

**MAD**  
macchine agricole domani

[www.macchineagricoledomani.it](http://www.macchineagricoledomani.it)



Edizioni L'Informatore Agrario

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni. Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato. Edizioni L'Informatore Agrario S.r.l. non potrà comunque essere ritenuta responsabile per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.

# I costruttori nella morsa della 2<sup>a</sup> guerra

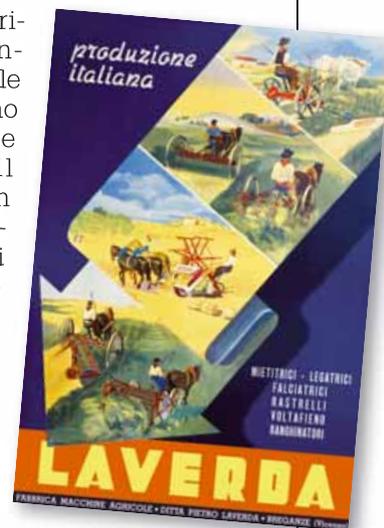
di Piergiorgio Laverda

L'industria italiana di macchine agricole alla fine degli anni 30 mostrava un grande fermento. Prima la cosiddetta "battaglia del grano" per cercare l'autosufficienza alimentare, poi le politiche del regime tese a superare con l'autarchia le conseguenze negative delle sanzioni internazionali seguite alla guerra di Etiopia avevano stimolato l'industria nazionale ad affrontare la produzione di macchine che, all'epoca, venivano in gran parte importate. Nel 1932 era stata presentata la falciatrice meccanica italiana costruita dalla Omi "Reggiane", seguita dalla Laverda 48A e, nel 1938, dalla prima mietilegatrice, sempre prodotta dal costruttore vicentino. Nel medesimo settore si impegnarono successivamente altre industrie come l'Utita e la San Giorgio. Macchine per la fienagione, così come semi-

Negli anni 40, con il secondo conflitto mondiale, le politiche del periodo e la difficoltà nel reperire le materie prime, i produttori italiani di macchine agricole furono messi a dura prova

natrici e attrezzi per la lavorazione del terreno erano ormai prodotti con successo e in quantitativi rilevanti da molte aziende nazionali, tra cui ricordiamo Martinelli, Giusti e Guerri. L'urgenza di meccanizzare l'agricoltura e la necessità di soddisfare i fabbisogni alimentari spinsero lo

Stato a incentivare l'industria nazionale e a limitare drasticamente l'importazione di macchine agricole e componentistica. Basti pensare che nel 1940 solo il 25% della fienagione e appena il 15% della mietitura erano effettuate a macchina. Anche la bonifica di vasti territori e l'espansione coloniale determinarono un'ulteriore spinta per il mercato con ingenti programmi di meccanizzazione. In quegli anni un ruolo fondamentale era svolto dalla Federazione



GRANDE EMPORIO MACCHINE AGRICOLE - OFFICINE MECCANICHE DI COSTRUZIONE

## TADDEO GIUSTI - MODENA

ALESSANDRIA - CIVITANOVA MARCHE - PARMA - MACERATA

**ARATRI**  
A SEMPLICE E DOPPIO VERTICE PER TRAZIONE ANIMALE E MECCANICA  
DAI MODELLI PIÙ PICCOLI A TRAMPOLI AI MODELLI MAGGIORI CON SOLLEVAMENTO AUTOMATO PER TRATTORI

**SEMINATRICI DI PRECISIONE**  
A MANO - A TRAZIONE ANIMALE E MECCANICA  
SI COSTRUISCONO IN TUTTE LE GRANDIEZZE

ERPICI - COLTIVATORI - ESTIRPATORI DI OGNI TIPO

**MACCHINE PER FIENAGIONE, RACCOLTO E SELEZIONE**

FALCIATRICI  
MIEITRICI  
LEGATRICI  
RASTRELLI  
VOLTAFIENO  
SVECCIATORI CON VENTILATORE - IMPIANTI SELEZIONATORI ecc. - MACCHINE ENOLOGICHE

TRINCIAPORAGGI  
PIRESSAFORAGGI  
INSILATRICI  
TRIBBIATRICI  
SGRANATORI

CATALOGHI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA

OFFICINE COSTRUZIONI MACCHINE AGRICOLE

## FRATELLI MARTINELLI

TELEFONO 25-21 MODENA VIA GIARDINI 20

La Ditta Fratelli Martinelli produce nelle sue Officine di Modena e di Alghovano (Tortona) tutto quanto occorre all'agricoltore per la lavorazione, la sistemazione, la preparazione e la coltivazione del terreno.

