

Camillo Castiglioni

Genio della finanza e imprenditore lungimirante

A lui si deve la realizzazione della prima aeronave militare austriaca, azionata da un motore ideato da Ferdinand Porsche e la rinascita della BMW dopo la crisi dovuta alla sconfitta nel primo conflitto mondiale

di Luigi Rivola

Trieste alla fine del 1800 era una bellissima città e un attivissimo porto, motivo d'orgoglio per l'impero austroungarico entro i cui confini era racchiusa, pur se italiana per storia, lingua e tradizioni. Con lo sviluppo della seconda Rivoluzione Industriale, le iniziative e gli scambi commerciali a Trieste si erano moltiplicati; in questa città abituata da secoli a percepire le opportunità e a coglierle, l'aria stessa che si respirava portava con sé innovazione, progresso, stimoli...

A Trieste il 22 ottobre 1879 nacque Camillo Castiglioni. Suo padre, Vittorio Castiglioni, era il vice-rabbin della comunità ebraica, ma non fu la religione a condizionare il cammino di Camillo verso la maturità, bensì l'attrazione esercitata su di lui da altri argomenti ben più effervescenti, come la ribellione al dominio austroungarico – che a 16 anni gli costò un arresto durante una manifestazione irredentista – e soprattutto il mondo degli affari.

Scoprì questa sua vocazione al termine degli studi superiori, compiuti a Padova e a Cividale del Friuli, quando trovò impiego presso un esperto cambiavalute di Trieste, che gli insegnò a confrontarsi con le occasioni, a valutare i rischi, a destreggiarsi abilmente in ambienti dove notoriamente serviva grande

esperienza e anche una buona dose di scaltrezza.

Mise in atto questi insegnamenti non a Trieste, bensì a Costantinopoli, dove si trasferì ancora giovanissimo e si fece subito notare per la sua capacità di concludere affari e di inserirsi negli ambienti dirigenziali anche ai massimi livelli. Il suo interesse era rivolto soprattutto al commercio della gomma, che in quegli anni aveva avuto un eccezionale impulso grazie all'enorme richiesta generata in particolare dalle industrie produttrici di veicoli di ogni genere. Fu così che la Austro-American Gummiwaren, la più importante azienda austriaca del settore, gli offrì l'opportunità di rientrare in Austria e di dirigere un'azienda del Gruppo: la Semperit.

Camillo Castiglioni si stabilì quindi a Vienna e nella capitale dell'impero si comportò come a Costantinopoli: intesse relazioni introducendosi rapidamente nei "salotti buoni", giocando in borsa mise a segno diversi "colpi ad effetto" che lo posero al centro dell'attenzione, ed investì i guadagni in azioni bancarie e dando la scalata ad aziende. Essendo per natura lungimirante, non poteva non essere interessato alle novità che il progresso tecnico stava proponendo a ritmo incessante e in particolare ai mezzi di trasporto terrestri e aerei. L'interesse si

trasformò presto in un'autentica passione, ma questa parola per lui non aveva solo un significato sentimentale, non riusciva infatti a farsi coinvolgere da uno slancio nei confronti di un'impresa senza volerne diventare protagonista. E ne possedeva i mezzi economici e imprenditoriali.

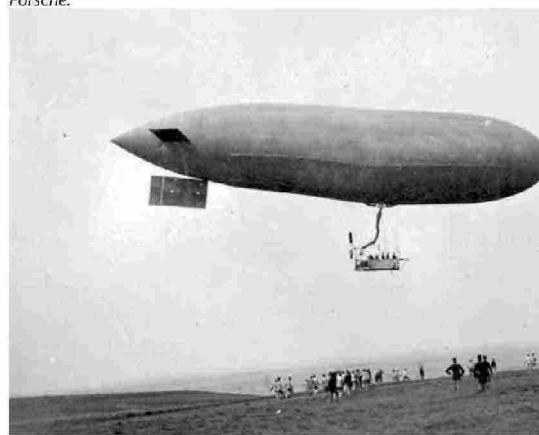
Il volo? Esaltante, magnifico... ricco di prospettive industriali. A Vienna Camillo Castiglioni fu fra i fondatori dell'Aero-club e uno dei principali finanziatori. Era fra gli entusiasti sostenitori del "più pesante dell'aria", ma intanto che a Parigi Santos Dumont, Farman, Voisin e altri conducevano esperimenti coi loro traballanti aeroplani, lui sposò la causa del dirigibile. Nel 1909, attraverso due aziende da lui controllate, la MLG e la Austro-Daimler, costruì la prima aeronave militare austriaca sfruttando, per la struttura, i brevetti del tedesco August von Parseval e per la propulsione un motore a 4 cilindri progettato e realizzato per lui da Ferdinand Porsche. Volò con successo su Vienna e questa impresa elevò ancor di più la sua popolarità e contribuì a migliorare ulteriormente i rapporti con gli ambienti imperiali.

