
Elisabetta Novello

voce

BREDA, VINCENZO STEFANO

in *Dizionario biografico degli imprenditori italiani*,
Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, vol. I
(in corso di stampa)

piano. Nel giugno 1917 espose pubblicamente il progetto di un istituto scientifico-tecnico per lo studio dei problemi siderurgici e metallurgici e per le inerenti ricerche scientifiche, che cinque anni dopo, nel 1922, avrebbe cominciato a funzionare come Istituto scientifico-tecnico Ernesto Breda. Nell'annunciare il suo progetto, B. ripeteva il motivo dell'emancipazione dell'Italia dall'industria straniera, ma sottolineava significativamente che si voleva «fondare sopra salde basi scientifiche un'industria forte» (*La Soc. italiana*, p. 102).

Alla fine del 1918 l'area complessiva occupata da tutti gli stabilimenti della Breda era di 3.000.000 di m² (Milano: 45.000 m²; Sesto e Niguarda: 925.000 m²; cantieri aeronautici: 1.500.000 m²), di cui 315.000 coperti. La potenza installata era di 20.000 cavalli e azionava 1.400 macchine utensili; la manodopera occupata era di circa 10.000 tra operai, impiegati e tecnici. Il capitale, già portato a 25 milioni nel 1917, subiva nel 1918 due aumenti, prima a 50, poi a 100 milioni.

B. morì a Milano il 6 nov. 1918, colpito da malore nella sede del Comitato di mobilitazione, mentre ascoltava il bollettino della vittoria.

B. era stato nominato cavaliere del lavoro il 17 dic. 1905. Fu, inoltre, membro del Collegio degli ingegneri di Milano e socio benemerito dell'Automobile club d'Italia.

FONTI e BIBL.: *Concorso a premi al merito industriale indetto con r.d. del 4 ag. 1895. Memoriale e descrizione dello stabilimento ing. E. Breda*, Milano, [Milano 1895]; *Le locomotive in America e in Europa. Osservazioni e confronti*, Milano 1900; *Per la millesima locomotiva. Soc. italiana E. Breda per costruzioni meccaniche*, Milano 1908; *La donna nella lavorazione dei proiettili*, a cura della Soc. italiana E. Breda, Milano 1916, *passim*; *Necr.*, in *L'Elettrotecnica*, V (1918), 23, pp. 487 s.; *Relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra*, in *Atti parlamentari, Camera, Documenti*, legislatura XXVI, sessione 1921-23, n. XXI; G. Scagnetti, *La siderurgia in Italia*, Roma 1923, *passim*; E. Corbinc, *Annali dell'economia italiana*, IV, Città di Castello 1934, *ad ind.*; *La Soc. italiana E. B. per costruzioni meccaniche dalle sue origini ad oggi: 1886-1936*, Verona 1936; B. Caizzi, *Storia dell'industria italiana*, Torino 1965, *ad ind.*; G. Caparra, *La costituzione e l'avviamento di un gruppo industriale nel settore metalmeccanico*, Milano 1965, pp. 27-35; *Dal ferro all'acciaio. La Breda siderurgica*, Torino 1967, *passim*; R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna 1967, *passim*; A. Confalonieri, *Banca e industria in Italia 1894-1906*, III, *L'esperienza della Banca commerciale italiana*, Milano 1976, pp. 334-336; *La Breda. Dalla Soc. italiana E. Breda alla Finanziaria Breda, 1886-1986*, Cinisello Balsamo 1986; S. Licini, *Dalla Elvetica alla Breda. Alle origini di una grande impresa milanese*, in *Società e storia*, 1994, n. 63, pp. 79-123; A. Mantegazza, *La Breda e le costruzioni elettroferroviarie: tecnologie e prodotti (1906-39)*, in *Imprese e storia*, II (2002), pp. 287-331.

M. GOBBINI

BREDA, VINCENZO STEFANO. – Nacque a Limena, vicino Padova, il 30 apr. 1825, da Giovanni e da Angela Zanon, in una famiglia che gestiva una piccola impresa di lavori pubblici. Nel 1847 conseguì la laurea presso la facoltà di matematica dell'ateneo patavino.

Attivo sostenitore del movimento nazionale, nell'aprile 1848 combatté nella prima guerra di indipendenza a Sorio e Montebello nelle file della legione Euganea al comando di M.A. Sanfermo. Dopo la fine della seconda guerra di indipendenza, svanita con l'armistizio di Villafranca (1859) la speranza che anche il Veneto entrasse subito a far parte del costituendo Stato unitario, sostenne economicamente fino al 1866 il comitato politico centrale dell'emigrazione veneta.

Fece la prima esperienza lavorativa come tecnico progettista presso l'impresa Talachini, la quale gli affidò la direzione dei lavori della linea ferroviaria Vicenza-Verona. Successivamente passò alle dipendenze dell'impresa Canzi, impegnata nella costruzione del tronco ferroviario Verona-Brescia. La sua carriera di imprenditore iniziò nel 1854, quando divenne accomandatario della Società per le strade ferrate dell'Italia centrale, al cui vertice era il finanziere ligure Raffaele De Ferrari, allora impegnata nella costruzione della Piacenza-Bologna. Nel 1861, insieme con un gruppo di finanzieri tra i quali la casa bancaria Zaccaria Pisa di Milano, rilevò la quota di partecipazione di J. Laffitte nella Società delle ferrovie calabro-sicule concessa dal governo alla Società Adami-Lemmi.

