

UNITRE TORTONA A.A. 2025 – 2026 – CORSO DI ECONOMIA II

LEZIONE V – 10 DICEMBRE 2025 – 16.30 – 18.00 - Aula III – I Piano

ANONIMA LIGURE FORNITURE ACCIAIO: LE LAMIERE E LE LOCOMOTIVE (2)

La produzione

La produzione dell'ALFA era articolata su tre linee: la fucinatura di pezzi di tutte le forme e dimensioni, come grossi pezzi di forgia (bielle, assi a manovella e di trasmissione, dritti di poppa, ruote di prora, ossature di timone); la stampatura di pezzi fino ad un peso massimo di 500 kg., quali stantuffi per macchine motrici, bielle, assi a manovella, pezzi per marina, esercito, ferrovie, automobili, industrie tessili, edilizie, macchine agricole, ecc.); l'imbutitura di lamiere per caldaie a vapore, porte di visita, recipienti, *chassis*, *batis*, cassetti, fianconi e traverse per carri ferroviari e locomotive).

La **fucinatura** o (**forgiatura**) è il processo di deformazione plastica di pezzi metallici a sezione varia, solitamente portati ad alta temperatura e lavorati con un maglio o una pressa, che cambiano permanentemente la forma del pezzo, senza portarlo a rottura. La **stampatura** (o **stampaggio**) è il processo di trasformazione plastica di lamiera mediante un utensile composto da punzone e matrice. L'**imbutitura** è un processo tecnologico attraverso il quale una lamiera viene deformata plasticamente ed assume una forma scatolare, cilindrica o a coppa.

La produzione dell'ALFA risultò qualitativamente elevata tanto che ben presto la Società acquisì clienti del calibro delle Ferrovie dello Stato, del Regio Esercito, della Regia Marina, oltre a numerose industrie meccaniche. La produzione era assorbita totalmente dal mercato interno.

La specializzazione produttiva dello stabilimento comportò che esso fosse organizzato in diversi reparti (forge, carpenteria, fonderia, meccanica, modellistica, montaggio), ciascuno dei quali effettuava una determinata lavorazione che terminava con l'approntamento del prodotto finito o con la preparazione di semilavorati destinati ad altri reparti per l'assemblaggio o il montaggio.

L'ALFA disponeva anche di una centrale di trasformazione dell'energia elettrica da 7.200 volt a 3.600, 450 e 125 volt e di quattro compressori da 100 HP di potenza ciascuno per produzione di aria compressa al servizio di forni, martelli pneumatici e magli.

La Società ebbe un rapido sviluppo che può essere così sintetizzato: nel 1911, dava lavoro a 260 tra operai ed impiegati; disponeva di moderne macchine utensili (presse, torni, ecc.) e di impianti ed attrezzature all'avanguardia (gru, *cubilot*, forni, caldaie, ecc.) tra cui un motore a gas povero da 45 HP. In seguito, potenziò il proprio apparato produttivo con un impianto di fonderia.

Nonostante il buon andamento degli affari, la Società praticò una contenuta politica salariale in controtendenza rispetto all'andamento delle paghe nelle altre principali imprese metallurgiche.

L'ALFA diventa Società Proiettili

Per ragioni che non sono note ma dovute probabilmente a diversità di vedute tra gli azionisti liguri e piemontesi circa il futuro della Società e a un maggiore interesse dei primi per altre iniziative industriali, tra gli ultimi mesi del 1915 e i primi mesi dell'anno successivo, lo stabilimento tortonese fu rilevato dalla Società Proiettili con sede a Torino, che ne assunse la gestione. La nuova proprietà indirizzò prevalentemente la produzione dello stabilimento tortonese verso la fabbricazione di proiettili e munizioni che ne costituiva, come evidenziato dalla stessa denominazione della Società torinese, lo scopo sociale.

All'entrata in guerra dell'Italia nel maggio 1915, la fabbrica tortonese fu dichiarata, analogamente ad altre imprese industriali del circondario, "stabilimento ausiliario". Il tipo di attività esercitata dalla "Proiettili" risultava, infatti, particolarmente adatta agli scopi bellici tanto che lo stabilimento tortonese venne compreso nel decreto n.1 del 4 settembre 1915 del Ministero per le armi e munizioni, che assegnò alla Società la categoria "A" comprendente gli stabilimenti interessanti le armi e le munizioni: metallurgici, siderurgici, meccanici, fonderie, cantieri navali, automobili, aviazione, esplosivi.

Per far fronte agli accresciuti livelli produttivi indotti dalle esigenze belliche, la Società procedette a numerose assunzioni, tanto che, negli anni del conflitto, il numero degli occupati raggiunse le 380 unità. La partenza per il fronte di parte degli operai provocò il reclutamento anche di anziani e di donne che, per la prima volta, vennero impiegate nell'industria pesante.

