dei punti fissi da parte del comune. b) due progetti di massima di planimetrie. c) Progetto di facciata e sezione.

37. Planimetria della tettoia precaria eretta sul terreno di via Valenza 1. Milano.

**38. Fascicolo contenente : a) Relazione di perizia del valore dei beni di proprietà dei signori Jacob – Anselmo e Moise De Benedetti e Jacob – Anselmo – Moise F.lli De Benedetti fu I. S. b) Inventario generale del patrimonio del fu Sig. Moise De Benedetti fu Israel deceduto in Milano il 31 ottobre 1908. c) Elenco e valutazione degli immobili non compresi nella perizia Foà.**

39. Atto di famiglia per divisione e liquidazione ereditaria.

**40. Agenda 1911.**

**41. Catalogo 1906 Automobili De Vecchi Strada & C.**

42. Pamphlet pubblicitario della DVS&C 1906 degli chassis per vetturette tipo 10-12 HP a 4 cilindri.

**43\*. Catalogo 1907 Automobili DVS&C.**

**44. Catalogo provvisorio 1908 De Vecchi Strada & c.**

**45. Progetto per la trasformazione in Società Anonima della ditta De Vecchi, strada& C. Fabbrica Automobili – Milano-**

46. Catalogo 1909. De Vecchi & C.

47\*. **Catalogo della produzione De Vecchi negli anni 1910- 1911**

48. **Catalogo senza data. Produzione De Vecchi posteriore al 1913 .**

49\*. **Automobili de Vecchia giudicate dai clienti.**

50. **Fotografia datata: Villa Panza 21/7/13 raffigurante un'automobile De Vecchi con a bordo De Benedetti, Castoldi, Sivocci e uno sconosciuto.**

51. **Certificato internazionale di via per la circolazione temporanea all'estero. Rilasciato il 25 luglio 1914 a Umberto De Benedetti e Luigi Castoldi, domiciliati in Milano, via Carducci 17.**

52 – 53 – 54\*. **Fotografie della De Vecchi 20/25 HP al Giogo dello Stelvio.**

55,\*J.H. Exshaw & C°. Bordeaux. CAMIONS A VAPEUR. 1917

56. **Catalogo camion a vapore Exshaw. Licenza De Vecchi.**

57. Fascicolo dattiloscritto in lingua francese intitolato: *Camion sanitaire Exshaw Type 6 tonnes*. Contiene le specifiche tecnico costruttive dell'automezzo.

58. **Serie di n° 5 fotografie riproducenti il Camion sanitaire Exshaw, type 6 tonnes e le sue applicazioni pratiche.**

### **Parte III.**

#### **La Grande Guerra.**

59. **Corrispondenza intercorsa (n°. 3 lettere) tra il comune di Milano, nella persona del podestà Marcello Visconti di Modrone e Umberto De Benedetti per l'eventuale cessione del ritratto di Giuseppe Garibaldi, dipinto da Gerolamo Induno.**

**60. Giovanni Marradi, *Rpsodie Garibaldine, Tito Speri. 1807 - 1907.*  
Editore G. Barbera - Firenze, 1907.**

**61. Il volo della "Serenissima" numero Speciale della Illustrazione Italiana, *La Gesta di Vienna Km.1100 - in - ore - 6,40. 9 Agosto 1918.*  
ANSALDO. Agosto 1918.**

61 bis.\* Giovanni Costetti, ritratto di Gabriele D'Annunzio. 1905

**62. Dichiarazione rilasciata il 28 novembre 1938 dal colonnello Domenico Bolognino, preposto alla Direzione Tecnica Automobilistica di Torino nel periodo 1914 - 1918, attestante la rinuncia all'esonero dal servizio militare da parte di Umberto De Benedetti e ripetute richieste di assegnazione ai reparti mobilitati in zona operazioni**

63.\* Fotografia di Umberto De Benedetti in uniforme da sottotenente del 3° reggimento Genio. Vedi anche Doc. 62.

**64. 7 marzo 1918. Domanda alla Direzione Tecnica Automobilistica presentata dal tenente Umberto De Benedetti di essere trasferito in zona operazioni**

**65. Foto di un carro Fiat 2000 in azione.**

66.\* Fotografia di Umberto De Benedetti accanto al carro Fiat 2000. Firmata Bennicelli.

**67. Conseil Superieur de Guerre. Quartier General. Laissez - Psser valable du 3 au 12 Juin 1918.**

68.\* Fotografia di Umberto con il capitano Benicelli. Sul retro a matita "Umberto a Versailles".

69.\* N° 3 fotografie di Parigi firmate Bennicelli: La colonna Vendôme e la chiesa della Madeleine con le protezioni per le bombe e una casa danneggiata dai bombardamenti.

- 70.\* Fotografia del capitano Bennicelli su un carro Renault FT17
- 71.\* **Album fotografico di n° 12 fotografie delle prove pratiche tecnico operative del carro Renault FT1.**
- 72.\* Ministère de l'Agriculture et du Ravitaillement. Tickets de Pain et Ticket du sucre pour les militaires en permission,
- 73.\* Fotografia della missione militare italiana in Francia datata 15/8/1918.
74. \***Copie fotografiche dei progetti dei carri:**
- a) **Schneider**
  - b) **Renault**
  - c) **St. Chamond**
  - d) **Mark A**
  - e) **Mark B**
  - f) **Mark C**
  - g) **Mark IV**
  - h) **Mark V**
  - i) **Mark V★**
  - j) **Mark VIII Liberty**
  - k) **"Elfriede"**
75. **Cartella contenente le relazioni del tenente Umberto De Benedetti alla Direzione Carri d'Assalto. La cartella contiene n° 9 documenti contraddistinti con i numeri 2-3-6-9-10-16-19-20-21. I numeri mancanti sono andati perduti.**
76. **Preventivo di costruzione dei carri d'assalto per il 1° semestre 1919.**
77. **Sommario della seduta del Comitato Tecnico Interalleato per i carri d'assalto tenuta a Versailles il 10/10/1918.**
- 78.\* N° 2 fotografie del prototipo del pezzo d'artiglieria semovente da 105/14
79. \* **N° 7 fotografie in varie angolazioni del carro Renault FT1 matricola 66947.**
- 80.\* **N° 4 fotografie del carro FT1 smontato presso l'officina Ansaldo.**
- 81.\* **Una fotografia inedita del carro Renault FT17 T.S.F. matricola 298**