Nel 1866, dopo l'annessione del Veneto, divenne consigliere comunale a Padova e, nel marzo 1867, come candidato della Destra venne eletto deputato per la IX legislatura nel collegio di Padova II, dove venne rieletto nelle quattro successive (X-XIII). Nel 1879, prima della fine dell'ultima di queste legislature, B. ritenne opportuno dimettersi da deputato quando questa carica venne da più parti giudicata incompatibile con la presidenza della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Tema prevalente degli interventi di B. alla Camera fu lo sviluppo del settore siderurgico nazionale e della connessa industria bellica, a sostegno della quale, nel 1871, propose un piano organico di spesa pubblica a carico dei bilanci dei ministeri della Marina e della Guerra. B. appoggiò la Destra fino al 1876, quando si unì al gruppo dei deputati toscani che si opponeva alla progettata riforma doganale e alla politica ferroviaria del governo, tesa a sostituire la gestione pubblica dell'esercizio delle reti a quella privata, e votò contro il governo Minghetti, aprendo la via alla futura collaborazione con la Sinistra.

L'11 genn. 1872, con capitali quasi esclusivamente veneti, B. aveva promosso la costituzione a Padova della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche e ne aveva acquistato 8000 azioni (metà per sé e metà per altri cointeressati che preferivano l'anonimato). Fra i trenta soci fondatori che sottoscrissero i quattro quinti del capitale nominale di 10 milioni di lire, per un totale di 32.000 azioni su 40.000, spiccavano le personalità di E. Forti, che ricoprì poi la carica di segretario, e di A. Sacchetto, che ebbe un ruolo di primo piano nella società in qualità di direttore amministrativo. Vi figuravano anche qualificati esponenti della finanza e della imprenditoria veneta quali C. Maluta, I.V. Morpurgo, A. Rossi, G. Toffolati, V. Zatta, F. Breda, L. Foffani e M. De Benedetti, J. Levi, Nicolò e Angelo Papadopoli, E. Vivante, A. Errera, G. Camuzzoni. B. fece della Società veneta il principale polo di aggregazione della finanza della regione, una posizione che la portò ad assumere presto un ruolo di protagonista nell'economia italiana.

Per oltre vent'anni B. rivestì la carica di presidente di questa società che, alla metà degli anni Ottanta, insieme con le due grandi società italiane per le strade ferrate (Meridionali e Mediterranea), con la Navigazione generale e con i due maggiori istituti di credito mobiliare (la Banca generale e il Credito mobiliare) era uno tra i più forti complessi di interessi industriali e finanziari italiani.

B. estese gradualmente l'attività della Società veneta a diversi settori, aggiudicandosi fra il 1872 e il 1874 alcuni cospicui appalti di opere pubbliche: la sede del ministero delle Finanze a Roma, il cimitero di Venezia, il riattamento degli argini del Po, un ponte sul Piave e lavori di escavazione nella laguna veneta. Nell'indotto delle principali attività della Veneta, in particolare nel settore ferroviario, operarono diverse imprese minori metallurgiche e meccaniche, promosse o in seguito inglobate dalla stessa società. Dato il ruolo predominante rivestito nel corso degli anni dall'attività ferroviaria nell'ambito della società, divenne inevitabile l'allestimento di una moderna officina di riparazione del materiale rotabile, nucleo originario di quelle che nel XX secolo sarebbero diventate le Officine meccaniche della Stanga (OMS). L'operato di B. nella definizione delle linee di strategia finanziaria della Veneta, con «l'assimilazione dell'impresa alle "banche di costruzioni", gli permise altresì fortunate collocazioni di liquidità temporanea, nonché l'assunzione di cointeressenze in settori i più svariati» (Roverato, *L'Archivio della Società veneta*, p. 218).

Per oltre un decennio, l'obiettivo strategico della Veneta divenne la costruzione e l'esercizio di linee ferroviarie. Essa puntava alla conquista di una posizione di forza nel settore ferroviario veneto, mediante la costruzione e l'esercizio di diversi tronchi complementari che, collegati fra loro, avrebbero formato un'organica rete regionale. I suoi interessi e obiettivi si scontravano però con quelli della Società per le strade ferrate dell'alta Italia, che già possedeva l'esercizio della Venezia-Padova-Milano e della Padova-Bologna. Tuttavia, grazie al sostegno politico di cui B. godeva in ambito locale e alle condizioni vantaggiose che riuscì a offrire alle amministrazioni provinciali, la Veneta poté assicurarsi nel corso degli anni Settanta le tratte Vicenza-Schio, Padova-Bassano, Vicenza-Cittadella-Treviso, Conegliano-Vittorio Veneto e la costruzione, ma non la gestione, della Legnago-Rovigo-Adria. Successivamente la società costruì o acquisì linee ferroviarie in Toscana e in Emilia, quali l'Arezzo-Stia e la Parma-Suzzara.

La relativa debolezza della finanza veneta, da un lato, e l'influenza dei due potenti complessi finanziario-ferroviari che monopolizzavano gran parte della rete nazionale (la Società per le strade ferrate dell'alta Italia e la Società per le strade ferrate meridionali), dall'altro, imposero un ridimensionamento degli obiettivi della Veneta. L'impegno dell'impresa padovana nella costruzione della rete ferroviaria veneta trovò ostacoli anche nella politica governativa. Quando nel 1876 il governo optò per la divisione delle ferrovie in tre grandi reti, B., per ottenere i finanziamenti necessari a partecipare all'impresa, entrò in trattative con la banca Erlanger di Francoforte e fece assumere alla Veneta una partecipazione di minoranza nella Banca Tiberina – una delle prime banche d'affari italiane sorte sulle rovine della Banca italo-germanica –, divenendone per un breve periodo presidente e legandosi così al sistema della finanza torinese.

