

Le Officine «Cecchetti» 1892-1994: un secolo di storia

di Paola Maranesi

L'ambiente economico, politico e sociale civitanovese, per oltre un settantennio, è influenzato da uno stabilimento meccanico-fusorio che segna la storia industriale di Civitanova Marche: la *Società Anonima Costruzioni Meccaniche A. Cecchetti*. La Sacmac, sorta nell'aprile del 1919, nel giro di un ventennio diviene il più grande complesso industriale della provincia di Macerata, uno dei maggiori di tutta la regione marchigiana e «[...] l'unico grandioso centro di costruzioni meccaniche dell'Italia Centrale [...]»¹.

Nella pubblica opinione cittadina il «posto» alla «Cecchetti» è sempre stato sinonimo di benessere, sicurezza e prestigio², in particolare dal 1935 al 1943, quando la fabbrica, convertita la propria produzione alla costruzione di materiale bellico, arriva a contare più di 3000 dipendenti³.

Il centro di Civitanova Marche e le cittadine circostanti, immerse in un'economia agricola tradizionale, affiancata da modeste opportunità offerte dalla pesca e dall'artigianato, vedono aprirsi una prospettiva di sviluppo analoga a quella già da tempo sperimentata da alcuni grandi stabilimenti del Nord e dalle città ove sorgono.

Alla fine dell'Ottocento, quando Adriano Cecchetti⁴ dà vita alla prima cellula di quel complesso meccanico-fusorio che, nel primo dopoguerra, diventa società anonima, la regione marchigiana e, in particolare, la provincia maceratese formano una realtà immobile «[...] che conserva l'aspetto rurale e precario dell'età pontificia [...]»⁵, e ove si registra una totale assenza di esperienze di fabbrica. Nel 1914, alla vigilia del primo conflitto mondiale, il quadro si presenta pressoché immutato: «[...] la provincia maceratese è eminentemente rivolta all'agricoltura, mentre generalmente i traffici e le industrie si trovano in uno stato di organizzazione rudimentale [...]»; sebbene si possa constatare qualche progresso nel settore industriale, si tratta sempre di passi assai modesti che non

«Proposte e ricerche», fascicolo 37 (2/1996)

alterano punto la struttura generale dell'attività economica della provincia»⁶.

Nel 1892, terminati gli studi al «Montani»⁷ di Fermo, piccola «fucina» di imprenditori marchigiani, Cecchetti apre una piccola bottega artigiana a Civitanova Alta (tra il Campo Boario e quella che in seguito sarà Piazza della Tramvia), nella quale si dedica inizialmente alla riparazione di macchine agricole, olearie e vinicole.

Con un'attività oramai avviata, la cinta muraria della Città Alta e la lontananza da comode vie di comunicazione come la ferrovia e il porto, ostacolano l'espansione della piccola officina meccanica. Il trasferimento a Portocivitanova — piccolo ma attivo centro marinaro-industriale⁸ — per facilitare espansione edilizia e scambi commerciali è dunque auspicabile e si concretizza nel 1908⁹. Collocandosi nei pressi della stazione ferroviaria (nodo di grande traffico lungo la linea adriatica e, dal 1888, «testa di linea» del tratto Civitanova-Albacina che la collega con la Ancona-Roma), Cecchetti sembra avere già chiaro il futuro della sua modesta bottega artigiana e il settore verso il quale indirizzare l'attività produttiva.

Idee e determinazione non difettano. Dalle testimonianze orali di persone che hanno conosciuto Cecchetti emerge un ritratto con contorni netti e linee marcate. Individualista e perfezionista, Adriano Cecchetti è in grado di persuadere anche quelli che sono più ostili ai suoi progetti. Flessibilità mentale e capacità di precorrere i tempi gli permettono di non farsi cogliere impreparato dai cambiamenti che occorre adottare quando il rischio di uscire dal mercato è elevato. Qualcuno parla di «self-made man» che, con la consapevolezza di essere tale, suscita ammirazione e, contemporaneamente, sentimenti ostili. «Non si poteva rimanere indifferenti di fronte alla sua personalità. O lo si amava, o lo si detestava!»¹⁰. Favorevolissima appare anche la posizione scelta per il futuro sviluppo degli impianti: a disposizione ci sono circa 200 mila metri quadrati di terreno incolto. Il fattore che ancora sembra scarseggiare è quello finanziario; i guadagni risultano inadeguati all'obiettivo di dare vita a quello che Adriano Cecchetti, vedovo e senza figli, considera da sempre il sogno della sua vita: un importante stabilimento industriale di costruzioni meccaniche.

Il primo conflitto mondiale, che dal 1915 vede impegnata anche l'Italia, è l'occasione per il definitivo decollo della *Premiata Officina Meccanica A. Cecchetti*. «[...] il Cecchetti, rispondendo all'appello del comitato di mobilitazione civile e industriale, trasformò la sua officina ed acquistò nuove macchine per dedicarsi esclusivamente alla lavorazione dei proiettili, assumendo impor-

tanti contratti diretti con il Ministero della Guerra e con la fabbrica d'armi di Terni [...]. Le necessità sempre crescenti di produzione, ed il forte numero degli operai occupati, resero insufficienti, nel 1917, i locali iniziali, per quanto in più riprese opportunamente ingranditi; ed allora il Cecchetti [...] costruì il primo nucleo di fabbricati bene adatti all'uso industriale [...]»¹¹.

Al termine della guerra, reinvestendo gli ingenti profitti accumulati grazie alle commesse belliche, Cecchetti attrezza i locali di cui dispone per la costruzione e riparazione di materiale rotabile; il 16 aprile 1919 nasce la Società Anonima Costruzioni Meccaniche A. Cecchetti, con sede locale a Roma ed amministrativa a Portocivitanova. L'oggetto sociale è rappresentato dalle costruzioni meccaniche in genere, le riparazioni di materiale ferroviario, la fonderia e la lavorazione dei metalli e il loro commercio, la costruzione di natanti e la lavorazione del legno. Potrà esercitare l'attività cantieristica¹², stabilire depositi, agenzie e procedere a qualsiasi operazione finanziaria, commerciale ed industriale utile alla società. Il capitale sociale è di 800 mila lire, di cui 250 mila mediante conferimento di immobili da parte del fondatore¹³ e 550 mila mediante conferimento in denaro da parte degli altri soci: la Banca Italiana di Sconto e il possidente Carlo Baratta di Roma.

L'impresa ha come cliente principale lo Stato, con particolare riferimento ai ministeri delle «Comunicazioni», della «Marina», dell'«Aeronautica», dei «Lavori Pubblici», nonché enti ed amministrazioni varie. Tra gli appalti che la società si aggiudica figurano forniture di infissi per edifici pubblici (committente l'Amministrazione Provinciale di Ancona); forniture per la Regia Aeronautica (si inizia con la provvista di cassette di legno per trasporto e conservazione di vestiario, fino ad arrivare, durante la campagna d'Africa e la seconda guerra mondiale, a forniture di ben altra portata, come carri cisterna e serbatoi, zattere, lance, natanti per carico bombe e siluri, spolette per bombe, pontoni in ferro e legno, gru, ecc.)¹⁴; forniture di serramenti in legno e in ferro per la costruzione dell'edificio postelegrafonico di Ancona (committente il Ministero dei Lavori Pubblici).

Nell'immediato dopoguerra il programma del governo in tema di costruzioni ferroviarie garantisce l'afflusso di commesse per lo stabilimento, tanto che l'azienda può correre il rischio di uscire dall'Ucimm (Unione Costruttori e Riparatori Materiale Mobile Ferrotranviario, con sede a Milano)¹⁵ vista la possibilità di ottenere lavori direttamente dall'Amministrazione Ferroviaria, per un ammontare superiore del 70-80 per cento rispetto a quello fornito dal consorzio.

Unica condizione richiesta è la garanzia di un ribasso del 5 per cento sui prezzi fissati dall'Ucimm, ribasso che la società è perfettamente in grado di sopportare grazie al basso costo della manodopera. I preventivi estremamente competitivi, uniti alla qualità del prodotto finito, aumentano il prestigio dello stabilimento meccanico-fusorio e, contemporaneamente, la sua «pericolosità» agli occhi delle agguerrite imprese rivali del Nord. Nel 1928, si registra un tentativo di «eliminazione legale» della Sacmac. Un consorzio di industrie settentrionali offre un'allettante somma di denaro, dell'ordine di svariati milioni, a patto che le officine chiudano quanto prima i battenti¹⁶.

La crescita e il consolidamento della Sacmac sono assecondati anche da una politica economica che, tra 1923 e 1926 — ministro delle finanze Alberto De Stefani — favorisce le industrie ed instaura un clima di «euforia produttiva»¹⁷.

Nei primi anni Venti continuano le migliorie negli stabilimenti allo scopo di rendere sempre più efficiente e competitiva l'intera azienda. A livello produttivo, la grossa mole di lavoro che periodicamente affluisce alle officine, rende necessari nuovi ed importanti investimenti. Viene così attivato un reparto di compravendita di materiali in ferro e legno; ampliato il parco deposito vagoni ferroviari; costruito circa un chilometro di nuovi binari per velocizzare le manovre e le riparazioni; perfezionato l'impianto di produzione di aria compressa (un serbatoio centrale e vari altri distribuiti per l'officina; una tubazione principale e una serie di altre secondarie che permettono l'installazione di numerosi utensili ad aria compressa come martelli ribattitori, scalpellatrici, chiodatrici, trapani, eccetera); sostituito il carrello trasbordatore esistente con altro di maggiore portata e dimensione; completati quattro impianti per la saldatura ossiacetilénica, un impianto portatile di saldatura elettrica a corrente alterna ed uno fisso di saldatura a corrente continua; installata una camera calda per l'essiccazione del materiale verniciato e un moderno impianto per accelerare i tempi di stagionatura del legno¹⁸.

Il primo decennio post-bellico registra una crescita dimensionale e produttiva, con un numero di addetti che aumenta dai circa 200 del 1919, agli oltre 800 del 1930¹⁹.

Per sostenere una organizzazione così complessa, anomala nelle Marche, è necessaria una solida struttura finanziaria, soprattutto a causa della natura dell'oggetto sociale. La riparazione e costruzione di carri ferroviari, infatti, se da una parte richiede somme consistenti da anticipare (compensate poi da utili rilevanti), dall'altra manca di un immediato riscontro finanziario che costringe la

società a fare largo ricorso al credito bancario in presenza di un autofinanziamento insufficiente²⁰.

Il governo fascista mostra interesse per lo stabilimento. Gli incontri a Roma tra i rappresentanti delle forze politiche e i dirigenti dell'azienda sono frequenti, come pure le visite alle officine del Segretario Federale, del Sottosegretario di Stato alle Ferrovie e del Ministro dell'Economia Nazionale, un lavoro che mira a garantire, mediante la committenza dello Stato, un livello di produzione soddisfacente e costante nel tempo²¹.

All'inizio dell'autunno 1925 si spegne in Italia il sindacalismo libero. Il 2 ottobre, a Palazzo Vidoni, viene firmato un «patto» in base al quale «la Confederazione generale dell'industria riconosce nella Confederazione delle Corporazioni fasciste e nelle organizzazioni sue dipendenti la rappresentanza esclusiva delle maestranze lavoratrici» e d'altro canto «la Confederazione delle Corporazioni fasciste riconosce nella Confederazione dell'industria e nelle organizzazioni sue dipendenti la rappresentanza esclusiva dell'industria»²². Dopo gli iniziali attriti tra Sacmac e regime, il 16 ottobre si giunge ad un importante accordo secondo il quale «[...] la società riconosce il sindacalismo fascista quale unica organizzazione rappresentante la propria maestranza [e ...] si impegna a cancellare con le opere, il passato non del tutto benevolo nei confronti del fascismo»²³. La società ottiene il suo scopo: entrare nelle simpatie dei federali della provincia e, di conseguenza, del governo Mussolini. Molti gerarchi fascisti, commissari, prefetti locali, ma anche ministri e persino il Duce, visitano lo stabilimento interessandosi ai bisogni e all'andamento dell'impresa, e riportando sempre una rituale «ottima impressione».