**ARATRI** per trazione animale e meccanica

**Seminatrici - LITTORIA.**  
La più perfezionata macchina da semenza oggi esistente, si fa facilmente spuntabile per rompere la semenza anche in file lontane o serrate. - File a scarpate - File a liscione - File a disco semplice - File a disco doppio - Speciali assessoratori per la semina a nastro.

**RUSPA LIVELLATRICE**      **ERPICI A DISCHI**

Catalogo e preventivi gratis a richiesta

**"REGGIANE"**

OFFICINE MECCANICHE ITALIANE S. A.  
Capitale L. 100.000.000 interamente versato  
REGGIO EMILIA

**3 migliori aratri**

Aratro a semplice versata con carrello sterzabile

Aratro a doppio versata con carrello sterzabile

Aratro automatico movimento per trazione meccanica

Falciatrice a bagno d'olio con apparecchio a mistere

**Le falciatrici più perfette**

Falciatrice a bagno d'olio larghezza di taglio m. 1,37 - 1,72 - 1,87.

Negli anni precedenti al secondo conflitto mondiale l'industria italiana di macchine agricole riuscì a coprire in buona parte il fabbisogno nazionale. Cinque esempi della produzione nazionale: Pietro Laverda, Taddeo Giusti, Fratelli Martinelli, Omi e Breda (pagina successiva)

LA CORRISPONDENZA TRA I COSTRUTTORI ITALIANI



Tra le ditte italiane protagoniste della produzione di macchine agricole, qui raffigurate con i loro caratteristici loghi commerciali del tempo, si intrecciarono rapporti, con fitti scambi di corrispondenza, per cercare di superare assieme le gravi difficoltà del periodo bellico

dei consorzi agrari, organizzazione commerciale cooperativa diffusa capillarmente sul territorio che, con molti marchi distribuiti in esclusiva, arrivava a coprire fino all'80% del commercio di macchine agricole in Italia.

**La richiesta di materie prime**

La meccanizzazione dell'agricoltura italiana si scontrava però con la grave carenza di materie prime e di componentistica che, già a partire dal 1937, impediva di fatto alle aziende costruttrici di soddisfare gli ordini. I documenti aziendali dell'epoca testimoniano le pressanti richieste rivolte agli organismi statali, rimaste spesso insoddisfatte.

Con lo scoppio del conflitto mondiale e l'entrata in guerra dell'Italia la situazione peggiorò sempre più. Le principali fabbriche di macchi-



ne agricole vennero classificate come industrie ausiliarie di guerra e quindi sottoposte a rigidi controlli e a criteri di precedenza nelle assegnazioni di materie prime, quest'ultime soggette alle decisioni del Commissariato generale per le fabbricazioni di guerra. L'istituzione di vari consorzi tra gli industriali per programmare e organizzare l'approvvigionamento delle materie prime era stata avviata già negli anni pre-guerra. In particolare si creò il Campfond (Consorzio nazionale approvvigionamenti materie prime per fonderie ghisa) che gestiva le fondamentali forniture di minerali e carbone per le fonderie, mentre altri consorzi si occupavano del legno, dell'acciaio e della gomma. Malgrado ciò i produttori erano costretti a continui solleciti per ottenere metalli, legname e componenti vari per far fronte alla forte richiesta del mer-

cato e quindi cercarono di coalizzarsi per intervenire nei confronti delle autorità e garantire la sopravvivenza delle aziende.

Nel 1941 la Confederazione fascista degli industriali meccanici promosse la costituzione di uno specifico consorzio tra i produttori di macchine agricole.

