

Ripresa e sviluppo

I "quadri"

Nel 1945 la Montecatini occupava una novantina di operai. Aldo Biagetti, allora capo dell'Ufficio Tecnico del Comune, ci informa che l'anno dopo erano esattamente novantacinque¹ contro i novantatre della Cementi (cui andavano aggiunti, però, altri 37 operai della CIPRA e del settore Prodotti in cemento) e gli undici del Cantiere Navale Gardano & Giampieri.

Il direttore della fabbrica era l'osimano Francesco Paternesi², detto Checchino, che restò fino al '52, anno dell'avvento dell'ingegner Luigi Maddaluna, originario di Casapulla in provincia di Caserta; Maddaluna restò fino al 1965 e venne sostituito, causa il suo trasferimento (a Piano d'Orta, in Abruzzo?), dal direttore Riccardini (di Reggio Emilia come Incerti), dottore in chimica, messo contemporaneamente a capo dello stabilimento di Marina di Montemarciano, doppio incarico toccato anche al suo successore, l'ing. Ventresca, sicuramente un meridionale, forse pugliese.

Il direttore era ovviamente responsabile massimo dell'andamento della fabbrica; subito dopo di lui nella scala gerarchica veniva il capotecnico; costui doveva occuparsi dell'andamento generale della produzione e dei vari reparti dello stabilimento, una sorta di sovrintendente il cui compito fu facilitato, a Porto Recanati, dalle non grandi dimensioni della fabbrica.

Del capo Incerti³ ho già detto: era perito tecnico e restò qui fino a circa il 1960 quando venne trasferito a Roma; poi si ebbero due o tre capi che ripartirono dopo pochi mesi di permanenza e quindi fu la volta del capo Fiorenzo Forlani, un milanese, in attività fino al '64, anno che vide l'affidamento dell'incarico, per la prima volta, a un marchigiano, Bernardino Foresi di Civitanova Marche, ultimo della serie.

¹ In *Potentia ...*, n. 4, p. 63.

² Francesco Paternesi era dottore in chimica (l'informazione sul nome è del prof. Raimondo Lombardi: per un'altra fonte, il direttore di nome faceva Zenocrate Giovanni, nato nel 1886). Sposato, senza figli, viene ricordato come persona dal buon carattere. Viveva in una villa, in Osimo, dove invitava spesso gli operai a fare merenda con lui. Sulla spiaggia prospiciente la fabbrica aveva fatto sistemare un capanno per quando andava a fare il bagno in mare. Con quel che lo stabilimento scaricava in acqua, aveva davvero un bel coraggio.

³ La figlia Mirella divenne quasi un'icona di Porto Recanati perché venne ripresa, in primo piano, in una foto della spiaggia d'estate, che comparve spesso come immagine-modello pubblicitaria della nostra offerta turistica estiva.

Scendendo nella scala, venivano i fiduciari dei tre settori principali: il reparto solforico/impasto, la manutenzione (rientravano qui anche i muratori, gli elettricisti e l'officina) e il piazzale (carico e scarico, manovalanza in occasione delle spedizioni). Negli anni cinquanta/sessanta i fiduciari suddetti erano, nell'ordine sopra seguito per i reparti, Simone Giorgetti, Attilio Biondini e Dario Galassi.

Non secondaria era la figura del portiere, investito di responsabilità ragguardevoli di sorveglianza su tutto ciò che entrava o usciva dalla fabbrica; si ricordano Edmondo Ruspantini detto Momo, in servizio probabilmente dal tempo di guerra e forse anche da prima; Sebastianelli, che era un minatore proveniente dalla miniera di Ca' Bernardi (alto pesarese) di proprietà della Montecatini; Giuseppe Storti e quindi Alfredo Elisei, che chiuse la serie.