Nel corso degli anni Venti è importante, per un'azienda che muove i suoi primi passi, avere l'appoggio degli istituti di credito. Le grandi banche, scrive il Bachi nel 1920, «[...] sono onnipresenti in ogni zona dell'economia nazionale; esse stanno dietro ad ogni azienda, ad ogni impresa, ad ogni speculazione [...]»²⁴. La «Cecchetti» non fa eccezione. La presenza nel CdA della società del gr. uff. Francesco Merli²⁵ (presidente del Credito Adriatico), dell'avv. Nicola Ciccolungo (vicepresidente della Cassa di Risparmio di Macerata) e del prof. Calcedonio Bellante (sindaco della società e direttore del Credito Adriatico), testimonia la sempre più stretta compenetrazione tra interessi industriali e bancari tipica degli anni Venti. La permanenza del Merli alla Sacmac è breve: poco più di un anno e poi abbandona la carica di consigliere (maggio 1925-settembre 1926), seguito dal comm. Pompeo Bodrero, anch'esso rappresentante del

Credito Adriatico. In precedenza anche l'avv. Nicola Ciccolungo aveva dato le dimissioni, adducendo inderogabili motivi di carattere privato. Probabilmente questi abbandoni sono da imputare a «dissensi di vedute tra essi e gli altri amministratori circa la forma con cui taluni rami dell'amministrazione della società sono governati»²⁶. Ad infiammare gli animi contribuisce forse una vicenda che coinvolge società, Cassa di Risparmio di Macerata e Credito Adriatico: protagonista una ... cambiale scaduta. La Cassa di Risparmio ritiene si tratti di un debito cambiario e quindi da pagarsi a scadenza. Non è dello stesso parere la «Cecchetti» che parla di sovvenzione cambiaria in c/c (concessa fin dal maggio 1921) e quindi tipico finanziamento a scadenza imprecisata, «tant'è vero che per ben otto volte la cambiale fu rinnovata alle singole scadenze»²⁷. La situazione potrebbe creare non pochi problemi alla società visto l'atteggiamento irremovibile dell'istituto. Provvidenziale risulta quindi l'intervento del Credito Adriatico che concede un fido di 1.035.000, pari all'importo del debito. L'episodio, se danneggia irrimediabilmente la collaborazione tra la Cassa di Risparmio e la società, certamente non rafforza i rapporti con il Credito Adriatico, già in passato chiamato ad operare simili «salvataggi».

La prima battuta d'arresto nel trend ascendente dell'impresa si registra all'inizio degli anni Trenta, in concomitanza con la depressione economica che colpisce gradualmente l'intero mondo occidentale industrializzato. Primo sintomo dell'imminente crisi sociale è la preoccupazione espressa dal gruppo dirigente in ordine ad una maestranza che andrebbe ridimensionata e che invece, per volontà del governo, deve a tutti i costi essere mantenuta nel posto di lavoro per arginare la disoccupazione crescente²⁸. Mussolini cerca di riassorbire la massa dei disoccupati aumentando la spesa per le opere pubbliche e cioè elettrificando le principali linee ferroviarie, ampliando la rete stradale, risanando le strutture portuali e i centri storici delle grandi città, bonificando territori insalubri, ecc.²⁹.

Per alcuni esercizi la società riesce a soddisfare le richieste dello Stato, accettando anche commesse poco redditizie, al solo scopo di creare lavoro per tutti gli operai in forza nei vari reparti. Ciò serve a ritardare, ma non certo ad evitare allo stabilimento, le conseguenze di una depressione economica di portata internazionale, conseguenze che si riflettono ampiamente sul bilancio. Al 30 giugno 1932 si chiude con un utile praticamente dimezzato rispetto a quello di due anni prima: 179.023,17 lire rispetto a 361.342,86 lire del 1930³⁰.

L'industria delle costruzioni e riparazioni di materiale ferroviario conosce,

dopo il 1930, la scomparsa di molte ditte, specialmente nel settore del materiale trainato. La Sacmac mostra tuttavia un'inaspettata capacità di adattarsi alla nuova situazione integrando l'oggetto principale della sua attività con altre produzioni. Ecco allora apparire la costruzione delle molle (accessorio importante nella costruzione ferroviaria), che le consente di conquistare una certa autonomia; oppure una nuova linea di lavorazioni — quella dei proiettili per artiglieria — che offre caratteri di continuità e sicurezza³¹.

Ma i problemi e le difficoltà del 1933 si amplificano nel corso del 1934. Alla contrazione del lavoro, ai margini sempre più ridotti di guadagno, si aggiungono «tabelle» salariali che, se risultano eque rispetto al costo della vita nelle città del Nord Italia, appaiono eccessive per l'ambiente civitanovese, ancora prevalentemente agricolo. Il licenziamento di parte delle maestranze e del personale impiegatizio non è più prorogabile, come pure inevitabile è il ricorso al finanziamento di istituti di credito e di enti vari, tra i quali l'Imi, l'Iri e il Consorzio per le Sovvenzioni sui Valori Industriali (Csvi)³².

Negli anni che vanno dal 1935 all'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940), grazie all'opera di salvataggio affidata all'Iri e a varie misure assunte dal governo per il rilancio di alcuni settori produttivi, l'industria italiana può superare le conseguenze più gravi della depressione.

Senza nulla togliere alle doti imprenditoriali del suo fondatore, è necessario sottolineare come le fortune/sfortune della «Cecchetti» siano intimamente legate all'economia di guerra e si giuochino troppo spesso sul filo delle commesse belliche. La lunga stagione di conflitti che va dal 1935 al 1945, segna l'ascesa, prima e il declino poi, dello stabilimento civitanovese. La politica di riarmo e di conquista voluta da Mussolini — che inizia con la Campagna d'Africa (ottobre 1935-maggio 1936), passa attraverso la guerra civile spagnola (luglio 1936-marzo 1939), e culmina con il secondo conflitto mondiale — è la seconda grande occasione, dopo la guerra 1915-1918, offerta alla società per operare un ulteriore salto di qualità.

Superati tre esercizi di profonda crisi, contraddistinti dai primi tagli al personale, i segni della ripresa sono tangibili nel corso del 1935. Ruolo determinante giocano le commesse belliche e la prontezza dell'azienda nell'intuire che tali ordinazioni si protrarranno nel tempo. La Sacmac è pronta per una nuova, radicale, riconversione. Oggetto fondamentale dell'attività diviene la produzione bellica³³, anche se le tradizionali lavorazioni non vengono abbandonate. Riconosciuta «ausiliaria», la società si trova a dover affrontare problemi stretta-

mente connessi alle esigenze militari. Per assecondare le pressanti richieste provenienti dai competenti ministeri (della Guerra, della Marina, ecc.), l'azienda si fa carico di ingentissime spese al fine di aumentare la propria attrezzatura ed ampliare i propri capannoni. Grandi immobilizzi quindi, ma anche grande mole di lavoro e di profitti, considerando l'utile del 1939³⁴.

Nel frattempo, il 1° settembre 1939, scoppia la guerra; l'Italia, dopo appena nove mesi di non belligeranza, entra nel conflitto con un apparato bellico insufficiente ad affrontare un evento che, nonostante le previsioni, si prolunga per mesi e anni, contro nuovi e sempre più potenti avversari. La spesa pubblica passa da 60,4 miliardi nell'esercizio 1939-1940, a 135,2 miliardi nel 1942-1943, per poi raggiungere rispettivamente i 236,5 e i 311,3 miliardi nei due esercizi successivi³⁵. Chi trae vantaggio dalla corsa al riarmo è l'industria meccanica che, rispetto al 1934, giunge a raddoppiare la produzione e pone mano all'aggiornamento delle attrezzature. Oltre un quarto degli impianti del settore meccanico italiano viene completamente rinnovato. Nei primi due anni di guerra lo stabilimento «ausiliario» di Civitanova lavora a ritmo forsennato³⁶: «Si tornava a casa tardi, si dormiva un po', si ritornava al lavoro [...]» ricorda il caporeparto caricatori calibro 12. I reparti bellici, dove sono impiegate anche 600-700 donne, lavorano su tre turni completi; come dire una giornata lavorativa di ventiquattro ore.

I forti investimenti in macchinari, impianti, attrezzature specifiche, per far fronte alle continue e sempre nuove richieste da parte dei vari ministeri, i crescenti interessi passivi che maturano su ingenti somme ancora da incassare per i ritardati pagamenti dei clienti governativi che, al contrario, pretendono consegne puntuali; le inusitate quote di ammortamento che la società è costretta a calcolare, dovendo rinnovare continuamente il macchinario sottoposto ad un logorio eccezionale dagli intensificati orari di lavoro³⁷, giustificano utili che possiamo considerare relativamente modesti se rapportati alla straordinaria mole di lavoro.

Le prime avvisaglie della crisi iniziano a concretizzarsi a metà del 1942, quando alle forti spese d'impianto, necessarie per attrezzare i vari reparti per la produzione bellica, non corrispondono velocità ed efficienza nelle ordinazioni, e quindi nella produzione. A tale proposito è stato osservato, per l'intero Paese: «In complesso, venne manifestandosi durante la guerra, proprio in un momento in cui occorreva sfruttare al massimo le risorse industriali, un divario crescente fra potenzialità degli impianti e reale utilizzo degli stessi [...]. In particolare, [...]

al notevole incremento degli impianti delle imprese meccaniche, avvenuto alla vigilia del conflitto, non corrisponde l'utilizzo altrettanto efficace delle attrezzature, per penuria di materie prime e di combustibile; [...] il bilancio dello Stato venne accumulando disavanzi sempre più allarmanti, e ciò comportò non soltanto la restrizione di anticipazioni finanziarie sulle commesse e altre misure fiscali a carico dei redditi e delle proprietà industriali, ma anche ritardi nei pagamenti delle ordinazioni militari»³⁸. Durante la seconda guerra mondiale non si verificano così gli effetti positivi avutisi durante la prima, anzi si giunge alla paralisi del settore per mancanza di materie prime. Cala la produzione industriale e aumentano fortemente le importazioni di semilavorati e prodotti finiti.

Nel breve arco di tre anni (1940-1943), insieme alle illusioni degli italiani, crollano le fortune dei «cecchettari», fino a quel momento operai privilegiati, sia per il grado di sicurezza delle loro retribuzioni (paragonabile a quello dei dipendenti pubblici), sia per le numerose provvidenze di cui possono godere. Ad esempio, in caso di acquisto di una tuta o di un impermeabile, l'operaio della Sacmac è avvantaggiato rispetto a tutti gli altri. Grazie ad un «buono» rilasciato dall'azienda, è sufficiente che si presenti al negozio di Ferruccio Modigliani (che ha sposato Celestina, una nipote di A. Cecchetti) per farsi accordare un pagamento rateale. Ma anche altri esercenti si comportano allo stesso modo, garantiti dalla solida reputazione della società. Tra i numerosi servizi usufruibili dalle maestranze, sono da ricordare un asilo infantile, importantissimo soprattutto durante l'ultimo conflitto mondiale, quando un migliaio di donne vengono impiegate nei reparti bellici; una scuola professionale volta a formare quadri qualificati (si tratta di un corso triennale di specializzazione per tornitori e aggiustatori); il fondo assistenza e mutua malattie, quando ancora i lavoratori non possono usufruire dell'assistenza pubblica, in seguito offerta dall'Inail e dall'Inps; un attrezzato dopolavoro nei locali del cinema «B. Gigli» (oggi «G. Rossini»); una mensa e uno spaccio aziendale. Quest'ultimo dà la possibilità alle maestranze di acquistare a credito fino alla concorrenza di un certo ammontare che poi viene decurtato dalla paga dell'operaio³⁹. Per quanto riguarda la mensa aziendale, occorre dire che essa inizia a funzionare, anche se in forma piuttosto rudimentale, durante la seconda guerra mondiale in un locale vicino all'asilo e alle palazzine dei dipendenti. Per i 650 iscritti⁴⁰ è previsto un primo piatto caldo, solitamente minestrone vegetale. Per chi non ha la possibilità di tornare a casa per il pranzo, e soprattutto per gli operai di Civitanova Alta, vi è un'altra possibilità: la tramvia elettrica (inaugurata il 15 agosto 1911 per volontà

del marchese Paolo Ricci), utilizzata come «porta-pranzi». «Al ritorno, verso l'ora di colazione, accadeva quasi sempre di trovare sul piazzale della tramvia una ressa di donne, pronte a caricare sul tram che si accingeva a scendere, decine di cestini di legno accatastati in bell'ordine, contenenti la colazione da recapitare 'espressa' ai 'cecchettari' di Civitanova Alta che lavoravano nella più importante industria metalmeccanica del porto, ubicata in prossimità del capolinea»⁴¹.