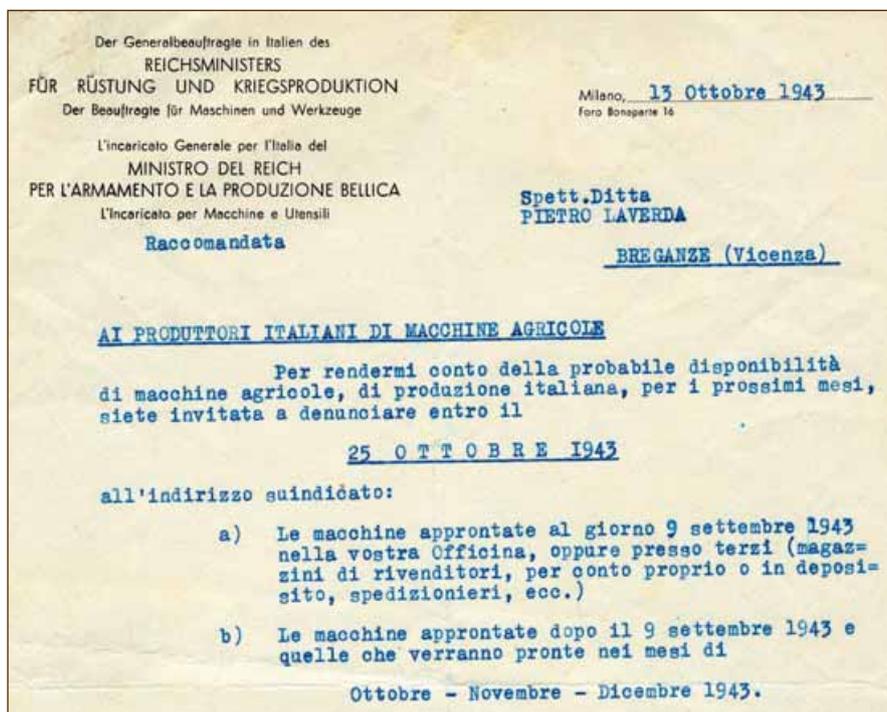
### Il Consorzio italiano costruttori macchine agricole

Dopo lunghe trattative solo all'inizio del 1943 si giunse, su iniziativa di un gruppo di aziende aderenti alla Federmeccanica, alla costituzione del Consorzio tra costruttori di macchine agricole. Lo statuto venne approvato il 20 febbraio e successivamente il 23 aprile il nucleo di aziende fondatrici costituì il consorzio e nominò il presidente e i componenti del consiglio. Ne facevano parte i rappresentanti delle ditte Sima (Jesi in provincia di Ancona), F.lli Martinelli (Modena), Cantone (Vercelli), Laverda (Breganze), Galtarossa (Verona), Manzoni & Savarè (Lodi), S.A. Breda (Milano), S.A. Cattaneo (Pavia), S.A. Bubba (Piacenza). Presidente fu eletto il conte torinese Ugo Sartirana, ex podestà di Torino. Si trattava delle più importanti aziende dell'epoca e la partecipazione al consorzio era regolata in base al quantitativo di materiale ferroso assegnato per la produzione. Tra i compiti del Consorzio vi erano il controllo dei piani di produzione, la razionale distribuzione delle materie prime, l'assistenza nell'ambito dei trasporti e nelle esportazioni, la consulenza sui materiali e le tecniche di produzione.

Successivamente si svolsero altre riunioni, anche per approvare l'adesione di ulteriori importanti ditte tra cui Farina (Verona), Campione (Pescara), Savoia (Udine), Tortorelli (Siena), Slanzi (Novellara in provincia di Reggio Emilia), Giusti (Modena). Passarono però solo poche settimane e la situazione politica nazionale precipitò. La caduta del fascismo, il 25 luglio 1943, fece saltare anche la riunione del Consorzio convocata per il 29 luglio a Milano. Il consiglio, riconvocato per il 13 agosto, si tro-



Le due **principali realtà consortili** avviate nel periodo bellico per organizzare l'approvvigionamento delle materie prime diventate sempre più scarse: il **Consorzio italiano costruttori macchine agricole** e il Consorzio nazionale approvvigionamento materie prime per fonderia e ghisa (**Campfond**)



**Circolare delle autorità tedesche** inviata dopo il blocco della vendita di macchine agricole (13 ottobre 1943)

vò di fronte alle dimissioni del presidente Sartirana che, essendo fortemente compromesso con il regime, preferì lasciare l'incarico. Si tentò comunque di dare continuità all'attività del Consorzio, malgrado a livello ministeriale ci fosse la chiara intenzione di togliere al Consorzio stesso la gestione delle quote di materie prime destinate al settore macchine agricole. L'armistizio dell'8 settembre e la conseguente occupazione tedesca determinarono ulteriori pesanti conseguenze per le attività industriali.