A parte, gli uffici amministrativi, che contavano su un capufficio e un paio di impiegati. Al tempo della gestione Ridolfi era capufficio un romagnolo di cognome Giusti rimpiazzato, nel dopoguerra dal ragioniere Pietro Beltrame, la cui famiglia ha messo radici a Porto Recanati, e l'ultimo fu il rag. Salvatore Da Pozzo.

Non serve naturalmente a gran che, ai fini di questo lavoro, stilare una classifica dei migliori tra i dirigenti che abbiamo citato. E poi, sarebbe da stabilire, prima di tutto, da quale punto di vista partire per dar corpo all'impresa; se da quello degli operai o da quello della Società, per esempio; saremmo sicuri di raggiungere risultati lontani anni luce gli uni dagli altri.

Però, una parola su Luigi Maddaluna mi sembra che non si possa evitare di dirla; lo si deve allo spessore del personaggio, direttore per ben 13 anni dello stabilimento, oggetto di giudizi assai diversificati e sovente opposti.

Il suo periodo di direzione coincise con gli anni della serrata battaglia politica tra Democrazia Cristiana e partiti della sinistra, contrassegnati da relazioni sindacali difficili, frequentemente al limite della rottura nelle fabbriche italiane; d'altra parte, la sua formazione e le sue convinzioni ne facevano un uomo fortemente ancorato a un principio di ordine, autorità, gerarchia che era le mille miglia distante da propensioni conciliatoristiche.

Si pensi che a un certo punto, a causa delle multe che distribuiva senza risparmio, gli operai avevano creato per lui un ironico distico che alcuni canticchiavano con la debita prudenza:

*Giggetto el dittatore
spara multe a tutte l'ore.*

Lo scontro era comunque duro, e senza soluzione di continuità, con le maestranze più sindacalizzate, specie se la sindacalizzazione portava il marchio della C.G.I.L.

Dovremo ancora incontrarci più volte con Luigi Maddaluna su questa pagine; per adesso riporto però un episodio che descrive l'uomo meglio di tanti discorsi.

Elezioni politiche del 1953, quelle della famosa "legge truffa", arroventate non come le precedenti del '48, ma quasi ⁴.

Maddaluna viene nominato presidente di seggio. Secondo gli scrutatori dei partiti di opposizione si rese responsabile dell'incarnimento dell'atmosfera interna al seggio perché cercava di invalidare il maggior numero possibile di schede con voto per i comunisti e i socialisti. Insomma, sollevò un numero tale di problemi e fece scrivere così tanti verbali al povero segretario che lo spoglio delle schede del suo seggio finì a mezzanotte, con presidenti e scrutatori delle altre sezioni elettorali tutti quanti arrabbiatelli anzi che no contro di lui. Dopo quella volta, Maddaluna non fu più nominato presidente di seggio.

Il lavoro in fabbrica

Il processo produttivo è un argomento squisitamente tecnico e pertanto non provo nemmeno ad addentrarmi nella sua descrizione, che un esperto potrebbe fare, ma non certo io, privo di qualunque competenza in materia.

Ricorderò solo che negli anni '50 i luoghi di provenienza delle materie prime erano cambiati rispetto a mezzo secolo prima; ora gli sterri di zolfo giungevano dalle miniere di Ca' Bernardi, Sassoferrato e Pergola, tutte di proprietà della Montecatini, mentre la pirite era originaria della Maremma e anche di Carbonia. Si continuava a utilizzare i fosfati dell'Africa settentrionale, non più la Tunisia, però, bensì l'Egitto e il Marocco.

I forni erano sempre attivi⁵; il vapore che producevano veniva aspirato dall'elettrofiltro e le particelle incombuste subivano l'attrazione del

⁴ Il governo De Gasperi aveva varato la nuova legge elettorale che prevedeva l'apparentamento di liste tra due o più partiti e, soprattutto, un premio di maggioranza al partito o al gruppo di partiti apparentati che avessero raggiunto la percentuale del 50,01%. Le opposizioni di sinistra gridarono allo scandalo e impostarono tutta la loro campagna elettorale contro quello che definirono un tentativo di involuzione autoritaria. La legge non scattò perché la DC e gli altri partiti di centro non raggiunsero la percentuale necessaria.

campo magnetico di elettrodi da 22 mila volts dopo di che cadevano nella camera a polvere. Poi c'erano i passaggi nella torre di Glover, nelle camere di piombo, alla macinazione e all'impastatura etc.. etc..