L'otto settembre 1943, l'Italia firma l'armistizio con gli alleati e la guerra si sposta anche sul territorio marchigiano. La Sacmac, che già da alcuni mesi lavora a ritmi ridotti per mancanza di materie prime e per la limitata disponibilità di energia elettrica, decide di interrompere ogni attività produttiva e di trasferire gli uffici a Civitanova Alta, presso la ex-sede comunale⁴². Il 31 ottobre 1943 si chiudono i cancelli dello stabilimento per sospensione totale dell'attività, e più di 3000, tra operai ed impiegati, si trovano improvvisamente senza lavoro.

Durante il periodo dell'occupazione tedesca (ottobre 1943 - giugno 1944), numerosi bombardamenti aerei hanno come principale obiettivo lo stabilimento ausiliario civitanovese che, a pochi giorni dalla liberazione (29 giugno 1944), si presenta come un «cumulo di macerie»⁴³.

La ripresa delle lavorazioni è immediata: già alla fine del 1944 gli impianti e parte dei reparti distrutti dalle incursioni aeree e dalle truppe tedesche in ritirata, vengono ricostruiti. La fretta, giustificata dall'urgenza di riattivare in breve la macchina produttiva nazionale, non consente di formulare un programma a lungo termine, e così lo stabilimento rinasce tale e quale era venuto configurandosi originariamente e con i successivi interventi, disorganico, a strati sovrapposti. «Ebbi modo di vedere ancora gli ultimi residuati dei danni provocati dai bombardamenti» — ricorda l'ing. F. Cabassi — «e la sollecitudine con la quale si rabberciavano muri e si rifacevano coperture, pur con la scarsità di mezzi e la difficoltà negli approvvigionamenti [...]»⁴⁴.

Con la fine delle ostilità i cambiamenti delle condizioni di mercato sono naturalmente bruschi e radicali, soprattutto per il settore meccanico che in passato ha approfittato dell'eccezionale congiuntura bellica. La temporanea scomparsa dalla scena di un cliente come le forze armate è solo parzialmente compensata dalla domanda per la ricostruzione, che pure offre spazi alle imprese: «[...] si calcola che il parco ferroviario italiano fosse ridotto di 1/4 per le locomotive e di circa la metà per i carri merci, mentre il 76 per cento della flotta mercantile era andato perduto [...]»⁴⁵. Il primo problema da affrontare è dunque

quello della riconversione degli impianti adibiti alle lavorazioni di guerra.

La fabbricazione di materiale rotabile ferrotranviario è avviata da aziende precedentemente impegnate nella produzione bellica, che fanno così il loro ingresso in un settore già caratterizzato dal numero eccessivo di imprese. Ostacolo alla riattivazione della macchina produttiva è la mancanza di energia elettrica e di carbone, nonché la ridotta disponibilità di prodotti siderurgici che colpisce in modo particolare l'industria meccanica. Gli arresti nell'erogazione di corrente elettrica e i costi in crescita, rendono più acuto il problema della manodopera, sovradimensionata rispetto alle possibilità immediate di utilizzazione.

Nel secondo dopoguerra a Civitanova, come nel resto d'Italia, la «battaglia» più importante è quella per il lavoro: «[...] i conflitti sociali aumentarono nell'estate e nell'autunno del 1946. Prezzi e disoccupazione crebbero con rapidità, un'ondata di agitazioni spontanee si levò chiedendo nuovi posti di lavoro»⁴⁶. Dal 1945 al 1950 la Camera del Lavoro, con la Cgil locale, promuove numerose agitazioni: lo «sciopero alla rovescia» del 1947, con la partecipazione di tutta la popolazione civitanovese che rivendica un posto di lavoro; la protesta dei pescatori per la mancata ripresa dei lavori per il porto rifugio, dopo la forzata interruzione a causa della guerra; la vicenda della Società Anonima Molino di Portocivitanova, i cui operai conducono probabilmente una delle lotte locali più lunghe — 105 giorni di picchettaggio davanti ai cancelli — per evitare lo spostamento prima, e la chiusura dopo, dello stabilimento.

Tuttavia, in tema di rivendicazioni sindacali, il capitolo più significativo a Civitanova Marche è stato scritto dai «cecchettari» con oltre novecento iscritti alla Fiom-Cgil. Tra le principali rivendicazioni sindacali portate avanti dagli operai della Sacmac negli anni della ricostruzione, le lotte per l'accordo salariale raggiunto il 12 gennaio 1946 tra il rappresentante della Camera Confederale del Lavoro di Macerata⁴⁷, l'Unione Industriali e i rappresentanti dei «cecchettari»; un anno dopo, sempre per ottenere migliori condizioni di salario e di lavoro, lo sciopero generale, proclamato all'interno della fabbrica, che registra un'adesione totale⁴⁸; il 7 novembre 1949, l'occupazione dello stabilimento a causa della decisione, dei vertici aziendali di licenziare alcune centinaia di lavoratori in esubero. Ma è nel luglio del 1948 che esplode con tutta la sua forza il movimento operaio non solo di Civitanova, ma di tutto il Paese, in seguito all'attentato a Togliatti⁴⁹. Tramite il giornale radio, la notizia dell'attentato giunge alle orecchie dei «cecchettari» che, riunitisi sul piazzale antistante l'ingresso

delle officine, decidono all'istante uno sciopero, cui aderiscono anche gli operai di tutte le altre fabbriche e molti esercenti che decidono di abbassare le saracinesche. Lo sciopero si protrae per tre giorni e culmina con l'intervento delle forze dell'ordine, che fa scattare le prime denunce e, con esse, le prime manette.

Un altro sciopero «politico» è quello dell'aprile-maggio 1950, per protestare contro l'adesione dell'Italia al Patto Atlantico. Più di 500 «cecchettari» vi aderiscono, riunendosi in piazza XX Settembre. L'intervento delle forze dell'ordine, che intimano lo scioglimento del corteo, innesca violenti tafferugli. Sette arresti e oltre dieci denunce sono il bilancio dello scontro.

Negli anni Cinquanta continuano le rivendicazioni sindacali alla Sacmac, ma le conquiste dei primi anni appaiono un lontano ricordo. Lo stretto legame sindacato-partito induce la direzione della «Cecchetti» ad isolare molti elementi della Cgil all'interno dello stabilimento. «Con il pretesto della mobilità, molti operai iscritti al sindacato vengono trasferiti in reparti confino; accade così che operai qualificati in quello specifico lavoro si trovano in un altro reparto con le mani in mano, mentre coloro che rimangono sono costretti a fare lo straordinario. La fase successiva è quella del licenziamento»⁵⁰. Quando, nel giugno del 1954, 252 operai vengono messi in cassa integrazione per mancanza di lavoro, immediata e rabbiosa è la risposta delle maestranze che decidono lo sciopero ad oltranza. Le assicurazioni provenienti da Roma si rivelano inconsistenti e gli operai, per la prima volta, si sentono isolati; due giorni più tardi i lavoratori cessano la protesta e rientrano nei loro reparti. Questa sconfitta segnerà pesantemente il futuro occupazionale dell'azienda: dopo meno di un anno, il 21 marzo 1955, l'Associazione degli industriali di Macerata comunica alle organizzazioni sindacali di categoria il licenziamento di 300 lavoratori da scaglionarsi in due turni: 150 il 2 aprile, gli altri il 4 maggio.

Con il ritorno all'economia di pace, il tradizionale oggetto sociale della Sacmac (costruzione e riparazione di materiale ferrotranviario), che per circa un decennio è stato ridimensionato da una politica tutta proiettata verso l'industria bellica, riconquista la sua posizione centrale. Per questo motivo la vitalità e le scelte di politica economica delle Ferrovie dello Stato risultano determinanti per la sopravvivenza stessa della «Cecchetti». Al 25 aprile 1945, la situazione delle linee ferroviarie, degli impianti fissi e del materiale mobile ferrotranviario è critica: distrutti o danneggiati circa 5000 km di linee, 68 km di ponti in muratura, 35 km di ponti in ferro, 4500 km di binari di corsa, 2.600 km di binari di sta-

zione, 7000 fabbricati, 3600 km di linee ad alta tensione, 11.000 km di binario elettrificato, e inoltre 1202 locomotive elettriche ed elettromotrici, 1216 locomotive a vapore, 766 automotrici, 9902 carrozze, bagagliai e postali, 106.102 carri merci⁵¹. Una somma di circa 500 miliardi, ripartiti equamente nell'arco di cinque anni tra impianti fissi e materiale mobile, è il costo della ricostruzione ferroviaria. Il programma di massima per la ricostruzione del parco carri, carrozze-bagagliai e postali è riassunto nelle tabelle 2, 3 e 4.

La ricostruzione accelerata delle Ferrovie, iniziata dall'Italia meridionale, è estesa poi, in piena guerra, alla «linea gotica», con mezzi provvisori, scarsità di materiali, attrezzature e finanziamenti⁵².

La Sacmac, anche se gravemente provata dalla guerra, può contare su una grande specializzazione nel campo della riparazione/costruzione di veicoli ferroviari e sulla riconosciuta professionalità dei suoi addetti, tutte doti acquisite durante la sua ultra ventennale presenza nel settore ferroviario. Negli anni della ricostruzione, e in particolare modo nel triennio 1946-1948, il lavoro non manca alla «Cecchetti». A causa di una concorrenza estremamente blanda⁵³, le commesse provenienti dall'Amministrazione ferroviaria appaiono spesso di dimensione superiore alla reale capacità produttiva dello stabilimento. Ciò che invece preoccupa la società, e che ostacola il definitivo rilancio, è una liquidità praticamente inesistente. La mancanza di attivo circolante è da imputare quasi esclusivamente alla gran mole di lavoro portata a termine alla vigilia dell'otto settembre, ed alla successiva interruzione dei pagamenti. Queste mancate riscossioni, dell'ordine di diversi milioni, infliggono un durissimo colpo alla già delicata situazione finanziaria della «Cecchetti», la quale da sempre paga in anticipo e incassa posticipatamente, com'è norma con un cliente pubblico, sia esso il Ministero della Guerra o le Ferrovie dello Stato. Quando le ordinazioni provenienti dalle Ferrovie iniziano ad affluire copiosamente alla Sacmac, e le scorte si esauriscono velocemente, l'acquisto di materie prime (legname, ferro, carbone, ecc.) non può essere rimandato. Mancando denaro liquido, l'unica soluzione possibile è il ricorso al credito tramite sconti di cambiali e apertura di fidi che ovviamente generano onerosi interessi passivi.

Sfogliando le relazioni del Consiglio di Amministrazione che accompagnano i bilanci della Sacmac nel quinquennio 1946-1950 si può costatare come le difficoltà di importare materie prime e di esportare prodotti finiti, che non sono competitivi rispetto alla concorrenza estera, la scarsità nell'erogazione di energia elettrica per effetto delle distruzioni di impianti e di grandi linee di trasmis-

sione, e l'ascesa del costo della vita che genera violente rivendicazioni salariali, rappresentano le questioni più scottanti con le quali la società deve confrontarsi. Unica nota positiva è la grossa mole di lavoro che continua ad affluire in officina e che non sembra potersi arrestare almeno fino al Giubileo del 1950, data entro la quale si prevede portare a termine almeno il grosso della ricostruzione ferroviaria. Una conferma viene dai libri contabili: la voce lavori in corso, iscritta nel bilancio al 30 giugno 1946, passa da circa 3 milioni (1944) a circa 17 milioni; la voce utile industriale, da circa 4,5 milioni a più di 15 milioni⁵⁴.

La seconda metà degli anni Quaranta vede l'attività di riparazione dei carri ferroviari assumere carattere di continuità e raggiungere, presso la Sacmac, punte massime di 40 mila ore tariffarie mensili. Se si pensa che all'epoca occorrono in media 3 mila ore tariffarie mensili per ogni riparazione, ciò significa 13-14 carri riparati mensilmente e più di 150 annualmente.

Il 15 giugno 1948 scade il contratto per la riparazione dei veicoli ferroviari. Esso non viene rinnovato, deludendo le aspettative della Sacmac che per circa un trentennio ha potuto contare su tali commesse. La mancata conferma crea comprensibile disagio all'interno dello stabilimento il quale, improvvisamente, si trova a fronteggiare l'alea dei livelli di produzione.