### L'occupazione tedesca

L'ultima riunione del comitato direttivo del Consorzio si tenne il 20 ottobre, dopo che il 13 settembre l'incaricato per l'Italia del Ministero del Reich per l'armamento e la produzione bellica (Ruk) aveva ordinato la sospensione totale della vendita di macchine agricole, blocco che sarebbe stato tolto solo dopo molti mesi. Subito molte industrie considerate strategiche, tra cui quelle di macchine agricole, furono classificate come "stabilimento protet-

to" e sottoposte al controllo diretto delle autorità tedesche. Ciò se da un lato consentiva alle fabbriche di mantenere il proprio personale, evitandone la deportazione in Germania, dall'altro ne condizionava la produzione e il commercio, visto che ogni operazione doveva essere preventivamente autorizzata. Precedenza assoluta avevano forniture e lavorazioni destinate all'occupante; tra queste anche prodotti particolari come, ad esempio, i 700 carri da trasporto a traino animale e i 1.500

## THE HARVEST BRIGADE: LA STRANA GUERRA DEI TREBBIATORI AMERICANI

Negli anni che precedettero la Seconda guerra mondiale Massey Harris, forse il più importante costruttore mondiale di macchine agricole dell'epoca, con sede in Canada, stava testando il suo primo prototipo di mietitrebbia semovente, il modello 20, cui seguì di lì a poco il 21. Era la prima macchina a livello mondiale a riunire assieme le funzioni di mietitura e trebbiatura in una struttura autonoma semovente. Si presentava quindi come una vera rivoluzione in agricoltura, consentendo un notevole risparmio di manodopera oltre a ridurre l'impiego di trattori di elevata potenza, normalmente utilizzati per le grandi mietitrebbie trainate che operavano da oltre 50 anni nelle grandi pianure negli Stati Uniti.

Occorreva però una forte azione di convincimento nei confronti degli agricoltori per accogliere questa novità. La Guerra mondiale aveva coinvolto anche il Nord America, creando problemi nelle campagne per la scarsità di manodopera e per la limitata disponibilità di macchine e attrezzature dovuta agli impegni bellici delle aziende costruttrici. La stessa Massey Harris era coinvolta nella produzione di carri armati. Così Joe Tucker, responsabile commerciale per gli