- 82.\* N° 2 fotografie di un'autoblindo Ansaldo-Lancia TZM, una ritrae l'equipaggio ed è firmata "Bennicelli", l'altra reca sul retro, scritto a matita: " Autoblindata -La gloriosa - Ten. Paolo Manolo".
83. **Commissariato Gen. per le Armi e Munizioni. Ufficio Carri d'Assalto. Situazione dei contratti colle ditte costruttrici dei carri d'assalto. Roma, 5 dicembre, 1918.**
84. **Umberto de Benedetti. Tessera Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia. Roma, 18 febbraio, 1919**
85. **Protocollo 7264. Lettera di comunicazione della Giunta Esecutiva del Comitato Interministeriale per la sistemazione delle industrie di guerra alla Direzione Tecnica Automobilistica di Torino dell'incarico deferito all'ing. Umberto De Benedetti di coordinare le proposte di liquidazione delle commesse riguardanti i carri d'assalto.**
86. **Ministero della Guerra. Direzione Generale artiglieria. Roma 18 luglio 1919. Protocollo 35529. Lettera al Comitato Interministeriale per la sistemazione industrie di guerra e p.c. ing. De Benedetti, commissione collaudo artiglieria per la Lombardia. Oggetto: materiali per carri d'assalto.**
87. **Nota delle spese anticipate e delle giornate di permanenza fuori Milano avute dall'ing. Umberto De Benedetti per la liquidazione carri d'assalto.**
88. **Spezia, 15 luglio 1919. Commissione di vigilanza e collaudo Artiglieria del R.E. Lettera al Ministero della Guerra- Ufficio Carri d'Assalto. N° di pr. 1335. Oggetto: Liquidazione fornitura per Carri Assalto commessi alla Ditta Vickers - Terni di Spezia.**
89. **Roma 23 luglio 1919. Osservazioni alle richieste d'indennità della Vickers-Terni per la commessa di carri d'assalto.**
90. **Vickers-Terni. Liquidazione carri d'assalto.**

91. Foglietto manoscritto di Umberto De Benedetti riportane la sintesi degli importi della liquidazione spettante alla Vickers- Terni.
92. Ing. Umberto De Benedetti. Milano. 2 ottobre 1919. Prot. CA Milano. Al Comitato di collaudo Artiglieria per il comitato Interministeriale per la sistemazione delle Industrie di Guerra. Roma.  
Oggetto: Carri d'assalto – liquidazione contratto cuscinetti a sfera.

#### **Parte IV.**

##### **Un tranquillo borghese .**

**93.** Torino, 3 aprile 1919. Preliminare di compravendita tra l'Ospizio Israelitico di Torino rappresentato dal presidente comm. Avv. Lelio Fubini, venditore, e gli ing. Angelo e Umberto De Benedetti, acquirenti, di porzione della cascina Panza posta nel territorio di Alessandria e Valenza.

**94. Atto pubblico di prosecuzione di vendita fatta dallo spettabile Ospizio Israelitico di Torino ai signori ingegneri Angelo e Umberto De Benedetti. Ricevuto il 11 Novembre 1919 dal R. Notaio Debenedetti Lazzaro alla residenza di Torino.**

**95. Viale di Porta Nuova , 22 e corso Como 2, Milano. Planimetria della proprietà in scala 1:200**

**96. Rilievo planimetrico del 1° e 2° piano dello stalle in Milano, Corso Como 2.**

97. Progetto, datato 30 maggio 1906 dello stabile in Milano, Viale di Porta Nuova n° 22.

98. Planimetria del piano cantine dello stabile in Milano, viale di Porta Nuova 22, datato 10/2/08.

99\*. Cartella contenente i disegni dei prospetti e delle planimetrie dello stabile in Milano, viale di Porta Nuova 22.

100. Giuseppe Alberti. Notajo residente in Milano. 30 dicembre 1868. Vendita fatta dal notajo D. Francesco Bellezza ai sig.ri Luigi , Giuseppe e Stefano fratelli Branca del caseggiato situato nei CC. SS. di Porta Garibaldi di Milano [... ].

**101. Copia autentica dell'Atto ricevuto dal Dott. E. C. Mira Notaio di Milano 1° ottobre 1919. Vendita - Compera fatta dai consorti Rolla di Antonio e Bardelli Ettore e Francesco del fu Francesco a De Benedetti Ing. Umberto fu Moise di stabile sito in Milano al prezzo di £. 460.000.**

**102. Elenco, manoscritto degli affitti pagati dagli inquilini dello stabile in Milano, di piazza Tommaso di Savoia.12. Senza data.**

**103. Fascicolo contenente avviso richiesta documentazione, accertamento imposta fabbricati 1921929 e sentenza commissione tributaria comunale.**

104.\* Foto ritratto di Adalberto Garelli con dedica:" All'ing. Umberto De Benedetti con amicizia fraterna. Adalberto Garelli. Dicembre 1923.