Intanto Adriano Cecchetti, da tempo malato, deluso e amareggiato nel sentire che i suoi operai lo definiscono uno sfruttatore, lo contestano per ogni decisione, lo accusano di aver collaborato con fascisti e tedeschi⁵⁵, lui che ha sempre palesato idee repubblicane⁵⁶ si era spento la sera del 6 settembre 1947.

Cecchetti, fondatore eclettico e tuttofare, è protagonista indiscusso dell'ascesa della Sacmac, e proprio per questa sua onnipresenza, con ogni probabilità, alla lunga, è risultata dannosa, ostacolando la definitiva emancipazione della società. L'impresa, infatti, è stata eccessivamente legata alle decisioni del suo maggiore azionista, priva di una solida organizzazione e imbrigliata nel legame con un cliente (lo Stato) cui l'imprenditore si affida con troppo ottimismo, convinto che lavorare per le Ferrovie dello Stato garantisca sempre un certo ammontare di ordini. È in tale direzione che il finanziamento Erp, del quale l'industria meccanica usufruisce largamente, viene indirizzato. La distribuzione dei fondi del Piano Marshall interessa tuttavia un ristretto numero di aziende e accresce il divario tra le grandi e le piccole imprese. Aumenta il livello di produttività nel settore meccanico, ma in forma non omogenea: nel comparto materiale ferroviario, ad esempio, nel 1949 si registra un peggiorato rendimento del lavoro⁵⁷.

Il ruolo dei clienti privati, nonostante tra essi si trovino nomi illustri quali Fiat, Breda, Montecatini, Falk, Ansaldo, Agip gas, PBgas, Shell, ecc.⁵⁸, e della costruzione-riparazione dei carri serbatoio per il trasporto di gas compressi e liquefatti, viene sottovalutato, o comunque considerato marginale, mentre questa componente della domanda presentava grandi potenzialità⁵⁹.

Con la morte di Adriano Cecchetti, concordia e unità d'intenti — fino ad allora possibili in quanto tutti i problemi confluivano nell'ufficio del fondatore e da lì uscivano le decisioni più importanti — non sono più realizzabili. Vecchi rancori e dissapori, da sempre tenuti sotto controllo dalla mano ferma del capitano d'industria, tornano a galla creando non pochi problemi a livello gestionale. La mediocrità di alcuni elementi del CdA decreta il declino del «grosso bottegone»⁶⁰ e si concretizza con l'allontanamento dell'ing. Giovan Battista Chiossi dai vertici aziendali. Chiossi, valido imprenditore con lunga esperienza nel settore dei trasporti ferroviari⁶¹, era stato indicato dal Cecchetti come suo naturale successore.

La mancanza di una benché minima pianificazione, una situazione finanziaria al limite del collasso e una politica sociale volta a tutelare le maestranze a tutti i costi, segnano il destino dello stabilimento naval-meccanico⁶². Se ne accorge lo stesso Cecchetti che, oramai minato dal male e amareggiato dal comportamento dei suoi operai, è solito rimarcare l'errore della sua vita: l'affrettata riapertura dello stabilimento subito dopo la guerra.

Il declino della società è piuttosto lento e intercalato da periodi di intensa attività. Tra le forniture più impegnative, dopo quelle tradizionali alle Ferrovie dello Stato, si può menzionare quella di 150 carri chiusi per la Germania, finanziata con fondi del Piano Marshall allo scopo di dare lavoro alle industrie italiane e carri alle ferrovie tedesche che stanno risorgendo dalle rovine della guerra e organizzata nell'estate del 1948. Nel giugno del 1950 è la volta dei carri frigorifero per la Grecia in conto riparazioni di guerra, acquisiti tramite Ucrimm. Dal 1951 assumono importanza le commesse relative alla costruzione carri serbatoi per il trasporto di gas compressi e liquefatti. Infine, nel giugno 1955, prima di entrare in amministrazione controllata (ottobre 1955), la società si aggiudica una gara indetta dalle ferrovie iraniane per un gran numero di carri coperti e postali.

Quando la crisi finanziaria e il conseguente indebitamento con le banche, che porterà la società alla liquidazione nel luglio 1957, appaiono ancora essere problemi reversibili, la Sacmac estende al settore privato la costruzione di vei-

coli ferroviari. Si tratta, in particolare, di carri-serbatoio per il trasporto di prodotti chimici vari e gas compressi e liquefatti che con gli anni diventano il fiore all'occhiello dello stabilimento⁶³. Gli esordi in questo campo risalgono alla fine degli anni Venti, quando il Natalucci, nel suo «Calendario-Annuario civitanovese per 1929», scrive: «In quest'anno viene iniziata la costruzione di vagoni serbatoio per il trasporto di combustibili liquidi, dei quali sino ad oggi ne sono stati forniti una cinquantina e tutti per l'industria privata»⁶⁴. Le commesse più consistenti tuttavia si registrano dal 1950 in poi, quando accanto a clienti come la Cogne di Aosta, l'Unione Italiana Vini e L'Ausiliare di Milano, compaiono l'Agip, la Montecatini, la Società chimica dell'Aniene (poi Solvay), la PBgas, la Shell, ecc.⁶⁵. Se le prime forniture vengono affrontate con molta improvvisazione, con gli anni le lavorazioni vanno via via perfezionandosi per l'introduzione della saldatura automatica in arco sommerso prima, il controllo radiografico poi, ed infine, per il trattamento termico di distensione in forno eseguito fuori casa. Quest'ultimo processo, infatti, viene delegato alle Acciaierie Terni per mancanza di un forno di dimensioni tali da permettere la ricottura dell'intero serbatoio e così stemperare le tensioni createsi con il processo di saldatura. Queste tecniche d'avanguardia permettono alla Sacmac di conquistare notevole prestigio in questo campo.

I sette anni che precedono la cessione dello stabilimento meccanico (il cantiere navale è escluso dalle trattative) al gruppo *Viberti* di Torino, sono scanditi da sette esercizi in perdita⁶⁶ e da utili industriali sempre più esigui a causa della sproporzione che esiste tra fatturato e costi, primo fra tutti quello del personale. Le maestranze, infatti, nonostante dal 1951 si assista alla loro progressiva riduzione⁶⁷, appaiono sempre troppo numerose per l'accettabile efficienza gestionale. Ciò incide negativamente sulla produttività e quindi sulla competitività nei difficili anni Cinquanta, quando per restare sul mercato era indispensabile offrire i migliori prezzi, vista la crescente concorrenza nel settore delle costruzioni/riparazioni materiale rotabile e la sua prevedibile crisi post-ricostruzione⁶⁸.

Ma vi è un fattore negativo che sopravanza tutti gli altri e che da solo è in grado di mettere in ginocchio la più produttiva delle organizzazioni: il prolungato e crescente indebitamento con i terzi (istituti bancari, enti pubblici di finanziamento, fornitori) che genera onerosi interessi passivi, anticipazioni bancarie e relative commissioni. Questa grave situazione finanziaria ha origine nelle mancate riscossioni delle ultime consegne belliche e si amplifica con l'onerosa ricostruzione dello stabilimento, ridotto ad un cumulo di macerie, alla

quale non segue l'immediato risarcimento da parte dello Stato dei danni di guerra⁶⁹. Lo squilibrio finanziario diventa poi insanabile a causa dei ritardi nei pagamenti da parte del Tesoro, al quale l'Amministrazione Ferroviaria consegna i mandati di riscossione per la Sacmac.

A partire dal 1950 e ininterrottamente fino al 1957, la vita dello stabilimento è scandita da continue richieste di circolante⁷⁰. La motivazione che accompagna ognuna di esse è la necessità di assicurare il pagamento dei materiali e della manodopera, indispensabili alla continuazione dei lavori in corso. Quindi il lavoro non manca, ma la società non è in grado di sopportare tutti gli oneri da esso derivanti, primi fra tutti il costo delle materie prime⁷¹ e il monte salari.

La situazione economico-finanziaria si aggrava nel 1955: all'impossibilità dell'azienda di far fronte agli impegni con adeguati incassi, si aggiunge una pericolosa contrazione dell'attività, poiché nel febbraio 1955 l'Amministrazione Ferroviaria riduce del 15 per cento i lavori di riparazione da assegnare all'industria privata. Scontata è la richiesta di ammissione al beneficio dell'amministrazione controllata formulata dalla Sacmac nell'ottobre dello stesso anno⁷². Nei dodici mesi che l'azienda ha a disposizione per tentare il risanamento, si passa dallo stato di illiquidità temporanea, a quello di illiquidità permanente in quanto le uscite si moltiplicano (liquidazione di circa 400 dipendenti), mentre le entrate si contraggono (sospesi la maggior parte dei rapporti con gli istituti bancari). Quando si imbecca la strada del concordato preventivo⁷³, due sono le alternative: fallimento o liquidazione entro l'anno.

Mentre si sta impostando la procedura di liquidazione, arriva la proposta del gruppo *Viberti* di Torino⁷⁴ che pone, come condizione preliminare per il rilevamento della «Cecchetti», la riduzione del personale a 500 unità. Dalle trattative di cessione restano esclusi il cantiere navale e il complesso dei fabbricati per abitazione occupati da soci e dipendenti. Il 1° agosto 1957, nasce una nuova realtà industriale, la Società Gestioni Industriali-SpA, con capitale di 100 milioni e sede amministrativa a Civitanova Marche.

Mentre nel 1957 si svolge la vicenda più drammatica della vita economica cittadina, la smobilitazione della Società Anonima Costruzioni Meccaniche A. Cecchetti, Civitanova sperimenta l'immediata trasformazione delle sue strutture economiche, rivelando una capacità di adeguamento agli sviluppi del mercato e una prontezza alla riqualificazione della manodopera davvero sorprendenti. La disponibilità di un forte contingente di manodopera qualificata, fuoriuscita dalle ex officine «Cecchetti», nonché la forte pressione generata dall'esodo

dalle campagne, crea una improvvisa disponibilità di lavoratori fortemente motivati nella ricerca di una qualsiasi occupazione. L'intraprendenza degli operai più qualificati genera un fenomeno di micro imprenditorialità di massa. Il «mettersi in proprio», l'aprire un «laboratorio», magari sotto casa e facendosi aiutare dai familiari⁷⁵, fa nascere una miriade di artigiani e non soltanto nel settore meccanico. Nuove imprese nascono nel settore navale, in quello degli strumenti di precisione e calzaturiero, ove la professionalità degli ex-«cecchettari» contribuisce fattivamente alla crescita di un nuovo e robusto polo del già esistente distretto calzaturiero.

La massiccia disponibilità di manodopera, l'assenza della componente sindacale, la disponibilità al lavoro sottoretribuito e senza limiti di orario, nonché la presenza di un'antica tradizione artigianale, unitamente all'aumento della domanda di beni di consumo verificatasi nelle regioni più progredite d'Italia è all'origine dell'afflusso di capitali e di energie imprenditoriali necessari per l'avvio del settore calzaturiero. Suggestivo il fatto che, mentre la «Cecchetti» si appresta a chiudere i battenti (31.7.1957), l'allora ministro dell'interno Fernando Tambroni pochi giorni prima viene invitato dall'amministrazione comunale a porre, (28 luglio), la prima pietra del Palazzo per la Mostra della Calzatura. «[...] La grande rassegna di Portocivitanova e Montegranaro si avvia ormai verso il più luminoso e concreto avvenire»⁷⁶, si legge sulla pagina locale del quotidiano «Il Messaggero», e sembra quasi un passaggio di consegne fra industria meccanica e industria calzaturiera.

La *Viberti* intanto medita il collegamento della Sgi-SpA alle altre aziende del gruppo; si prospetta quindi una ristrutturazione/diversificazione globale nel futuro dello stabilimento di Civitanova Marche. La società diretta da Angelo Viberti costruisce infatti autobus, furgoncini e rimorchi per autocarri e autotreni e ha in mente di far fare i telai alla Sgi. Viene rilevata un'officina a Pomigliano d'Arco per usufruire dei benefici fiscali e dei finanziamenti agevolati previsti per le industrie del Mezzogiorno d'Italia e diversi operai della Sgi vengono inviati come istruttori. Si intende inoltre differenziare la produzione con la progettazione di uno scooter: il «Vivi». C'è quindi, dopo un periodo di necessario risanamento, un grande fervore di attività e buone prospettive per il futuro, tanto che nel marzo 1959 si delibera l'aumento del capitale sociale da 100 a 200 milioni e la proroga della durata della società dal 31 dicembre 1970, al 31 dicembre 2000⁷⁷.