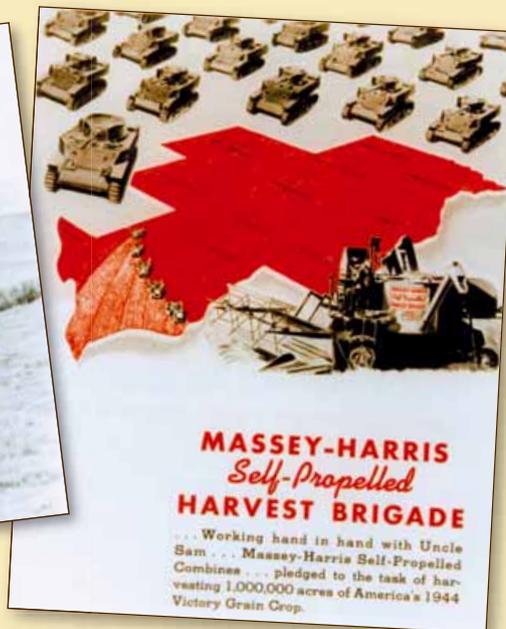
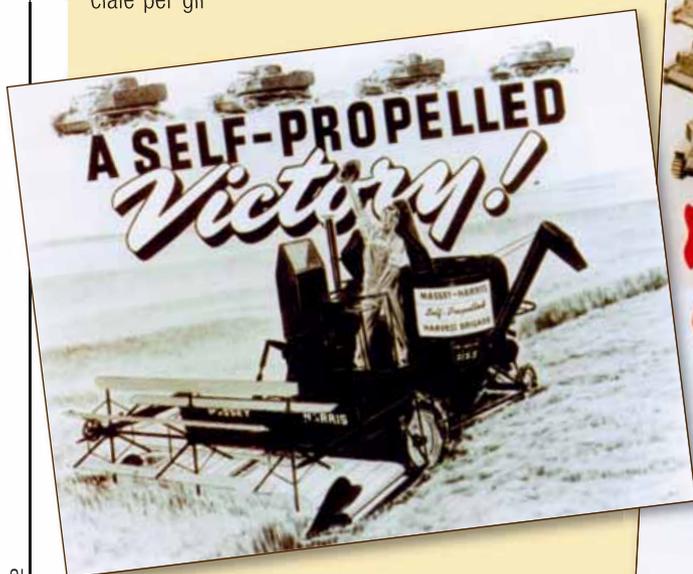
Usa dell'azienda canadese, ebbe un'idea folgorante: presentò al Comitato nazionale per la produzione bellica la proposta di costruire 500 macchine del modello 21, oltre al contingente normalmente programmato, da vendere agli agricoltori statunitensi a condizione che si impegnassero a trebbiare in una stagione almeno 2.000 acri di grano (1 acro equivale a 4.047 m<sup>2</sup>). In uno slancio patriottico, unito a ovvi fini pubblicitari, egli sosteneva che la sua tecnologia avrebbe salvato mezzo milione di bushels di grano (1 bushel = 35,24 litri, pari a circa 27 kg di grano con peso specifico medio) che altrimenti non si sarebbe riusciti a raccogliere. Inoltre un migliaio di trattori rimanevano liberi per altre lavorazioni, risparmiando molto combustibile, e la rottamazione delle vecchie macchine da trebbiatura avrebbe potuto servire al Paese per recuperare metallo utile all'industria bellica.

Così, nel 1944, furono scelti 500 farmers per acquistare le MH 21, con l'obbligo di raccogliere almeno 2.000 acri, senza peraltro stabilire un prezzo comune per la raccolta. Le macchine furono rapidamente costruite e destinate in gran parte alle grandi pianure degli Stati centrali. Caricate su camion scesero fino al Texas e da lì iniziarono a trebbiare nelle aziende, accolte con favore dai proprietari anche per le tariffe relativamente basse. Attraversarono poi gli Stati della Confederazione andando verso nord, assecondando la progressiva maturazione del grano, fino a raggiungere in ottobre il confine canadese. La casa produttrice garantì l'assistenza tecnica, seguendo l'avanzare dei trebbiatori anche con mezzi aerei.

Nacque così la "Harvest Brigade" (brigata della trebbiatura) e fu un enorme successo, tanto che la media di raccolto fu di 2.038 acri per macchina. Tutta la stampa americana mise in grande risalto l'operazione e per l'anno successivo, il 1945, il numero di nuove macchine salì a 750.

Grazie a questa operazione Massey Harris, alla fine del conflitto, era diventata leader del mercato delle mietitrebbie semoventi, costringendo gli altri produttori a una rincorsa forsennata. Basti pensare che John Deere, l'altro grande costruttore americano, presentò il suo primo modello, la 55, solo nel 1947.

P.L.



"Una vittoria semovente!" "Lavorando mano nella mano con lo zio Sam.... Le mietitrebbie semoventi Massey-Harris... impegnate nell'impresa di raccogliere 1.000.000 di acri per il raccolto americano 1944 del grano della vittoria": così recitavano **due illustrazioni pubblicitarie Massey-Harris** dedicate alla Harvest Brigade

## IL SOGNO DI UNA VITA

di Nello Salsapariglia, 106 pagine, prezzo 17,00 euro, presso il Museo Salasapariglia, telefono 335.8430203; info@collezionesalsapariglia.it; www.collezionesalsapariglia.it

Tra le decine e decine di artigiani e industriali che nell'immediato Dopoguerra si misero a costruire trattori agricoli per dare al Paese la possibilità di risorgere, uno solo è rimasto a testimoniare quel periodo: Nello Salsapariglia, oggi presidente del Gamae - Gruppo amatori macchine agricole d'epoca di Reggio Emilia.