Nel marzo 1877 B. informò il consiglio d'amministrazione che il governo sembrava risoluto a raggruppare le ferrovie in due sole reti, l'Adriatica e la Mediterranea. Egli riteneva che l'impresa fosse superiore alle disponibilità finanziarie e all'influenza politica del gruppo padovano e decise perciò di ritirarsi dalla competizione. Le convenzioni del 1877 non andarono a buon fine e il governo affidò la soluzione della questione ferroviaria a una commissione parlamentare d'inchiesta che avrebbe concluso i propri lavori soltanto nel 1881. In seguito a tale sviluppo negativo B. propose nel 1878 al ministro dei Lavori pubblici la bozza di un capitolato d'appalto per assumere l'esercizio provvisorio delle strade ferrate dell'alta Italia. La sua attenzione, nel frattempo, tornò a rivolgersi all'ambito regionale, con un progetto riguardante il completamento e l'esercizio dell'intera rete delle strade ferrate complementari del Veneto. Il piano, che doveva restare in buona parte incompiuto, comportava anche l'estensione dell'attività della Società veneta alla produzione industriale, per la costruzione di materiale rotabile.

Nello stesso tempo B., considerata la congiuntura economica favorevole, decise di diversificare maggiormente le attività della Veneta, puntando a grossi appalti di opere pubbliche e al settore dell'edilizia. Sono di questi anni, tra gli altri, i lavori nei porti di Genova, di Palermo e di Licata; la costruzione di case a Roma (edifici all'Esquilino, Forte Aurelio e Forte Braschi); la costruzione degli acquedotti di Venezia e di Padova.

La svolta nell'attività della Veneta avvenne sul versante finanziario. I grandi progetti avviati o in fase di studio imponevano alla società di allargare la propria base finanziaria (per il solo piano riguardante la rete ferroviaria veneta B. ritenne necessario disporre di un capitale di circa 100 milioni). Nel 1881, dopo serrate trattative con D. Balduino, il Credito mobiliare acquisì una partecipazione nella Veneta, mediante il raddoppio del capitale a 20 milioni con l'emissione di 40.000 azioni, di cui 16.667 andavano al Credito mobiliare, e con l'aggiunta di quattro consiglieri in rappresentanza del nuovo socio.

Nel corso della breve stagione di prosperità economica alimentata dall'ondata inflazionistica seguita all'abolizione del corso forzoso e dalla forte espansione della spesa pubblica, soprattutto per le costruzioni ferroviarie e per il potenziamento degli arsenali militari e della Marina militare, la Veneta era riuscita a stabilire proficui rapporti d'affari con i principali istituti di credito del paese. Il Credito mobiliare, la Banca generale, la Società generale immobiliare e anche la Banca nazionale concedevano larghe aperture di finanziamento alla Veneta e alle società da essa controllate.

All'inizio degli anni Ottanta l'impresa padovana colse così le occasioni offerte dai nuovi piani di opere pubbliche e dalla febbre edilizia che investiva soprattutto i comuni di Roma e di Napoli. Nel 1881, grazie anche a un decisivo intervento di Balduino, B. aveva ottenuto dalla Société générale des eaux, concessionaria del comune partenopeo, l'appalto per la costruzione dell'acquedotto di Napoli. Si trattava di un'impresa di grande importanza per l'imponenza dei lavori e

l'impegno tecnico e finanziario che comportava. Nel giro di pochi anni, dal 1882 al 1884, con la Società generale immobiliare e con altre società, la Veneta assunse anche i lavori per la sistemazione della piazza del Municipio, iniziò la costruzione del quartiere Principe Amedeo, acquistò l'area del contiguo parco Margherita di 50.000 m² per edificarvi un nuovo quartiere residenziale e costituì nel 1885, insieme con il Credito meridionale e con altri istituti, con una partecipazione del 50%, la Società per le opere pubbliche nel Mezzogiorno, impegnata nella costruzione dell'acquedotto di Taranto e nelle ristrutturazioni edilizie a Napoli. Dopo l'approvazione, nel gennaio 1885, della legge per il risanamento di Napoli, B. avviò complesse trattative con il Comune e lo Stato, e strinse accordi associativi con la Banca generale, il Credito mobiliare, la Società generale immobiliare e «un gruppo di banche e costruttori piemontesi» (Arch. di Stato di Padova, *Verbali del consiglio d'amministrazione*, II, 11 genn. 1885, p. 270), al fine di assicurarsi l'appalto dei lavori per le fognature e lo sventramento dei quartieri bassi della città. Questa prospettiva sfumò nel 1887, in seguito alla caduta della giunta municipale del sindaco N. Amore, e l'ascesa alla presidenza del Consiglio (9 luglio) di F. Crispi, avverso al gruppo veneto.

Sullo sfondo di questo esito negativo stavano la grave crisi finanziaria che si profilava nel 1887 e le crescenti difficoltà in cui si dibatteva la Società veneta, alla disperata ricerca di capitali e di liquidità per far fronte ai molteplici impegni assunti da B., soprattutto negli impianti siderurgici di Terni.