**105. Rivista, *Motociclismo*, pagina pubblicitaria della partecipazione della Moto Garelli alla corsa motociclistica militare Genova - Trento - Trieste - Genova.**

**106. Rivista, *Motociclismo*, pagina pubblicitaria della partecipazione della Moto Garelli alla corsa Susa - Moncenisio.**

**107. Rivista, *Motociclismo*, pagina pubblicitaria della partecipazione della Moto Garelli al raid Nord - Sud.**

108.\* Fotografia della motocicletta vincitrice del Raid Nord Sud. Da un articolo della rivista *Motociclismo* del 1919.

109.\* Copertina della rivista *Motociclismo*.

110.\* Ritratto fotografico di Ernestina Airaldi.

**111. Album fotografico d'immagini del viaggio di nozze e di vita familiare a villa Panza scattate tra il 1920 e il 1922.**

112.\* Fotografia di una Garelli 350 con sidecar del modello che nel 1923 stabilì il record mondiale di velocità della categoria. Garelli è il terzo da sinistra.

113. **Cartolina postale di Umberto De Benedetti alla moglie, datata 13 luglio 1922.**
114. **Cartoncino di felicitazioni all'ing. De Benedetti da parte degli impiegati e dei tecnici della Moto Garelli per la nascita del figlio Luciano.**
- 115.\* Fotografia di Garelli e Umberto sciatori
116. **Menu del pranzo in onore di Aldo Finzi al ristorante Cova. 5 gennaio 1923.**
117. **S .A. Moto Garelli, *Un nuovo sistema di avviamento dei motori d'aviazione.***
118. Libretto d'istruzioni per l'Aviocompressore Garelli tipo L
119. Instructions for use and maintenance. Garelli Aviocompressor type LC
120. Aviocompressori Garelli tipo LD e LDs. Istruzioni per l'uso e la manutenzione.
121. **Ministero dell'Aeronautica. Aviocompressore Garelli tipo R – RB – RE.**
- 122.\* Ministero dell'Aeronautica. Aviocompressore Garelli tipo S. Istruzioni per l'uso e la manutenzione.
123. **31 dicembre 1929. Comm. Gino Verni, Bologna. Regolamento della propria quota di finanziamento del Consigli della SA Moto Garelli.**
124. **XV Esposizione internazionale del ciclo e motociclo. Rancio degli espositori. al Grand Hotel et de Milan. Milano. 18 gennaio 1934 – XII**
125. **Carteggio fra il barone Paolo Ajroldi di Robbiate e Umberto De Benedetti. N. 5 lettere.**
126. **Carteggio fra il segretario della Nobile Casa Ajroldi di Robbiate e Umberto De benedetti. N. 12 lettere.**

127. **N. 2 lettere del comm. Virgilio Bricchetto a Umberto De Benedetti.**
128. **Corrispondenza tra l'ing. Mario Benazzoli e Umberto De Benedetti. N. 10 lettere**
129. **Fissato bollato di vendita di azioni Moto Garelli a Umberto De Benedetti.**
130. **Abbonamento ferroviario di Umberto De Benedetti.**
131. **Pacco di 192 cartoline spedite dai De Benedetti tra il 1924 e il 1938.**
- 132.\* **N. 2 fotografie di Umberto De Benedetti con moglie e figlio a bordo di una vettura Lincoln K davanti alla cattedrale dei Santi Pietro e Paolo a Ostenda.**
133. **Diagnosi medica del paziente Umberto De Benedetti datata 10 agosto, non è precisarlo l'anno.**
134. **Indagini gastro duodenali di Umberto De Benedetti datate 30/4/1930 e 20/4/1936.**
135. **Programma dietetico di Umberto De Bedetti, datato 25 luglio 1930 con controllo del peso corporeo.**
136. **Dicembre 1935. Cartolina illustrata inviata da Umberto De Benedetti, da Firenze, alla sua famiglia.**

## **Parte V.**

### **Le persecuzioni**

137. **Catalogo manoscritto della biblioteca di Umberto De Benedetti, redatto da lui medesimo.**

138. Otto Dietrich, *Con Hitler verso il potere*. Milano 1934.
139. *Kampf un's Dritte Reich*. Album per figurine. Berlino 1933.
140. *Regime Corporativo*, n. 1, gennaio 1936.
141. *Regime Corporativo*, n. 3 -4, marzo/aprile 1936.
142. Pietro Badoglio, *La guerra d'Etiopia*, Milano, ottobre 1936.
- 143.\* *Vedere, il cammino degli eroi*. A cura del reparto Luce A.O.
144. Senza data. Preliminare di compra vendita dello stabile in Milano, via Mosè Bianchi 4.
145. Milano, 29 aprile 1938. Dichiarazione dell'avv. Carlo Annibale Anelli riguardo alla somma effettivamente pagata e dell'importo del mutuo accollato dall'ing. Umberto De Benedetti per l'acquisto della casa in Milano, via Mosè Bianchi 4.
146. Senza data. Ricevuta del notaio Ercole Offredi per le somme pagate dall'ing. De Benedetti per l'atto d'acquisto dello stabile di via Mosè Bianchi 4, Milano.
147. Cartella contenente: A) le dichiarazioni di soggio degli inquilini degli stabili di via Corsico 5 e via Altaguardia 11. B) Notifiche di subentro nello stabile di via Vigevano 45. C) Spese di manutenzione per l'approvvigionamento idrico dello stabile di via Altaguardia 11.
148. 9/3/1936. Partito Nazionale Fascista. Fascio di Combattimento di Sesto S. Giovanni. Lettera indirizzata alla SA Moto Garelli da parte del segretario del fascio per ringraziare di un'offerta da devolvere alla Isotta Fraschini.
- 149.\* 2/7/1936. Telegramma del segretario particolare del Duce a Umberto De benedetti.
150. 1/7/1936 Lettera raccomandata del segretario amministrativo del Partito Nazionale Fascista alla direzione della Moto Garelli.

