

I CEMENTI ITALIANI

SVILUPPO - PRODUZIONE - ESPORTAZIONE

Conferenza del Socio Ing. V. DE-MATTEI tenuta il 28 aprile 1916

L'industria dei cementi ebbe inizio in Italia più tardi che non in altri Stati di Europa e solo dopo che essa assurse a dignità di Nazione.

Le ragioni, parecchie; prima del 1870 non grandiose opere pubbliche, poche le strade ferrate, lavori portuali ancora in progetto od appena iniziati. Aggiungasi che buoni materiali idraulici aveva il nostro paese a disposizione, e cioè calci idrauliche sparse in quasi tutto il settentrione d'Italia e in Toscana, a Roma e Napoli le pozzolane, e ancora calci idrauliche in Sicilia; ciò che spiega agevolmente come non fosse ancora sentito il bisogno di un materiale che, pure dotato di qualità superiore ai comuni agglomeranti idraulici, aveva anche un costo superiore.

Il cemento, così si chiamava senz'altro questo nuovo materiale, era quasi esclusivamente quello che ora si chiama *cemento a pronta presa*. In allora esso si adoperava con parsimonia perchè si importava a caro prezzo dall'estero. In allora, la resistenza delle costruzioni si domandava di preferenza alle dimensioni delle costruzioni stesse, alla accurata scelta dei laterizi e delle pietre, alla buona confezione delle malte e meno alla natura dell'agglomerante, del quale, per le difficoltà dei trasporti, non era molto libera la scelta.

Oltre però questo cemento a pronta presa che si differenziava grandemente dagli altri materiali cementizi, un altro cemento, di più comodo e facile uso e dotato di qualità eminenti di adesione e di resistenza, veniva da tempo prodotto e adoperato in Inghilterra nelle costruzioni importanti ferroviarie o marittime e in seguito in Francia, dove, per opera del Vicat, la sua produzione assunse carattere di vera e propria industria. Questo cemento è quello chiamato a lenta presa o Portland, dal nome della Contea inglese nella quale fu prima fabbricato. Questo è il cemento che ha preso in tutto il mondo così considerevole sviluppo, tale che, oggi, non vi è costruzione, sia pure di importanza limitata, che non ne adoperi in maggiore o minore misura.

La cresciuta importanza di questo cemento a lenta presa o Portland non poteva passare inosservata e poco dopo il 1870 studi ed esperimenti si iniziavano intorno al nuovo materiale.

Due plaghe nell'Italia settentrionale erano specialmente fornite di calcari atti a dare materiali idraulici: il Bergamasco e il Casalese. In quelle zone fino dalla metà del secolo scorso esistevano importanti fornaci di calce idraulica, ma l'industria era ancora bambina. Furono le strade ferrate che le diedero sviluppo in due distinti modi: con la maggior richiesta delle calci idrauliche per la loro costruzione e con l'apertura all'esercizio di linee raggiungenti i centri di produzione, facilitando il loro impiego in più larga zona.

Nel Bergamasco e precisamente a Palazzolo sull'Oglio, la Società stessa delle Strade Ferrate dell'Alta Italia aveva impiantato una importante fabbrica di calce idraulica a servizio dei suoi cantieri di costruzione.

Nel Casalese parecchi Stabilimenti di modesta importanza, sorsero per opera di privati industriali, i quali dopo l'apertura al traffico della linea Valenza-Casale-Vercelli, estesero le loro forniture specialmente in Piemonte e Liguria.

L'industria era però sempre nei suoi primordi, e se pure la produzione della calce idraulica andava sviluppandosi, l'industria dei cementi non si tentava ancora, mentre sempre maggiori erano le quantità che a caro prezzo si importavano dall'estero.

I crescenti bisogni di tali materiali fecero sorgere quasi simultaneamente negli industriali Bergamaschi e Casalesi, il bisogno di riunirsi in potenti Società dotate di larghi mezzi con lo scopo di continuare l'industria già in atto e inoltre procurare di affrancare il Paese dal tributo all'estero per il cemento e così nel 1872 sorgeva con capitale di lire 2.500.000 la *Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche di Bergamo* e nel successivo 1873 con capitale di lire 2.000.000 la *Società Anonima Fabbrica di Calce e Cementi di Casale Monferrato*.

Ambedue queste Società, che, al loro inizio producevano quasi esclusivamente calce idrauliche: la prima, calce macinata in sacchi; la seconda, calce in zolle come veniva ricavata dai forni, diedero opera attiva allo studio dei cementi e del cemento a lenta presa tipo Portland in particolare.