Già nel 1881, infatti, B. aveva acquisito la maggior parte del capitale della società in accomandita Alti forni e fonderie di Terni dell'ingegnere belga C. Bon – principale fornitrice delle tubazioni di ghisa utilizzate dalla Veneta per l'acquedotto di Venezia e poi per l'acquedotto di Napoli – e nella seduta del 10 febr. 1884, il consiglio d'amministrazione della Veneta aveva deliberato di trasformare quell'impresa in una nuova società per la produzione dell'acciaio e di assumere la gestione.

L'iniziativa di B. si inseriva nell'ambizioso programma di costruzioni navali e sviluppo degli arsenali militari che stava per essere varata dal governo italiano. A spingerlo in questa direzione era stato B. Brin, presidente della commissione per le industrie meccaniche e navali, istituita dal ministro della Marina, F. Acton.

Il 10 marzo 1884 si costituì la Società alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni (SAFFAT) con un capitale iniziale di 6.000.000 di lire, al quale parteciparono in prevalenza banchieri veneti, la Società veneta e lo stesso B., in prima persona.

Brin, nominato ministro della Marina nel sesto governo Depretis (30 marzo 1884), prima ancora che fosse varata la legge per lo stanziamento dei fondi (l. 3 luglio 1884), fece stipulare un contratto tra la Terni e lo Stato in cui questo si impegnava ad anticipare 12 milioni di lire sulle future commesse e assicurava l'acquisto di 8500 tonnellate di piastre per la corazzatura delle navi, quantità ritenuta sufficiente per ammortizzare le previste spese di impianto.

La scelta del 1884 impresso una svolta profonda nella strategia imprenditoriale della Veneta. Essa non abbandonava il terreno originario delle sue iniziative nel campo delle opere pubbliche, delle ferrovie e dell'edilizia, ma l'asse principale della sua attività si spostava verso il settore dell'industria siderurgica e meccanica. Il nucleo dirigente dell'impresa padovana si ritrovò così alla testa della Terni: le due società avevano lo stesso presidente, B., e lo stesso direttore amministrativo, Sacchetto e molti soci della Veneta figuravano all'interno del consiglio d'amministrazione e nello *staff* dirigente e tecnico della Terni. Nell'aprile 1886 la stessa Società veneta contribuì al finanziamento della Terni per la somma di circa 4.000.000 di lire e deliberò di elevare tale impegno a 5.000.000 negli anni successivi. Nell'ottobre 1886 la Veneta e i suoi consiglieri decisero di partecipare a titolo personale, ciascuno in ragione della propria quota, al raddoppio del capitale della Terni, che fu così portato a 12 milioni di lire.

Connesso all'aumento di capitale era il progetto di B. relativo a un vasto piano di immobilizzi industriali per risolvere il problema della massiccia fornitura di ghisa necessaria all'impianto di Terni (ne servivano 150.000 tonnellate per produrre le 130-140.000 tonnellate di acciaio previste come obiettivo) che dipendeva essenzialmente dall'estero, con il rischio di una carenza di materia prima. B. progettò allora di impegnare la Veneta in una serie di attività quali la costruzione di altiforni a *coke* a Civitavecchia, lo sfruttamento del minerale dell'isola d'Elba, l'acquisto delle miniere della Val Trompia e la costruzione *in loco* di altiforni e officine, l'acquisto delle miniere di ligniti a Terni e Spoleto e la costruzione di un altoforno di riserva a Terni. La realizzazione del programma industriale formulato da B. nel 1886, centrato sullo sviluppo delle acciaierie di Terni e sostenuto dalla politica protezionistica varata dal governo l'anno seguente, avrebbe anticipato di un cinquantennio l'auspicata strutturazione di una moderna industria siderurgica italiana, ma allora dovette essere abbandonato, travolto dalle difficoltà finanziarie dell'impresa.

L'impegno tecnico, organizzativo e finanziario richiesto per la costruzione dell'acciaieria e dei nuovi impianti era stato, infatti, sottovalutato e, verso la metà del 1887, vennero a mancare i fondi per le spese correnti e per il pagamento delle ordinazioni già effettuate, in un momento in cui la società Terni non poteva ancora vantare entrate per vendite di prodotti.

Mentre seguiva la realizzazione degli impianti siderurgici della Terni, B. aveva inoltre volto l'attenzione anche al settore dell'industria meccanica. La Veneta possedeva già sotto forma di accomandita due stabilimenti per la costruzione di materiale ferroviario: la Fonderia e officina Rocchetti di Padova e l'Officina di Sant'Elena a Venezia, dov'era in allestimento anche un cantiere navale. Inoltre, deteneva una consistente partecipazione nella società in accomandita Felice Grondona di Milano, affermata impresa costruttrice di vagoni e carrozze ferroviarie. Il 6 nov. 1886, al fine di impedire che lo stabilimento dell'Elvetica di Milano, posto

in liquidazione, passasse in mano alla ditta Miani e Venturi, la più forte concorrente della Veneta nel campo delle costruzioni ferroviarie, B. costituì la società in accomandita Ing. Ernesto Breda e C., con un capitale iniziale di 1.200.000 lire, un'impresa destinata a divenire uno dei maggiori complessi industriali del paese. Breda, Sacchetto e C. Cassis rappresentavano la *longa manus* della Veneta, la quale anticipò loro i capitali necessari. Questo stretto legame s'incarnava nella figura del titolare, l'ingegner Breda, cugino di B., il quale, assunto nello *staff* tecnico-dirigente della Veneta, aveva maturato la propria esperienza compiendo approfonditi studi sull'organizzazione e la tecnologia delle costruzioni ferroviarie nei principali paesi europei.

