

ANONIMA LIGURE FORNITURE ACCIAIO: LE LAMIERE E LE LOCOMOTIVE (3)

Le “Officine” diventano Itala S.A.

La “guerra” tra le industrie automobilistiche torinesi Fiat e Itala, con conseguenti contrapposizioni fra banche e relativi giochi di borsa, era destinata a coinvolgere con esiti nefasti anche le Officine Metallurgiche e Meccaniche. Nel gennaio 1929, infatti, la Società tortonese fu incorporata dall'Itala Fabbrica Automobili della quale era unico azionista dal 1927 il senatore Dante Ferraris. La società risultante dalla fusione assunse la nuova denominazione sociale di “Itala Società Anonima” ed aveva un capitale versato di 35 milioni. Disponeva di due stabilimenti: quello per la produzione di auto già di proprietà della Itala Fabbrica Automobili a Torino e quello delle Officine Meccaniche e Metallurgiche di Tortona.

Con atto del 16 gennaio 1929, “Itala Società Anonima” deliberò l'emissione di un prestito obbligazionario fino ad un massimo di lire 30.000.000 (circa 31.627.799,84) ad un tasso del 7 per cento garantito da ipoteca sugli stabilimenti ed impianti sociali.

Dominus dell'operazione fu il senatore Dante Ferraris, il quale aveva rilevato l'Itala dall'Istituto di liquidazione della Banca d'Italia tramite la Compagnia fondiaria regionale di Milano che faceva capo allo stesso Ferraris e ad Angelo Pogliani. Il Ferraris, che assunse le cariche di presidente e amministratore delegato della nuova Società, riteneva che la solidità patrimoniale delle “Officine” avrebbe consentito di far fronte alle gravi difficoltà finanziarie in cui versava l'azienda automobilistica e di realizzare il gigantesco affare di forniture alla Polonia (cd “Operazione Ursus”), che necessitava di un notevole numero di vetture e veicoli industriali (circa 2.800 automezzi per un importo complessivo di 70 milioni di lire pari a circa 73.798.199,63 euro) che il Ferraris aveva in vista.

Tuttavia, la prospettiva di concludere l'affare sfumò nel giro di poche settimane dalla nascita della nuova società anche perché il Governo non ratificò l'accordo commerciale con lo Stato baltico. La mancata ratifica fece venir meno la possibilità per l'Itala di usufruire di cospicue risorse monetarie ed ebbe pesanti ripercussioni sui suoi assetti produttivi, economici e finanziari già compromessi dal negativo risultato dei contratti di fornitura per le forze armate. Sorte analoga ebbe un'operazione con il governo ungherese con il quale Itala aveva concluso un accordo per la fornitura di due carri d'assalto del valore di circa 1.200.000 lire (circa 1.265.111,99 euro) che dovevano costituire un prototipo per ordinazioni successive. Il contratto non fu eseguito e il deposito vincolato di lire 500.000 (circa 444.109,40 euro) del governo ungherese presso il Credito Italiano non fu prelevato.

La mancata conclusione degli affari con Polonia e Ungheria finì per acuire le difficoltà dell'Itala e per le ex “Officine” la fusione si rivelò ben presto disastrosa. La pesante situazione debitoria dell'ex Itala Fabbrica Automobili divenne insostenibile per la nuova Società, che aveva 35 milioni di capitale. Le difficoltà dovute al pesante passivo ereditato nella fusione dall'Itala Fabbrica Automobili apparivano pressoché insormontabili tanto che, appena un anno dopo, a fronte di uno sbilancio di quasi 21 milioni di lire (circa 22.139.459,89), il Presidente, Dante Ferraris, in data 2 gennaio 1930, rivolse domanda di ammissione al concordato preventivo al Tribunale di Torino, che l'accollò con decreto del 11 gennaio.

Il concordato avrebbe potuto portare ad un ridimensionamento dei crediti dovuti, ma contro l'ammissione alla procedura insorsero quattro creditori, poco disposti a rinunciare ad una parte significativa del loro credito; anche se l'esposto non fu preso in considerazione dal Tribunale esso rallentò, se addirittura non impedì, il salvataggio dell'impresa.