Tutto cominciò nel 1948 quando due amici, Alceo Leoni e Nello Salsapariglia, si misero insieme per fondare una ditta che chiamarono Lesa: ottenuta dall'unione delle iniziali dei due cognomi. All'inizio furono "carioche", nate dall'assemblaggio di pezzi meccanici di residui bellici, poi trattori veri e propri con potenze da 15 sino a 55 CV, accanto ai quali nacquero le motofalciatrici "Giulietta". La produzione andò avanti per una quindicina di anni prima di essere ceduta alla ditta Corghi che continuò con il proprio nome per un breve periodo.

Ora Nello ha scritto la storia della sua avventura intitolandola "Il sogno di una vita". Tra le tante cose, ci fa sapere che ebbe delle sollecitazioni a entrare in seminario per diventare prete; cosa che non fece perché, all'età di 15 anni, il padre gli trovò un lavoro da meccanico per

i mesi invernali mentre nel resto dell'anno era impegnato nel lavoro dei campi.

Nell'autobiografia, Nello scrive come parla, come tutti coloro che in quel periodo frequentarono la scuola del paese con l'unica prospettiva di un futuro che li avrebbe visti ad abbeverare il bestiame e a falciare il fieno. A lui però interessava la meccanica mediante la quale poter dar vita a un qualsiasi prodotto, fosse un trattore, una motofalciatrice o una motosega.

Nella sua avventura traspare l'umanità e la solidarietà delle persone che erano scampate agli orrori della guerra, doti oramai scomparse e che Salsapariglia ha fatto bene a riesumare e a immortalare affinché coloro che c'erano ricordino e chi ancora non c'era possa almeno immaginare. Un mondo fatto di gente per bene, che gli fu vicino nel momento della crisi, aiutandolo ad uscirne e spronandolo verso nuove attività. Si tratta di una testimonianza da leggere e rileggere per rendersi conto che ci furono anche anni in cui l'onestà era un valore alto e dove "buon giorno" voleva dire veramente buon giorno!

Nello Salsapariglia, figlio di quel periodo fantastico e irripetibile della nostra storia, lo si trova oggi sempre disponibile a porre la sua esperienza e la sua umanità al servizio di una qualsiasi idea o iniziativa se le trova giuste e istruttive. Ci mancava lo scritto della sua meravigliosa avventura. Adesso c'è.

W.D.



L'autore nel giugno del 1941 all'età di 14 anni

impianti a gassogeno per autocarri costruiti dalla Laverda tra il 1944 e il 1945 e utilizzati dall'esercito tedesco in ritirata.

Così a fronte di una richiesta di macchine agricole che, nonostante la guerra, si manteneva elevata, spesso non si riusciva a consegnare nulla, a causa anche delle enormi

difficoltà nel sistema dei trasporti. I prezzi delle macchine subirono un'impennata vertiginosa, con aumenti annui del 50% e oltre. Molte aziende importanti, situate nei distretti produttivi più esposti, furono obiettivo di pesanti bombardamenti e alcune cessarono la produzione. Quando, alla fine di aprile del '45,

l'Italia fu interamente liberata, anche l'industria delle macchine agricole era in ginocchio; varie aziende non ripresero più la produzione; altre, come la Laverda, più fortunate perché non danneggiate dalla guerra, si rimisero al lavoro. Ma la liberalizzazione delle importazioni, dopo anni di autarchia, provocò conseguenze negative esponendo l'industria nazionale alla concorrenza spietata delle aziende straniere. Significativo l'esempio dell'accordo di scambio con la Francia che prevedeva l'esportazione di una macchina da scrivere Olivetti contro l'importazione di due falciatrici meccaniche francesi, quando in realtà il rapporto di valore tra i due prodotti era il contrario. La crisi durò alcuni anni e solo a partire dal 1950 l'industria nazionale del settore si riprese conquistando finalmente un posto di rilievo in ambito europeo.

Piorgio Laverda

p.laverda@macchineagricoledomani.it

I documenti illustrati nell'articolo provengono dall'Archivio Storico Pietro Laverda di Breganze (Vicenza).



I 20 mesi di occupazione tedesca portarono a forti limitazioni della produzione di macchine agricole, soggetta al ferreo controllo del Ministero per l'armamento e la produzione bellica, e all'obbligo di rilevanti commesse militari, come questi carri a trazione animale del modello Hf1 costruiti in oltre 700 esemplari dalla Laverda per la Wehrmacht