

LA CRISI DELLE INDUSTRIE MECCANICHE A MILANO

Una crisi, che, insieme ad altre non poche, si va trascinando in Italia da alcuni mesi, è quella delle industrie meccaniche; la cui paternità va attribuita al tanto lodato sistema della protezione. Ed è soprattutto a Milano che essa si presenta nella forma più acuta e grave per la mancanza di lavoro che affligge gli stabilimenti creati per la costruzione del materiale ferroviario. Sicchè assistiamo giornalmente a un curioso e triste spettacolo, quale è quello che danno, Governo, stabilimenti e operai: questi ultimi per avere anche con minacce quel lavoro che manca e il governo per trascinare in lungo le cose visto e considerato che fanno difetto i denari per nuove ordinazioni e lo stesso bisogno di materiale ferroviario. Convien dunque che esaminiamo brevemente le ragioni che danno origine a questa crisi e gli insegnamenti che da essa in mancanza di meglio si possono trarre.

I lettori sanno come fino a pochi anni fa l'industria della costruzione del materiale ferroviario mancasse da noi quasi completamente. Locomotive e carri venivano acquistati all'estero, chè la produzione nazionale o non era ancora tecnicamente in grado di fornirli o solo a prezzi impossibili rispetto a quelli fatti all'estero. Ma lo svolgimento delle costruzioni ferroviarie, la tendenza a rendersi indipendenti dall'estero per ogni industria, la mania di protezione, fecero sì che in breve volgere d'anni sorgessero o si ampliarono gli stabilimenti dediti alla produzione del materiale ferroviario. Le convenzioni 27 aprile 1885 accordarono alla produzione nazionale il favore del 5 % sui prezzi di quella estera, la qual cosa servì sempre più a imprimere vigore a quella industria. Era però un vigore artificiale, ottenuto coi soliti espedienti dei dazi e rinforzato con l'altro mezzo della compensazione dei prezzi nella misura del 5 %, ma come suole accadere in simili casi i retori dell'economia nazionale plaudirono con gran calore allo incremento delle costruzioni meccaniche e proclamarono, prima d'averla in pugno, la vittoria del protezionismo.

Il tempo si è incaricato anche più presto di quello che si credeva a metter in chiaro ancora una volta l'errore e il danno che si commettono con quegli appoggi artificiali e con quegli espedienti più o meno ingegnosi che si sono escogitati per la industria del materiale ferroviario. Oggi infatti le officine ci sono, e gli operai non fanno certo difetto, ma manca in parte la ragione d'essere di entrambi, nè più nè meno, perchè non c'è lavoro sufficiente che per una parte di quegli stabilimenti. La loro produttività complessiva supera il fabbisogno e si capisce che qualcuno debba risentirne gli effetti.

Così a Milano nel marzo di quest'anno, e anche prima, si ebbero numerosi operai disoccupati in ragione del licenziamento a essi dato da alcuni stabilimenti e fino da allora la questione è stata largamente discussa, ricavandone la convinzione che si tratta proprio d'un caso analogo a quelli in cui la offerta supera la domanda e nei quali bisogna agire precisamente sulla offerta, restringendola, se si vuol eliminare una causa di perdite e di perturbazioni.

È invero si consideri che la potenzialità annua approssimativa e complessiva di tutte le officine

principali calcolasi sia di 200 locomotive, 600 carrozze e bagagliai e 3,000 carri circa. Ora la costruzione di nuovo materiale ferroviario può essere provocata o dall'apertura di nuove linee o dalla sostituzione del materiale vecchio o finalmente dall'aumento del traffico. Vie nuove ne sono state certo aperte negli ultimi anni, ma non in misura da richiedere, specie quando il traffico rimane scarso, grande quantità di materiale. Di più in Italia dove le nuove costruzioni non possono essere per vari motivi che lente, il bisogno di materiale per cotesto titolo è appena sensibile. Parimente la sostituzione del materiale vecchio è lentissima per una ben semplice ragione. La vita media assegnata ai carri è di 64 anni e quella delle locomotive e delle carrozze è di 40 anni, sicchè le ferrovie italiane essendo state cominciate nel 1842 e solo molto più tardi notevolmente estese, il bisogno di materiale nuovo da sostituire al vecchio si manifesta e manifesterà negli anni avvenire in misura molto limitata e graduata. In un decennio ad esempio non si avrebbero da rinnovare che 533 carrozze e 167 locomotive, ossia in media annuale un numero assai esiguo rispetto alle cifre delle potenzialità più sopra indicate. E si aggiunga che le non floride condizioni dell'esercizio ferroviario in Italia non consentono quella larghezza, altrove praticata, nel sostituire sopra certe linee secondarie il materiale scadente ivi riservato.

Nè pur troppo c'è molto da sperare nell'aumento del traffico, date le condizioni in cui si trova l'economia del paese da quasi cinque anni. Ordinare dei carri per tenerli inoperosi nelle stazioni sarebbe opera pazza che niuno certo potrebbe consigliare. Ad ogni modo non si deve credere che e il traffico e la sostituzione del materiale vecchio e l'apertura di nuove linee non concorrano a determinare una sensibile domanda di materiale. Prova ne sia che le ordinazioni agli stabilimenti nazionali non mancano e che precisamente per la rete Mediterranea durante il biennio 1888-89 su 166 locomotive ne furono prese dall'industria nazionale 99, su 568 carrozze 538, su 2422 carri 1892 e che alle officine nazionali esclusivamente furono dati da costruire 175 bagagliai. Escludere la industria estera sarebbe qui un grave errore economico e finanziario; dopo la protezione accordata non sarebbe altro che un voler costringere lo Stato a gettare via pazzamente dei danari e a far pagare più caro il servizio dei trasporti ai consumatori. Gli stabilimenti meccanici non possono attribuire la crisi che alla stessa loro esuberante estensione e potenzialità e la eliminazione totale della concorrenza estera non varrebbe neanche a far scomparire la crisi, che ha radici nell'errore di calcolo circa lo sviluppo utile dell'industria dei materiali ferroviari.

Di ciò sarebbe bene che si convincessero anche gli operai, i quali sbagliano se si illudono di potere colle istanze e gli ordini del giorno accentuati avere il lavoro che presentemente difetta. Non ci sentiamo però di potere approvare neanche la condotta dell'autorità in questa occasione, perchè il vietare di tenere un Comitato alla gente che vuol discutere dei propri interessi, è una di quelle illegalità e di quelle violenze che i tempi nuovi non dovrebbero consentire.

L'autorità prenda i ragionevoli provvedimenti che crede necessari a tutela dell'ordine pubblico, ma se non vuol promuovere le agitazioni estra legali, lasci che i meccanici e gli altri tengano i loro comizi e discuc-