La relazione del commissario giudiziale, Salvatore Segre, dà conto della situazione economica, patrimoniale e finanziaria di “Itala Società Anonima” conseguente alle vicende del biennio 1929-30 e, allo stesso tempo delle condizioni tutt'altro che prefallimentari del ramo d'azienda costituito dalle ex “Officine”. Il patrimonio dell'Itala era costituito, nel 1928, quasi esclusivamente da attività e le difficoltà in cui si dibatteva erano di natura finanziaria, che impedivano alla Società di disporre di un'adeguata dotazione di capitale circolante.

A differenza dell'Itala, lo stabilimento delle ex "Officine" non aveva particolari problemi produttivi e finanziari. Infatti, nonostante l'infelice conclusione della collaborazione con la tedesca Linde, l'impianto tortonese lavorava a pieno ritmo. Le produzioni tradizionali (riparazione di locomotive e stampaggio di pezzi in acciaio per l'industria meccanica) e quella più recente e di minore importanza della fabbricazione di macchine agricole assicuravano lavoro per parecchio tempo, mentre il flusso di nuovi ordinativi appariva in crescita. Allo stabilimento diretto dall'ingegner Cappa Bava, erano addetti 30 impiegati, 20 capi reparto e 600 operai.

La pesante esposizione debitoria e l'impossibilità di farvi fronte nella misura richiesta dal concordato preventivo (pagamento del 40 per cento dei debiti) spinse gli azionisti dell'Itala a deliberare la liquidazione della Società, avviando allo stesso tempo le procedure per il progressivo licenziamento dei dipendenti e sospendendo l'acquisizione di nuovi ordini. Già a fine marzo, infatti, lo stabilimento tortonese aveva solo più commesse per un valore di circa 4 milioni di lire (macchine ed attrezzature agricole per la Federazione dei Consorzi Agrari di Piacenza, proiettili per la Regia Marina tramite la S.A. Nazionale Cogne).

A causa della critica gestione finanziaria della Società, l'Itala fu costretta a chiedere il 4 gennaio – giorno della domanda di concordato preventivo – un finanziamento di complessive lire 25.000 alle due banche locali (Banca popolare commerciale agricola e Cassa di Risparmio) per pagare le retribuzioni dei dipendenti dello stabilimento di Tortona. I due istituti di credito per concedere il prestito pretesero la fideiussione del Comune che, anche in questo caso, fece la sua parte e concesse la garanzia richiesta dietro pegno di 50 quintali di rame (233 barre) consegnati dall'Itala al magazzino comunale.

La carenza di liquidità dipese anche dai ritardi con i quali alcuni clienti delle ex "Officine" procedevano alla liquidazione delle fatture. Emblematico il caso delle Ferrovie dello Stato, che vennero sollecitate dal prefetto Domenico Milani in data 30 dicembre 1930 a pagare le forniture ricevute dall'Itala o a versare *"quanto meno un acconto di lire 100.000 (circa 105.426,00 euro)"*.

La mancata acquisizione di nuovi ordinativi portò all'esaurimento del portafoglio ordini che, al momento della messa in liquidazione, assicurava la produzione per non più di quattro mesi per cui il 31 luglio 1930, la fabbrica tortonese chiuse definitivamente i battenti, vittima del dissesto dell'Itala preesistente alla fusione con le "Officine", infliggendo un altro duro colpo all'occupazione.

L'aumento della disoccupazione preoccupò non poco i vertici dell'amministrazione comunale e del Partito Nazionale Fascista (PNF). Il Comune, nella persona del podestà, Antonio Boragno, contattò imprenditori e ministeri nel tentativo di trovare un acquirente per lo stabilimento oppure di ottenere la localizzazione di qualche azienda statale per salvaguardare i posti di lavoro. Purtroppo, le risposte furono negative.

Solo l'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato (AAMS), istituita nel 1927, come organo del ministero delle Finanze, mostrò una certa disponibilità a localizzare nei capannoni dell'ex ALFA una manifattura del tabacco o una raffineria del sale. In seguito, anche questa strada risultò impercorribile: i Monopoli fecero una scelta diversa e gli impianti furono localizzati in altri comuni.