- 151.\* Umberto De Benedetti. Tessera della Reale Unione Nazionale Aeronautica. 1938.
152. **Aviolinee Italiane. Orario estivo 28 marzo - 1° ottobre 1938 con incluso tariffario.**
153. **N° 5 cartoline spedite da Umberto De Benedetti alla sua famiglia da Belgrado e Zagabria.**
154. **Tessera dell'Aeroclub Jugoslavo in testata a Umberto De Benedetti.**
155. **9 settembre 1938. Lettera di dimissioni di Umberto De Benedetti da Consigliere Delegato della SA Moto Garelli.**
156. **15 settenne1938. Telegramma di convocazione del Consiglio d'Amministrazione della SA Moto Garelli.**
157. **17settembre1938.Telegramma di convocazione del consiglio d'Amministrazione della SA moto Garelli.**
158. **19 settembre 1938. Verbale manoscritto di consegna al nuovo Consigliere delegato ing. Garelli. da parte dell'ing. De Benedetti, dei documenti e dei valori, della SA Moto Garelli in suo possesso.**
159. **14 giugno 1933. Moto Garelli, atto costitutivo del fondo autonomo d'indennità impiegati.**
- 160.**18 settembre 1938. N° 8 cartoline illustrate spedite all'ing. De Benedetti, dai dipendenti della Moto Garelli in gita aziendale a Breuil - Cervinia.**
161. **16 settembre 1938. Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche.**
162. **13 ottobre 1938. Comunicazione dell'ing. De benedetti al COGeFaR.**
163. **15 ottobre 1938. Comunicazione del C.E.M.I.A. all'ing. De Benedetti per rinvio seduta del Comitato Ordinatore.**
164. **26 novembre 1938, Corriere della Sera, necrologio di cordoglianze di Ernestina Airaldi per la morte di Lina Anfossi Garelli.**

165. Istituto Poligrafico dello Stato, *norme di integrazione delle disposizioni di cui all'art. 10 del RDL 17 novembre 1938-XVII N. 1728, relative ai limiti di proprietà immobiliare e di attività industriale e commerciale per i cittadini italiani di razza ebraica. . (RDL 9 febbraio 1939 - XVII n. 126)*, contenente annotazioni autografe di U. De Benedetti.
166. *Provvedimenti per la difesa della razza italiana, Denuncia dei diritti pertinenti ai cittadini italiani di razza ebraica sugli immobili di cui ai commi d ed e dell'art. 10 del RDL 17/11/1938 - XVII, alla data del 11 febbraio 1939 - XVII*, presentata da U. De Benedetti il 12 maggio 1939.
167. Notaio Attilio Raimondi, Milano, *Copia autentica dell'istrumento: 1° maggio 1939 XVII°. Atto di donazione dell'ing. Angelo De Benedetti fu Anselmo e ing. Umberto De Benedetti fu Moise alle signore Sebastiani De Remete Naria detta Irma fu Sigismondo e Airaldi Ernesta fu Luigi.*
168. \* N. 4 verbali di consegna di maschere antigas ai capifabbricato con le relative ricevute.
169. \* Partito Nazionale Fascista, gruppo rionale fascista Generale Cantore. N4 circolari della P.A.A. (Protezione anti aerea).
170. **8 agosto 1939 - XVII. Notaio Alessandro Predaval. Milano, Atto di donazione di Umberto De Benedetti alla moglie Ernesta Airaldi degli immobili in Milano, piazza Tommaso di Savoia 8 e corso Como 2.**
171. **30 ottobre 1939. Notaio Alessandro Predaval,. Milano, Copia Autentica dell'atto in data 5 ottobre 1938 XVIII contenente accettazione di donazione . Parti: De Benedetti dr. Ing. Umberto fu Moise. Airaldi Ernesta fu avv. Luigi maritata De Benedetti.**
172. **25 gennaio 1940. Notaio Attilio Raimobdi. Milano, Atto di divisione tra la sig.ra Sebastiani De Remete detta Irma in De Benedetti fu Sigismondo e la sig.ra Airaldi Ernesta in De Benedetti fu avv. Luigi.**
173. **Consilium illustrissimi domini advocati Francisci Mariae Cevoli del Carretto, In materia Baptizationis, atque Educationis Haebreorum. Die. 10. Decembris 1697.**

174. **Cartolina illustrata raffigurante quattro asinelli della terza classe elementare della scuola di via Eupili, datata 24/8/1930. Inviata da U. De Benedetti al figlio Luciano.**
- 175.\* **Foto ritratto di Luciano De Benedetti in uniforme di allievo di un Convitto Nazionale, con dedica alla madre.**
176. **Serie di 5 cartoline illustrate del R. Convitto Nazionale "Maria Luigia" di Parma.**
- 177.\* **N. 2 fotografie, datate 1938, di Luciano De Benedetti in alta montagna.**
178. **Busta contenente disegni e acquerelli vari di Luciano De Benedetti.**
179. **22 luglio 1939. Cartolina postale di Ernestina De Benedetti spedita da Parigi al figlio Luciano in Inghilterra.**
- 180.\* **N. 7 fotografie del soggiorno di Luciano De Benedetti in Inghilterra nell'agosto 1939.**
181. **N. 6 biglietti inviati da Ernestina e Umberto De Benedetti al figlio Luciano tra il 28 agosto 1939 e il 18 febbraio 1943.**
182. **Cartella contenente schede di dichiarazione e schede planimetriche delle unità immobiliari, compilate (ai sensi dell'art. 3 del RDL 652/39) da Umberto De Benedetti nella sua qualità di iscritto all'albo degli ingegneri della provincia di Milano, concernenti lo stabile in Milano, P.zza Tommaso di Savoia 8, di proprietà di Airaldi Ernesta.**
183. **Lettera manoscritta del 12/9/1939. Richiesta di chiarimenti, da parte dell'ing. Benazzoli, all'ing. De Benedetti in merito all'ubicazione del nuovo stabilimento Garelli di Firenze.**
184. **19/3/1940. Copia dattiloscritta della richiesta di reintegrazione dell'ing. De Benedetti, nell'organico della Moto Garelli SA. Consegnata al Commissario di P. S. di Sesto San Giovanni.**
185. **Informations - Schriften, nummer 32. Ein Jude Spricht. Europa Verlag. 1940 London . Berlin . Paris.**

