

Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento

Piazza Dante 15, 38122 Trento

Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615

uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 185 del 31/01/2017

Il docufilm di Quattrina è stato realizzato in collaborazione con il Museo dell'Aeronautica e il Servizio attività culturali

"Gianni Caproni, un trentino con le ali": l'anteprima ad Arco

Prima nazionale, venerdì 3 febbraio all'auditorium «Giovanni Paolo II» dell'oratorio San Gabriele ad Arco (inizio alle ore 20.45), per il docufilm «Gianni Caproni, un trentino con le ali», ideato, scritto e diretto da Mauro Vittorio Quattrina, dedicato al grande pioniere dell'aviazione, nato ad Arco, e al rapporto che sempre conservò, particolarmente profondo, con la sua città natale e con il Trentino. Con l'intervento del regista e dello storico arcense Romano Turrini. Ingresso libero con prenotazione consigliata (telefono 0464 583656). Repliche sabato 4 alle 15.30 e domenica 5 febbraio alle 20.45.

Il docufilm è stato realizzato con la consulenza del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento e la collaborazione del Servizio attività culturali della Provincia autonoma di Trento.

Giovanni Battista Caproni nasce a Massone, piccola frazione di Arco, il 3 luglio 1886, da Giuseppe, geometra e agrimensore, e da Paolina Maini. Compiuta l'istruzione elementare, il giovane Gianni frequenta la Scuola Reale Elisabetta di Rovereto, per poi iscriversi al Politecnico di Monaco di Baviera, dove si laurea ingegnere civile il 10 agosto 1908. Quindi si trasferisce a Liegi per frequentare un corso in elettrotecnica. Qui incontra il rumeno Coanda, appassionato di studi aviatori. Dopo la formazione scolastica compie viaggi a Parigi alla ricerca di finanziatori e contatti internazionali per il suo obiettivo primario: la costruzione del suo primo aereo.

Rientra ad Arco nel 1909 e inizia la costruzione del suo primo biplano, con l'aiuto del fratello Federico e di alcuni artigiani del luogo. Questo prototipo, in seguito battezzato Ca.1, vola per la prima volta il 27 maggio 1910 alla cascina Malpensa, nella brughiera di Somma Lombardo. Dopo il trasferimento dell'attività nella vicina Vizzola Ticino, alla fine del 1910 inizia per Caproni un triennio di serie difficoltà economiche che gli impongono, nel 1913, la vendita delle officine allo Stato. Tuttavia, l'attività di questi primi anni è caratterizzata da uno straordinario fervore di costruzioni e dalla transizione dalla formula biplana a quella monoplana. Restano, a testimonianza di questo periodo, il biplano Ca.6 e il monoplano Ca.9, entrambi esposti al Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento.

Nel biennio 1913-14 Caproni porta a termine i progetti per un bombardiere strategico biplano trimotore, che sembrava tradurre nella realtà le altrettanto preveggenti dottrine sul dominio aereo formulate negli stessi anni da Giulio Douhet, allora comandante del battaglione Aviatori. Le commesse militari giunte per la costruzione di mezzi come questo, a partire dall'ingresso dell'Italia in guerra nel 1915, richiedono l'ampliamento delle officine di Vizzola e la costruzione di quelle di Taliedo, a Milano. Ne deriva una massiccia fornitura di bombardieri biplani e triplani che, con il progredire degli eventi bellici, orienta sempre più l'utilizzo del mezzo aereo in senso strategico, influenzando in misura significativa sull'esito del conflitto. Al termine della Grande Guerra s'impone la riconversione della produzione bellica per impieghi civili, in particolare orientandola al trasporto passeggeri: fra gli esiti più originali merita senz'altro una citazione il gigantesco e profetico progetto del Ca.60 "Transaereo", concepito per collegare le due sponde dell'oceano. Il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni conserva gli unici pezzi giunti fino a noi di del gigantesco prototipo destinato a trasportare cento passeggeri seduti. Gli anni Venti segnano la ripresa dell'azienda,

grazie a nuove commesse statali, e il passaggio dalle strutture in legno a quelle in tubi saldati. Sono gli anni in cui Caproni avvia un sistema di produzione e distribuzione che dall'Italia si allarga a diverse filiali estere, fra cui quelle negli Stati Uniti e in Bulgaria. L'azienda diviene quel "Gruppo Caproni" di cui sarebbero entrati a far parte, negli anni Trenta, marchi gloriosi come "Isotta Fraschini", "Officine Meccaniche Italiane Reggiane" e "Cantieri Aeronautici Bergamaschi", arrivando a contare diverse decine di migliaia di dipendenti. L'enorme produzione di aeroplani Caproni di quel periodo spazia dai giganteschi bombardieri (quale il Ca.90), ai mezzi da trasporto, appoggio e soccorso sanitario, fino ai piccoli aeroplani da turismo e addestramento, dei quali il Ca.100 è senz'altro il più famoso (uno splendido "Caproncino" idrovolante è oggi esposto all'ingresso del Museo di Trento).

Vanno poi ricordati i molteplici interventi promossi dall'industriale trentino a sostegno dell'economia nella sua terra natale, come il grande stabilimento aeronautico realizzato a Gardolo, poco distante da Trento, alla fine degli anni Trenta, e la sua succursale di Arco, dove Caproni aveva aperto negli anni precedenti una scuola per operai meccanici e un calzaturificio. L'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, alla quale Caproni è nettamente avverso, costringe ad un importante accrescimento dell'attività a scopi bellici. Si presentano ulteriori esempi dell'eccellenza della produzione aeronautica del Gruppo, una fra tutti la serie di caccia nati dalle "Officine Reggiane", dei quali sopravvivono oggi pochissimi esemplari. Il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni conserva l'unico caccia Reggiane RE.2000 (in prestito da Aeronautica Militare) ed espone la parte posteriore della fusoliera di un Reggiane RE.2005, unico frammento rimasto al mondo del famoso "Sagittario".

La guerra porta alla distruzione, sotto i bombardamenti alleati, di diversi stabilimenti e, dopo l'armistizio del 1943, alle requisizioni delle truppe tedesche, cui Caproni cerca in ogni modo di opporsi difendendo maestranze e impianti dalla deportazione. Ma il Gruppo industriale non si risolleverà più dalle macerie del conflitto. Nel 1946, Gianni Caproni esce pienamente assolto da una denuncia per collaborazionismo, ma le conseguenze del procedimento interferiscono negativamente sulla riconversione del sistema produttivo. Benché i progetti intrapresi siano contraddistinti dalle consuete caratteristiche di qualità e di anticipo sui tempi, come dimostrano i casi dell'aerotaxi Ca.193 o del Caproni Trento F.5 (entrambi esposti oggi al Museo di Trento), il gruppo è avviato ad un drastico ridimensionamento, terminato con la cessione dello stabilimento di Trento, nel 1955. Non mancano comunque alcune affermazioni, come la moto "Capriolo", prodotta negli stabilimenti trentini, che conquista importanti successi sportivi in Italia e all'estero. Il fondatore e protagonista di questa epopea industriale muore a Roma il 27 ottobre 1957, appena tre mesi dopo aver ricevuto dal presidente Dwight Heisenhower il riconoscimento della "American Aeronautical Society". Il Caproni-Vizzola C22J, bireattore per addestramento, oggi esposto in Museo, rappresenta l'ultima testimonianza della parabola dell'imponente apparato industriale creato da Gianni Caproni e terminato nel 1983, con la concentrazione nella "Giovanni Agusta".

(at)