



BUBBA E ARBOS, IL GENIO ITALIANO AL SERVIZIO DELL'AGRICOLTURA

Ripercorriamo la storia di questi due marchi, recentemente risaliti alla ribalta grazie all'acquisizione da parte della cinese Foton Lovol

■ di **Francesco Bartolozzi**

Una vicenda senza dubbio affascinante, per non dire unica, quella di Bubba e Arbos, marchi storici della meccanizzazione agricola italiana, che è stata recentemente ripercorsa in occasione di un convegno presso la storica Piazza Cavalli di Piacenza, all'interno del Palazzo Gotico. Un convegno che ha visto anche la presenza del sindaco piacentino, **Paolo Dosi**, perché la riscoperta in particolare del marchio Arbos ha riaperto gli animi di tutta la città.

A ricordare le tappe più importanti ci hanno pensato prima **Ernesto Ferrini**, presidente del Camae, e poi un appas-

sionato di macchine agricole d'epoca, **Claudio Bellotti**, dalla cui presentazione prendiamo spunto per riscrivere la storia di questi due marchi. A partire dal 1850, quando il professor Zangrandi, allora direttore dell'ospedale di Piacenza, ma soprattutto grande appassionato di meccanica agraria, per primo importa in Italia un locomobile trebbiatoio della Marshall Sons & C. Per farlo lavorare si affida a conduttori inglesi e italiani, tra cui i fratelli Soresi, ma già dopo la prima campagna del grano a Zangrandi viene fatto presente che non servono più i tecnici inglesi, perché gli italiani sono in grado di gestire

il macchinario da soli. I fratelli Soresi a quel punto ne costruiscono uno in proprio e "abbandonano" Zangrandi, che si guarda intorno e incontra **Pietro Bubba**. Classe 1849, Pietro è un trebbiatore a Santimento, un paesino in provincia di Piacenza, ma assieme ai figli possiede anche un'officina dove costruisce attrezzi agricoli. Dopo pochi anni anche Bubba lascia Zangrandi e nel 1896 costruisce il primo trebbiatoio Bubba per semi minuti, che nel 1898 passa a una vera e propria produzione industriale. A inizio '900 la produzione si allarga ed entrano in produzione anche trebbiatrici per frumento e sfogliatrici per mais, tanto che nel 1909 nel Catalogo della Camera di Commercio di Piacenza risulta iscritta la "Bubba Pietro - Trebbiatrici - Santimento". Purtroppo arriva anche la prima guerra mondiale (1915-1918) e la produzione si interrompe. Il governo italiano in quel periodo importa dagli Stati Uniti 6.500 trattori e organizza la Motoaratura di Stato proprio per poter lavorare i terreni incolti. A Piacenza nasce in questo periodo una scuola di addestramento, perché i trattori a fine guerra vengono messi all'asta, ma gli agricoltori non sono in grado di guidarli né tanto meno di ripararli.



■ La trebbiatrice della Cav. Pietro Bubba esposta in Piazza Cavalli a Piacenza.



■ Bubba UTC4.

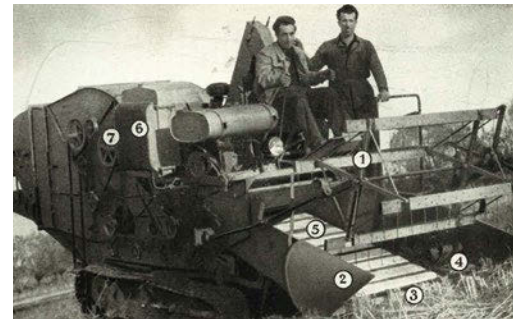
Gli esperimenti di Ulisse

Nel 1919 nasce la Pietro Bubba & C. sas e nel 1920 entrano in azienda i nipoti **Benvenuto, Tullio e Ulisse Bubba**, e l'azienda comincia a estendere la propria produzione. In particolare, Ulisse, laureando in ingegneria meccanica, comincia a fare i primi esperimenti proprio sui carri dei trattori Case 12/20 e 20/40 che lo Stato aveva venduto ai privati alla fine della guerra.



■ Mietitrebbia Arbos 800 S.