Sicurezza per gli operai

Sulle condizioni di sicurezza delle maestranze in fabbrica le testimonianze sono state concordi: non ce ne furono, per un bel po', se non in misura assai ridotta. Al che occorre aggiungere, come accade ancora oggi, che sovente gli stessi operai non ne tenevano conto. Pochi, per esempio, usavano la mascherina quando era prescritto.

In fabbrica esisteva un'infermeria, come prescriveva la legge, ma la sua dotazione era più che scarsa e l'operaio addetto al servizio non aveva alcuna preparazione specifica.

Quando qualcuno si feriva, lui arrivava con la cassetta dei medicinali, tirava fuori l'alcool e l'ovatta, strofinava, applicava qualche cerotto o qualche benda e tutto finiva lì. Non era certo colpa sua; non poteva farci nulla se la tutela della salute dei lavoratori non godeva a quel tempo di grande considerazione. Di notte, il compito di infermiere toccava al portiere.

Una delle operazioni più pericolose e faticose era la pulizia dell'elettrofiltro. Con una tavola sotto la pancia, gli addetti entravano nell'impianto per una stretta finestrella, tanto stretta che non di rado si è dovuto penare parecchio per tirarli fuori a operazione conclusa. Il guaio maggiore era causato dall'alta temperatura interna: ricorda Nicola Palanca che i suoi colleghi uscivano da quel posto maledetto ridotti come stracci e che ci voleva non poco tempo perché potessero riprendere l'attività normale.

Solo nel '65 fu installato un ventilatore nell'elettrofiltro e le cose migliorarono. Sempre nello stesso anno, per la prima volta, gli addetti ai forni ebbero in dotazione un vestiario adatto al loro lavoro; erano questi gli effetti di una ritrovata forza di pressione dei sindacati, del che ci occuperemo fra un po'.

L'azienda passava tute e zoccoli di legno agli operai della manutenzione (officina)⁶; agli altri zoccoli e vestiario militare dismesso dalle amministrazioni militari. Così, si vedevano in giro per la fabbrica persone

⁵ Lo stabilimento ebbe dei forni nuovi solo nel 1965, grazie all'interessamento dell'allora Ministro del Lavoro, il reccanese Brodolini.

⁶ Il nostro Giovanni Caporaletti ha fatto un'accurata descrizione di questi zoccoli nel numero della Rivista precedente a questo, il 18, alle pagine 64-66.

con il giacchino e i pantaloni della fanteria oppure dell'aviazione. Ce ne erano alcuni ai quali erano toccate divise di eserciti stranieri. La Montecatini aveva certamente stretto accordi con gli uffici competenti dell'esercito e della altre Armi trovando un modo di risparmiare.

Gli zoccoli, di pelletta fine e da ingrassare spesso, si annunciavano da sé e da lontano, col rumore provocato contro il cemento, l'asfalto o il pavimento. Si calzavano tutto l'anno, dentro e fuori la fabbrica, anche nel mese di agosto, suscitando l'ilarità di molti villeggianti: lor signori, che cosa ne sapevano di quanti quattrini entravano nelle tasche degli operai e come fosse gradita, a questi ultimi, la possibilità di comprare un paio di scarpe invece che due! All'epoca, però, i nostri ospiti estivi, bontà loro, erano decisamente più snob di quelli di oggi.

I piombisti ricevevano gratis il dentifricio con relativo spazzolino, mezzo litro di latte e una saponetta di zolfo mentre una dose maggiore di latte andava a coloro che avevano lavorato nell'elettrofiltro. D'estate, si piazzava negli spazi aperti dello stabilimento, una botte piena di aranciata o limonata, a disposizione degli operai, che ne hanno sempre approfittato con moderazione, nel senso che poche volte qualcuno di loro non ha trovato da bere perché qualche altro aveva esagerato.

