

ATTILIO ODERO GIUSEPPE ORLANDO

di ALESSANDRA VESCO
LORENZO TRONFI

Attilio Odero e Giuseppe Orlando rappresentarono gli interessi nazionali in quella singolare, per l'epoca, joint - venture industriale anglo - italiana che fu la Società Italiana d'Artiglieria e d'Armamento, la fabbrica spezzina «Vickers - Terni» (1905-1922). Essi furono dei grandi imprenditori nell'età dell'acciaio, soprattutto da quando questo materiale divenne un potente fattore di crescita economica, consentendo una seconda rivoluzione nella produzione e favorendo un'impegnativa crescita dell'ancora arretrato nostro Paese. Odero e Orlando costruirono e consolidarono veri e propri imperi industriali, operando con successo in un mercato internazionale segnato da una concorrenza spietata. Pur confrontandosi, infatti, con colossi come i Krupp, i Thyssen, gli Armstrong e gli stessi Vickers, riuscirono a portare la fabbrica spezzina ad un livello mondiale. Essi furono dei moderni uomini d'affari, agendo nel loro tempo, con la caratteristica spregiudicatezza che fece di loro dei veri e propri magnati del settore dell'industria pesante, della naval-meccanica e delle fonderie. Si mossero sul mercato con determinazione per ottenere lo scopo imprenditoriale, servendosi di ogni mezzo disponibile, non in ultima istanza della politica, delle istituzioni e dei loro uomini, insieme alla capacità di vedere con lungimiranza il corso della Storia.

ATTILIO ODERO

nasce a Genova nel 1854, da Nicolò, importatore di carbone fossile poi spedizioniere, e da Maria Cavezzari. A diciotto anni, giovane tecnico di costruzioni navali, entra nel «Cantiere Navale di Sestri Ponente», già «Wastermann», che suo padre Niccolò aveva in precedenza acquisito, svolgendo prima funzioni di capo amministrativo e poi assumendone la direzione tecnica. Nel 1895 a dimostrazione della sua propensione naturale verso l'industria, soprattutto nei settori tecnologici emergenti, Attilio Odero diventa socio di Rinaldo Piaggio e insieme a lui fonda la «Rinaldo Piaggio e Co.», società dinamica sita in prossimità del cantiere Odero di Genova che diventerà, nel 1920, la «Società Anonima Piaggio & Co.», destinata alla produzione di aeromobili e di cui viene nominato primo Presidente.

Nel 1896 insieme al padre costituisce una società in accomandita, la «N. Odero & C.», con un milione di lire di capitale sociale, del quale metà viene sottoscritto anche da Armando Raggio, già proprietario della «Società Italiana di Trasporti Marittimi Raggio & Co.».

La società ottiene in locazione dal Comune di Genova il «Cantiere della Foce», in precedenza gestito da Enrico Cravero. Da questi cantieri liguri escono le prime navi di ferro costruite in Italia, i nostri primi cacciatorpediniere e tra le più numerose navi da carico prodotte.

Nel 1898 Attilio Odero entra nella «Società degli Altiforni, Fonderie e Acciaierie di Terni», partecipando, fin da subito, al consiglio d'amministrazione insieme a Giuseppe Orlando, che al momento ricopriva la carica di vicepresidente della Società. Nel 1904 costituisce la «N. Odero fu Alessandro & C.», con tre milioni di lire di capitale, fornito per nove decimi dalla stessa Terni, ditta destinata a rilevare il «Cantiere Orlando» di Sestri Ponente.

Nel 1905 Attilio Odero fonda la «Vickers-Terni» e viene insignito del titolo di Cavaliere del Lavoro. Nello stesso anno, alla luce dello sviluppo del settore automobilistico, fonda anche la società «San Giorgio - Società anonima italiana per la costruzione di automobili, terrestri e marittime» con sede a Genova Sestri.

Nel 1907 la «Fiat-San Giorgio» si insedia alla Spezia nell'area del Muggiano, iniziando la produzione dei primi sommergibili con motori Fiat; nel 1918 Odero assume la carica di Amministratore Delegato, diventandone Presidente nel 1921. Nel 1923 viene nominato Gran cordone dell'Ordine della Corona d'Italia e nel 1927 Presidente della «Società Acciaierie Terni», anno in cui la «Vickers - Terni» si fonderà con il cantiere Odero dando origine all'Odero-Terni (Odero - Terni - Orlando nel 1929). Senatore del Regno dal 1929, come gran parte degli imprenditori italiani, anche Attilio Odero aderisce al fascismo, cercando di trarne benefici per le proprie aziende.