La diversa natura dei calcari di cui le due regioni Bergamasco e Casalese erano dotate diede un indirizzo diverso alle ricerche istituite presso le due Società.

Nel Bergamasco si hanno imponenti masse di calcari argillosi disposti a strati successivi di limitata potenza e di composizione variabile dall'uno al-

l'altro, difficile quindi la scelta del calcare e economicamente quasi impossibile la estrazione dai soli filoni aventi la composizione voluta per la produzione del Portland. Ne veniva di necessità che opportune miscele fornissero alla cottura una materia prima avente composizione normale e costante.

Così si veniva orientando presso quelle Società la fabbricazione del cemento artificiale che fu incominciato a produrre fin dall'anno 1877.

Nel Casalese affatto diversa è la formazione stratigrafica del calcare. Si hanno banchi di potenza considerevole, fino a 5 e 6 metri, separati da masse considerevolissime di argilla.

Questi banchi hanno una composizione uniforme nel loro spessore, e scelti quelli nei quali la percentuale di carbonato di calcio e argilla è nella giusta proporzione voluta, il calcare da essi eslratto si può portare direttamente ai forni e quindi ottenere il cemento Portland naturale.

Nell'inizio dell'industria molte difficoltà dovettero essere superate, segnatamente per riguardo alla cottura, ma anche la Società Anonima Fabbrica di Calce e Cementi di Casale incominciò dal. 1876 a produrre cemento Portland.

A questo punto mi si permetta una digressione:

Accade sovente che si accenda la discussione sulle qualità intrinseche dei cementi naturali ed artificiali, se migliori gli uni o gli altri. Ora la bontà di un cemento dipende dalla esatta composizione delle materie prime adoperate, dalla conveniente cottura, dalla finissima macinazione, dalla normale stagionatura e dalla buona conservazione.

La differenza fra cemento naturale e cemento artificiale è solo nelle materie prime adoperate: per il primo, calcari argillosi scelti di composizione determinata; per il secondo, miscela opportunamente fatta di calcari di diversa composizione e di argille.

Se nel cemento naturale il calcare adoperato ha la composizione esatta richiesta per dare il prodotto finito avente i requisiti del Portland, e nella cottura si comporta regolarmente fornendo un prodotto di elevata densità e bene scorificato, il cemento ottenuto è ottimo: in tutti gli altri casi è scadente. Accade quindi che non è cosa sempre possibile ottenere cemento Portland

naturale ottimo, bisogna avere a disposizione materiale adatto e questo non è molto diffuso nè in Italia nè fuori.

All'estero tutto il cemento Portland è cemento artificiale e tutti i cementi naturali prodotti, sono ritenuti scadenti in suo confronto.

In Italia pochissimi sono i cementi naturali che possano chiamarsi Portland: primi fra tutti i cementi del Casalese i quali derivano da una materia prima eccezionale.

Noto ancora che ad ottenere un buon Portland naturale, non basta che la composizione del calcare quale risulta dalla analisi chimica sia esattamente quella richiesta ma, come ho detto, bisogna che detto calcare si comporti regolarmente al fuoco per ottenere una buona scorificazione.

Ora queste due proprietà non sono facili a riscontrarsi in uno stesso calcare. Chi vi parla ne fece larga esperienza. Quando, or sono circa 20 anni, la Società da me diretta decise di impiantare la fabbrica di Civitavecchia, scelse tale località perchè situata sul mare, perchè vicina a Roma, perchè il paese circostante era ricco di calcari argillosi, dei quali molti avevano composizione chimica identica ai buoni calcari di Casale e gli esperimenti fatti inducevano nella presunzione di una buona riuscita. Costrutti i primi forni e gli opifici annessi, iniziata la fabbricazione del cemento naturale, dopo meno di due anni questa fu abbandonata e sostituita dalla fabbricazione artificiale che andò via via sviluppandosi fino allo stato attuale.

Quale la ragione del cambiamento? Il fatto che il calcare di Civitavecchia, pur avendo nei filoni allora in sfruttamento la composizione giusta per dare cemento Portland, non sopportava per le sue qualità fisiche la prova del fuoco. Al primo calore, questo calcare che all'aspetto si presentava assai compatto, si sfogliava come le pagine di un libro anch'esso gettato sul fuoco e si riduceva in minutissimi pezzi ed in polvere ostacolando l'andamento della combustione, l'aspirazione del camino e scendendo sotto la griglia in gran parte incotto.