Sempre alla metà degli anni Ottanta, la Veneta aveva inoltre impegnato i suoi mezzi e le sue capacità tecniche e imprenditoriali in diverse regioni d'Italia. Con l'ormai prossimo completamento dei programmi di costruzioni ferroviarie e l'esclusione dall'esercizio delle linee principali anche nel Veneto, il settore non offriva più grandi prospettive di sviluppo, né costituiva una sufficiente compensazione il nuovo campo d'attività che si apriva con le tramvie extraurbane, provinciali e interprovinciali, costruite dalla stessa società. L'esercizio di queste linee secondarie venne assunto dalla società anonima Guidovie centrali venete presieduta da A. Treves, costituita nel luglio 1884 dalla società padovana.

La crisi finanziaria del paese si delineò in tutta la sua gravità verso la metà del 1887, ripercuotendosi immediatamente sulla Terni e sulla Veneta. Fu proprio nel 1887 che il Credito mobiliare, allarmato dalla pesante situazione del mercato finanziario e dalle gravi difficoltà in cui si dibatteva la Terni, rifiutò di accordarle un ulteriore credito. Per affrontare la tempesta finanziaria e le critiche alla sua gestione, B. chiamò al suo fianco A. Casalini (ingegnere civile rodigino che aveva ricoperto il ruolo di segretario generale del ministero delle Finanze dal 1873 al 1876) nell'ufficio di vicepresidente della Veneta e della Terni, confidando che la sua nomina sarebbe stata accolta con favore dal mondo finanziario. La crisi delle due società del gruppo padovano venne superata grazie al sostegno accordato dalla Banca nazionale e dalla Banca generale e a una nuova anticipazione dello Stato di 5.800.000 lire per una seconda ordinazione di 2500 tonnellate di corazze alla Terni. La situazione, tuttavia, rimaneva difficile.

In una drammatica seduta del consiglio d'amministrazione, nell'ottobre 1887, B. difese il proprio operato, tracciando un quadro ottimistico della condizione della Terni e della Veneta. A suo dire, le cause della crisi di fiducia che aveva gettato discredito sulle due società andavano ricercate nelle manovre di «qualche speculatore al ribasso» (Arch. di Stato di Padova, *Verbali del consiglio d'amministrazione*, III, 16 ott. 1887, p. 39) che aveva sparso voci infondate su di una imminente rovina della Terni, provocando così il crollo delle azioni.

Il senatore A. Allievi, direttore della Banca generale, non risparmiò severe critiche all'operato di B. e invitò la Veneta a liquidare alcune sue posizioni riducendo

la necessità di credito. Nonostante la società padovana continuasse a ottenere grandi appalti – per esempio, quello concluso nell'ottobre 1887 per la costruzione a Bucarest di un grande ponte di ferro sul Danubio, opera terminata nel 1895 impiegando le strutture metalliche fabbricate nello stabilimento ex Rocchetti di Padova – cominciò allora una fase di graduale ripiegamento della società, che si sarebbe protratta negli anni della difficile congiuntura che vide l'esplosione della crisi edilizia e la grande depressione, fino al 1894.

Per l'esercizio del 1888 della Veneta B. dovette accettare che, come aveva chiesto la Banca generale, non venisse concesso alcun dividendo agli azionisti.

Con l'aggravarsi della situazione finanziaria della Veneta e della Terni le critiche alla sua direzione aziendale assunsero la formulazione di un'accusa di irregolarità amministrative ai danni dello Stato. Giudicato dal Senato – del quale era stato nominato membro il 4 dic. 1890 – riunito in Alta Corte di giustizia, B. venne scagionato dall'accusa specifica, ma la sua autorità di imprenditore rimase minata dai sospetti di un «affare Terni» consumato sulle forniture di materiale bellico con costi troppo onerosi per lo Stato. Nel 1891, a causa del peggioramento della posizione finanziaria delle due società, B. dovette lasciare la presidenza della Terni e affidò la responsabilità di gestire l'impresa a Casalini, conservando la carica di vicepresidente.

Il cambio al vertice non condusse a soluzione il problema dell'elevato indebitamento bancario della società Terni: la situazione tornò a un livello critico quando la crisi bancaria precipitò, coinvolgendo i principali istituti di emissione e causando l'improvvisa chiusura del Credito mobiliare (gennaio 1894) che ne gestiva il servizio di cassa. La Terni rimase allora priva di liquidi e con molte cambiali in protesto che la banca non aveva provveduto a ritirare. La società venne di fatto salvata dall'intervento del banchiere Treves e, successivamente, dalla Banca d'Italia la quale, subentrando agli altri istituti, assunse tutti i crediti verso la Veneta e la Terni. Il salvataggio del 1894, creando una nuova situazione all'interno del gruppo di controllo, permise a B. di tornare, nel marzo 1895, alla presidenza della Terni, per inaugurare una severa politica di bilancio in accordo con i maggiori azionisti, nel rispetto del piano di pagamento dei debiti concordato con la Banca d'Italia.

Dalle drammatiche vicende della crisi il gruppo veneto-padovano uscì fatalmente indebolito. B., nel 1893, era stato costretto a lasciare la presidenza della Veneta a G. Marchiori, entrato nello stesso anno anche nel consiglio della Terni. Un anno dopo a questi, divenuto direttore generale della Banca d'Italia, subentrò A.J. De Johannis (legato alla consorceria toscana e primo presidente esterno al gruppo veneto), a cui succedette De Benedetti dal 1897 al 1899, anno del ritorno di Breda.