Anche i tentativi di riattivare la produzione dello stabilimento tortonese non ebbero successo. I liquidatori della Società avviarono, a partire dall'agosto 1930, grazie anche all'interessamento del podestà di Tortona, Antonio Boragno, trattative con alcuni gruppi industriali per la cessione dello stabilimento. Furono interessate, tra le altre, la Fratelli Bruzzo Ferriera di Bolzaneto, le Officine Metallurgiche Toscane di Firenze e la S.A. Sima di Milano, che costruiva silos metallici. Quest'ultima manifestò la propria disponibilità ad affidare allo stabilimento tortonese alcune lavorazioni di breve durata e, nel giugno del 1932, rilevò i materiali residuati e le attrezzature che si trovavano nello stabilimento, mentre l'Azienda Nazionale Consumi Carboni nel 1931 chiese precise assicurazioni circa la dimensione delle commesse che potevano essere affidate alle ex "Officine".

La necessità di reperire liquidità per rimborsare la prima rata del debito, secondo quanto previsto dagli accordi raggiunti con i creditori nell'ambito della procedura di concordato preventivo, indusse i liquidatori, già nella seconda metà del 1930, a trattare la vendita degli stampi, delle attrezzature e dei relativi materiali grezzi, semilavorati e prodotti finiti con le Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia (produzione di materiale ferroviario, proiettili e macchine agricole) e con le Officine Ceretti e Tanfani di Milano (costruzione impianti per trasporti a fune, gru, trasportatori, elevatori).

Nemmeno il tentativo esperito dal prefetto Milani che, con una lettera in data 20 dicembre 1930, aveva sollecitato una iniziativa della Banca d'Italia presso l'Istituto di Liquidazioni perché intervenisse a favore delle ex "Officine", come richiesto dal podestà Boragno, non ebbe seguito.

Nonostante che l'avvocato Luigi Grassi di Torino avesse trovato un industriale disposto ad affittare il ramo d'azienda a condizione di avere "*lavoro assicurato per un milione al mese e assistenza col credito presso una banca*", la soluzione proposta non fu condivisa dai liquidatori, che preferivano vendere l'officina anziché affittarla per riscuotere il corrispettivo e pagare la seconda rata del concordato, evitando così la dichiarazione di fallimento.

Nella lettera, l'avvocato Grassi suggeriva anche di interessare al problema l'Istituto di Liquidazioni, creditore di una "*ragguardevole somma verso l'Itala*", affinché si facesse cedere lo stabilimento tortonese a rimborso totale o parziale del proprio credito. In tal modo sarebbe stato possibile, secondo l'avvocato Grassi, costituire una società che continuasse l'attività delle ex Officine. La strada suggerita dall'avvocato torinese non fu seguita dai liquidatori preoccupati, forse, di garantire la "*par condicio creditorum*", che la cessione del ramo d'azienda all'Istituto non avrebbe assicurato.

Purtroppo, i tentativi non diedero i risultati sperati; la vendita non ebbe luogo e lo stabilimento di Tortona rimase inattivo. In seguito, spinti dalla necessità di realizzare l'attivo per pagare almeno parzialmente i creditori, i liquidatori intavolarono trattative per vendere i beni mobili (impianti, macchinari, mobili, attrezzature residue, ecc.), il che significava lo smantellamento dello stabilimento e ciò avrebbe reso impossibile ogni ripresa futura (anche parziale) dell'attività.

Già nei primi mesi del 1933, i liquidatori alienarono il macchinario e intavolarono trattative per la cessione di terreni e fabbricati il cui valore fu stimato in 500 - 600.000 lire (da 527.130,00 a 632.556,00 euro circa) col Genio Militare di Alessandria che, nel luglio dello stesso anno, però, declinò la proposta.