Conseguenza, poco materiale veramente cotto ed utilizzabile, molto scarto, grave consumo di carbone, produzione limitata.

Di fronte a tali risultati, a Civitavecchia, come ho detto, si abbandonò la fabbricazione del cemento naturale e con grave dispendio di impianto di macchinari, di aumento di lavorazione per la macinazione delle materie prime, per la confezione di mattonelle, per la cottura, si eliminarono gli inconvenienti riscontrati, si migliorò notevolmente il prodotto e nonostante la lavorazione maggiormente aumentata e complessa non aumentò il costo di fabbricazione.

Chiudo la mia digressione concludendo che i cementi naturali e i cementi artificiali sono egualmente ottimi quando, per i primi si abbia una materia prima eccellente sia dal lato fisico che dal lato chimico e per i secondi siano accuratamente dosate le materie prime opportunamente scelte, e previa macinazione finissima siano intimamente mescolate in modo da avere un materiale perfettamente omogeneo alla introduzione nei forni di cottura.

Ripigliando l'argomento che ho impresso a trattare, osservo che l'industria italiana dei cementi nel primo ventennio dall'inizio della fabbricazione industriale, si sviluppò continuamente, ma lentamente. Le applicazioni dei materiali da essa prodotti erano limitate, pavimentazioni di getto, pietre artificiali per ornamentazione, piastrelle per pavimenti semplici e a disegno; le poche fabbriche esistenti fino al 1896 bastavano al consumo e l'importazione dall'estero era assai diminuita.

A dare efficace contributo all'aumento dell'industria, intervennero le applicazioni dei cementi armati. Queste, prima timide come tutte le cose veramente buone, si svilupparono poi rapidamente con lo sviluppo delle costruzioni industriali, rendendo possibile opere veramente ardite e solidissime con grande vantaggio dell'economia nazionale.

La sostituzione delle costruzioni in cemento armato alle costruzioni quasi esclusivamente metalliche, facendo diminuire in misura notevolissima l'impiego del ferro, oltre alla diminuzione del costo complessivo, forniva il grandissimo vantaggio che il denaro speso rimanesse per la maggior parte in paese contribuendo doppiamente alla ricchezza nazionale.

Altro contributo validissimo alla industria diedero le costruzioni per la produzione, il trasporto, la utilizzazione della energia elettrica. L'Italia ricca per le sue Alpi e i suoi Apennini di acque che in considerevoli volumi scendevano al piano facendo girare qualche rozza ruota di molino, o adoperate a scopo precipuo di irrigazione, intuì che il suo avvenire industriale stava nella utilizzazione delle immense risorse di energia che esse contenevano.

Le costruzioni di grandi bacini montani, di canali imponenti, di edifici grandiosi per la trasformazione in energia elettrica della forza data dall'acqua uscente da turbine gigantesche, le costruzioni di linee di trasporto della corrente elettrica lunghe centinaia di chilometri, di opifici di trasformazione della elettricità in forza, luce e calore, procuravano l'assorbimento di quantità sempre maggiori di cemento.

Lo sviluppo dei commerci e delle industrie in generale, induceva anche gli ampliamenti dei porti italiani, la costruzione dei bacini di carenaggio delle navi, i pontili di approdo, le installazioni grandiose dei docks, dei silos, gli impianti dei macchinari relativi, lavori tutti che necessitavano l'impiego di quantità sempre crescenti di cemento. E così si dica degli impianti ferroviari grandiosi dei quali anche qui a Torino si hanno notevolissimi esempi.

La difesa dello Stato terrestre e marittimo con la costruzione dei suoi forti attinse largamente alla nostra industria.

Tutta questa enorme richiesta non trovò impreparato il Paese.

Le due Società, la Italiana di Bergamo e l'Anonima di Casalmonteferrato aumentarono rapidamente i loro impianti e siccome il cemento è fra quei materiali che si conviene di chiamare poveri, perchè le spese di trasporto in confronto del prezzo all'origine ne aggravano notevolmente il costo, diedero opera alla costruzione di nuovi Stabilimenti che si avvicinasero ai centri di consumo o che posti sul mare potessero consentire una larga esportazione.

E così la Società Bergamasca impiantò i nuovi opifici di Ozzano Monferrato, di Vittorio Veneto e di Cividale. La Società Anonima di Casale Monferrato, gli opifici di Civitavecchia e di Venezia. Ditte private e Società modeste che già esistevano sparse per l'Italia, si ingrandirono, nuove ne sorsero, parecchie si raggrupparono in enti più poderosi e il periodo che corre dal 1896 al 1908 segna l'incremento straordinario della nostra industria.