Nella capitale austriaca Camillo Castiglioni prima della Grande Guerra era già un personaggio di primissimo piano. Genio della

La Gummiwaren Fabrik di Vienna, a fine '800.



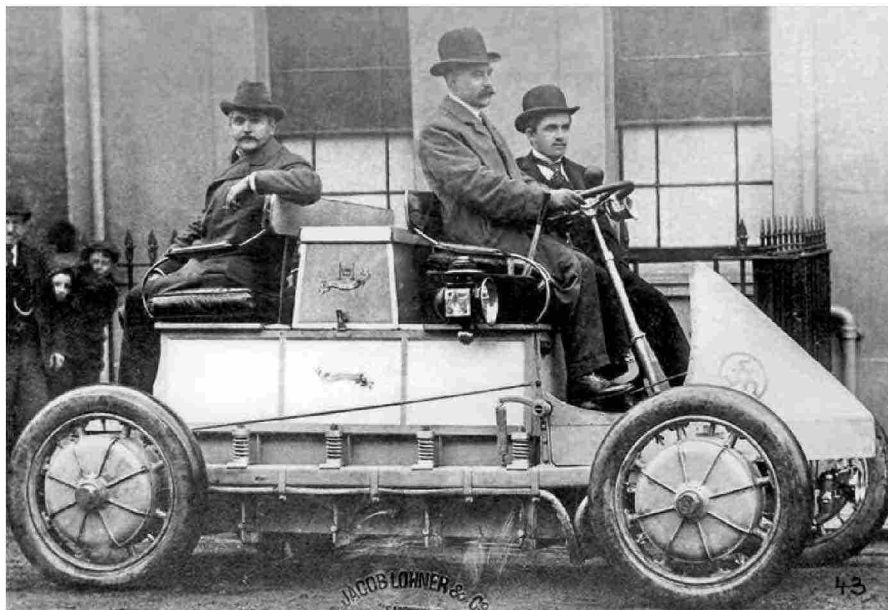
Il dirigibile Parseval del 1909. A bordo Camillo Castiglioni e Ferdinand Porsche.



finanza, con determinante influenza su molte banche, saldamente legato alla famiglia regnante – per conto della quale effettuava investimenti e speculazioni con capitali propri, assumendosene i rischi ed elargendole i guadagni – il giovane triestino che per il momento aveva messo da parte le idee irredentiste, in pochi anni era divenuto anche protagonista nel mondo industriale. Le sue intuizioni su una prevedibile e vasta espansione della produzione di mezzi di trasporto terrestri ed aerei si erano tradotte nell'acquisizione delle tre più importanti fabbriche di automobili dell'Impero: la Austro-Daimler, la Austro-Fiat e la Puch e nel controllo di importanti industrie aeronautiche, in particolare la Hansa-Brandenburg, nella quale lavorava Ernst Heinkel, progettista di enorme talento, che durante la seconda guerra mondiale avrebbe ideato e costruito il primo turbojet della storia dell'aviazione. Sua anche la Lohner, produttrice di eccellenti idrovolanti e celebre per aver costruito, nel 1900 la prima automobile a propulsione ibrida su progetto di Ferdinand Porsche.

Camillo Castiglioni non era dunque solo un capace uomo di finanza e di relazioni, un imprenditore lungimirante, ma anche un sagace selezionatore di uomini. Porsche e Heinkel all'epoca erano giovani ingegneri ben lontani ancora dalla notorietà internazionale, eppure Castiglioni affidò loro la conduzione tecnica delle sue industrie più importanti. Il rapporto con Porsche è espresso da queste sue parole: "Se lo lasci fare, lui vuole sempre cambiare, cambiare, e non si arriva mai alla produzione in serie che è nel mio interesse. Però è capace di progetti eccezionali. Per avere questi risultati bisognerebbe chiuderlo in una valigia con sette lucchetti e non aprire finché non abbia finito di disegnare i suoi motori".