Riprendiamo il tema della sicurezza. Della disgrazia che nel 1916 causò la morte di Antonio Caporaletti ho già scritto, ma non fu quello l'unico incidente di rilievo nella storia dello stabilimento.

L'operaio Mancinelli, padre del mitico Ferruccio detto Didó⁷ scivolò dentro l'elevatore prima della seconda guerra mondiale. Se la cavò, ma visse il resto della sua vita in condizioni di menomazione terribili. Un'altra menomazione la subì, sempre prima della guerra, Vincenzo Scalabroni, che perdette addirittura mezzo braccio, falciato dai così detti "coltelli" delle fosse (impastatrici).

La pelle ce la lasciò, invece, l'operaio Malatini; siamo sempre nel periodo anteguerra. Le nostre fonti orali non ricordano la causa della morte.

⁷ Ferruccio fu l'ultimo cercatore d'oro del Porto, cioè di quelle persone che, dopo le mareggiate, percorrevano più volte, su e giù, la spiaggia alla ricerca di anelli, monete, bracciali. Era discretamente fortunato; niente a che vedere, certo, con i cercatori di oggi che si muovono dotati di macchinari sofisticati.

Luigi Caporaletti ebbe lo stesso tipo di incidente di Mancinelli, nel '48/'49, ma fu più fortunato perché si ruppe soltanto una gamba⁸ mentre all'inizio degli anni cinquanta Domenico Palanca perse due dita al mulino.

Andò peggio al povero Reginaldo Corvatta. Mentre cercava di rendersi conto del motivo che aveva causato lo stop dell'impastatrice, scivolò battendo con violenza il rene. Ricoverato all'ospedale, riuscì a tirarla in lungo ancora per quindici giorni, poi morì. Siamo intorno al 1950.

Chi se la vide bruttarella, infine, fu anche Nicola Grilli, nel '58 o '59, che scivolò dall'elevatore e si ruppe il femore riportando pure ferite serie in altre parti del corpo. Si fece otto mesi di ospedale, ma poi, per fortuna, si rimise in sesto e tornò in fabbrica.

Dati precisi sulle malattie indotte dal tipo di lavoro svolto dagli operai non ce ne sono. Personalmente, so che quelli che lavorarono come piombisti (è il caso di mio padre) ebbero dei guai seri anche dopo che andarono in pensione. Il genitore lamentò a lungo dolori al braccio sinistro, assottigliatosi rispetto all'altro: i medici del reparto di medicina maxillo-facciale dell'Umberto I° di Ancona attribuirono chiaro e tondo la colpa al piombo; saturnismo, dissero.

Penso che ci siano stati diversi operai aggrediti da malanni derivati dal lavoro svolto; solo che nessuno ha mai tenuto questi conti.

La morte occupò di nuovo la scena durante la costruzione del capannone detto Nervi. Accadde nel 1954 (o '55): un carpentiere della ditta costruttrice, Pizzarotti, cadde da un'impalcatura e morì sul colpo. Si chiamava Tommaso De Prà, detto Mastro Tommaso. Non portava nessuna cintura di sicurezza.

Binari, spedizioni e carovane.

Solo negli ultimi anni è cresciuta in Italia, nelle scuole come nelle fabbriche e tra la gente in genere, la sensibilità nei confronti dei problemi relativi alla buona conservazione dell'ambiente, al rispetto del sistema ecologico, che poi vuol dire della natura.

Prima, raramente qualcuno ci pensava. Ecco perché poté succedere senza che ci fossero reclami, che la fabbrica scaricasse direttamente in mare sostanze nocive come l'acido fluosilicico e l'acido nitrico.