La possibilità di acquistare impianti e macchinari di qualità e perfettamente funzionanti a prezzi di liquidazione suscitò l'interesse di numerosi imprenditori non solo locali che presentarono le loro offerte ai liquidatori rilevando impianti, macchinari ed attrezzature. Emblematico il caso della Orsi Pietro & Figlio, che acquisì gli impianti del reparto fonderia completando così la propria struttura produttiva che già risultava articolata in più reparti (forge, torneria, ecc.). La Ditta Morini e Bossi di Milano acquistò, verso la metà del 1933, i macchinari ancora esistenti nelle ex Officine.

Fu fatto anche un tentativo di salvare il ramo automobilistico dell'Itala ormai in liquidazione. Venne costituita un'apposita società denominata Itala Saca (Società Anonima Commercio Automobili) con un consiglio di amministrazione formato da Pasquale Gallo presidente e Salvatore Segre e Francesco Bruni amministratori. Gallo, che si era occupato dell'Itala nel 1919 per conto della Comit, era liquidatore della S.A. Itala.

Nel 1931, l'Itala SACA rilevò il ramo automobilistico dell'ex Itala e cercò di collocare sul mercato i telai ancora in magazzino riorganizzando il reparto commerciale, con l'obiettivo di riprendere in breve la produzione di alcuni modelli. Negli ambienti economici circolava con insistenza la voce che l'operazione Saca fosse stata voluta da Agnelli per fronteggiare la famiglia Ciano che aveva appoggiato le mire della Ford di penetrare sul mercato italiano con impianti di montaggio e per sventare un analogo tentativo da parte della Citroen.

Nel 1934, anno culminante della grande crisi economica mondiale scoppiata nel 1929, anche la Saca, che aveva tentato in extremis di riorganizzare il reparto commerciale e commercializzare il nuovo modello Itala 75 esposto, nel 1932, al Salone di Milano, cessò l'attività e con essa terminò definitivamente la parabola della gloriosa marca Itala.

Anche la dismissione del consistente patrimonio immobiliare delle ex Officine incontrò non poche difficoltà. Al momento della liquidazione della Società Anonima Itala, lo stabilimento di Tortona, infatti, aveva un patrimonio immobiliare di tutto rispetto, costituito da terreni, fabbricati e dall'area sulla quale insisteva il raccordo ferroviario. Il complesso immobiliare aveva una superficie totale di circa 95 mila metri quadri di cui oltre un quarto coperti e del quale fornì una precisa descrizione il Commissario Giudiziale, Salvatore Segre.

Secondo un estratto della relazione relativa al concordato preventivo predisposta dal professor Segre, esso comprendeva un terreno di 95 mila metri quadri di cui 90.000 cintati e 5.000 relativi al binario di raccordo di esclusiva proprietà della società della lunghezza di oltre 500 metri. Lo stabilimento occupava circa la metà di questo terreno, di cui circa 25.000 metri quadri erano coperti ed ospitavano i vari reparti dell'officina alcuni di recentissima costruzione.

I reparti, che internamente erano dotati di binari a scartamento ridotto (tipo Decauville), erano collegati con le Ferrovie dello Stato da binari a scartamento normale per facilitare il ricevimento dei materiali e la spedizione dei prodotti finiti.

Nel tentativo di trovare un acquirente per gli immobili, i liquidatori non esitarono a ricorrere anche agli annunci pubblicitari. Il Corriere della Sera del 19 dicembre 1932 pubblica *“l’annuncio di vendita a Tortona di un grandioso stabilimento industriale vuoto di circa 100.000 metri quadri, cintato, con raccordo ferroviario e grandi e moderni capannoni”*.

Su esplicita richiesta del podestà Boragno e dopo un sopralluogo di un proprio ingegnere, l’Azienda dei Monopoli manifestò una disponibilità di massima all’acquisto del terreno, degli edifici e dei fabbricati da destinare a deposito e lavorazione del sale e a deposito tabacchi ed avviò trattative col Credito Italiano, che aveva garantito il concordato della S.A. Itala e che aveva, dunque, il controllo sulla liquidazione delle attività della Società.