In quest'ottica finanziaria, insieme ad alcuni dirigenti dell'«Ilva», della «Terni» e della «Fiat» il quotidiano genovese «Corriere Italiano» con lo scopo principale di diffondere le parole d'ordine del regime. Nel 1936 nasce la Fondazione Odero, un ente morale con fini assistenziali, cui viene ceduto nel 1941 il pacchetto azionario della «San Giorgio». Nel luglio del 1941 Odero lascia la presidenza della «San Giorgio». Muore nel 1945.

Attilio Odero è stata una delle figure di maggior spicco nel panorama dell'imprenditoria dell'epoca, rappresentando l'immagine di un industriale interessato alle partecipazioni finanziarie, principalmente nei confronti di aziende con ampie possibilità di crescita e aventi produzioni contigue o affini alle proprie società.

E' stato, soprattutto, un finanziere dalle ampie vedute prestatore all'industria, piuttosto che un industriale puro; non ha mai mostrato, infatti, un particolare interesse verso la produzione industriale della «Vickers-Terni», così come rare sono state le sue presenze presso la fabbrica.

La famiglia Orlando, di origine siciliana, ha avuto come fondatore della dinastia imprenditoriale Giuseppe, morto a Palermo nel 1825, possidente e proprietario di una piccola officina, specializzata nella manutenzione delle macchine agricole e dei mulini meccanici dell'isola.

GIUSEPPE ORLANDO

figlio di Luigi, nasce a Genova nel 1855. Laureatosi in ingegneria nel 1877 inizia la sua attività lavorativa presso i cantieri di famiglia a Livorno, fondati dal padre nel 1865.

Distinguendosi immediatamente per scrupolo, attaccamento al lavoro e spirito d'iniziativa, Giuseppe, assieme al padre e ai fratelli, assume ben presto un ruolo centrale nel quadro industriale dell'epoca. Nel 1898 - 99 Luigi Orlando, con il sostegno dalla Banca Commerciale e dal Credito Italiano, si unisce ad Attilio Odero e ad altri industriali entrando a far parte della Terni. La nascita della «Terni» consolida il desiderio di costituire un polo armiero nazionale completo, che ha fondamento nell'estrazione del ferro presso l'Elba, nella lavorazione dell'acciaio a Terni, nella collocazione delle lamiere corazzate sulle navi costruite dai cantieri navali di Orlando e di Odero e, infine, nell'armamento prodotto dalla spezzina «Vickers - Terni». A Giuseppe Orlando va il merito di aver partecipato alla realizzazione di questo imponente piano industriale, con lo scopo di favorire un processo d'integrazione tra le produzioni militari e civili della «Terni» e le sue attività cantieristiche.

Molti sono stati gli incarichi prestigiosi cui fanno seguito, per i brillanti risultati ottenuti, importanti riconoscimenti e titoli. Nominato Cavaliere del Lavoro nel 1903, diventa Presidente della «Società Anonima Fiat-San Giorgio», Presidente della «Società Altiforni, Fonderie ed Acciaierie di Terni», Vicepresidente della «Vickers-Terni», consigliere dei «Cantieri Navali Riuniti», consigliere dell'«ILVA», consigliere della «Società Anonima Italiana San Giorgio», consigliere della «Società Italiana Ernesto Breda», Presidente della «Società Anonima Officine Galileo», Presidente della «Società di Navigazione Toscana», Presidente della «SICE Cavi». E, ancora nel 1924, due anni prima della sua scomparsa, Presidente del silurificio «Whitehead» di Fiume, rilevato, insieme al fratello di Costanzo Ciano, dall'inglese «Amstrong».

Imprenditore dinamico, molto attento alla crescita e allo sviluppo delle sue aziende, preferisce avere un contatto diretto con l'esperienza industriale e con la produzione nei suoi diversi aspetti, dal lavoro alle infrastrutture, piuttosto che ritagliarsi il solo ruolo dell'investitore oculato. Giuseppe Orlando è il vero dominus della «Vickers - Terni»: tratta in prima persona con la Vickers inglese, in merito alla fornitura di artiglierie per la società spezzina e, mentre soggiorna all'albergo Croce di Malta della Spezia, sottoscrive in proprio alcuni dei contratti di acquisizione dei terreni che vengono occupati dalla fabbrica, come quello stipulato con i Marchesi De Nobili. Nell'estate del 1911, durante la visita di S.M. Vittorio Emanuele III alla Spezia, in occasione del varo della corazzata «Conte di Cavour», Orlando riceve sua Maestà, conducendolo in visita nei diversi reparti della fabbrica.