Attualmente, da informazioni raccolte che se non esattissime sono però molto vicine al vero, risulta che circa 70 Ditte oggi in Italia esercitano l'industria dei cementi.

Ho qui disposta una carta d'Italia ed ho compilato una tabella nella quale sono indicate le fabbriche esistenti. Qualcuna avrò certo dimenticata e di questo chiedo venia ai dimenticati.

La potenzialità di produzione di tutte queste fabbriche può ritenersi di circa Ql. 14.000.000 annui così ripartiti.

- Ql. 10.250.000 nell'Italia Superiore con circa 50 fabbriche;
- » 2.200.000 nell'Italia Media con 15 fabbriche;
- » 1.050.000 nell'Italia Inferiore con 8 fabbriche e
- » 500.000 nella Sicilia con 4 fabbriche.

Le statistiche del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio danno per il 1912 una produzione di circa 10.920.000 quintali. Non dirò del capitale impiegato del quale riesce impossibile una valutazione approssimata: certo esso è ragguardevolissimo e l'industria dà lavoro a grandissimo numero di operai.

L'industria italiana dei cementi che partecipò largamente, e lo si vede dal numero delle fabbriche sorte, al meraviglioso sviluppo industriale italiano che culminò negli anni 1907-1908 fu colpita anch'essa dalla crisi che succedette. Non che in via assoluta sia diminuito il consumo di cemento nel periodo dal 1908 al 1914, ma la produzione aumentata fu eccedente in rapporto al consumo e quindi disagio delle fabbriche, specialmente colpite le più recenti che dovevano lottare per conquistare una posizione commerciale atta a consentire loro un normale sviluppo.

Ordinariamente nel caso di produzione eccedente l'interno consumo si cerca di ricorrere alla esportazione. Il mercato in tal caso non è più solamente quello interno o con le Colonie più o meno protetto da dazi doganali; ma il grande mercato mondiale nel quale la lotta della concorrenza è formidabile.

Esaminiamo la situazione quale era circa 15 anni fa, quando non si sentiva ancora in Italia il bisogno di esportare cemento.

La Germania principalmente, poi l'Inghilterra, il Belgio, la Danimarca, la Francia esportavano grandi quantità di cemento. I paesi ai quali era diretta questa corrente erano l'America del Nord e l'America del Sud per gran parte, venivano poi le Indie e lo Estremo Oriente, parte della Russia, Turchia, Egitto e Possedimenti Africani.

Questa esportazione era remunerativa per le fabbriche che la esercitavano: esse si trovavano in ottime condizioni di produzione, Ditte solidamente e da tempo costituite con impianti grandiosi, col carbone in casa, in adiacenza di grandi vie fluviali, allacciate ai principali porti di esportazione o direttamente adiacenti a questi grandi porti. Sempre pronto un naviglio copioso solcante tutti i mari. Si comprende agevolmente come l'esportazione in queste condizioni potesse avere considerevolissimo sviluppo.

Però da tempo l'America del Nord, già ottima cliente, si preparava ad emanciparsi dalla importazione straniera e con quello slancio che è proprio di quel paese fece rapidamente sorgere a dozzine fabbriche colossali (la *Alfa Portland Cement* produce oltre 50.000 barili al giorno) che non solo hanno integrato i grandi bisogni creati dal suo sviluppo formidabile, industriale ed edilizio, ma hanno si può dire ridotta a zero una importazione prima grandissima.

Il Giappone ha già impiantato fabbriche di cemento e l'Egitto pure.

L'Italia si trovò quindi ad aver bisogno di esportare i propri prodotti in un momento nel quale le domande per la esportazione diminuivano: scarsissimi quindi i risultati.

Giova a questo punto ricercare le altre cause per le quali pur non disco-

noscendo la minor richiesta, la nostra esportazione in confronto di quella degli altri Stati d'Europa sia affatto trascurabile.

Furono accusati gli industriali d'Italia di scarsa iniziativa, di poca adattabilità agli usi commerciali esteri e questo può essere in parte vero, ma vediamo pure quanti ostacoli si abbiano allo sviluppo della esportazione dei nostri cementi. Il prezzo è quello che sui mercati esteri impone la concorrenza: ora il carbone che tanta parte ha nella fabbricazione, lo importiamo, mentre Germania, Inghilterra, Belgio ed anche la Francia l'hanno in casa propria e per conseguenza a prezzo molto minore.