186. 14/3/1941 – 25 agosto 1942. Pratica presentata sa Umberto De Benedetti all'Intendenza di Finanza di Alessandria concernente la richiesta di rettifica di errate registrazioni catastali. . N° 10 documenti.
187. 8/5/1942. Ricevuta rilasciata da Leopoldo Airaldi per il ritiro di buoni del Tesoro, depositati presso la zia Ernestina De Benedetti.
188. 26/7/1943. Lettera manoscritta di felicitazioni inviata dall'ing. Garelli a Umberto De Benedetti.
189. 21/7/1945. Lettera dattiloscritta di Umberto De Benedetti al figlio Luciano che riassume le vicende familiari dal 1940 al 1945.
- 190.\* N° 2 carte d'identità, una rilasciata a Milano i'8 aprile 1942 a Umberto De Benedetti, l'altra rilasciata a Garbagnate Milanese il 25/8/1943 a Carlo Negri.
- 191.\* Tessera Annonaria per sfollati rilasciata dal Comune di Varese a Carlo Negri.
192. 16/2/1944 – 8 agosto 1944 Cartellina intitolata, *Lettere dall'esilio*, contenente n°. 14 lettere ricevute da Umberto De Benedetti durante il suo soggiorno a Varese e una che egli inviò alla moglie il 2/2/1944.
193. Busta intitolata, *Corrispondenza dalla Galera, 25/9/44 – 10/5/45*. N° 7 biglietti manoscritti su fogli di bocco per nate, scritti da Ernestina De Benedetti al marito. Due soli datati, rispettivamente 25 e 28 ottobre.
194. 13/11/1944. Lettera del dott. Giovanni Garrone a Umberto De Benedetti. Ricevuta nel carcere "Nuve" di Torino.
195. 28/9/1944. Ricevuta di £. 6.000 rilasciata da Airaldi Achille.
196. 15/11/1944. Distinta di titoli azionari posseduti dalla sig.ra Ernestina Airaldi con relativa dichiarazione di arianità.
197. 5/12/1944. Lettera manoscritta di Maddalena Bianciotti all'ing. Garelli.
198. 9/12/1944. Copia manoscritta della lettera dell' ing. Garelli a Maddalena Bianciotti in risposta a quella del doc. 199.

199. 27/12/1944. Lettera manoscritta di Maddalena Bianciotti all'ing. Garelli. Firma abrasa.
200. 4/1/1945. Banco di Napoli - Sede di Milano. Avviso di messa a disposizione all'ing. Adalberto Garelli della somma di £. 139.500 per ordine della ditta Telelevel - Ing. Caretta.,Torino.
201. 19/1/1945. Lettera di Pina Borsi all'ing. Garelli.
202. 1/2/1945. Copia manoscritta della lettera inviata da Adalberto Garelli a Maria Borntraeger con acclusa matrice di assegno circolare del Credito Italiano dell'importo di £. 2.000.
203. 12/44. Nota manoscritta intitolata dall'ing. Garelli *spese viaggio sig.ta Maria*.
204. Lettera di Maria Borntraeger all'ing. Garelli con accluso biglietto di ringraziamento firmato Pandoli.
205. Foglietto di taccuino su cui sono annotati cognomi tedeschi oltre a quello di Angelo Tollini.
206. Registrazione manoscritta su n° 4 fogli di registro contabile dei valori clinici della glicemia di Umberto De Benedetti in vari periodi dal 1925 al 1950.
207. 19 maggio 1944. Casa di cura Rovera - Varese. Referto dell'esito dell'esame radiologico del tubo digerente di Umberto De Benedetti.
- 208.\* Buono - denaro da Lire 1 del Campo di concentramento di Bolzano.
- 209.\* 29 aprile 1945. Der befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD in Italien. Pol. - Durchgangslager - Bosen. Foglio di rilascio e consegna di De Benedetti Umberto alla C.R.I.
210. 3 maggio 1945. Busta di lettera spedita da Adalberto Garelli e rispedita da Mustair (CH). Arrecante annotazioni manoscritte di Umberto De Benedetti.
- 211.\* 8 maggio 1945. Comité International de la Croix Rouge. Certificato con fotografia di liberazione di Umberto De Benedetti da parte del comitato della CRI.

212. **8 maggio 1945. Moto Garelli S.p..A . Dichiarazione a favore di Umberto De Benedetti, persona conosciuta come ex internato del campo di concentramento di Bolzano.**
213. **Torino, 25 maggio, 1945. Biglietto di Maddalena Bianciotti all'ing. Garelli.**