Nonostante le enormi difficoltà, la Veneta riuscì a sopravvivere, ma soltanto in un contesto di complessivo indebolimento del gruppo veneto-padovano nella Terni. Ormai il potere di B. e dei suoi tradizionali sostenitori era limitato rispetto al passato, soprattutto

per la crescente influenza di gruppi portatori di interessi diversi e talvolta concorrenti rispetto al piano industriale originario della società siderurgica di Terni, come quelli dell'industria cantieristica ligure-livornese.

La seconda gestione di B. nella Terni conseguì risultati positivi sotto il profilo tecnico della produzione dell'acciaio, anche se l'indirizzo industriale dell'impresa restava indefinito, fra l'orientamento rivolto alla produzione commerciale e quello a favore delle produzioni belliche. Dopo le enormi spese di impianto registrate negli anni 1884-90 e la voragine delle perdite accumulate nella fase di avvio della produzione, la società cominciava a rimborsare allo Stato le anticipazioni e a ripianare i debiti ereditati dalla Banca d'Italia. Nel settembre 1898 le azioni della società Terni registrarono una positiva accoglienza in Borsa, a testimonianza del consolidamento degli assetti patrimoniali e del nuovo equilibrio interno alla società.

La svolta che segnò il definitivo tramonto del gruppo veneto-padovano nell'impresa siderurgica si ebbe nel 1898-99 quando la Veneta, approfittando del buon andamento del titolo in Borsa, decise di liquidare il suo pacchetto di azioni SAFFAT, vincolato a garanzia del suo debito verso la Banca d'Italia, che in tal modo veniva finalmente estinto. Industriali e capitalisti genovesi si assicurarono la maggioranza delle azioni e formarono il nuovo gruppo di comando della Terni. B. conservò la presidenza, ma era ormai privo di effettivi poteri e dovette assistere impotente al prevalere nella società di interessi cantieristici, bancari e borsistici. Egli non avrebbe più potuto prendere alcuna decisione senza accordarsi preventivamente con i rappresentanti del gruppo genovese (lo speculatore di borsa E. Scartezini e la famiglia Odero, esponenti di un ceto imprenditoriale di origine commerciale e armatoriale) e con G. Orlando, proprietario dell'omonimo cantiere di Livorno. A rappresentare la finanza veneta, accanto a B. restarono ancora per alcuni anni Treves e Da Zara, ciascuno però diversamente inserito nel nuovo sistema delle grandi banche miste sorte dopo la crisi del 1894.

Ancora alla presidenza della Veneta, B. progettò grandi realizzazioni, come l'acquedotto pugliese e addirittura un tunnel sottomarino per collegare la Sicilia al continente, ma l'impresa era ormai impegnata, di fatto, soltanto nella costruzione e nella gestione di linee ferroviarie secondarie.

Alla fine del secolo, prendendo atto del suo definitivo ridimensionamento, la Veneta modificò la propria ragione sociale, assumendo la denominazione di Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane. Nel 1901 e nei primi mesi del 1902 B. dovette affrontare la prima agitazione sindacale nella Società veneta. Egli rifiutò ogni interferenza di terzi nei rapporti con i dipendenti e in una relazione inviata al ministro dei Lavori pubblici N. Balzano, sottolineò come la Veneta stesse allora uscendo da una lunga crisi e non potesse quindi accogliere le richieste di aumenti salariali avanzate dai suoi dipendenti, sproporzionate rispetto alle entrate che la società registrava derivanti dalla gestione di linee ferroviarie

secondarie e di minor redditività rispetto a quelle statali (Arch. di Stato di Padova, *Gabinetto di prefettura*, b. 145, f. VI/20).

B. morì a Ponte di Brenta il 4 gen. 1903, nella villa appartenuta alla famiglia patrizia Contarini, da lui acquistata nel 1859. Nel 1905 venne istituita la Fondazione Vincenzo Stefano Breda, in esecuzione delle volontà testamentarie del senatore, il quale, privo di discendenti diretti, lasciò gran parte del suo cospicuo patrimonio alla comunità padovana.

Molteplice fu l'attività filantropica di B.: egli finanziò la costruzione degli ossari di Solferino e San Martino; donò all'Esercito italiano il primo treno-ospedale, contribuì alla ricostruzione del campanile di S. Marco a Venezia; concorse all'edificazione del rifugio del Club alpino italiano Umberto I sul Terminillo; fece erigere un asilo di infanzia a Ponte di Brenta, intitolato alla madre, che accolse gratuitamente i bambini poveri; infine, in memoria della moglie Rosa, morta nel 1900, fece erigere un ospizio per anziani indigenti.

La sua grande passione per l'ippica lo portò a costruire a Ponte di Brenta un ippodromo, inaugurato nel 1901, esteso su di una superficie di 94.500 m² con tribune capaci di ospitare più di duemila persone.