Il trasporto, che, trattandosi di merce povera, ne aggrava fortemente il costo, è fattore pure importante del prezzo sui mercati di consumo. Ora le fabbriche che sono all'interno debbono raggiungere l'imbarco per ferrovia, noi purtroppo non abbiamo quelle splendide vie fluviali e quei canali navigabili che congiungono al mare facilmente località che ne distano centinaia di chilometri.

Per trasporto e carico da Casale in tempi normali a bordo Genova una Tonnellata di cemento costa da L. 7,50 ad 8 lire: quasi quanto si spendeva (prima della presente guerra, si intende) da Venezia a Calcutta.

Aggiungasi che il viaggio per via di mare deve essere normalmente fatto con vapori di linea ed a noli per conseguenza più elevati e si vedrà facilmente che le spese vive, imballaggi, messa a bordo e nolo riducono di tanto il ricavo del materiale da renderlo talvolta inferiore al costo.

Mi si obietterà che si potrebbero noleggiare vapori commerciali per viaggi determinati, ma allora sorge la difficoltà del come si possa in tre o quattro giorni mandare 300 vagoni a Genova che tanti sarebbero richiesti da un mediocre vapore che facesse viaggi oceanici.

In Italia poi, se si eccettuano i porti di Genova e di Venezia, gli altri non presentano quotidianamente facilità di occasioni per la esportazione.

Una corrente di esportazione aveva iniziata, prima della presente guerra, la mia Società dallo Stabilimento di Venezia e procedeva abbastanza bene e faceva prevedere una buona affermazione del nome italiano nelle Indie Inglesi e questo per merito grande, mi compiaccio dirlo, della Società Veneziana di Navigazione a vapore, la quale facendo viaggi periodici Venezia-Calcutta ci offerse di trasportare il nostro cemento a nolo molto basso, ragione per cui si poteva sostenere la concorrenza di prezzo delle marche estere ed affermarsi anche come prodotto. Mi auguro che al cessare dell'immane conflitto presente, la Società Veneziana, con lo spirito d'iniziativa che la distingue, continui nella via intrapresa di favorire coi bassi noli la esportazione italiana.

Quanto ho detto della esportazione riguarda esclusivamente il passato. Nel momento presente l'immane conflitto che sconvolge il mondo ha pure sconvolto le ordinarie correnti dei traffici.

Dai principali paesi esportatori, il Belgio distrutto, la Germania chiusa, nulla più esce per destinazioni transoceaniche. L'America, non quella del Nord che fa da sè, ma quella del Sud che, favorita dalla pace in casa e dalla guerra, altrui, lavora e prospera nella agricoltura, nella industria, nella edilizia, consuma e chiede insistentemente cemento. L'Italia ha nell'America del Sud numerose e forti richieste di cemento; circostanze favorevoli nel momento presente alla esportazione del cemento in quei paesi coi quali abbiamo traffici regolari, sono i noli, che, mentre in condizioni normali per le partenze dai nostri porti sono più elevati che non siano dai porti di nazioni dotate di più copioso naviglio, attualmente sono minori, perchè trattandosi di navi ad itinerari fissi non possono offrire il loro tonnello alle destinazioni richieste dalla ricerca affannosa dei trasporti. Informazioni recentissime danno le quotazioni di noli da Genova ai principali porti dell'America del Sud in L. 50 per tonnellata e anche noli minori furono praticati scendendo fino a L. 35, quotazione ottenuta poco tempo fa; mentre dall'Inghilterra a Genova si paga la cifra fantastica di L. 150 per tonnellata (con Decreto Luogotenenziale di due giorni fa le Società di navigazione sovvenzionate furono autorizzate ad elevare i noli normali del 60 % sui prezzi base, provvedimento equo data la crisi dei carboni, ma che li mantiene a un livello di molto inferiore a quelli praticati dalla marina libera). Ma se le condizioni dei trasporti sono oggi favorevoli alla nostra esportazione, difficilissime per contro sono le condizioni attuali della produzione. Il carbone che tanta parte ha nel costo del cemento, è salito da L. 25-30 la tonnellata ad oltre L. 200 aggravandone il costo per questo solo fatto di oltre L. 3 per quintale.