#### **Parte VI.**

##### **Gli ultimi anni.**

214. **Minuta del testamento segreto di Ernestina Airaldi del 22/12/1943 depositato presso il notaio Mensi di Alessandria, consegnata nelle mani di Adalberto Garelli nella sua qualità di esecutore testamentario.**
215. **Integrazione del testamento di Ernestina Airaldi del 22(221(1943**
216. **22/12/1943. Notaio Mensi, Alessandria. Mandato Generale di Ernestina Airaldi a favore di Adalberto Garelli.**
217. **N° 3 buste contenenti altrettante copie manoscritte del testamento olografo di Ernestina Airaldi destinate a: Giovanni Garrrone, Bice e Enzo Scarrone e Irma Sebastiani.**
218. **22/9/1945 Notaio Mario Mensi, Alessandria. Copia dell'atto di revoca della donazione da parte di Umberto De Benedetti alla mogli Ernestina Airaldi della metà indivisa dell'immobile in Milano, via Mosè bianchi 4.**
219. **26/9/1945. Notaio Mario Mensi, Alessandria. Copia dell'atto di revoca della donazione da parte di Umberto De Benedetti alla mogli Ernestina Airaldi degli immobili in Milano, piazza Tommaso di Savoia 8 e corso Como 2 e relativa nota di trascrizione.**
220. **26/9/1945. Notaio Mario Mensi, Alessandria. Copia dell'atto di revoca della donazione da parte di Umberto De Benedetti alla mogli Ernestina Airaldi degli immobili in Milano Via vigevano 45 e via Valenza 3 e della metà indivisa dei fabbricati di via Melzo 13 e via Sirtori 1 con relativa nota di trascrizi0ne.**

221. **20/11/ 1945. Domanda all'Ufficio del Registro di Alessandria, da Parte di Umberto De Benedetti e Ernestina Airaldi, di retrocessione di titoli azionari.**
222. **1947. Cartella contenete i documenti concernenti la pratica di retrocessione a favore di Umberto de Benedetti dei titoli azionari intestati a Ernestina Airaldi.**
223. **Copia dattiloscritta dell'ultimo testamento olografo di Ernestina Airaldi, datato 10/4/1945.**
224. **22 gennaio 1946. Notaio Mario Mensi., Alessandria. Atto notorio di autenticca del testamento del di Ernestina Airali del 10/4/1045.**
225. **30/11/1045. Corriere della Sera. Necrologio per la traslazione, al cimitero monumentale di Milano della salma di Angelo De Benedetti.**
226. **Umberto De Benedetti. Corrispondenza con il dott. Giovanni Garrone tra il 10/5/1945 e il 31 dicembre 1945.**
227. **23/12/1945. Corriere della Sera. Necrologio per la morte di Ernestina De Benedetti Airaldi.**
228. **Cartella contenente oltre 70 lettere di condoglianze, indirizzate a Umberto De Benedetti, per la morte della moglie, oltre a numerosissimi telegrammi e biglietti.**
229. **Elenco manoscritto delle persone da ringraziare per i messaggi di cordoglio e per partecipazione ai funerali di Ernestina**
230. **Preventivi e conti del funerale, della preparazione della tomba e della pratica burocratica per l'inumazione.**
231. **Milano,20/12/1945 Lettera di Irma Sebastiani a Umberto De Benedetti.**
232. **22/12/1945. Lettera di Celeste De Benedetti a Umberto De Benedetti**
233. **Minuta manoscritta di lettera di Umberto De Bendetti a Irma Senastiani.**
234. **Parma, 24 dicembre 1945. Lettera di condoglianze del rabbino Enrico Della Pergola a Umberto De Benedetti**
235. **Minuta manoscritta della lettera di Umberto De Benedetti in risposta a quella di Della Pergola.**

236. Cartella contenente la pratica di successione di azioni Terni e Montecatini appartenute a Ermestina Airaldi.
237. N° 15 ricevute, rilasciate a Umberto De Benedetti, per la corresponsione di Buoni del Tesoro per importi nominali diversi, destinati a persone o enti, in memoria di Ernestina Airaldi.
238. Corrispondenza tra Umberto De Benedetti e dott. Gorla.
239. **Umberto De Benedetti. Lettera alla Comunità Israelitica di Alessandria. Risposta con ricevuta di un contributo a favore della comunità stessa.**
240. **Elenco degli indumenti donati, a varie persone, degli appartenuti a Ernestina Airaldi.**
241. **Nervi, 30 dicembre (1945). Lettera di condoglianze di Augusto e Maria**
242. **Nervi, 22 giugno 1946. Lettera di Maria (?) a Umberto De Benedetti.**
243. **Argiano (Vicenza), 12/6/1946. Lettera di Giovanni Casasco a Umberto De Benedetti. Allegata ricevuta di raccomandata di risposta e matrice di assegno circolare di £. 1500.**
244. **Valmadonna, 19 giugno 1946. Copia dattiloscritta della lettera di Umberto De Benedetti in risposta a quella di Giovanni Casasco.**
245. **14/1/1946. Lettera manoscritta di Adalberto Garelli a Umberto De Benedetti.**
246. **19/3/1946. Minuta manoscritta da Umberto De Benedetti di lettera scritta al figlio Luciano.**
247. \* 23 agosto 1944. Diploma di laurea rilasciato a Lucino De Benedetti dall' Harper Adams Agricultural College di Newport, Shropshire.
248. \* Senza data. Diploma rilasciato a Luciano De Benedetti dal National Poultry Council.
249. \* 18/9/1962. British Red Cross society. Attestato di servizio nel Naval V.A.D. rilasciato a Pamela Margaret Leslie-Jones.