Scoppiò la Grande Guerra, un conflitto immane in cui per la prima volta i mezzi motorizzati, aerei e terrestri, si prospettavano determinanti per la vittoria. Camillo Castiglioni non si fece trovare impreparato: le sue industrie non ebbero difficoltà ad imporsi sulle concorrenti come fornitrici degli eserciti tedesco e austro-ungarico; addirittura l'aeronautica militare imperiale dipese per il 90% dalla produzione delle sue aziende. Gliene derivò un'enorme ricchezza che si



La Lohner ibrida del 1901, progettata da Ferdinand Porsche.

aggiunse a quella già detenuta. Quando però la pesante sconfitta militare mise fine sia alle ambizioni degli imperi centrali, sia alla frenetica attività delle industrie belliche, Castiglioni, che aveva previsto in anticipo l'esito del conflitto, aveva già provveduto a ricoverare al sicuro in Svizzera i suoi capitali. E quando anche la sua Trieste fu liberata dal giogo austro-ungarico, lui, che aveva fornito tante micidiali armi agli eserciti contro cui l'Italia aveva combattuto, chiese ed ottenne la cittadinanza italiana.

Ma rimase a Vienna... Era considerato l'uomo più ricco dell'Europa centrale; di lui si diceva che, come re Mida, tutto ciò che toccava diventasse oro. E oro continuava ad accumulare, approfittando della crisi economica che aveva colpito, in conseguenza della sconfitta, tante ricche e nobili famiglie austriache e tedesche, costrette a svendere i beni per salvarsi dalla rovina. Acquistava inoltre imprese commerciali e industrie in grave difficoltà nel

dopoguerra, riuscendo ad intuire, a differenza di altri, le loro possibilità di ripresa. A lui in poco tempo fecero capo oltre 170 aziende. Acquistò una splendida villa sul lago Grundl e un bellissimo palazzo nel centro di Vienna; lì andò ad abitare e lì raccolse e sistemò una stupenda collezione d'arte, considerata all'epoca una delle più importanti al mondo. Si procurò inoltre, per i suoi viaggi, la carrozza ferroviaria speciale che era stata degli imperatori Francesco Giuseppe e Carlo I d'Asburgo.

Questa brama di accumulo gli valse il soprannome di "Squalo", ma Camillo Castiglioni dimostrò agli austriaci di saper essere non solo uno spregiudicato uomo d'affari, ma anche un generosissimo mecenate: a Vienna acquistò e restaurò completamente a sue spese il teatro Josefstadt, il più antico di Vienna, inoltre donò alla città di Salisburgo la splendida sala dei concerti del Mozarteum e finanziò la rifondazione e per anni l'organizzazione del

1913, Castiglioni e Porsche, ultimi due a destra, al campo di volo.



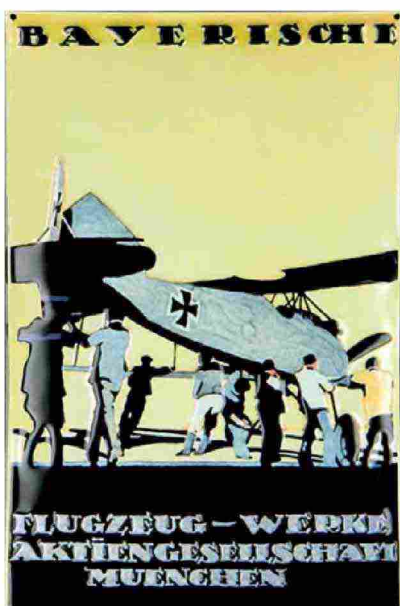
Camillo Castiglioni



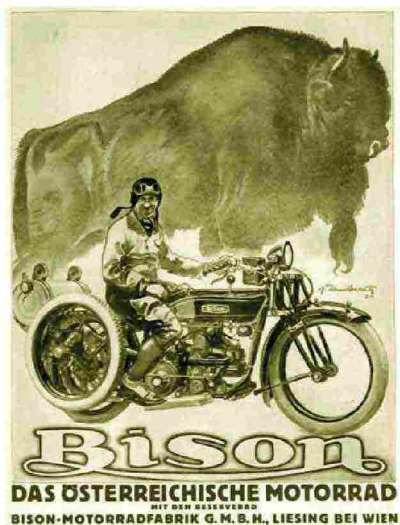
Mozarteum di Salisburgo.