Nascerà così nel 1923 il primo trattore testacalda (motore Bubba) italiano, l'UTC 3, seguito da altri due modelli: UTC4 su carro Case 12-20 accorciato e UTC5 su carro Case 20/40 bicilindrico (che rimane allo stadio di prototipo). La sigla UTC stava per Ulisse Trattore Case. A seguire arrivano anche la UL2 (locomobile fissa) e un tre ruote sperimentale, mentre nel 1926 è la volta dell'UTB3, da 20 cavalli, il primo trattore interamente Bubba (la sigla infatti sta per Ulisse Trattore Bubba). Nel 1927 muore Pietro Bubba e nel 1928 arrivano l'UT3, 25 cv, perfezionamento



■ Prototipo di mietitrebbia Bubba semovente cingolata per il riso (da *Macchine e Motori Agricoli* n. 7 del 1950).

dell'UTB3, e l'UT5, bicilindrico da 50 cv di potenza, mentre nel 1929 scocca l'ora dell'UT2, disponibile a vasca o con massa radiante. Questo modello è importante perché interesserà molto l'azienda inglese Clayton & Shuttle-Worth, che ne ordina addirittura 100 unità. Bubba decide così di raddoppiare la produzione e aumenta anche il numero di dipendenti, ma il 1929 è anche l'anno della grave crisi economica mondiale e la Clayton è costretta a rinunciare alla commessa. Nel 1930 nasce la Bubba S.A., che vede l'ingresso dell'ingegner **Luigi Lodigiani**, noto costruttore piacentino nel settore stradale, e l'esclusione della famiglia Bubba dalla società, fatta eccezione per Federico, che continua a occuparsi di trebbie, e Ulisse, che diventa direttore dello stabilimento di Santimento. Lasciano invece l'azienda i fratelli Artemio e Salvatore, che nel 1931 fondano la S.A. Bubba per la costruzione di trebbie, con conseguente contenzioso con la Bubba S.A. (denominazione sociale praticamente identica) che porterà alla

nascita nel 1933 di due società distinte, la Salvatore Bubba e la Artemio Bubba.

Testacalda UT4

Sarà proprio la Bubba S.A. a produrre tra il 1934 e il 1936 il più grande trattore testacalda mai costruito, l'UT4, monocilindrico da 50 cv di potenza, e l'UT6. Quest'ultimo, monocilindrico da 35 cv, verrà prodotto nel 1937 anche in versione cingolata e rappresenta praticamente il primo trattore cingolato italiano, l'UT6C o C35, detto anche con le "corna di bue" per la particolare conformazione del volante di guida. Nel corso

degli anni Trenta, inoltre, la Bubba S.A. rinnova la propria gamma di trebbie, tra cui ricordiamo la piccola MM 60 per la montagna, la L 80 per la collina, le B 122 e B137 per la pianura.

A questo punto Ulisse e Federico escono dalla Bubba S.A. (Ulisse si imbarca per l'Africa Orientale), che nel 1938 sforna il trattore Ariete I^a serie, il primo trattore non progettato da Ulisse Bubba (bensì dagli ingegneri Emmanuelli e Giorgi), seguito nel 1939 dal D42 (42 cv, una sorta di aggiornamento dell'Ariete prima serie) e dall'Ariete II^a e III^a serie. Prima, però, va ricordata la scomparsa nel 1938 di Salvatore Bubba, cui subentrano i figli Tullio e Bruno, mentre nel 1939 Ulisse torna a Santimento, dando vita alla "Ditta ing. Ulisse Bubba Officine Meccaniche in Rottofreno", che realizza l'innovativo trattore Ubi. Nel 1941 la stessa ditta si trasforma in Italtractor e nel 1942 si trasferisce a Voghera (Pv), dove in 3 anni vengono costruite venti trattori derivate dall'Ubi e chiamate Ursus. Si tratta di un modello da 45 cv nella versione a ruote e



■ Pubblicità Artemio Bubba e Bubba SA del 1948 (*Macchine e Motori Agricoli*, 1948).



■ Pubblicità della Artemio Bubba & C. (*Macchine e Motori Agricoli*, 1963).



■ Mietitrebbia Bubba 1500.

50 cv in quella a cingoli, che nei primi anni '50 viene concesso in licenza alle Officine Meccaniche Pistoiesi (Omp).

Le prime mietitrebbie

Torniamo al 1941, anno in cui la Artemio Bubba si trasferisce a Borgotrezza, mentre nel 1943 Lodigiani diventa proprietario unico della Bubba S.A. Prima della guerra arriva anche il Centauro, un cingolato da 45/55 cv. Nel 1945 Ulisse torna a

Santimento dove progetta e realizza la trattore Agreste, di cui però non si hanno notizie.

Arriviamo così al 1948 quando la Bubba S.A. produce il Centauro, cingolato da 45/55 cv, e al 1949 anno in cui Ulisse Bubba parte per l'Argentina. Nel 1950 è la volta prima del LO5, 45 cv, ultimo testacalda gommato realizzato dalla Bubba S.A., e poi del cingolato LO6, che non entrerà mai in produzione. Nel 1947 la Bubba S.A. progetta



■ Pubblicità della SA Bubba (*Macchine e Motori Agricoli*, 1963) e della Arbos Spa (*Macchine e Motori Agricoli*, 1964).



una mietitrebbia trainata (mod. 1500) e tra il 1948 e il 1950 studia i primi prototipi di mietitrebbie semoventi a cingolo completo, in particolare un modello con la cassa trebbiante trasversale rispetto alla barra di taglio, in versione frumento e in versione riso.