Terminato il conflitto, la Società realizzò una profonda riconversione produttiva: abbandonò progressivamente la fabbricazione di proiettili e concentrò la produzione nella fucinatura, stampatura e imbutitura del ferro e dell'acciaio. Inoltre, sviluppò la riparazione di materiale rotabile (locomotive), per le quali lo stabilimento disponeva di adeguata attrezzatura (fosse di visita e relativi binari, carrello trasportatore, binario di raccordo con le FF.SS., tre gru, di cui due con una portata di 15.000 chilogrammi ciascuna e una di 25.000 chilogrammi).

L'ALFA diventa Officine metallurgiche e meccaniche di Tortona (1919)

Nel 1919, l'assetto proprietario della Società Proiettili conobbe un'ulteriore modifica, con l'entrata nella compagnia azionaria della società francese Schneider. L'ingresso dei francesi comportò alcune modifiche statutarie: il capitale versato della Società fu portato a lire 1.000.000 (circa 1.473.628,16 euro) e la scadenza del contratto sociale al 1970. Con lo stesso atto, la Società assunse la nuova denominazione di "Officine metallurgiche e meccaniche di Tortona", mentre la sede legale venne mantenuta a Torino e la natura giuridica rimase quella di società anonima.

Il *know-how* della Schneider nel campo della costruzione di materiale rotabile favorì lo sviluppo dell'attività di riparazione di locomotive, mentre la disponibilità di nuovi mezzi finanziari consentì anche l'ampliamento dello stabilimento e l'ammodernamento degli impianti, specie per la produzione di forza motrice che, intorno al 1920, erano alimentati a carbone e ad energia elettrica con una potenza rispettivamente di 250 e di 1.000 HP.

Nel primo dopoguerra, però, la Società risentì pesantemente della crisi propria di quegli anni, che registrarono conflitti sociali e politici e l'occupazione delle fabbriche. La riconversione produttiva, con l'abbandono delle produzioni di interesse bellico e il ritorno alle tradizionali produzioni di beni ad uso civile, non fu indolore. I ridotti, rispetto agli anni della guerra, livelli produttivi e il ritorno degli uomini dal fronte provocarono l'espulsione dalle fabbriche di numerosi lavoratori (soprattutto donne) tanto che, nel 1919, a Tortona, la disoccupazione (40%) risultò uno dei più elevati della provincia. Infatti, al di là degli andamenti congiunturali dovuti alla guerra, la tendenza di fondo dell'industria del circondario di Tortona negli anni Dieci del Novecento fu negativa. Il censimento del 1921 registrò, rispetto a quello di dieci anni prima, la perdita di 726 addetti all'industria pari all'8 per cento.

Il peggioramento della congiuntura causò non pochi contraccolpi sui livelli di attività di molte imprese meccaniche importanti clienti delle "Officine" tortonesi, che furono interessate da una pesante flessione degli ordini tanto che, tra marzo 1920 e settembre 1922, sospesero più volte l'attività anche a causa della mancanza di energia elettrica, dell'occupazione delle fabbriche (dal 2 al 26 settembre 1920), di infortuni e lutti. Le "Officine" registrarono anche problemi di liquidità come nell'ottobre del 1921, quando pagarono solo un acconto sui salari e stipendi per carenza di liquidità a causa del mancato pagamento da parte delle Ferrovie dello Stato di alcune fatture scadute.

Le difficoltà della Società spinsero il socio francese a chiederne la liquidazione e a disinteressarsene. Per impedire la definitiva chiusura dello stabilimento, che avrebbe potuto causare gravi disordini e proteste considerato il forte aumento della disoccupazione che ne sarebbe derivato, il sindaco Fausto Carbone interessò, con scarso successo, la Direzione Generale delle Ferrovie perché assegnassero, ogni mese, almeno quattro locomotive da riparare alle "Officine". La richiesta non ebbe seguito a causa delle difficoltà frapposte dalla Direzione lavori ferroviari di Firenze nonostante che le "Officine" fossero sempre più orientate verso questo tipo di attività. Uguale sorte toccò al tentativo, esperito sempre dal sindaco, di dar vita ad una cordata di industriali italiani che sostituissero o almeno affiancassero l'azionista francese.

Non portò a risultati nemmeno la proposta dell'ingegner G. Perret di Torino, concessionario della Paul Decauville (ferrovie a scartamento ridotto) che, in una lettera al sindaco Carbone, formulava un'ipotesi di collaborazione nell'attività di costruzione di presse e di casette smontabili in metallo qualora fosse possibile "assicurare gli occorrenti capitali per il servizio commerciale".

Tra il 1920 e il 1922, le "Officine" avevano avviato, avvalendosi della collaborazione della Sirnim (affiliata della Schneider) anche la produzione di impianti frigoriferi. La produzione di frigoriferi ricevette poi nuovo impulso dall'accordo concluso nel 1928 con la società Linde di Wiesbaden (Germania).

Gli accordi con la Sirnim prima e con la Linde poi sono indicatori della visione strategica dell'ex ALFA che, in anni in cui le imprese italiane apparivano poco propense a stringere accordi con consorelle estere, non esitò a ricercare fuori dai confini nazionali, anche se con risultati poco soddisfacenti, forme di collaborazione che potessero sostenere i propri livelli produttivi e di vendita.