FONTI E BIBL.: Arch. di Stato di Padova, *Soc. veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, s. A, *Progetti storici*, bb. 1-72; s. B, *Progetti vari*, bb. 1-23. s. C, *Acquedotti*, bb. 1-7; s. D, *Miscellanea*, bb. 1-62 (nella b. 28: V.S. Breda, *Sulla reale posizione della Soc. veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Memoria del presidente della soc.*, Roma, 4 apr. 1889); s. P, *Verbali del consiglio d'amministrazione*, voll. I-VI, 1872-1904; *Gabinetto di prefettura*, b. 145, f. VI-20; Ponte di Brenta, Arch. Breda, *Carteggio 1896-1902*, bb. 1-3; *Atti parlamentari, Camera dei deputati*, legislatura XXI. *Discussioni*, p. 4898 (commemorazione di B.); *La Soc. veneta per imprese e costruzioni pubbliche 1872-81*, Bassano 1881; *La Soc. veneta per imprese e costruzioni pubbliche, 1883*, Bassano 1883; *La Soc. degli alti form. fonderie ed acciaierie di Terni ed i suoi stabilimenti*, Terni 1898; C. Maluta, *Comemorazione di V.S. B.*, in *Boll. della Soc. di Solferino e San Martino*, 1904, n. 72; *Terni. Soc. per l'industria e l'elettricità, 1884-1934*, Genova 1934; *La Soc. italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche: dalle sue origini ad oggi 1886-1936*, Verona 1936; G. Carocci, *A. Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino 1956, pp. 49, 172, 189; R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia*, Bologna 1967, pp. 50-54, 77-86; E. Guaita, *Alle origini del capitalismo industriale italiano: la nascita della «Terni»*, in *Studi stor.*, XI (1970), 2, pp. 292-312; *Soc. veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, I cento anni della Veneta*, Padova 1972; F. Bonelli - P. Craveri, *B. V.S.*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, XIV, Roma 1972, pp. 100-106; S. Lanaro, *Movimento cattolico e sviluppo capitalistico nel Veneto fra '800 e '900. Linee interpretative*, in *Movimento cattolico e sviluppo capitalistico. Atti del convegno su Movimento cattolico e sviluppo capitalistico nel Veneto*, Venezia-Padova 1974, pp. 11-51; E. Franzina, *Intransigenti e clerico-moderati nella società veneta di fine '800*, *ibid.*, pp. 59-81; F. Bonelli, *Lo sviluppo di una grande impresa in Italia. La Terni dal 1884 al 1962*, Torino 1975; G. Papuli, *Il grande maglio di Terra. Storia e leggenda*, Terni 1980; D. Bigazzi, *Grandi imprese e concentrazione finanziaria*, in *Storia della società italiana*, XX, *L'Italia di Giolitti*, Milano 1981, pp. 87-112; *La ferrovia veneta: il paesaggio, il lavoro, gli insediamenti*, a cura di C. Fanti - R. Ferrari, Bologna 1982; G. Cornolò, *La Soc. veneta*, Roma 1983; S. Lanaro, *Genealogia di un modello*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Veneto*, a cura di S. Lanaro, Torino 1984, pp. 61-63, 86 s.; G. Roverato, *La terza regione industriale*, *ibid.*, pp. 170 s.; *Id.*, *A. Rossi tra mobilitazioni di capitale agrario e organizzazioni imprenditoriali*, in *Schio e Alessandro Rossi: imprenditorialità politica, cultura e paesaggi sociali del secondo Ottocento*, a cura di G. L. Fontana, I, Roma 1985, pp. 312-318; M. Reberschak, *Capitale mercantile e capitale industriale. Rossi, Cantoni, Breda e i Magazzini generali di Venezia*, *ibid.*, pp. 639-647; *La Breda. Dalla Soc. italiana Ernesto Breda alla Finanziaria Ernesto Breda, 1886-1986*, Milano 1986; L. Montobbio, *V.S. B.*, Padova 1987; F. Bonelli, *L'acciaio di Terni*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. L'Umbria*, a cura di R. Covino - G.

Gallo, Torino 1989, *ad ind.*; A. Ventura, Padova, Roma-Bari 1989, pp. 142-174; M. Minesso, *Tecnici e modernizzazione nel Veneto: la scuola dell'Università di Padova e la professione dell'ingegnere 1806-1915*, Trieste 1992; A. Osti Guerrazzi, *Politica e tecnologia: le acciaierie Terni dal 1884 al 1906*, in *Innovazione tecnologica ed industria in Italia: cinque realtà emblematiche 1860-1940*, a cura di D. Brignone, Roma 1993, pp. 47-86; G. Roverato, *L'Arch. della Soc. veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, in *Archivi e imprese*, 1995, nn. 11-12, pp. 217-224; M. Bocci, *Costruttori di città. Le soc. per azioni immobiliari nell'Italia postunitaria (1861-94)*, in *Studi stor.* Luigi Simeoni, XLVIII (1998), pp. 169-199; R. Covino, *Nascita e sviluppo di un'impresa. L'acciaieria di Terni: uomini, progetti e tipologie d'impresa*, in *Le acciaierie di Terni*, a cura di R. Covino - G. Papuli, Milano 1998, pp. 19-35; L. Segreto, *Storia d'Italia e storia dell'industria*, in *Storia d'Italia, Annali 15, L'industria*, a cura di F. Amatori e al., Torino 1999, pp. 7-83; M. Doria, *Gli imprenditori tra vincoli strutturali e nuove opportunità*, *ibid.*, pp. 619-687; F. Amatori, *La grande impresa*, *ibid.*, pp. 691-753; I. Cerioni, *La Banca d'Italia e il Consorzio siderurgico. Fonti per la storia della siderurgia in età giolittiana nelle carte dell'Arch. della Banca d'Italia*, Roma 2001; *Le sorgenti di Padova: la costruzione del primo acquedotto moderno*, a cura di M. Maffei, Padova 2001; G. Roverato, *Le biografie d'impresa nel Veneto*, in *Protagonisti*, 2002, n. 83, pp. 5-26.