⁸ Si tratta del mitico Giggio "Sciai", che poi visse facendo il bagnino sulla spiaggia del quartiere Castelnuovo, nel qual mestiere fu altrettanto mitico.

C'era un binario percorso da un trenino che partiva dalla camera a polvere e arrivava a circa 150 metri a nord dello stabilimento, vicino alla già citata Torretta, e lì si riversava in mare tutto quel che contenevano i vagoncini. Che ci pensasse l'Adriatico a portarsi via quella roba. E ci ha pensato, l'ha purtroppo dovuto fare; solo che adesso stanno lì tutti quanti a piangersi addosso, politici e governanti, alla maniera dei cocodrilli, piagnucolando sul degrado insopportabile dell'ambiente, senza rendersi conto che a essere ormai poco sopportabili, in questa materia, sono proprio loro.

Non bastava l'acido fluosilicico; c'era addirittura l'acido nitrico, gentilmente inviato allo scarico in mare dalla torre di Glover.

Ricordo benissimo i due fossetti che solcavano la spiaggia puntando dritti verso la battigia e ricordo pure che mi chiedevo, da ragazzino, perché emanassero un così cattivo odore.

Un binario vero, di raccordo con la linea ferroviaria nazionale, serviva per permettere lo scarico e il carico di materiali o del prodotto della fabbrica. Il treno si fermava all'altezza del mercato ittico e lì veniva raggiunto da un piccolo convoglio trainato da una locomotiva a gasolio utilizzata, appunto, per le operazioni di carico e scarico⁹.

Il minuscolo "ciuff ciuff" della fabbrica era impiegato soprattutto in tempo di spedizioni, vale a dire quando da tutte le Marche venivano i clienti a prendersi il concime che avevano ordinato.

Un tempo lo caricavano sui carri trainati da cavalli. Quell'epoca è stata così ricordata in una precedente pubblicazione¹⁰:

Un momento di caos nello scorrere tranquillo della vita del quartiere era rappresentato dai periodi delle spedizioni, settembre-ottobre e aprile-maggio. Per "spedizioni" si intendeva la vendita del concime prodotto dalla fabbrica della Montecatini ai consumatori, che venivano a prenderselo con carri, birocci e qualche camion. Conseguenze: lunghe file in via Castelnuovo di carri con cavalli e, appunto, birocci (di notte, per essere i primi a caricare la mattina dopo). Venivano da Macerata, Tolentino, Treia, Recanati e da un mucchio di altri posti.

⁹ Sul binario che portava i carrelli dentro lo stabilimento, i ragazzi mettevano dei chiodi; il carrello al suo passaggio li appiattiva, affilandoli, e così erano pronti ad essere usati come temperini. Fonte: Giuseppe Riccetti.

¹⁰ *Castennôu*, cit., p. 21.

Qui stiamo parlando degli anni tra il 1925 e il 1930; in quelli successivi, naturalmente, carri e birocci furono sostituiti dai camion e per gli abitanti di Castelnuovo, quartiere più interessato degli altri alla kermesse delle spedizioni, la vita diventò ancora più dura.

E ci si può tranquillamente figurare quanto fosse dura per gli operai. Non c'era tregua. Durante le spedizioni saltava la normale turnazione, molti dovevano smettere di svolgere i compiti ai quali erano assegnati per occuparsi anche loro della impellente contingenza delle spedizioni, che, del resto, erano il momento culminante di tutto il processo produttivo dello stabilimento.

Era lì che si contavano le pecore al cancello, nel senso che il risultato segnava l'annata buona o meno buona. Tutti sul chi va là, dirigenti compresi, perché poi erano loro che dovevano rendere conto di come erano andate le faccende, specie se le somme non davano totali soddisfacenti.

Ricordo che anche dentro casa mia l'organizzazione della vita familiare veniva sconvolta dall'imprevedibilità degli orari del rientro a casa di mio padre, con la genitrice che giustificava il disagio del quale mi lamentavo per il tramite di una sola, magica e definitiva parola: spedizioni!