- 250.\* 16/6/1943. Tessera rilasciata a Luciano De Benedetti dal Ministry of Health. E.M.S. Blood Transfusion Service.
251. **Aprile 1947. Corrispondenza da Londra di Luciano De Benedetti con National City Bank di New York. N° 5 lettere.**
252. **1947. Cartella contenente N° 2 telegrammi e N° 8 lettere spedite da Londra da Luciano De Benedetti indirizzate alla moglie Pamela a Valmadonna.**
253. **Cartella intitolata Gestione EGELI, contenente una richiesta di pagamento dell'Istituto San Paolo di Torino con allegato rendiconto, planimetria immobili espropriati e circolare dell'Unione delle Comunità Israelitiche Italiane.**
254. **1/3/1948. Circolare del Treasury Department., Washington. Press Service.**
255. **Cartella intitolata: N.C.B. New York (esaurita 15/10/1948), Contenente i documenti relativi al rientro dei capitali giacenti presso la National City Bank.**
- 256.\* **Fotografia autografata di Pietro Vassena.**
- 257.\* Settembre 1948. Fotografia di Luciano e Pamela De Benedetti in gita sul lago di Como.
258. **1949. Pamela De Benedetti. INational Registration Identity Card.**
259. **1949. Alexander P. De Benedetti. INational Registration Identity Card.**
260. **1949. Ernestina V. De Benedetti. INational Registration Identity Card.**
- 261.\* 3/5/49 Fotografia di Pamela De Benedetti con i figlia a Milano.
262. **Cartella dal titolo: *Lettere dei bimbi a Pamela da lei ritornate e anche dopo il 1-4-1949.* N° 8 lettere manoscritte; N° 1 dattiloscritta firmata Alexander , Ernestina; N° 9 cartoline.**
263. **Lettera dattiloscritta di Pamela De Benedetti, indirizzata al suocero. La lettera è pinzata con due fogli dattiloscritti di preghiera.**
264. **4/4/51. Biglietto di Umberto De Benedetti alla nuora con allegata cartolina fotografica del Cimitero Monumentale di Milano.**

265. **1950 – 1956. Avv. Vittorio Di Capua. Fascicolo contenente gli atti della causa di Umberto De Benedetti (attore) contro Schiavone Edoardo (convenuto).**
266. *Cartella intitolata; Casa di via Mosè Bianchi 4. Carte residue di acquisto. Atti e carte di vendita in condominio.*
267. **Cartella contenente perizie e atti della causa promossa da Umberto De Benedetti per il sopralzo abusivo della casa in Milano, coeso Como 2.**
268. **Cartella intitolata: *Archivio carte Panza*, contenente preliminari, atti di vendita, planimetria e accertamento fiscale di valore della cascine Panza e Panzetta.**
269. **Cartella contenente: tabella manoscritta dell'evoluzione dei principali risultati delle analisi ematiche e cardiache scon grafico dell'andamento della glicemia dal 19/7/51 al 25///54 5 e referti dell'ambulatorio per diabetici del policlinico di Milano.**
270. \* 8/4/1953. Umberto De Benedetti. Tesser di socio dell'ORT.
271. **Busta contenente articolo del "corriere della Sera del 7 luglio 1954, ricordi del viaggio a Lourdes e lettera di Umberto De Benedetti all'ing. Mario Benazzoli.**
272. \* Tessera Charitas Ambrosiana.
273. **1957 Umberto De Benedetti. Cartella intitolata: *Gruppo Moto Garelli*. Contiene bilanci e ricevute di emolumenti da consigliere di amministrazione di varie società del gruppo Moto Garelli.**
274. 1957. Umberto De Benedetti. Cartella contenente ricette di medicinali.
275. **1957 Cartella intitolata: *Collegio delle Fanciulle*. Contiene documentazione dell'Istituto e autorizzazioni a visitare la convittrice Ernestina De Benedetti per Adalberto Garelli, Lina Pegoraro e Pina Borsi.**
276. **1957 Fotografia di Alexander De Benedetti a Bardonecchia sul balcone di "Casa Scuola".**

## Bibliografia

- Agave Alberto, *Il cipresso sul colle*. 1954.
- Agrati Daniele – Patrignani Roberto, *Garelli, Ottant'anni di storia*. 1999.
- Alles Stefano, Viotti Andrea, *I distintivi e le uniformi del Corpo Truppe Volontarie in Spagna 1936 – 1939*. 2004.
- Assenza Antonio, *Il generale Alfredo Dallolio. La mobilitazione industriale dal 1915 al 1939*. 2000.
- Aducci Nicola, *Gli altri. Fascismo repubblicano e comunità nel torinese (1943 – 1945)*. 2009.
- Banti Alberto Maria, *Alla ricerca della borghesia immobile* 1982.
- Berliet Marius, fondazione. *Camion Purrey type B a vapeur (1909)*. Commento alla descrizione dell'esemplare presente nella collezione della fondazione.
- Bernabò Franco, a cura di, *Enciclopedia dell'Automobile*. Realizzazione Pininfarina. 1967.
- Bifignardi Donatella,
- *Cent'anni fa nasceva la Züst*. Articolo a cura del centro di documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. 2003.
  - *Nascita e sviluppo dell'industria automobilistica*. Enciclopedia Treccani, *Il contributo italiano alla storia del pensiero – Tecnica*. 2003.
  - *Ugo Sivocci*. Centro di documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile. 2003
- Bigazzi duccio, *Milano e l'automobile: le vicende dell'industria*. In, *L'automobile produzione e design a Milano 1879 – 1949*. 1994.
- Boscarelli Lorenzo, *Progresso della motorizzazione e società italiana*. Relazione presentata all'Associazione italiana per la storia dell'automobile. 2003.
- Bourget Jean Marie, *Les chars de combat* 1926.
- Bossaglia Rossana, Godoli Ezio, Rosci Marco, a cura di, catalogo della mostra, *Torino 1902. Le Arti Decorative Internazionali del Nuovo Secolo*. 1994.
- Buffetaut Yves, *Les clefs de la victoire*. 2008.
- Cappellaro Filippo, *Le artiglierie del Regio Esercito nella Seconda Guerra Mondiale*. 1998.
- Capua Patrizia, *Il questore fascista che salvò ebrei e rossi dalla camera a gas*. Articolo su *Repubblica* del 27/1/2009 ( Edizione napoletana).
- Ceva Lucio, Curani Andrea, *La meccanizzazione dell'Esercito italiano fino al 1943*. 1989.
- CIRSFID. *Versione rivista della relazione presentata al III Seminario CISSFID (Centro Universitario per la Ricerca per la Storia Finanziaria Italiana) tenuto presso la facoltà di Economia dell'Università di Cassino il 15 e 16 ottobre 2004*.
- Colombo Mauro, *L'annessione dei Corpi Santi e la nascita della Grande Milano*. In, *Storia di Milano*. 2005.