Nel 1951 la Salvatore Bubba chiude per fallimento, mentre nel 1952 Luigi Lo-

digiani acquista la Arbos (Araldi e Boselli), nota fabbrica piacentina di biciclette nel quartiere San Lazzaro, e vi trasferisce la produzione di trebbie e mietitrebbie. Tra il 1952 e il 1954 escono i modelli di mietitrebbie MT 52, 100 A e 100 B (a riso) e nel 1954 la Bubba S.A. si trasforma in Arbos-Bubba, che produrrà gli ultimi suoi due trattori: nel 1954 un

UNA TRATTATIVA SENZA PRECEDENTI

La trattativa per evitare la chiusura della Arbos Spa nel 1975 è entrata nella storia non solo della città di Piacenza, ma della meccanizzazione agricola italiana. La White Motor Corporation – ha riferito nel corso del convegno uno dei protagonisti di quella trattativa, l'avvocato **Alessandro Miglioli** – aveva acquisito nel 1964 la Arbos Spa e aveva da subito finanziato la produzione affidandola all'ingegner Giorgi, che culminò nella presentazione alla fiera di Verona del 1969 di mietitrebbie innovative e all'avanguardia (1220, 780, Record e Record Super). Il 19 settembre 1975 partirono le lettere di licenziamento a 440 dipendenti, con l'opzione di aprire a eventuali acquirenti, altrimenti si sarebbe chiusa l'azienda. Il tempo a disposizione era davvero poco, per cui nel giro di pochi giorni si formò un Comitato unitario, che proclamò uno sciopero per il 2 ottobre coinvolgente tutte le attività produttive.

La vicenda Arbos nel frattempo aveva coinvolto tutta la città, Chiesa compresa, ed erano partiti 440 ricorsi contro i licenziamenti, appoggiati da legali che lavoravano gratis per la causa.

Il 22 ottobre ci fu una prima missione a Roma, con l'idea di acquisto dell'azienda da parte dei dipendenti, in attesa ovviamente delle partecipazioni statali. «Fu un gesto del tutto inusuale e inedito per l'Italia – ha aggiunto **Gianfranco Dragoni**, uno dei sindacalisti che firmò il protocollo d'intesa con la White –. Ma non eravamo folli visionari, volevamo semplicemente traghettare la Arbos Spa verso le partecipazioni statali. Chi oggi affiderebbe la sua liquidazione per mantenere in vita un'azienda? Questo dimostra quanto grande fosse la fiducia nell'azienda e nel prodotto».

L'1 novembre ci fu un secondo sciopero, con mezza città che si mise in marcia e una mietitrebbia che fu portata in piazza.

La mensa Arbos si trasformò in un punto di ritrovo permanente, finché finalmente tutto questo movimento sortì un effetto: l'11 novembre la White e la Fim sottoscrissero un accordo di massima per la costituzione della Nuova Arbos entro il 30 novembre con ingresso di partecipazioni statali. 100 milioni la cifra pattuita, più 800 dollari come royalty per ogni mietitrebbia venduta. Tutti i dipendenti sarebbero stati riassunti, ma si trattava comunque di un accordo base in attesa dell'arrivo di un imprenditore. Quest'ultimo venne ufficializzato il 13 gennaio 1976 nella persona dei piacentini Fratelli Magni, che consentì di risolvere definitivamente la crisi. I fratelli Magni purtroppo morirono pochi anni dopo, seguirono un ennesimo cambio di proprietà e il ritorno alla ragione sociale Arbos Spa, e il declino della società questa volta fu irreversibile. La produzione cessò nel 1993 e nel 1994 venne chiesto il fallimento al tribunale di Piacenza. ■ **FB.**

modello a ruote con motore diesel Perkins P4TA da 35 cavalli e nel 1955 un cingolato con due motorizzazioni a scelta: Perkins P4TA oppure Deutz F2L514 da 32 cv. Tra il 1954 e il 1955 Ulisse Bubba va alla Orsi di Tortona (AI) dove progetta e realizza il modello Astore. Nel 1956 la Arbos-Bubba cambia denominazione e diventa Arbos, mentre la Artemio Bubba continua con la produzione di trebbiatori. Come Arbos dal 1956 al 1960 usciranno i modelli di mietitrebbie 100 C (color verde pisello), Allodola 650, 1000 Super e 750 Super. Nel 1957 Ulisse decide di tornare a Santimento per dedicarsi alle trasformazioni (trattorino portattrezzi e trampolo). Il 1958 segna la fine della costruzione di compressori stradali da parte della Arbos e l'inizio della produzione di mietitrebbie della Artemio Bubba. Nel 1960 la Arbos cambia ancora denominazione e diventa Arbos Spa, che nel 1963 lancia il modello 1000 Major, 87 cv, nel nuovo colore verde oliva.