La morte improvvisa di Angelo Viberti rimette tutto in discussione. Viene

bloccato l'aumento di capitale e gli eredi decidono di alleggerirsi delle aziende periferiche per concentrarsi sulla gestione della casa madre a Torino.

Nel gennaio 1960 le azioni della Sgi-SpA passano al gruppo «Unione Industriale-SpA» e all'ing. Gino Puccini di Roma. Ben presto l'intero pacchetto azionario passa nelle mani della famiglia Puccini e l'ing. Torello assume la presidenza, dopo che il padre Gino è venuto a mancare nel dicembre del 1962. Perché i Puccini, famiglia di costruttori edili, abbiano deciso di rilevare il complesso industriale civitanovese non è subito chiaro. Il motivo emergerà palesemente a metà degli anni Settanta, allorché il comune — per incentivare il trasferimento della Sgi-SpA in un'area più consona e periferica⁷⁸ — si vede «costretto» ad assegnare all'area sulla quale si estende il complesso industriale⁷⁹, destinata a «zona direzionale-residenziale», un indice di edificabilità pari a 3 metri cubi per ogni metro quadrato di superficie: in assoluto il più alto all'interno di Civitanova Marche⁸⁰.

A parte gli intenti speculativi, durante la gestione Puccini lo stabilimento riesce ad ottenere notevoli risultati, soprattutto nel settore navale e in quello della costruzione, riparazione e manutenzione dei carri-serbatoio per clienti privati⁸¹. Tuttavia, quando la recessione economica che colpisce l'Italia a fine 1962 provoca una contrazione anche nel traffico ferroviario (merci e viaggiatori), l'Amministrazione Ferroviaria si vede costretta all'inadempienza contrattuale. «[...] Allo stato attuale le residue disponibilità del secondo Piano Quinquennale sono praticamente esaurite e pertanto, se non intervengono nuovi finanziamenti, non si ha alcuna possibilità di affidare alle ditte nuove commesse per la costruzione di materiale rotabile», si legge in un comunicato inviato dalla Presidenza del Consiglio alle ditte interessate⁸².

La società, nonostante l'inadeguato portafoglio di commesse provenienti dalle Ferrovie dello Stato e la mancata attuazione integrale del programma di lavoro previsto dal rinnovato contratto biennale per la riparazione e la manutenzione dei rotabili ferroviari, riesce a realizzare un certo equilibrio grazie all'accresciuta domanda di fusioni in ghisa (che permette alla fonderia di essere molto attiva), alla sempre forte richiesta di lavoro proveniente dagli operatori privati dell'industria chimica e petrolchimica, italiana ed estera (Lussemburgo, Bulgaria, Svizzera, ecc.)⁸³, ma soprattutto all'ottimo andamento del settore navale, nel quale la Sgi si inserisce con successo. A tale scopo, vengono realizzati nuovi impianti e macchinari destinati all'industria cantieristica, e più specificatamente alle navi traghetto. La costruzione di grossi impianti

idraulici di bordo (portelloni, rampe, elevatori), per l'imbarco e la movimentazione di automezzi e containers su navi traghetto, inizia nel 1966 e, nel giro di un decennio, permette all'azienda di conseguire una vera e propria posizione leader a livello non solo nazionale⁸⁴.

Vi è un elemento che per circa un trentennio scandisce la vita aziendale della Sgi, divenendo negli ultimi anni una costante: dal 1964 (Legge 23 giugno 1964, n° 433), e fino alla sua chiusura (1994), la società si trova a fare i conti con un ammortizzatore economico-sociale — la cassa integrazione guadagni, ordinaria e straordinaria — al quale deve puntualmente ricorrere ogni volta che le commesse ferroviarie e navali vengono meno, o risultano insufficienti a soddisfare le esigenze produttive dello stabilimento. Eventualità quest'ultima sempre più probabile, visto l'inasprirsi della concorrenza proveniente dai grossi gruppi del Nord e dalle officine di riparazione Fs nel Mezzogiorno d'Italia⁸⁵. Queste ultime sono favorite da molteplici agevolazioni fiscali e produttive (quote di lavoro assegnate di diritto al Sud), che le rendono estremamente competitive rispetto ad una media azienda del Centro Italia. La Sgi-SpA, in definitiva, si trova in una morsa: non può sfruttare le economie di scala tipiche della grande industria, ma neanche usufruire dei benefici della Cassa per il Mezzogiorno⁸⁶.

Nonostante gli anni Settanta presentino momenti difficili, la società, grazie alla diversificazione dei suoi campi operativi (meccanico, fusorio e navale), riesce a destreggiarsi abbastanza bene. Il buono stato di salute della Sgi-SpA incoraggia il gruppo *Gallinari* di Reggio Emilia ad acquistare lo stabilimento e gli undici ettari di terreno sui quali insiste, nonostante su di esso penda la minaccia di imminente trasferimento in area più consona. Con l'ingresso di Alberto Gallinari, profondo conoscitore del ramo ferroviario in quanto titolare dell'omonima ditta meccanica a Reggio Emilia, si prevede per lo stabilimento civitanovese un più stabile futuro.

Per la Sgi il decennio si apre con i seguenti problemi:

a) Netto calo della produzione navale⁸⁷. La cantieristica nazionale boccheggia, le navi traghetto in attività coprono abbondantemente il fabbisogno in relazione al ridotto livello di scambi: poco si produce, poco si trasporta. Il fatturato Sgi-SpA del settore scende a valori poco più che simbolici, essendo rappresentato quasi esclusivamente dal ricavo degli interventi di assistenza a bordo;

b) Arresto della produzione di carri-serbatoio dovuto alla totale caduta della domanda. L'industria chimica segna il passo e molti dei suoi prodotti vengono trasportati su rotaia per mezzo di carri-serbatoio di proprietà degli stessi pro-

duttori. Si tratta, più spesso, di ditte noleggiatrici che pertanto si limitano alla conservazione e all'aggiornamento dei loro veicoli, astenendosi da qualsiasi investimento in nuove costruzioni;

c) Precarietà del mercato dei prodotti della fonderia, complicata dall'aggravio dei costi interni dovuto alla progressiva perdita di efficienza delle installazioni⁸⁸. Gli anni centrali del decennio 1979-1989 vedranno la scomparsa di parecchie realtà produttive; la Sgi tuttavia resiste: pur costretta a contrarre il proprio organico, punta alla qualità e conserva i clienti più importanti;

d) Calo progressivo nell'assegnazione di ore di riparazione da parte dell'Amministrazione Ferroviaria⁸⁹; l'ultimo contratto di riparazione carrozze con le Ferrovie dello Stato, nel frattempo divenute Ente⁹⁰, si estingue con la fine del 1989 e non viene rinnovato.

Di fronte a tali prospettive l'azienda chiede ed ottiene dalle Ferrovie dello Stato di effettuare la riparazione di carrozze per trasporto viaggiatori in luogo dei carri merce, al fine di conseguire una prima riqualificazione delle maestranze in vista di futuri impieghi delle stesse nella costruzione di vetture passeggeri, le quali possiedono — rispetto ai carri — un più alto contenuto tecnologico e di conseguenza risultano più remunerative. I primi consistenti timori di chiusura della Sgi si diffondono nel 1989 quando, dopo 18 mesi di Cassa integrazione guadagni ordinaria, le maestranze scendono a 276 unità rispetto alle 347 del biennio precedente. In questa occasione viene fatta pressione su diversi parlamentari marchigiani affinché si impegnino per sufficienti commesse. La risposta giunge dall'allora ministro dei trasporti Carlo Bernini con un programma di autoristrutturazione — quindi con un costo per lo Stato tendente a zero, visto che non sono previsti incentivi alle imprese — dell'intero settore «materiale rotabile ordinario». Tale piano prevede la costituzione di un super-consorzio (cosiddetto «General Contractor» e composto da cinque grandi aziende: Ansaldo Trasporti, Breda, Fiat Ferroviaria, Abb Tecnomasio e Firema), che gestirà le commesse di materiale rotabile provenienti dalle Ferrovie: 13 mila miliardi da ripartire, tra 1992 e 1997, tra tutte le imprese del settore⁹¹.

Nel febbraio del 1991, dallo stabilimento Sgi esce l'ultima delle 80 carrozze-bagagliaio, a fronte di una commessa assegnata nel 1988. A questo punto il carico di lavoro della Società Gestioni Industriali nei confronti dell'Ente pubblico, che rappresenta mediamente il 60 per cento della sua disponibilità in ore, scende a zero. Da tre anni infatti l'Ente Ferrovie, minato da una profonda crisi, non effettua più investimenti⁹². Si fa ricorso ad un ennesimo periodo di cassa

integrazione, ma si è consapevoli che non è più possibile affidare la sopravvivenza dell'azienda a rimedi transitori. Si tenta allora un Piano di Riorganizzazione e nel miliardo che si prospetta di indirizzare all'ammodernamento di impianti, attrezzature e macchinari è compreso un investimento che risulta indispensabile per poter partecipare alle eventuali gare di riparazione per gli anni Novanta: il cosiddetto impianto di decoibentazione per eliminare l'amianto dai rivestimenti delle carrozze passeggeri. Infatti la Sgi nel novembre 1989, pur avendo partecipato alla gara biennale per gli anni 1990-1991 e vinto l'assegnazione di un lotto di 200 mila ore di riparazione, si vede togliere la commessa proprio perché sprovvista del «requisito-decoibentazione». Ma l'impianto non verrà mai costruito tanto che la società non può partecipare, a fine 1991, alle gare di riparazione indette dall'Ente ferroviario per il biennio 1992-1993.

Dopo l'ultimo ricorso alla cassa integrazione (novembre 1993), il proprietario — già avanti negli anni e con un figlio che non sembra interessarsi al settore — decide la chiusura definitiva a fare data dal 30 giugno 1994.

«Il cuore d'acciaio si è fermato», titola Ennio Ercoli nella rivista mensile «Provincia di Macerata»⁹³, ma resta un'area in pieno centro cittadino, di oltre 10 ettari, con 300 mila metri cubi edificabili e con un indice di 3 metri cubi per metro quadro.

Appendice

tab. 1 - Risultati d'esercizio Sacmac 1919-1957

anno	risultato	anno	risultato
al 31/03/1920	30.717,21	al 30/06/1938	557.939,52
al 31/12/1920	93.265,05	al 30/06/1939	757.842,77
al 31/12/1921	102.676	al 30/06/1940	462.625,65
al 31/12/1922	124.745,18	al 30/06/1941	680.225,60
al 31/12/1923	98.325,45	al 30/06/1942	779.009,24
al 31/12/1924	183.728,22	al 30/06/1943	808.132,14
al 31/12/1925	249.325,58	al 31/12/1944	-244.728,39
al 31/12/1926	355.723,15	al 30/06/1946	-112.428,70
al 31/12/1927	351.927	al 30/06/1947	598.549,71
al 30/06/1928	197.003,66	al 30/06/1948	1.570.110

(segue)

(segue)

al 30/06/1929	359.597,84	al 30/06/1949	5.382.796,12
al 30/06/1930	361.342,86	al 30/06/1950	3.082.520,07
al 30/06/1931	288.543,62	al 31/12/1951	-68.684.068
al 30/06/1932	179.023,17	al 31/12/1952	-155.345.502
al 30/06/1933	70.124,84	al 31/12/1953	-438.493
al 30/06/1934	-584.073,66	al 31/12/1954	-1.620.065
al 30/06/1935	56.277,89	al 31/12/1955	-122.408.734
al 30/06/1936	825.832,11	al 31/12/1956	-124.829.992
al 30/06/1937	341.475,85	al 31/12/1957	-377.727.291

Fonte: Bilanci d'esercizio Sacmac, periodo 1919-1957.

tab. 2 - Prospetto di impegno di spesa per la ricostruzione del materiale rotabile e navi traghetto (in milioni di lire)

	1946	1947	1948	1949	1950
<i>riparazione-costruzione:</i>					
a) carrozze	6.100	9.700	15.000	15.200	13.600
b) carri	16.414	18.500	14.100	13.600	12.600
c) locomotive elettriche a cc 3 KW	2.235	3.200	3.500	2.500	2.000
d) elettromotrici	2.252	1.300	3.200	3.000	1.600
e) automotrici combust. interna	900	2.100	3.860	3.840	2.900
f) navi traghetto	400	1.500	500	—	—
<i>riparazioni:</i>					
a) locomotive a vapore e acquisto locom. ex alleate	5.800	2.000	2.000	1.000	1.000
b) locomotive elettriche trifase	500	500	—	—	—
totali	31.601	38.800	42.160	39.140	33.700
totale globale	188.401				

Fonte: «Ingegneria ferroviaria», rivista dei trasporti a cura del Cifi, a. II, n. 1, gennaio 1947, p. 16.

tab. 3 - Programma di massima per la ricostruzione del parco carrozze-bagagliai e postali (numero veicoli)

carri	1946	1947	1948	1949	1950
in servizio all'inizio dell'anno	2.061	3.450	5.550	8.000	10.620
riparati in aumento	1.389	1.500	1.550	1.720	—
di nuova costruzione	—	600	900	900	900
totali	3.450	5.550	8.000	10.620	11.520*
% rispetto al parco 1939 (n. 12.348 unità)					
	28%	45%	65%	86%	93%

* Di cui 7.500 carrozze e 4.020 bagagliai

tab. 4 - Programma di massima per la ricostruzione del parco carri (numero veicoli)

carri	1946	1947	1948	1949	1950
in servizio all'inizio dell'anno	67.029	86.722	107.000	124.000	137.000
carri riparati in aumento	14.794	12.278	10.000	5.566	—
carri di nuova costruzione	4.899	8.000	7.000	7.434	7.000
totali	86.722	107.000	124.000	137.000	144.000*
% rispetto al parco 1939 (n. 137.469 carri)					
	62,5%	78,5%	90%	99%	105%

* Salvo restituzione di carri in conto riparazioni di guerra.