E. NOVELLO

BRION, GIUSEPPE. – Nacque a San Vito d'Altivole, nel Trevigiano, il 26 maggio 1909, da Abramo Giuseppe e da Stella Toso.

Iscritto alla scuola per periti industriali fondata a Vicenza da Alessandro Rossi, mostrò un precoce interesse per la tecnologia, che praticava lavorando da autodidatta sulle macchine agricole. Dopo il diploma, B. fece la sua prima esperienza lavorativa fra il 1930 e il 1935 alla Undaradio di Dobbiaco, una delle case costruttrici che – come Allocchio Bacchini, CGE (Compagnia generale di elettricità), Radiomarelli e molte altre – avevano cominciato a realizzare apparecchi radio popolari, nella consapevolezza dell'importanza che la radiofonia andava assumendo per la comunicazione e la propaganda a livello nazionale.

Nel 1939, durante un viaggio a Milano, incontrò Onorina (Rina) Tomasin che sposò poco dopo e con la quale avrebbe avuto una stretta collaborazione lavorativa. Nel 1940 nacque Ennio, destinato anch'egli a occupare un ruolo importante nell'azienda di famiglia.

Stabilitosi a Milano, B. entrò in contatto con alcune aziende produttrici di apparecchiature radioelettriche. Lavorò dapprima alla Phonola, dove nei primi anni Quaranta stavano maturando alcuni degli episodi più significativi e precoci del disegno industriale italiano, come gli studi sulle radio a valvole di Luigi Caccia Dominioni e dei fratelli Livio e Piergiacomo Castiglioni, scaturiti poi nel notissimo radioricevitore a cinque valvole presentato alla mostra dell'apparecchio radio alla VII Triennale di Milano (1940). Successivamente, nel 1943-44, B. lavorò alla Radiomarelli di Sesto San Giovanni, dove venne in contatto con esperienze di produzione in serie di apparecchi radio (a cominciare dalla Radiobalilla del 1937) e di sperimentazione nel campo della «radio visione», allora agli albori.

Intanto, insieme a un socio, l'ingegner Leone Pajetta, e coadiuvato dalla moglie, avviò a Milano, in via Pacini un piccolo laboratorio di riparazioni elettriche e, verso la fine della guerra, iniziò anche a produrre

componenti delle medie frequenze per radio. Nel 1947 l'azienda contava 15 dipendenti. All'interno della società B. si riservò il ruolo tecnico-industriale, affidando alla consorte quello commerciale.

Come produttore di componenti, fu sempre presente alle edizioni della Fiera dell'elettrotecnica di Milano, che stava diventando un'importante occasione di incontro e scambio fra operatori, produttori, componentisti e rivenditori di un settore particolarmente dinamico.

Dopo la fase iniziale di produzione e commercializzazione di componenti e altoparlanti, B. passò a quella di apparecchi radio completi, dapprima limitandosi ad assemblare quanto realizzato da fornitori esterni e poi orientandosi verso la produzione di prodotti finiti con un proprio marchio. L'azienda prese allora il nome di Vega, con riferimento alla stella del Nord, scelta per la sua particolare luminosità e perché presentava un'assonanza con il nome della ditta svizzera di orologi Omega, particolarmente amata da B. in quanto sinonimo di qualità. Nel 1949-50, con il marchio Radio Vega televisione vennero progettate e realizzate le radio portatili a batteria e nel 1954 l'azienda si trasferì nello stabilimento di via Pordenone, sempre a Milano. Con l'inizio delle trasmissioni televisive l'azienda ebbe un notevole sviluppo; cambiò ragione sociale assumendo la denominazione di Brion Vega nel 1958 e, dal 1963, di Brionvega.

In questi anni B. acquisì una forte esperienza nell'ambito del settore televisivo. Stabilì una collaborazione con la Rai, fornendo all'impresa di Stato una consulenza tecnica e i primi *monitors*. Intanto mise a punto e produsse il primo televisore di concezione e progettazione completamente italiane.

Nei primi anni Sessanta l'azienda raggiunse la considerevole dimensione di 800 addetti. B. volle dotarla di un laboratorio di progettazione di primissimo livello, con cinquanta fra ingegneri, tecnici e disegnatori; per questo motivo, l'ADI (Associazione per il disegno industriale, attiva a Milano dal 1956) scelse proprio lo stabilimento Brionvega per illustrare, attraverso lo cinedocumentario girato nel 1964 a cura di Livio Castiglioni, gli esempi più avanzati della cultura imprenditoriale e del disegno industriale in Italia.

All'inizio degli anni Sessanta entrò in azienda anche il figlio Ennio, apportandovi la sua passione per la cultura progettuale e un'attenzione sistematica verso il mondo dell'architettura e del *design*, oltre che verso le innovazioni tecnologiche statunitensi.

B. si dimostrò particolarmente attento all'innovazione di prodotto e all'identità di marca, con la convinzione che, all'interno di quel settore industriale, la competitività derivasse da un accorto *mix* di qualità, *design* e tecnologia. Per questa ragione B., che seguiva personalmente le fasi della progettazione e dello sviluppo dei prodotti, capì ben presto l'importanza della progettazione affidandosi da subito all'apporto di *designers* più o meno giovani e famosi.

Nel 1959-60 Rodolfo Bonetto mise a punto un prototipo di televisore a 23 pollici per la XI Triennale (1960). Accanto ai lavori con Bonetto (apparecchi