A Roma due mesi fa trattando di questo argomento ho accennato alla grave questione del carbone che tanta ripercussione ha nella nostra industria perchè per quanto io mi sappia non vi è fabbricazione nella quale l'elemento carbone abbia per riguardo al costo dei prodotti, maggiore importanza. Non l'industria dei laterizi che più da vicino la segue, non la ceramica, non la vetraria, non la metallurgica per parlare delle principali che ne sono consumatrici. Di fatto per la cottura del cemento si impiegano da 18 a 26 Kg. di carbone per quintale prodotto ed aggiungo ancora che le cifre più elevate di consumo si hanno coi moderni forni rotanti.

In allora, e si era proprio nel periodo nel quale si parlava di trattative per ridurre i noli causa principale dell'enorme prezzo del carbone, io espressi

la mia modesta convinzione che a nulla sarebbero approdate le trattative, così come nessun risultato utile, anzi dannoso, l'ebbe il carbone di Stato che sembrava fosse offerto all'industria a buone condizioni e poi o non veniva consegnato o in quantità derisoria.

Fui facile profeta, oggi il carbone è giunto ad altezze intollerabili, le difficoltà di approvvigionamento sono gravissime; più che raddoppiato il costo del legname per la confezione dei fusti, la mano d'opera divenuta scarsissima, il servizio ferroviario per quanto riguarda i bisogni dell'industria, disorganizzato, fanno sì che il prezzo all'origine sia raddoppiato.

Quale sarà l'avvenire della esportazione italiana cessata la guerra?

Le previsioni sono difficilissime, troppi elementi che oggi sfuggono anche ad una accurata analisi contribuiscono ad alterarle.

Quali saranno i bisogni di questo materiale nei luoghi devastati dalla guerra? Quale orientamento prenderà la produzione delle fabbriche rimaste attive? Quali di preferenza i traffici marittimi per ricostituire il normale andamento della vita nelle Nazioni? Come le Nazioni extra europee avranno sostituito le Nazioni attualmente impedito di esercitare l'esportazione?

Tutte domande alle quali la risposta non è agevole. La esportazione di una merce il cui costo a destino sia più che doppio del costo all'origine è sempre difficile perché le spese di cui è gravata influiscono in troppo grave misura sopra una merce che ben a ragione è chiamata povera.

E veramente tra le merci manufatte che vengono trasportate dall'uno all'altro Continente ritengo sia la più povera (esclusi i laterizi comuni) affermazione questa confortata dalla tabella dei valori delle merci stabiliti per le statistiche doganali dell'anno 1913 (Pubblicazione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio).

Ad ogni modo per le industrie italiane nelle quali il valore del lavoro è preponderante sul valore della materia greggia adoperata si possono fare liete previsioni, sia che al termine della guerra riducano la importazione di merce simile estera, sia che estendano la esportazione loro.

La industria nostra che non ha più bisogno di sostituire la importazione straniera la quale è ridotta a non più dell'1 % della produzione nazionale cifra affatto trascurabile, avrà probabilmente notevole sviluppo per il consumo interno, perchè passato il periodo di raccoglimento i lavori ritardati o sospesi riceveranno vigoroso impulso, ma per quanto riguarda l'esportazione del cemento, l'Italia, a parer mio, dopo la guerra non si troverà in condizione migliore di quella che fosse nel passato. Oggi potrà essersi introdotta meglio di prima su qualche mercato, ma non è certo che possa poi mantenersi se non

è coadiuvata da una marina veramente nazionale. A questo, per tutti i generi di esportazione s'intende, deve tendere l'Italia e se si avvererà questo augurio, l'industria italiana dei cementi si troverà pronta a pigliare la posizione che le compete appena le arti della pace edificatrici e non distruggitrici sorgeranno a sanare e cancellare fino il ricordo delle presenti rovine.

Ma ora che la produzione è forzatamente ridotta, che numerose fabbriche italiane sono chiuse per la mancanza delle materie prime, ritengo sia dovere di cittadini serbare al proprio paese una produzione che provveda a completare i mezzi di offesa e segnatamente i mezzi di difesa e di schermo delle nostre truppe combattenti e a tante altre necessità della guerra.

Tutti col massimo sforzo sorretti da salda fiducia operiamo e lavoriamo al conseguimento dell'altissimo fine, la vittoria sul secolare nemico che, agli antichi misfatti, nuovi ne aggiunge, perchè il ricordo trasmessoci dai nostri padri noi trasmettiamo ancora ai nostri figli, mantenendo salda la barriera che divide due razze, che divide la civiltà dalla barbarie.