Giuseppe Orlando è stato la reale guida della «Vickers - Terni», un imprenditore attento alla crescita dell'azienda, di cui se ne occupò con attenzione, non tralasciando il benessere dei dipendenti, favorendo, ad esempio, anche la costruzione di una scuola interna per i loro figli.

VICKERS – TERNI

di ALESSANDRA VESCO

La fabbrica «Vickers – Terni – Società Italiana d’Artiglieria e di Armamento» viene edificata a partire dal 1905 su una superficie iniziale di ca.130.000 metri quadrati nella zona di Melara, nell’area in parte paludosa degli Stagnoni. Costituita formalmente a Roma il 6 gennaio 1906, la società è presieduta da Albert Vickers, Vice Presidente è Giuseppe Orlando, mentre il Consiglio di Amministrazione è composto da due rappresentanti inglesi e cinque italiani, tra cui Attilio Odero. I lavori per la costruzione della Vickers – Terni si protraggono fino al 1911 e gli accordi con la casa madre inglese prevedono sia i progetti per la realizzazione dello stabilimento, sia la fornitura dei disegni e dei brevetti relativi ai cannoni, torri, proiettili. L’entrata della Vickers nel mercato italiano spezza il monopolio risalente agli anni ‘70 che, la società inglese l’Armstrong, tramite la sua filiale di Pozzuoli, era riuscita ad accaparrarsi nelle forniture di cannoni di medio e grosso calibro per la Marina italiana. Lo sbarco della Vickers in Italia, ottenuto con il placet del Governo e della Marina italiana, è accompagnato dalla commessa di cannoni da 254/45 V1906, da 190/45 V1906, da 76/50 V1908 e da 47/50 V1908 per i due incrociatori corazzati classe «Pisa» da 10.000 t in costruzione nei cantieri Orlando di Livorno e Odero di Genova. Tale importante fornitura è acquisita dalla Vickers ancor prima del completamento dello stabilimento. Nel 1910 arriva la prima grande commessa per la fornitura all’Esercito italiano di cannoni da 152/50 che, non potendo essere onorata nello stabilimento spezzino, viene eseguita presso la Terni ma con l’utilizzo di macchinari speciali fatti giungere dalla Liguria. Analoga sorte vale anche per la commessa con Marina Italiana per la costruzione di artiglierie destinate alle navi da battaglia classe «Conte di Cavour» in costruzione presso l’Arsenale della Spezia. Ugualmente, il lavoro di costruzione dei cannoni da 305/46 V1909, da 120/50 V1909 e da 76/50 V1909 viene in parte appaltato agli stabilimenti consociati britannici. Nel periodo 1914-1915, la Vickers – Terni riesce a fornire alla Marina Italiana 22 cannoni da 120/50, 18 da 305/46 e 5 da 381/40. Questi ultimi pezzi, destinati in origine alle navi da battaglia classe «Francesco Caracciolo», sono i più potenti cannoni costruiti in Italia nel corso della prima guerra mondiale.

Gli altri cannoni Vickers – Terni mod. 1914 da 381 mm vengono montati su monitori e impiegati dalla Marina a supporto delle operazioni terrestri nell’Alto Adriatico.

I cannoni da 305/46 trovano impiego, sia in installazione in torre binata o trinata tipo «Leonardo da Vinci», sia a terra, nella zona del Garda, su affusto da balipodio come materiale d’artiglieria d’assedio e sui pontoni armati «Valente» e «Monfalcone».