Fonte: «Ingegneria ferroviaria», rivista dei trasporti a cura del Cifi, a. II, n. 1, gennaio 1947, pp. 13-14.

tab. 5 - Consistenza dei dipendenti in forza alla Sacmac rilevata dai ruoli paga 1946-1956

periodo	M	FC	E	C	A	F	SV	CS	ML	V	MV	S	FG	T	FR	AC	FO	AT	CA	CN	totale	retribuzione media netta*
gennaio 1946	51	34	12	43	77	158	11	-	9	11	3	21	16	26	53	18	13	11	-	80	647	3.750,50
gennaio 1947	41	38	13	59	113	245	22	12	29	30	3	35	33	35	62	51	37	10	26	64	958	7.135,40
gennaio 1948	32	35	14	84	115	224	56	13	36	41	27	38	55	37	60	53	49	27	26	45	1.067	10.985,30
gennaio 1949	30	39	19	93	110	184	53	12	37	60	22	41	57	50	37	42	68	24	31	54	1.063	11.870,85
gennaio 1950	30	41	15	73	107	190	51	11	26	55	23	40	57	50	37	37	63	22	34	70	1.032	11.985,78
gennaio 1951	26	43	14	78	122	194	98	16	26	64	26	38	59	57	39	33	57	26	28	47	1.088	13.750,60
gennaio 1952	25	41	14	77	105	189	45	19	42	64	26	38	63	52	40	34	71	25	27	44	1.041	13.980,75
gennaio 1953	27	40	16	81	94	194	51	19	38	82	27	36	62	53	40	32	54	25	24	30	1.025	15.670
gennaio 1954	25	40	14	105	93	172	51	23	32	77	28	30	59	53	37	30	54	31	17	26	997	29.250
gennaio 1955	26	31	14	105	93	161	78	23	32	76	27	29	59	35	37	30	47	36	16	28	983	32.730
gennaio 1956	12	20	8	75	69	141	48	19	12	43	18	19	49	35	22	21	39	21	11	10	692	37.830

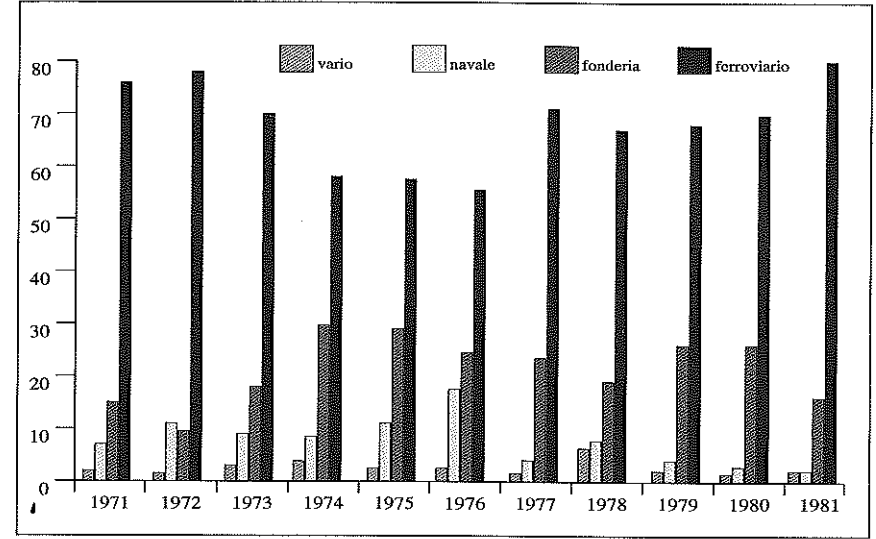
1° agosto 1957: la proprietà passa alla S.G.I. - Società Gestioni Industriali S.p.A., il numero dei dipendenti viene ridotto a 500

* La retribuzione media netta è stata ricavata dividendo il totale della retribuzione netta con il totale dei dipendenti del reparto; questo è un dato puramente indicativo in quanto mentre tra le competenze, oltre al salario contrattuale, si trovano voci di tipo straordinario, cottimo, festività nazionali e infrastrutturali, ferie godute, caro pane; tra le trattenute, oltre quelle dovute per legge, si trovano voci quali: multe, refettorio operaio, anticipo sulla quindicesima (paga). Merita ricordare che sotto la voce «refettorio operaio» non vengono addebitati soltanto gli eventuali pasti consumati nel refettorio interno alla fabbrica, ma soprattutto i generi alimentari da portare a casa, acquistati nel magazzino aziendale chiamato «Provvida», ubicato di fianco all'ingresso dell'azienda e che, fino a qualche anno fa, ancora era funzionante. La retribuzione media netta sopra esposta, fino al 1953 si riferisce alla prima quindicina di ogni mese, in quanto così era previsto il sistema di paga, mentre le cifre esposte dal 1954 in poi, si riferiscono all'intero mese; questi ultimi importi non sono sensibilmente maggiori rispetto alle quindicine in quanto, come si è detto, sono al netto della spesa alimentare effettuata durante l'intero mese dal dipendente presso la Provvida aziendale.

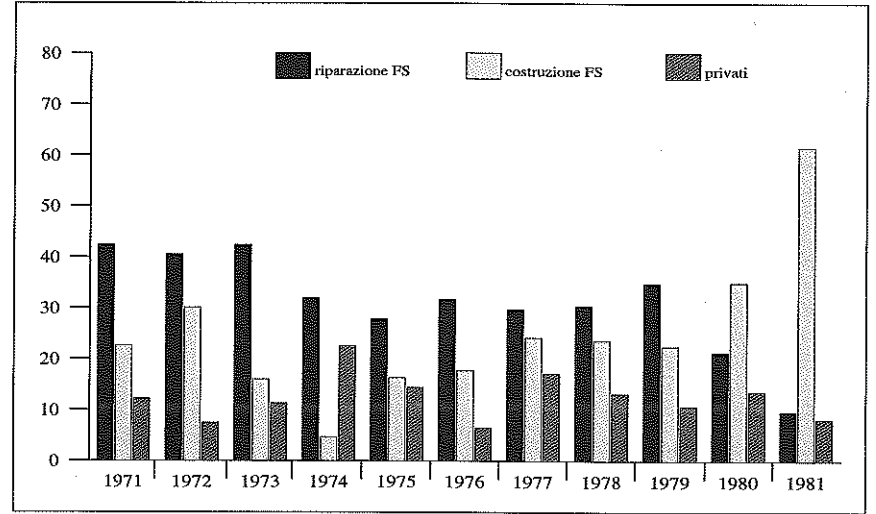
Legenda: A: aggiustaggio; AC: accessori; AT: attrezzi; C: calderai; CA: carrozze; CN: cantieri navali; CS: categ. speciali; E: elettricisti; F: fabbri; FC: falegnami costruttori; FG: forgi; FO: fonderia; FR: falegnami riparatori; M: manovali; ML: molle; MV: manutenzioni varie; S: segheria; SV: servizi vari; T: torneria; V: vernici

Fonte: Archivio Sacmac, elaborazioni dai Ruoli Paga per gli anni 1946-1956.

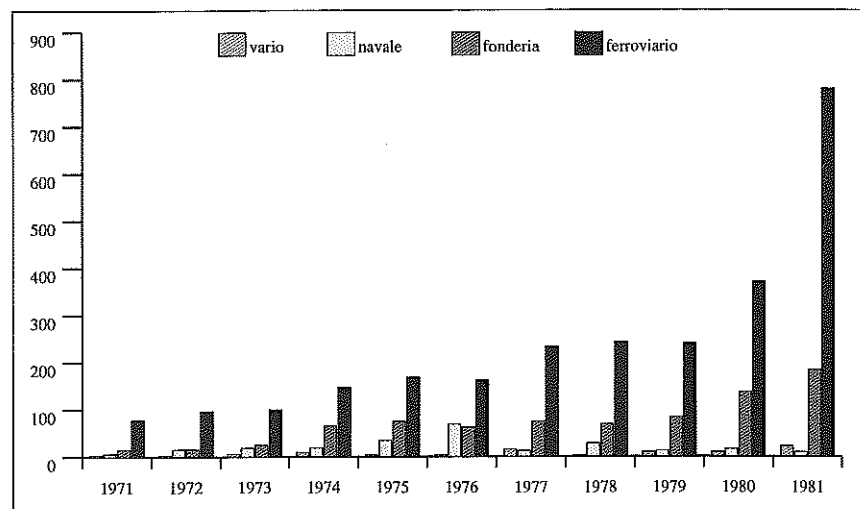
graf. 1 - Fatturato 1971-1981: incidenza percentuale dei vari settori (fatturato annuo = 100)



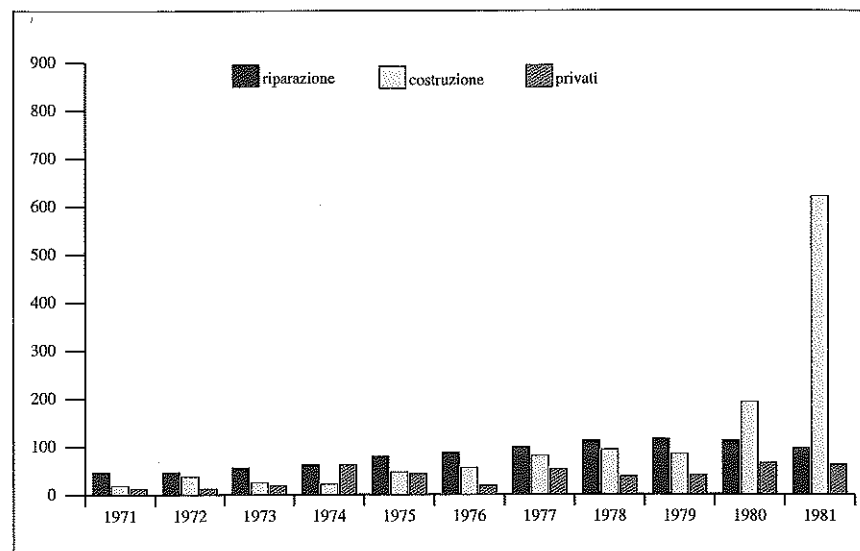
graf. 1.1 - Dettaglio dell'incidenza percentuale del settore ferroviario (fatturato annuo = 100)