Le "Officine" avevano ottenuto dalla Linde l'esclusività per la costruzione e vendita in Italia e nelle colonie dei prodotti della Società tedesca. Il reparto frigoriferi contava 20 addetti (12 impiegati e 8 operai montatori), oltre all'ingegner Remo Zerbone, responsabile del reparto con contratto a tempo determinato.

Successivamente, i soci italiani posero in atto alcune iniziative per evitare la chiusura della fabbrica. Chiesero ed ottennero la revoca della liquidazione e la Società deliberò, nell'assemblea generale straordinaria del 28 agosto 1922, un aumento del capitale sociale da 1 a 6,5 milioni di lire (circa 6.198.450,78 euro), mediante emissione di n. 27.500 azioni da lire 200 cadasuna. Con lo stesso atto, le "Officine" trasferirono anche la sede sociale da Torino a Tortona presso lo stabilimento.

Tuttavia, la ripresa produttiva del 1923, che consentì all'impresa di avere lavoro in modo abbastanza continuativo, non fu però sufficiente ad evitare una riduzione di personale. Nel 1924, le "Officine" lavorarono pressoché regolarmente, anticipando la ripresa che, nella seconda metà degli anni '20, interessò l'economia italiana e la stessa azienda tortonese. Dopo il 1925, infatti, l'attività proseguì normalmente tanto che, in quegli anni, il fatturato medio fu intorno ai 12 milioni di lire (circa 9.897.613,03 euro) con punte massime di 16 milioni (circa 13.196.817,39 euro).

Nel tentativo di conquistare nuovi mercati, i vertici societari introdussero nel panorama delle produzioni aziendali anche la fabbricazione di macchine agricole (aratri, trinciaforaggi, silos metallici, bacini da torchio, ecc.), con conseguente aumento dei livelli occupazionali, mentre le pressioni esercitate da amministratori ed esponenti politici riuscirono a far assegnare allo stabilimento tortonese alcune commesse per la riparazione di locomotive. Il 24 agosto 1924, infatti, venne riconsegnata alle Ferrovie dello Stato la prima locomotiva riparata dalle "Officine".

La ripresa del fatturato dipese anche dalle nuove produzioni decise dalla direzione aziendale. Nel corso degli anni, infatti, le originarie attività dell'ALFA erano andate arricchendosi e diversificandosi per numero e tipologia. Il reparto forge era in grado di fornire pezzi fino a 2 tonnellate di peso, elementi per materiale rotabile e ferroviario, alberi a gomito, mentre l'imbutitura produceva lavori in lamiera, telai e ruote, scatole cardano per automobili.

Nonostante le difficoltà registrate dopo la fine della guerra, a metà degli anni Venti, le "Officine" erano, sotto il profilo occupazionale, ancora la maggiore impresa industriale della Città e del circondario. Nel 1925, secondo una statistica della Lega Industriale della Provincia di Alessandria relativa alle imprese con più di 50 addetti, le "Officine" contavano 700 occupati. Le "Officine" sopravanzavano nomi come il cotonificio Mariano Dellepiane (632 occupati) e la fabbrica di macchine agricole Pietro Orsi & Figlio (100 dipendenti). Al contrario, non trovano riscontro in documenti ufficiali, all'attuale momento della ricerca storica, i dati che riferiscono un numero di addetti alle "Officine" pari a 1.000 o addirittura a 1.200 unità.

Dal Censimento industriale e commerciale al 15 ottobre 1927 risulta che, in quell'anno, a Tortona, il ramo delle industrie metallurgiche contava in città 798 addetti su un totale di 2.493 occupati nelle manifatture (32,01 per cento). La metallurgia, i cui addetti erano, in larga parte riconducibili alle "Officine", era con il tessile (760 addetti pari al 30,49 per cento) il settore di gran lunga prevalente. Metallurgico e tessile contavano complessivamente 1.558 lavoratori, pari al 62,50 per cento dell'occupazione manifatturiera (2.493 unità) seguiti, a distanza, dalle industrie meccaniche (248 e 9,95) e del vestiario e abbigliamento (184 e 7,38).

Al fine di sostenere la crescita della produzione e la razionalizzazione aziendale, la Società, deliberò in data 18 luglio 1928, un ulteriore aumento del capitale sociale, che venne portato da lire 6.500.000 a lire 20.000.000, pari a circa 18.048.410,60 euro. La congiuntura favorevole sostenne l'attività della società, che introdusse alcuni cambiamenti organizzativi ed orientò sempre più la propria attività verso il settore ferroviario, con la riparazione di locomotive, la fabbricazione di caldaie per le vaporiere e di carrelli per i vagoni, oltre alla preparazione di pezzi per l'industria meccanica.

Le "Officine" risentirono anche del peggioramento della situazione economica generale dovuto alle prime avvisaglie della crisi mondiale del 1929. Tuttavia, con ogni probabilità, sarebbero sopravvissute all'avversa congiuntura se la rivalità tra la Fiat e l'Itala, le manovre delle banche e i giochi di borsa di faccendieri vari non l'avessero costretta alla fusione con l'Itala Fabbrica Automobili.