Lo stabilimento Vickers – Terni, costruito in origine per la produzione di artiglierie navali, si trova nel corso della guerra, ad allestire quasi esclusivamente bocche da fuoco per conto dell’Esercito. Oltre a pochi cannoni da 76/50, 120 e 152/50, l’unico pezzo destinato alle esigenze della Regia Marina prodotto in larga serie tra il 1917 ed il 1918 è il cannone controaerei da 76/40 modello Armstrong A1897–1916, che viene utilizzato largamente a terra per compiti di difesa costiera e tiro controaerei. Sono 3.751 le bocche da fuoco prodotte e consegnate tra il 1914 ed il 1919 all’Amministrazione militare dalla Vickers – Terni, destinate sia all’Esercito sia alla Marina. A queste si aggiungono numerose parti d’affusto per cannoni terrestri. Dalla produzione media mensile del 1914 di 44 bocche da fuoco, si passa alla produzione massima di 130 registrata nel periodo compreso dal gennaio al luglio 1918. La Vickers – Terni risulta, quindi, la seconda ditta italiana produttrice di artiglierie dopo l’Ansaldo e prima dell’Armstrong Pozzuoli.

ALESSANDRO MARCHETTI

**di ALESSANDRA VESCO
FABIO MORLACCHI**

Alessandro Marchetti nasce a Cori, in provincia di Latina il 16 giugno 1884. La sua famiglia è ricca e di nobili origini, il padre Vincenzo Marchetti è Barone. Alessandro frequenta le scuole elementari a Cori e le superiori nella vicina Velletri, poi si iscrive alla facoltà d'ingegneria di Roma dove si laurea nel 1910, proprio nel periodo delle grandi manifestazioni aviatorie di Wilbur Wright in Europa, dei voli di Mario Calderara, Umberto di Savoia e di tanti altri nostri pionieri del volo. Ben presto inizia a manifestare il suo interesse verso le imprese dei primi aviatori, trascorrendo molto del suo tempo al campo di Centocelle, dove si svolgevano i primi voli pionieristici. Nell'ottobre dello stesso anno ha il suo battesimo del volo sul biplano Farman pilotato da Umberto di Savoia. Finanziato dal padre, realizza così un suo progetto che accoppia alcune caratteristiche del velivolo Voisin con altre del biplano Farman, adottando uno dei più affidabili motori dell'epoca: l'Argus tedesco da 60 cv. L'aereo viene assemblato nelle Officine Fulconis a Roma e battezzato con in nome di Chimera. Sotto il nome, sul timone di direzione, la dicitura "MARCHETTI 1°" a rappresentare la prima vera opera del grande progettista. Nel maggio 1911 l'aereo viene trasportato a Centocelle, dove Marchetti, assistito dal tenente pilota Giulio Gavotti, inizia le prime prove, con lo scopo di impraticarsi ed entrare in confidenza con il mezzo. Il primo volo avviene per caso, mentre Marchetti sta rullando dando tutto motore e tenendo l'assetto orizzontale a 50-60 km/h. Il giovane ingegnere, all'età di 27 anni, ha così imparato a volare, cosa non inusuale soprattutto in quei tempi pionieristici. Il 16 gennaio 1916 Marchetti consegue il Brevetto militare n°537 e viene designato come ingegnere Ufficiale Tecnico presso le Squadriglie di artiglieria, non essendovi ancora l'Aviazione come arma indipendente (la Regia Aeronautica verrà creata nel 1923 come arma completamente autonoma). La sua qualifica tecnica d'ingegnere esperto di aerei gli procura l'esenzione dal servizio militare nel 1917 e l'assunzione come Direttore Tecnico e Progettista alla Vickers - Terni della Spezia dove, accanto alla fabbricazione di artiglierie di piccoli, medi e grossi calibri, vi è anche una sezione dedicata all'aeronautica. Alla Vickers Terni Marchetti progetta e costruisce lo M.V.T., acronimo di Marchetti Vickers Terni. L'aereo, motorizzato con il motore SPA 6a in versione surcompressa da 220cv a 1.600 giri, ha una apertura alare di 8,70 mt, una lunghezza di 7,24 mt, un peso di 747 kg a vuoto, un carico utile di 240 kg e raggiunge i 5.000 mt in poco meno di 24'. Nel 1918 lo M.V.T. viene portato in volo sul campo di Pisa dal collaudatore Elia Liut, superando i 250 km/h e rivelandosi come l'aereo più veloce del momento. Si tratta di un biplano con struttura di ali e fusoliera completamente metalliche in tubi di acciaio con innesti fusi in bronzo, rivestito di tela trattata. La linea è molto aerodinamica, con una ridotta sezione frontale e l'inconsueta struttura biplana con la fusoliera fra le ali. Lo M.V.T., pilotato da Liut, raggiungerà il 9 dicembre 1919 i 260,869 km/h, record non omologato ufficialmente dalla F.A.I. in quanto nel periodo del conflitto e fino al 1920 non concedeva omologazioni. Nonostante nel 1920 il velivolo ricevesse una versione più potente del motore, lo SPA 6-2a da 285 cv, che gli consentiva di raggiungere i 275 km/h, la smobilitazione del primo dopoguerra, le forti giacenze di velivoli nei magazzini militari e il disinteresse verso l'aviazione fermano il progetto di Marchetti. Nel 1920 l'ingegnere inizia ad interessarsi di elicotteri e presenta un proprio progetto acquistato nell'ottobre del '21 dalla Regia Marina ma mai realizzato. Alla fine del 1921, Marchetti viene contattato dal fondatore della SIAI Luigi Capé che, trovandosi in difficoltà per mancanza di commesse militari