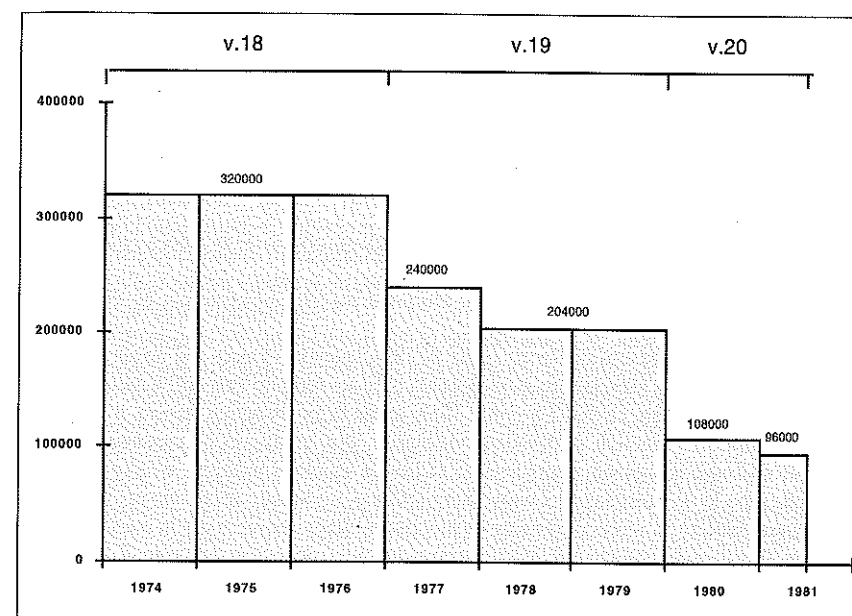
graf. 2 - Fatturato 1971-1981: incremento percentuale dei vari settori (fatturato 1971 = 100)



graf. 2.1 - Dettaglio dell'incremento percentuale del settore ferroviario (fatturato 1971 = 100)



graf. 3 - Ore contrattuali di riparazione per conto delle ferrovie dello Stato



Note

1 «L'Azione Fascista», [poi] «Foglio d'ordini» [1922-1943], Settimanale, [poi] Foglio d'Ordini della Federazione dei Fasci di Combattimento della provincia di Macerata, [poi] «L'Azione Repubblicana» [1943-1944], Periodico della Federazione Repubblicana; Articolo del 7.8.1939. Si veda anche G. Natalucci (a cura), *Cluana - Calendario Annuario portocivitanovese per 1929*, a. IV, numero unico, Portocivitanova 1928, p. 221.

2 Il fatto di lavorare negli stabilimenti rappresenta «un ottimo biglietto da visita» agli occhi di padri diffidenti e restii a concedere la mano delle loro figlie. Intervista ai sigg.: *Ferdinando Cabassi* (14-15 giugno; 20-21 luglio 1994), impiegato all'ufficio tecnico, poi direttore tecnico-generale, infine consulente e consigliere all'interno del CdA della Sgi-SpA; *Ezio Evangelisti*, si veda nota 3; *Ezio Acerbi e Vincenzo Tirabassi* (28 novembre 1994; 13 gennaio 1995), programmatore in officina, il primo, disegnatore tecnico, il secondo.

3 Intervista, del 27 gennaio; 3 febbraio 1995, a *Ezio Evangelisti*, ex-dipendente della Sacmac, a fasi alterne, dal 1929 al 1943. Operaio nel reparto meccanica, disegnatore tecnico, e infine, durante la seconda guerra mondiale, capo-reparto mitraglieri calibro 12.

4 Adriano Francesco Cecchetti nasce a Civitanova Alta il 1° aprile 1872. Suo padre

Adriano è sarto; sua madre, all'anagrafe Celeste Venturini, è cucitrice. Secondo di otto figli, dei quali tre muoiono in tenera età, è consapevole che per poter continuare gli studi presso il prestigioso Istituto Industriale «Montani» di Fermo, non bastano le numerose borse di studio conferitegli dal comune per meriti scolastici. Il giovane Adriano, che ha una particolare inclinazione per tutto ciò che è meccanica e ingranaggi, inizia ad andare «a bottega» e, contemporaneamente, non disdegna di lavorare alle dipendenze del comune come semplice fontaniere, pur di assicurarsi un'entrata, seppur modesta, sicura. G. Natalucci (a cura), *Cluana*, cit., pp. 221-222. Si veda anche «Stato d'anime dell'arcipretura parrocchiale di San Paolo apostolo in Civitanova», Archidiecepsi di Fermo, anno (presumibile) 1889, p. 224, presso Archivio Parrocchiale di Civitanova Alta.

5 S. Anselmi, *Introduzione*, in Id. (a cura), *Economia e Società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna 1978, p. 24.

6 A. M. Napolioni, *Istituzioni agrarie a Macerata tra Otto e Novecento*, in «Piceno», a. IV, n. 2, 1980, p. 13.

7 L'origine dell'Istituto di Fermo risale al 1854, quando l'Opera Pia creata dai Conti Girolamo e Margherita Montani (e sovvenzionata dal cav. Antonio Perpentì e dalla contessa Margherita Raccamadoro Colli), il 6 aprile 1854, inizia la sua benefica attività, avviando ai mestieri industriali i fanciulli di disagiata condizione. Poi, attraverso un costante sviluppo, merito di un corpo insegnante estremamente valido, la scuola si indirizza sempre più verso quelle che sono le reali esigenze del nuovo Stato italiano. Lo Statuto approvato nel 1884 assegna a questo Istituto lo scopo di formare tecnici per le strade ferrate e per la marina, e aspiranti alla direzione di officine e di stabilimenti industriali, attraverso un corso di studi della durata complessiva di 5 anni. Nel giro di pochi anni raggiunge l'importanza di 1° Istituto Industriale d'Italia. Istituto Tecnico Industriale «Montani», Fermo, Cassa scolastica (a cura), *Alla vigilia del Centenario*, Fermo 1951, pp. 6-8.

8 Lo stemma civico di Portocivitanova, dopo che con Regio Decreto 25 maggio 1913 assume a comune autonomo, è costituito da una barca e da un ingranaggio e, approvato nel 1928, indica nella pesca e nell'industria le forze trainanti della cittadina. G. Natalucci (a cura), *Calendario-Annuario portocivitanovese per 1919*, a. II, numero unico, Portocivitanova 1918, pp. 110-112.

9 Camera di Commercio e d'Arti di Macerata (a cura), *Note sulle condizioni dell'industria e del commercio nella provincia di Macerata al 31 ottobre 1908*, estratto da «Bollettino degli Atti della Camera di Commercio e d'Arti», a. XVII, gennaio/luglio 1909, nn. 1-7, Macerata 1909, Archivio Storico di Civitanova Alta (di qui in avanti ASCM), anno 1908, fasc. *Fiere e Mercati*. Sempre a cura della Camera di Commercio e d'Arti, *Revisione delle liste elettorali per la Camera di Commercio e d'Arti per il 1909*, ASCM, anno 1908, fasc. *Fiere e Mercati*.

10 Testimonianze di E. Acerbi, F. Cabassi, E. Evangelisti, F. Luciani, G. Monachesi, L. Papiri, V. Tirabassi, ex dipendenti della Sacmac, poi Sgi-SpA.

11 G. Natalucci (a cura), *Cluana [...] pel 1929*, a. IV, p. 223.

12 La lungimiranza del fondatore fa prevedere, all'art. 3 dell'atto costitutivo, l'esercizio di cantieri navali. Questa attività verrà intrapresa venti anni più tardi, con l'acquisto di vasti arenili lungo la locale spiaggia e la costruzione di un cantiere navale che con gli anni diventa

il più importante di Civitanova Marche, ed arriva a costruire imbarcazioni fino a 1000 tonnellate di stazza. Pontoni, bettoline, lance di salvataggio, motoscafi, zattere per caricamento bombe, ecc., sono le prime costruzioni. Tra i clienti: Regia Marina da Guerra, Marina Mercantile, Aeronautica, senza tralasciare le industrie private. Nel 1957, dopo un decennio di profonda crisi, la Sacmac viene liquidata; il nuovo proprietario, Angelo Viberti delle omonime officine torinesi, esclude dalle trattative il cantiere navale. L'ultima costruzione, un dragamine «amagnetico» per la Nato, scende in mare nel luglio 1957. Nel 1967, e per circa un decennio, sotto la gestione Puccini (1960-1979), riprende consistenza il settore delle forniture navali. In particolare: impianti per manovra portelloni di imbarco e portelloni osteriggi, montacarichi, macchinari di coperta, apparati di governo idraulici ed elettroidraulici per timoni navali, apparecchiature oleodinamiche per applicazioni generali. Con l'arrivo di Gallinari (aprile 1979), il settore navale si va inaridendo fino alla contrazione totale; a farne le spese è soprattutto il reparto meccanica.

13 «Stabilimento industriale composto di più capannoni, in contrada San Marone [quartiere di Portocivitanova], di 0,8020 ettari, che confina a levante e mezzogiorno con la strada ferrata di Macerata, a ponente con il molino di Portocivitanova [cosiddetto «Molino Americano»], e a tramontana con la proprietà Bonaparte». Atto Costitutivo della Sacmac (16 aprile 1919), Archivio Sacmac (da qui in avanti AS).

14 Registri Commissioni c/Terzi, Ufficio Tecnico, annate 1933-1945, AS.

15 Consorzio incaricato di assegnare alle industrie del settore, le commesse ferroviarie ottenute dall'Amministrazione delle Ferrovie (dal 1905 gestite dallo Stato). *Libro dei Verbali di Consiglio, Verbale del CdA*, seduta del 8.3.1926 e del 23.1.1927.

16 G. Natalucci (a cura), *Cluana [...] pel 1929*, cit., pp. 223-224.

17 «Tra i provvedimenti tributari che influirono positivamente sull'espansione degli investimenti, è lo sgravio delle categorie di contribuenti che si presumeva fossero propensi ad investire il loro risparmio nel settore industriale [...]. Gli imprenditori furono sollevati dagli oneri tributari speciali e venne insabbiata ogni proposta di fiscalizzazione dei profitti di guerra. Infine furono esentati dalle imposte i profitti d'impresa e soppressa la nominatività dei titoli azionari»: G. Gualerni, *Lo stato industriale in Italia 1890-1940*, Milano 1982, p. 34.

18 Estratto del volume «Marche e Marchigiani», *Società Anonima Costruzioni Meccaniche cav. A. Cecchetti - Portocivitanova*, documento d'epoca databile 1936; si veda anche *Libro dei Verbali di Consiglio*, anno 1927, AS.

19 «L'azione Fascista», cit., uscita del 8.2.1930.

20 Nel febbraio 1920 viene proposto il primo aumento di capitale sociale da 800 mila a 1,3 milioni: *Libro dei Verbali delle Assemblee*, cit., seduta del 6.3.1920. Nel settembre 1925 si sottoscrive il secondo aumento, fino a 5,2 milioni. *Ibid.*, seduta del 17.9.1925. Successivamente, dal verbale del CdA del 12.9.1950, si apprende che l'aumento viene limitato a 4,2 milioni.

21 «L'azione Fascista», cit., uscite del 28.9.1924; 19.10.1924; 3.5.1925; 9.8.1925.

22 *Ibid.*, 2.10.1925.

23 *Ibid.*, 25.10.1925.

24 R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia 1861-1961*, Milano 1988, p. 96.

25 Francesco Merli [1879-1972], seguendo le orme del nonno, inizia la sua ascesa nel

1909 costituendo la Società Elettrica del Tronto (Set) e prosegue poi la tradizione molitoria della famiglia nel 1917 con la Società Molini e Pastifici. «Ma è soprattutto attivo in campo finanziario: nel 1912 è presidente della Banca Popolare di Ascoli Piceno e nel 1921 ne promuove la fusione con due piccole banche di San Benedetto. Nasce così il Credito Adriatico, il cui capitale viene sottoscritto per il 33% dalla Banca Italiana di Sconto»: F. Amatori, *Dizionario dell'imprenditore marchigiano*, estratto da S. Anselmi (a cura), *Storia d'Italia, Le Regioni dall'unità a oggi, Le Marche*, Torino 1987, pp. 595-596.

26 *Libro dei Verbali di Consiglio*, cit., seduta del 19.9.1926, pp. 185-186.

27 *Ibid.*, seduta del 17.9.1925, p. 134. La stessa Cassa di Risparmio parla di *apertura di credito in c/c*, garantita dai mandati conferiti alle Ferrovie dello Stato, di estinguere gradualmente la sovvenzione tramite pagamento dei crediti della società. Nella relazione inviata all'istituto di credito, allo scopo di protestare contro un tale atteggiamento di sfiducia, la società sottolinea la presenza, in seno al consiglio, rispettivamente del vicepresidente e del direttore della Cassa di Risparmio, i quali possono garantire circa la sana situazione aziendale. Basterebbe attendere due o tre mesi per ottenere i mandati dalle ff.ss, invece c'è l'inopinato atteggiamento della Cassa di Risparmio di non voler attendere a tutti i costi. *Ibid.*, seduta del 17.7.1925, p. 123.