De Felice Renzo, *Storia degli ebrei italiani sotto il fascismo*. (Ristampa) 1993.

Dolermo Marco, *La costruzione dell'odio*. 2005.

Dollfus Charles, Bouché Henry, *Histoire de l'aéronautique*. 1938.

Evola Julius, *Regime Corporativo (1935 – 1940)*. A cura di Gian Franco Lami. 2011.

Farnetti Augusto, *Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi*. 1999.

Fasano Nicoletta, Renosio Mario, *Un'altra storia. La RSI nell'astigiano tra guerra civile e mancata epurazione*. 2015.

Ferrari Paolo, *L'aeronautica italiana: una storia del novecento*. 2004.

Fornasin Alessio, Quaranta Luciana, *La statura degli italiani dal 1854 al 1890. Prime ipotesi per la ricostruzione di una nuova serie storica*. Progetto ASTRI realizzato dall'Archivio di stato di Udine in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Statistiche dell'Università di Udine. 2006.

Foss Christopher, *The Encyclopedia of Tanks and Armoured fighting Vehicles*. 2003.

Gibelli Antonio, *La grande Guerra degli italiani. , 1915 – 1918*. 1999.

Gilardenghi Carlo, *Mobilità minima*. Articolo sul periodico *La Manovella*. Marzo 2015

Hanks Ronald, *Tramonto di un'istituzione*. 1994.

Hitler Adolfo, *La mia battaglia*. 1934.

Internet Magazine. "The old motor", *Full steam ahead – Leon Serpollet*. 2004.

Isnenghi Mario, Rochat Giorgio, *La Grande Guerra*. 2000.

Lapini Gian Luca, *Binari e stazioni*. In, *Storia di Milano*. 2007.

Lazzeri Ricciotti, *Le SS italiane*. 1962.

Levi Fabio, *Gli ebrei nella vita economica Italiana dell'Ottocento*. In, *Storia d'Italia. Annali*. Vol. 11. 1997

Liddell Hart Basil H. *La prima guerra mondiale*. (Ristampa) 1999.

LLC Books, *World War I vehicles* 2011

Luzzato Amos, *Gli ebrei in Italia*. In, *Storia d'Italia, Annali. Vol 11. 1937* Maconi Giovanni, *Storia dell'ospedale di Alessandria*. 2003.

Maifreda Germano, *Gli ebrei e l'economia milanese. L'ottocento*. 2000.

Milano Attilio, *Storia degli ebrei in Italia*. 1963.

Ministero del Tesoro, Direzione generale del Debito Pubblico, *Il debito pubblico in Italia 1861 – 1057*. 1038.

Morozzi Cristina, a cura di, catalogo della mostra, *TO 1902002 manifatture aristocratiche*,. 2002.

(La) Nouvelle République, *Au XIX siècle, le tramway arrivait a Tours*.i articolo: Tours, , 28/10/2010.

Pavan Maria, *Il podestà ebreo*. 2006.

Perosno Aldo, *Gli ebrei di Alessandria. Una storia di 500 anni*. 2002.

Politecnico di Milano. *Centenario del Politecnico di Milano 1863 – 1963*.

Pignato Nicola, Cappellno Filippo, *Gli autoveicoli tattici e logistici dell'esercito italiano fino al 1943*. 2005.

Pugnani Allegro, *Storia della Motorizzazione dell'Esercito fino al 1943*. 1989.

Rapetti Luis, *Il cimitero ebraico di Acqui Terme*. 2009.

Rastelli Achille, *Il sommergibile d'assalto Delfino*. Articolo sul periodico *Storia Militare*. Novembre 2001.

Ravage Marcus Eli, *A Real Case Against the Jews e Commissary to thr Gentiles*. Articoli apparsi su, *The Century Magazine*. 1928.

Rovaghi Alberto, *I militari di origine ebraica nel primo secolo di vita dello stato italiano*. 1999.

Sacerdoti Giorgio, *Gli ebrei e la costituzione*. Saggio ne, *Il ritorno alla vita: vicende e diritti degli ebrei in Italia dopo la seconda guerra mondiale*. 1998.

Sarfatti Michele, *Gli ebrei negli anni del fascismo*. In, *Storia d'Italia. Annali*. Vol. 11. 1997.

Suren.it/marche/ garelli/pnp, *Storia e tecnica della motocicletta*.  
 Technica (rivista periodica), *A' travers la presse technique: Verra-t-on une renaissance de l'automobile à vapeur?* Articolo sul n° 67 del settembre 1938.

Tito Angelo, a cura di, *L'automobile produzione e design a Milano 1879 – 1949*. 1998.

Toaff Elio, Alan Elkan, *Essere ebreo*. 1994.

Touzain Pierre, Bauvillier François, *Les canons de la victoire 1914 – 1918*. 2006

Venegoni Dario, *Uomini, donne e bambini nel lager di Bolzano*. 2004.

Viotti andrea. *Uniformi e distintivi dell'esercito italiano fra le due guerre 1918 – 1945*. 2009.

Wailker Miick, *Italian Racing Motorcycles*. 2012.

Zanatta Teresa, *Le false comunicazioni sociali*. Tesi di Laurea Università Ca' Foscari, Venexia. 2012 – 2013.