Arrivano gli americani

Nel 1961 muore Artemio Bubba e l'azienda cambia direzione, mentre nel 1964 la Arbos Spa viene

acquisita dall'americana White Motor Corporation (Cleveland, Ohio). Escono in questa fase i modelli 760 Super, 1220, Record 60, 780, Record 65, Record e Record Super. Lo stabilimento di Santimento chiude definitivamente nel 1965 e dal 1970 la società passa a nuova denominazione White-Arbos: la gamma viene rinnovata con i modelli 120 Pantera, 165 Tigre, 100 Lince e 120 Giaguaro. Nel 1971 c'è anche il debutto nel segmento delle autolivellanti con la versione Colli del modello 120 Pantera. Nel 1972 la Arbos Spa diventa una semplice filiale della White, per cessare definitivamente le sue attività l'anno successivo. Fu abbastanza sorprendente che la White decidesse di dismettere l'attività in Italia, proprio in un periodo in cui il mercato europeo delle mietitrebbie stava raggiungendo il suo massimo. Bisogna comunque aspettare i fratelli Magni nel 1975 per l'acquisizione della Arbos Spa, che consente di riaprire lo stabilimento nel 1976 con il nome di Nuova Arbos (vedi box). Il 1976 (11 dicembre) è anche l'anno in cui scompare Ulisse Bubba. La Nuova Arbos si dà subito da fare e nel 1976

IL PRINCIPE AZZURRO

L'avvocato Miglioli ha paragonato l'acquisizione dei marchi Arbos e Bubba da parte dei cinesi della Foton Lovol all'arrivo di un principe azzurro. Se la fiaba avrà un lieto fine, sarà il mercato a definirlo, in ogni caso i propositi del colosso asiatico sono importanti. «Qualsiasi impresa rivolta al futuro non può prescindere dal passato – ha detto **Andrea Bedosti**, presidente di Lovol Europe –. Una sorta di nuova via della Seta sta prendendo forma, per collegare il mondo del know-how tecnologico italiano con quello del mercato cinese in forte sviluppo. Siamo agli inizi di questo processo, ma già i primi segnali sono stati estremamente positivi».

In quel di Calderara di Reno (Bo) ha sede il centro Ricerca e Sviluppo europeo di Foton Lovol International e da lì arriverà una nuova serie di trattori (Lovol 5000, con potenze comprese tra 100 e 130 cv) che verrà prodotta in Cina e sarà lanciata ad Agritechnica 2015. Per le mietitrebbie, invece, occorrerà aspettare probabilmente ancora un po' di tempo per vedere presentate le nuove Arbos. «La mietitrebbia convenzionale è un forte elemento di innovazione per il mercato cinese – ha detto **Massimo Zubelli**, direttore marketing e vendite di Lovol Europe – perché semplice, economica e soprattutto polivalente. E la versatilità era proprio il punto di forza delle mietitrebbie Arbos, il cui sistema trebbiante è ancora valido, tanto che abbiamo confrontato una Arbos 800 con alcuni modelli di concorrenti attuali e la produttività non è stata inferiore, anzi».

■ **FB.**



■ Andrea Bedosti (a sinistra) e Massimo Zubelli.

lancia le due nuove autolivellanti 565 A-4-L e 705 A-4-L, mentre nel 1979 è la volta della 140 e della 160 appartenenti alla gamma alta. Nel 1983 Nuova Arbos torna a essere Arbos Spa, passando ancora di mano, ma

lancia altri modelli, tra cui le autolivellanti 400 AL e 200 AL, la 130, la 125/84 e la 110. A fine anni Ottanta costruisce i modelli più potenti che abbia mai prodotto, la 800 e la 1000, entrambe da 222 cv di potenza, per chiudere nel 1991 con il modello 600 da 125 cv, prodotto in un unico esemplare. Chiuderà definitivamente i battenti nel 1994, anno in cui scompare il marchio Arbos, erede della Bubba. Mancavano solo 4 anni e sarebbero stati 100 anni dalla nascita di Bubba. ■



■ Mietitrebbia Arbos autolivellante 705 A4L.