Cinquecentesimo motore aeronautico BMW, 1917.



Locandina pubblicitaria della BFW.



Pagina pubblicitaria della moto Bison, 1921.

suo celeberrimo Festival di musica classica ed opera.

Tra le tante aziende precipitate in profonda crisi dopo la sconfitta militare, due in particolare entrarono nel mirino di Camillo Castiglioni: entrambe bavaresi, una era la più importante fabbrica di aeroplani della Baviera e si chiamava BFW (Bayerische Flugzeug Werke), l'altra vantava lo stesso primato nella costruzione di motori aeronautici e il suo marchio era BMW (Bayerische Motoren Werke). Ad ambedue il trattato di pace di Versailles aveva imposto la cessazione delle rispettive attività produttive. Le ampie scorte di legname di pregio della BFW erano state destinate alla costruzione di cucine e componenti d'arredo ai quali, dal 1921, aveva affiancato la costruzione di motociclette coi nomi di Flink e Helios. La BMW invece era stata chiusa il 6 dicembre 1918 e le riserve di metalli erano state assegnate alle industrie produttrici di beni di largo consumo, mentre quelle di carbone erano servite ad alimentare il riscaldamento delle case.

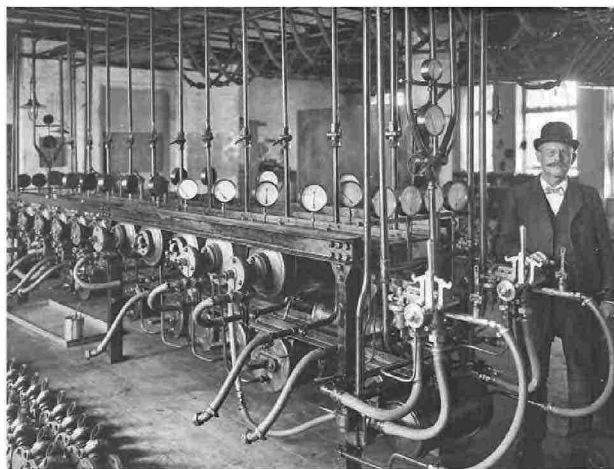
Camillo Castiglioni era stato uno dei primi azionisti della BMW nel 1917, quando il marchio aveva fatto la sua prima comparsa in seguito al cambiamento di proprietà e di ragione sociale della preesistente Rapp Motorenwerke. Alla sua chiusura, fu l'unico a credere nelle sue possibilità di rilancio; entrato in possesso del pacchetto azionario di maggioranza, fece riaprire lo stabilimento e ne riavviò l'attività mettendo in produzione freni ad aria compressa per convogli ferroviari per conto della Knorr Bremse, la più importante azienda europea del settore. Nel 1920 Castiglioni cedette tutte le sue azioni BMW alla stessa Knorr Bremse che ne divenne dunque proprietaria.

A fianco dei freni, la BMW iniziò in quel periodo la costruzione di un motore per uso stazionario e per veicoli leggeri. Realizzato dal tecnico Martin Stolle sotto la supervisione dell'ingegnere Max Friz (già progettista di motori d'aereo per la Austro Daimler di