L’Azienda dei Monopoli offrì 650.000 lire (circa 685.269,00 euro) ma l’offerta fu giudicata troppo bassa dal Consiglio di amministrazione del Credito Italiano, che ne chiese 720.000 (circa 759.067,20 euro). La proposta del Credito non fu accettata dall’Azienda statale che rimase ferma sulla sua offerta iniziale.

Intanto, con lo scopo di acquistare i beni immobili delle ex Officine era stata costituita una società (forse di fatto) fra il cavalier Giuseppe Orsi e la Ditta Morini e Bossi di Milano, che offrì 680.000 lire (circa 716.896,80 euro). L’offerta venne subito accettata dal Credito Italiano che, senza informare l’Azienda dei Monopoli e il Podestà, stipulò apposito compromesso.

Il podestà Boragno, sentito Giuseppe Orsi, il quale gli dichiarò che se fosse stato a conoscenza dell’interesse dell’Amministrazione comunale per l’acquisto degli immobili da parte dei Monopoli, non avrebbe interferito nella vendita, propose a Orsi e Amadori in rappresentanza della Ditta Morini e Bossi di cedere all’Azienda dei Monopoli il compromesso che avevano stipulato col Credito Italiano. Amadori comunicava al Podestà di Tortona la disponibilità dei soci interessati a cedere ai Monopoli il compromesso relativo all’alienazione degli immobili con esclusione di 40 mila metri quadrati di terreno, ad un prezzo di lire 950.000 (circa 1.001.546,99), nonché i binari del raccordo e i binari all’interno dello stabilimento che, con tutta probabilità, erano già stati acquistati dalla Ditta Morini e Bossi insieme col macchinario.

L’Azienda dei Monopoli non accolse la proposta e manifestò la propria disponibilità ad accettare solo il prezzo di 680.000 lire e a consentire che i macchinari rimanessero nello stabilimento fino alla fine del 1934. L’offerta dell’Azienda statale fu respinta dal cavalier Amadori che, intanto, per conto della società fra il cavalier Giuseppe Orsi e la Ditta Morini e Bossi di Milano stava cercando un possibile acquirente per lo stabilimento delle ex Officine, cosa certamente non facile in un momento di forti difficoltà economiche.

La ricerca risultò infruttuosa, mentre le pressioni di politici ed amministratori e le sollecitazioni del nuovo podestà, Pietro Banchieri, decisi a sostenere l’ipotesi Monopoli, indussero Orsi e i suoi soci a più miti consigli e ad abbandonare ogni trattativa in corso con l’Azienda statale. Questa era l’unica che offriva possibilità di aumentare l’occupazione in Città,

A Tortona, il problema occupazionale era destinato ad acuirsi nell’arco di pochi mesi: nel 1936, la Città, che aveva perso in cinque anni poco meno di un migliaio di abitanti, contava 800 disoccupati di cui 400 rappresentati da ex dipendenti delle Officine che non erano emigrati e da 110 donne che avevano perso il lavoro in seguito alla chiusura della filanda Sironi.

Così, pochi mesi più tardi, il sedime delle ex Officine venne rilevato, anche grazie ad un contributo di 35 mila lire della Cassa di Risparmio di Tortona, dall’Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato, che vi localizzò, intorno alla metà degli anni Trenta, il Deposito Tabacchi Greggi.

Con la cessione degli immobili, i liquidatori realizzarono l’attivo, liquidarono la residua massa debitoria rispettando le condizioni del concordato e poterono procedere all’estinzione della Società presentando istanza di cancellazione, corredata dal bilancio finale di liquidazione, al Registro Società della Cancelleria del Tribunale e al Registro Ditte della Camera di Commercio di Torino.

Terminava, così, l’esperienza dell’Alfa che, attraverso cambi di denominazioni e di attività, difficoltà burocratiche, contenziosi amministrativi e lotte di potere, aveva caratterizzato il panorama industriale di Tortona per più di trent’anni, arricchendolo con importanti innovazioni tecniche, organizzative, amministrative, commerciali e finanziarie e garantendo, anche in fasi congiunturali negative, elevati livelli occupazionali, che assicuravano reddito e sicurezza a un importante numero di lavoratori e alle loro famiglie.