In fabbrica, rimanevano al loro posto solo gli operai addetti alle operazioni direttamente connesse alla produzione. La quale, in quei periodi, calava dunque vistosamente.

Un ruolo importante nelle spedizioni era svolto dalla così detta carovana, una cooperativa di facchini nata nel 1948 su iniziativa di alcuni dipendenti licenziati perché la manodopera era, secondo la Società, in esubero¹¹; gli operai, intascata una ricompensa in denaro, strinsero però un accordo con la Montecatini, in base al quale la direzione dello stabilimento avrebbe fatto esclusivo ricorso alla cooperativa, che si stava per costituire, in occasione delle spedizioni e ogni altra volta che avesse avuto necessità di prestazioni di facchinaggio.

Il lavoro dei "carovanieri" consisteva nell'imballaggio del concime in sacchi di iuta da un quintale, cuciti a mano, sui quali veniva applicato un cartello con l'indicazione del tipo di prodotto contenuto; i sacchi erano poi trasferiti con dei carrettini fino al nastro trasportatore dove venivano

¹¹ In quella occasione non ci furono tensioni particolari. Nicola Palanca dice che i licenziamenti furono praticamente consensuali. Molti dei licenziati emigrarono in l'Argentina e altri entrarono a far parte della cooperativa facchini. Ringrazio per le notizie sulla carovana Giovanni Camilletti che le ha fornite e Giuseppe Riccetti che le ha raccolte per me.

scaricati; toccava quindi al nastro farli arrivare ai camion o ai birrocci trainati da buoi e lì, finalmente, gli uomini della cooperativa li stipavano con ordine.

I carovanieri erano pagati a cottimo, un tot ogni quintale spedito; non guadagnavano male, ma in pratica non c'era orario, si cominciava la mattina alle otto e si andava avanti fino all'esaurimento dei mezzi in attesa di caricare, disposti in lunghe file che spesso iniziavano addirittura da piazza Branconi.

La carovana del 1948 fu attiva per quindici anni. Era composta di venti soci ed era presieduta da Michele Cau, che poi aprì un negozio di alimentari in via Castelnuovo; il presidente era responsabile e garante degli impegni della cooperativa nei confronti della Montecatini.

Lo scioglimento del 1963 fu dovuto al fatto che la direzione della fabbrica a quell'epoca ritenne che a far fronte alle spedizioni fosse sufficiente l'organico regolare. Ma l'esperimento durò solo un anno; subito ci si rese conto che non era il caso di proseguire in quel modo.

Sicché il ragioniere Beltrame e il capo Incerti chiamarono Giovanni Camilletti e gli chiesero se fosse possibile ricostituire la carovana. Camilletti accettò e così, nel '65, rinacque la cooperativa, composta di dodici persone, della quale egli era presidente. La contabilità la teneva un ragioniere di Ancona, di cognome Marinelli.

Il lavoro era lo stesso toccato alla prima carovana; in più si effettuava anche lo scarico dei vagoni pieni di materie prime per la fabbrica, che arrivavano per ferrovia. Quando giungevano le spedizioni la famiglia si arricchiva di altre sei persone.

C'erano anche momenti di poco lavoro e in quel caso la carovana si divideva in due squadre di sei facchini ciascuna, impegnate a rotazione.

Nel '65 però, in tempo di spedizioni, si lavorava diversamente che nel '48; non c'era più bisogno, per esempio, di cucire i sacchi né di metterci i cartellini e nemmeno di trasportarli coi carretti fino al nastro mobile. Erano state installate due stazioni di insaccamento (ognuna con sei carovanieri), che svolgevano i lavori un tempo fatti a mano mentre il prodotto arrivava automaticamente dall'insaccatrice al punto di carico. Ciò facilitava il lavoro e permetteva di aumentare di molto il quintalaggio spedito, il che si tramutava in maggiori guadagni per i soci.

La carovana morì, come la fabbrica, nel '71.