BFW Flink

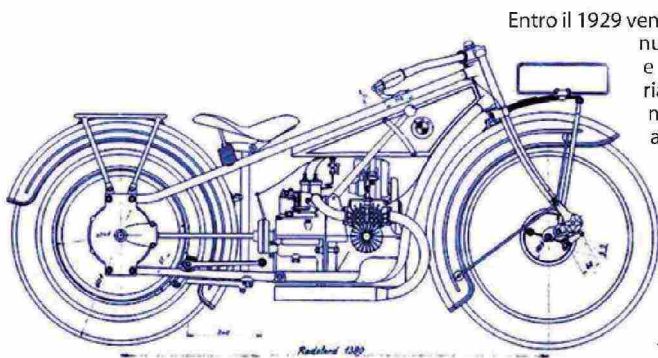
Castiglioni, quindi per la Rappmotorenwerke, infine per la BMW), questo motore era una copia del bicilindrico inglese Douglas, che Stolle ben conosceva possedendone uno. Era stato battezzato "M2B15" e le sue principali caratteristiche erano: configurazione a due cilindri contrapposti a 180° disposti lungo l'asse longitudinale, cilindrata 493 cc con alesaggio e corsa di 68x68 mm, distribuzione a valvole laterali, potenza 6,5 CV a 3000 giri e trasmissione finale a catena. Il bicilindrico M2B15, marcato BMW sul carter, era adottato non solo dalla BFW per la motocicletta Helios, ma anche da altre marche tedesche, come la Victoria, la SMW, la Bison e la SBD. A questo punto, mossosi d'accordo col direttore generale della BMW, Franz Josef Popp, Camillo Castiglioni diede il via ad un'operazione assai ben concertata: nell'autunno del 1921 dopo una lunga trattativa riuscì ad entrare in possesso della Knorr Bremse e, convintolo con una somma esagerata, riebbe la proprietà del marchio BMW nonché di tutti i progetti e i prodotti motoristici, compresi l'ingegnere Max Friz e Franz Josef Popp. Alla Knorr Bremse lasciò lo stabilimento ex-BMW (che la Casa bavarese ha riacquisito nel 2014) e trasferì la produzione motoristica della BMW nella fabbrica della



La Knorr Bremse produceva freni ad aria compressa per convogli ferroviari.



Un giovane Camillo Castiglioni, amante delle auto di lusso.



Disegno di progetto della BMW R32.

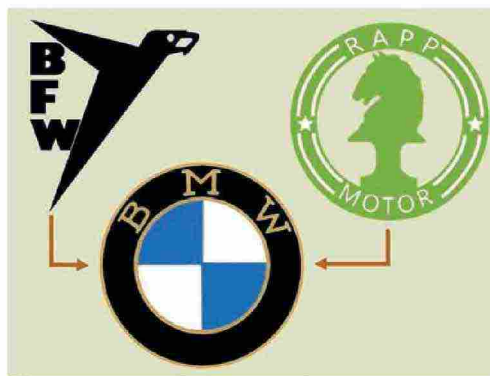
BFW, che da quel momento rinunciò al proprio marchio. Il motore M2B15 nonché i due veicoli ex-BFW, ossia la bicicletta a motore Flink e la motocicletta Helios, furono i primi prodotti della rinnovata BMW sotto la presidenza di Camillo Castiglioni, che però immediatamente mise all'opera l'ingegnere Max Friz perché progettasse una motocicletta capace di imporsi sul mercato per originalità, qualità e prestazioni.

La moto fu presentata il 28 settembre 1923 alla Deutsche Automobil-Ausstellung di Berlino ed entrò in produzione nel 1924 col nome di "R32". Il motore era ancora un bicilindrico contrapposto a 180°, di 500 cc, come l'M2B15, ma coi cilindri disposti trasversalmente al telaio e con la trasmissione finale ad albero anziché a catena. La ciclistica, particolarmente robusta e di insolito design, vantava anche un'efficiente sospensione anteriore a ruota guidata.

La prima motocicletta BMW fu dunque deliberata da Camillo Castiglioni, che mantenne la proprietà della Casa bavarese fino al 1929. In quell'arco di tempo, sotto la sua presidenza la BMW intraprese un percorso produttivo che l'avrebbe collocata fra le più importanti marche al mondo in campo motociclistico, automobilistico e aeronautico.