e di un capo progettista, gli offre la direzione tecnica della società. L'ingegnere accetta ed entra in organico alla ditta il 1° gennaio 1922 come Progettista, Direttore Tecnico e comproprietario. Da quel momento, la società (Raffaele Conflenti aveva lasciato la SIAI) assume la denominazione SIAI "Savoia - Marchetti". Entrato in SIAI, Marchetti si dedica al perfezionamento dell'idrovolante S.16 di Conflenti, che diviene S.16 ter, l'idrovolante usato nel 1925 da De Pinedo per il suo volo intercontinentale di 55.000 km che lo porterà fino in Australia. Nel 1922 lo M.V.T. viene costruito in 3 esemplari e rinominato MVT S.50, secondo il criterio di denominazione tipico della SIAI. Nel 1923 in seguito a un concorso per un nuovo caccia terrestre Marchetti presenta uno sviluppo dell'S.50: l'S.52, progettato dopo l'idrovolante a scafo centrale tipo S.51. Nel 1925, Marchetti pensa di dotare l'S.52 del motore FIAT A.20 da 410 cv, ma l'aereo non viene mai costruito e il progetto MVT sarà abbandonato definitivamente. Tra il 1922 e il 1924, Marchetti si dedica alla progettazione dei primi esemplari di quella che è stata una delle sue realizzazioni più famose: l'idrovolante biscafo S.55, di cui verrà avviata la produzione nel 1926. Considerevole è l'elenco delle imprese compiute dall'S.55: dalla traversata dell'Atlantico fino a Rio De Janeiro nel 1925 - 1927, alla prima Crociera Atlantica di Italo Balbo nel dicembre-gennaio 1930 - 31. L'elenco dei principali successi di Marchetti è continuo fino alla 2° guerra mondiale: l'S.71 del 1930, l'S.72 e l'S.73 del 1934, l'S.81, l'S.74 e l'S.75 degli anni 1934 - 1935. Un aereo che non ha bisogno di presentazioni è l'S.79, il più famoso di tutti i nostri velivoli che identifica l'Aviazione Italiana dalla seconda metà degli anni '30 e per tutto il conflitto. Altro grande successo commerciale è stato nel 1938 l'SM.82, prodotto in centinaia di esemplari e utilizzato anche dai Tedeschi in tempo di guerra in circa 100 unità. L'ing. Marchetti ricoprirà la carica di Consigliere Delegato fino al 1960, quando cederà le sue azioni SIAI, ritirandosi nella sua villa di Sesto Calende. Pur impegnato profondamente nel suo lavoro, come testimoniano i suoi numerosi progetti, trova il tempo per dedicarsi ai suoi hobby che erano l'equitazione, la motonautica, lo sci d'acqua, le automobili e lo sci invernale. Dotato di un'intelligenza superiore e di un dinamismo fuori dal comune sul lavoro e nella vita, pretendeva molto da se stesso e dai suoi collaboratori ma, nonostante il carattere difficile, era ben voluto da tutti quelli che vi lavoravano a stretto contatto e dalle maestranze in genere. Dalla sua passione per la motonautica e dalle abilità delle maestranze della SIAI nel lavorare il legno, sono nati anche alcuni modelli di idroscivolanti. Il 3 dicembre 1966 Alessandro Marchetti, ormai 82enne, dopo essere stato colto da un malore, viene ricoverato all'ospedale di Busto Arsizio, dove due giorni dopo morirà. Il suo feretro sarà portato alla SIAI a Sesto Calende, per poi essere trasferito al paese natio nella tomba di famiglia.