Entro il 1929 vennero infatti presentati nuovi modelli bicilindrici e monocilindrici, venne riavviata la produzione di motori d'aereo e venne acquistata la fabbrica di automobili di Eisenach da cui uscì la BMW Dixi, la prima a quattro ruote. Nel 1924 l'impero finanziario di Camillo Castiglioni fu scosso da un terremoto, causato da alcune speculazioni

sbagliate, che gli fece rischiare la rovina: dato ormai per fallito, si salvò e riuscì a recuperare vendendo diverse proprietà, l'intera collezione d'arte e con l'aiuto della Banca Commerciale Italiana (Comit), alla quale era strettamente legato da molti anni e che intervenne a suo favore anche per espressa volontà del capo del fascismo. Una volta ottenuta la cittadinanza italiana aveva infatti stretto rapporti col governo di

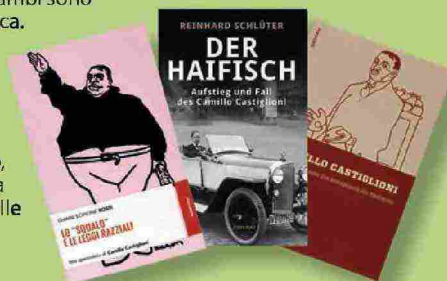


Nascita del marchio BMW, fusione dei marchi BFW e Rapp Motor nella BMW.

La riscoperta di Camillo Castiglioni

Personaggi come Camillo Castiglioni dopo la loro scomparsa possono cadere nell'oblio per un certo tempo, ma sono sempre destinati ad essere riscoperti. La televisione Austriaca lo riportò in auge nel 1988 con un film dal titolo "Camillo Castiglioni oder die Moral der Haifische" ("Camillo Castiglioni, ovvero la morale degli squali"), Nel 2012 la Casa editrice Bohlau Verlag gli ha dedicato il libro di Dieter Steifel "Camillo Castiglioni, ovvero la metafisica degli squali". Nel 2015 Reinhard Schluter per l'editore Paul Zsolnay ha scritto "Lo squalo - ascesa e caduta di Camillo Castiglioni". Entrambi sono disponibili al momento solo in lingua tedesca.

Nel 2017 infine è uscito in Italia e in Italiano il libro scritto del giornalista Gianni Scipione Rossi, intitolato "Lo squalo e le leggi razziali - vita spericolata di Camillo Castiglioni". Il volume estremamente interessante e documentato, è pubblicato dall'editore Rubbettino e costa 14 euro. Da questi libri sono tratte molte delle fotografie che corredano questo articolo. Ne ringraziamo gli autori e gli editori.





Franz Josef Popp



Max Friz

Roma e per suo conto, ma stando nell'ombra, aveva trattato importanti accordi con personaggi e gruppi di potere stranieri coi quali per motivi d'affari aveva da tempo aderenze personali. Aveva conosciuto Mussolini e lo aveva incontrato più volte. Nel 1929 comunque, anche e soprattutto in conseguenza del crollo della Borsa di Wall Street, fu costretto a cedere la BMW a un pool di banche; due anni più tardi tentò di rientrarne in possesso, ma rinunciò dopo essere stato informato dalla Deutsche Bank che avrebbe incontrato l'ostruzionismo del governo tedesco.

L'ascesa al potere di Hitler e del nazismo lo convinse a vendere tutte le aziende che deteneva in Germania e in Austria e a stringere nuovi e più saldi rapporti con gli Stati Uniti, divenendo tra l'altro consulente di importanti banche americane per gli affari europei. Castiglioni comprese immediatamente quale tremenda svolta autoritaria stesse per imporre ai due Paesi tedeschi il partito guidato da Hitler, nonostante che nel 1933 avesse incontrato a Berlino Hermann Goering che gli aveva dato rassicurazioni in proposito, soprattutto negando l'antisemitismo del regime. Il futuro braccio destro di Hitler anni prima aveva mediato la vendita di motori d'aereo BMW alla Svezia e siccome il pagamento delle provvigioni era stato saldato ad altra persona, si era rivolto direttamente a Camillo Castiglioni che aveva provveduto personalmente a liquidargli il compenso di 30.000 marchi.

I problemi legati all'antisemitismo per lui non vennero ovviamente dalla Germania, bensì dalla promulgazione delle leggi razziali in

Italia, che non tennero in alcun conto del fatto che Castiglioni da decenni si fosse convertito al protestantesimo.

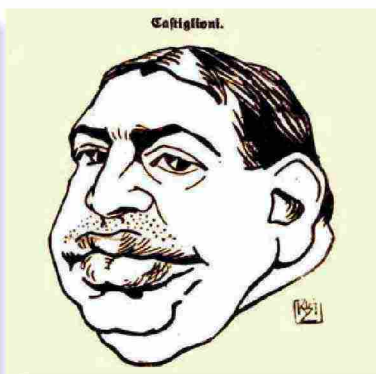
Trasferì per questo la sua residenza in Svizzera e per un certo tempo si rifugiò presso il convento di San Francesco a San Marino, dove è ancora ricordato come "Il frate dalle calze di seta".

I rapporti con Mussolini si raffreddarono, ma Castiglioni, la cui vena intuitiva non si era evidentemente esaurita, cercò di mantenerli e gli

scrisse più volte cercando di convincerlo a non entrare in guerra a fianco di Hitler. Terminata la guerra, rientrò in Italia e riprese i contatti e le consulenze con grandi banche americane. Fu per questa sua attività che venne contattato dal maresciallo Tito, l'uomo forte che aveva assunto il potere in Jugoslavia. Tito aveva portato il suo Paese fuori dal Cominform, l'associazione dei partiti

comunisti fedeli all'Unione Sovietica, e questa mossa, sgradita a Stalin, aveva provocato rappresaglie politiche ed anche economiche che minacciavano di mettere in ginocchio l'economia della Jugoslavia.

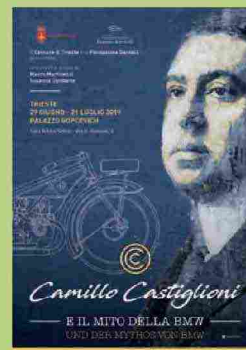
A Castiglioni, Tito chiese di convincere il governo americano a concedergli un ingente prestito e gli promise in caso di successo un'adeguata provvigione. Il finanziere riuscì nella sua mediazione, il prestito venne concesso attraverso la Export Import Bank of America, ma la promessa provvigione gli venne negata. Ne derivò inevitabilmente una questione legale che mise in forte imbarazzo il ministero degli Esteri italiano quando il tribunale, aderendo ad un'istanza di Camillo Castiglioni, pose sotto sequestro tutti i beni jugoslavi in Italia, compreso il consolato di Milano. Per evitare incidenti diplomatici che avrebbero potuto ostacolare la trattativa sulla restituzione di Trieste all'Italia, non ancora conclusa, il governo italiano decise allora di saldargli la mediazione attingendo al "Fondo riparazioni" dovute alla Jugoslavia. Camillo Castiglioni concluse la sua avventurosa e straordinaria esistenza nel 1957 a Roma. In pochi anni quasi ogni traccia del suo operato scomparve. ■



Caricature di Camillo Castiglioni sui giornali viennesi.

Un grande evento a Trieste

Il 29 giugno 2019, in occasione dell'arrivo a Trieste dell'ultima tappa del Rally FIVA (Federation Internationale des Vehicules Anciens) che quest'anno si svolge sul litorale adriatico fra Croazia, Slovenia ed Italia, il Moto Club Trieste organizzerà un evento articolato sulla rievocazione della famosa corsa in salita Trieste-Opicina, su un raduno riservato a moto antecedenti il 1958 in Piazza Unità d'Italia e su una mostra a Palazzo Gopcevic, museo della città, dedicata a "Camillo Castiglioni e il mito della BMW". La mostra, realizzata dalla Fondazione Franco Bardelli in collaborazione con il Comune di Trieste e curata da Mauro Martinenzi e Susanna Ognibene, sarà valorizzata non solo dall'ampia e in gran parte inedita documentazione, ma anche dalla disponibilità della BMW, che invierà a Trieste dal proprio museo alcuni pezzi di eccezionale valore. In particolare il primo motore Klein Boxer M2B15, la R32, prima motocicletta prodotta dalla Casa di Monaco mentre era presidente Camillo Castiglioni e la 500 Kompressor RS 255 con cui Schors Meyer nel 1939 vinse il Tourist Trophy all'isola di Man. Saranno presenti anche i vertici di BMW Classic nelle figure di Fred Jacobs e Ulrich Knieps. Legata alla BMW è anche la storia della prestigiosa marca automobilistica inglese Frazer-Nash, e la racconteranno a Trieste alcune vetture esposte in Piazza Unità d'Italia. Sarà infine presentato il libro voluto dal Moto Club Trieste e scritto da Franco Damiani, sulla corsa motociclistica in salita Trieste-Opicina, disputata fino al 1958.



La BMW Dixi, 1929