28 «La disoccupazione da 300 mila unità nel 1929, aumentò nel 1933 a 1.019.000, di cui 715.000 nell'industria, mentre l'indice dei salari nominali da 528 nel 1929, crollava nel 1933 a 430,8»: *Ibid.*, p. 126.

29 Banca d'Italia [1938a, vol. II, p. 1143; 1931, p. 105], da *L'economia italiana nel sessennio 1931-1936*, Roma 1938.

30 Si veda la tab. 1 relativa ai risultati d'esercizio 1919-1957.

31 *Libro dei Verbali di Consiglio*, cit., seduta del 8.10.1933.

32 *Ibid.*, seduta del 8.7.1934.

33 Sfogliando i registri delle commesse degli anni di guerra (1935-1945), è possibile costruire l'elenco dei principali committenti e individuare la natura delle ordinazioni: - *Ministero dell'Aeronautica e della Regia Aeronautica*: zattere sperimentali e natanti per caricamento bombe e siluri su idrovolanti, battelli di salvataggio, spolette per bombe contraerei, carri serbatoi, bombette spezzoni, carrelli per munizioni, gabbiette per paracadute e relativi imballaggi, supporti inclinabili per bussole, ecc.; - *Ministero della Marina e Regia Marina*: motolance, dinchi da diporto, motoscafi per polizia coloniale, lance salpa ancore, barche pompa tipo Men, carrelli decauville, ecc.; - *Ministero della Guerra*: granate da 65 e da 109/28, lavorazione di grezzi per granate, lavorazione meccanica di granate, bombe 81 g.a., còdoli detonatori per bombe di piccola capacità, parti metalliche per spolette, ecc.; - *Regio esercito*: bossoli acciaio per spolette a percussione, serbatoi per carburanti, lotti di caricatori per cannoni, caricatori per mitra Breda mod. 38. Si tratta di ordini che superano facilmente il milione di lire, con punte massime di quasi 20 [commessa n. 847, lettera n. 82729 del 3.11.1942, *Ministero della Marina - Direzione Generale Armi e Armamenti Navali*]: *Registri delle Commesse di Terzi, 1935-1945*, Ufficio tecnico della Sacmac poi Sgi-SpA.

34 Tab. 1, cit.

35 R. Romeo, cit., pp. 153-154.

36 «All'inizio si producono e consegnano al Ministero della Guerra circa 200 caricatori al

giorno. Poi le richieste si fanno sempre più martellanti e il lavoro cresce in maniera esponenziale: dal mio reparto escono 2000 caricatori al giorno!»: intervista a E. Evangelisti, ex caporeparto «caricatori per mitraglieri calibro 12» alla Sacmac (si veda nota 2).

37 A riprova che l'azienda si trova a dover affrontare una mole di lavoro al di là del normale, basta confrontare le cifre di due differenti esercizi, 1938 e 1940, che fanno riferimento al valore dei macchinari impiegati nelle lavorazioni belliche. Il loro valore risulta quasi triplicato: 1.203.287,65 lire al 30 giugno 1938; 3.049.052,15 lire al 30 giugno 1940: *Bilanci Sacmac 1937-1938 e 1939-1940*. I risultati sono tratti dal *Libro dei Verbali* degli anni considerati, AS.

38 V. Castronovo, *L'industria italiana dall'Ottocento a oggi*, Milano 1990, p. 243.

39 «L'azione Fascista», cit., uscite del 7.8.1939, 19.6.1939, 31.7.1939, 16.11.1942, 25.1.1943, 15.8.1926. Si veda anche R. Gaetani, *Paolo Ricci e la Tramvia civitanovese. Una disputa del primo Novecento*, da «Immagini e storie», IV, vol. 2, p. 59. Carte di *Officina Cecchetti di Civitanova M.*, Archivio Istituto Storico della Resistenza «M. Morbiducci» di Macerata. *Convenzione-Contratto tra Sacmac e sig. Carmine Grande* (primo gestore privato della «Provvida Aziendale»), Civitanova M., 20.11.1954, AS.

40 *Ibid.*, uscita del 25.1.1943.

41 R. Gaetani, *Paolo Ricci e la tramvia civitanovese. Una disputa del primo novecento.*, tratto da «Civitanova, Immagini e storie», IV, vol. 2, p. 59.

42 Nel 1938, per volontà del Duce, i comuni di Civitanova Alta e Portocivitanova vengono riunificati con denominazione Civitanova Marche, e sede municipale a Portocivitanova. Regio Decreto 27.7.1938 - XVI, n. 1299, registrato presso la corte dei Conti, addì 25 agosto 1938 - a. XVI, Atti del Governo, registro 400, foglio 114.

43 *Libro dei Verbali di Consiglio*, cit., seduta del 1.6.1944.

44 Intervista all'ing. F. Cabassi (assunto alla Sacmac il 1° luglio 1946), nel corso della quale è stato possibile leggere un interessantissimo «Memoriale», in cui l'ingegnere ripercorre in maniera puntuale tutte le tappe della sua vita personale e professionale, ivi incluse le vicende dell'allora «Cecchetti», poi Sgi-SpA (si veda nota 3).

45 C. Daneo, *La politica economica della ricostruzione 1945-1949*, Torino 1975, p. 8.

46 P. Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi, Società e politica 1943-1988*, Torino 1989, p. 138.

47 «L'inflazione era tale che i nostri salari non erano minimamente sufficienti a fronteggiare il costo della vita, per cui si chiedeva una rivalutazione degli stessi del 100 per cento. Una forte opposizione ci fu da parte dei rappresentanti della ditta che, dopo varie trattative, il 12 gennaio, pur dolenti acconsentirono a concedere un aumento pari al 25 per cento del salario lordo»: intervista del 15 gennaio 1995, a Francesco Luciani, ex rappresentante della Commissione Interna — poi Consiglio di Fabbrica — della «Cecchetti», negli anni 1947-1953; ex-embro della Consulta (Pci) nel comune di Portocivitanova, nel 1946; si veda anche *Relazione* dell'ing. Giovan Battista Chiossi (vicepresidente della Sacmac), datata 15 gennaio 1946 ed indirizzata al Consorzio Costruttori e Riparatori Materiale Mobile Ferroviario con sede a Milano, AS.

48 «Lo sciopero andò avanti per un'intera settimana e culminò in un comizio tenuto dall'on. Saragat, in un cinema «Rossini» (che grazie all'auto-tassazione dei «cecchettari» era riu-

scito a risollevarsi da una brutta crisi finanziaria) saturo di ascoltatori»: intervista del 18 gennaio 1995 a Ubaldo Frattari, ex operaio della Sacmac ed ex corrispondente de «L'Unità» e «Il Lavoro» (rivista sindacale Cgil).

49 P. Ginsborg, *Storia d'Italia*, cit., p. 157.

50 Intervista a F. Luciani (si veda nota 45).

51 E. Lo Cigno e G. Corbellini, *Facciamo il punto della ricostruzione delle FS*, da «Ingegneria Ferroviaria», Rivista dei trasporti a cura del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani (Cifi), Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, n. 1, a. II, gennaio 1947.

52 U. Cantutti, *Sviluppo e vicende della rete ferroviaria italiana negli ultimi cento anni*, da «Ingegneria Ferroviaria», n. 7/8, a. XVI, luglio-agosto 1961.

53 L'urgenza di ricostruire tutto e subito, spinge lo Stato a concedere tariffe orarie di riparazione materiale mobile ferroviario estremamente remunerative. Nella Tab. V è possibile vedere come nel primo quinquennio postbellico le tariffe relative alla riparazione carri merci (tra 1946 e 1948, il veicolo ferroviario su cui le ffss hanno maggiormente indirizzato le loro finanze e per il quale la Sacmac è da sempre specializzata), sono in strepitosa ascesa. La prima battuta d'arresto è del 1950, quando da 610 si passa ad una tariffa oraria di 500 lire.

54 Ciò è dovuto alla ripresa delle nuove costruzioni di materiale rotabile, al maggiore sviluppo dei lavori di riparazione e alle diverse espressioni monetarie (rivalutazione) del 1946 in confronto al 1944. Relazione del Consiglio sul Bilancio al 30 Giugno 1946, *Commento alle voci di bilancio*, cit., seduta del 9.11.1946.

55 Carteggi dell'Istituto Storico della Resistenza di Macerata. In particolare: - *Verbale della vertenza intercorsa fra Sacmac e gli impiegati*, in data 1.9.1945; - *Verbale della riunione della Commissione Interna di Fabbrica*, in data 26.9.1945; - *Recriminazioni della Commissione Interna di Fabbrica alla Camera Confederale del Lavoro, sezione di Portocivitanova*, in data 27.10.1945; - *Mozione della Comm. Interna di Fabbrica al Comitato Comunale di Liberazione Nazionale; all'Alto Commissario per l'epurazione di Roma e della provincia di Macerata, alla Fiom, al Prefetto di Macerata*, in data 10.11.1945; - *Rivendicazione dell'Anzianità Convenzionale (1.11.1943-30.6.1944) della Commissione Interna di Fabbrica all'Associazione degli Industriali di Macerata*, in data 27.11.1945; - *Verbale della Riunione della Fiom-Commissione Interna di Fabbrica*, in data 19.9.1946.

56 Il culto dell'Italia, della libertà e delle idee democratiche, rappresentano una costante nella famiglia Cecchetti. Queste idee, acquisite sin da giovinetto e impersonate nella figura di Mazzini, si consolidano con gli anni in Cecchetti, rimasto fedele fino alla fine. Ciò nonostante, l'industriale Adriano Cecchetti, considererà sempre suo dovere compiere, le concessioni che ritiene indispensabili ad evitare danni alla sua azienda, reputandosi responsabile della sorte dello stabilimento dal quale dipende la sorte dei circa 2.000 dipendenti. Commemorazione di A. Cecchetti, *Relazione* del vice presidente Giovan Battista Chiossi, *Verbale del CdA*, seduta del 15.9.1947. «Visse e morì nella fede di Mazzini» recita l'epitaffio sulla sua lapide.

57 Sulla produttività nell'industria in generale, si veda C. D'Agata, *La rilevazione e la misura della produttività in Italia*, in «Congiuntura Economica», 30 settembre 1951.

58 *Registro dei Carri Privati Costruiti dal 1941 al 1969; Registro dei Carri Privati*

Costruiti dal 1970 al 1994, Ufficio Tecnico Sgi-SpA (ex-Sacmac).

59 Alla luce dei fatti, il comparto poteva essere maggiormente sviluppato; durante la gestione Puccini (1960-1979), e poi successivamente Gallinari (1979-1994) - dopo che, nel 1957, ad un passo dal fallimento la Sacmac viene liquidata e inizialmente rilevata dal gruppo Viberti di Torino - diventa motivo di prestigio per lo stabilimento civitanovese. Non a caso, negli anni Settanta, il Servizio Materiale e Trazione di Firenze indica l'ex-Sacmac come la ditta nazionale più specializzata nel suddetto settore. *Risposta* del Servizio Materiale e Trazione di Firenze al *Telegramma* n. 602 del 29.1.1971, inviato dalla società «Statsdanan» di Stoccolma, relativo alla *revisione periodica carri serbatoi ferroviari per il trasporto di gas compressi*. *Telegramma* n. 155 del 2.2.1971, ore 11.30, da Firenze.

60 Definizione data dall'ing. F. Cabassi per indicare la Sacmac e la mancanza, al suo interno, di una valida organizzazione aziendale che potesse proiettarla tra le grandi imprese industriali.

61 L'ing. Giovan Battista Chiossi, nato a Bologna e residente a Milano, prima di approdare alla «Cecchetti» è funzionario FS e poi, per diversi anni, dirigente alla Montecatini. Nel giugno 1944 è chiamato alla Sacmac per coprire la carica di vice presidente e amministratore delegato con i più ampi poteri. *Libro dei Verbali di Consiglio, Verbale del CdA*, seduta del 1° giugno 1944.

62 Prevedendo l'importanza che il mare Adriatico potrà avere per il nostro Paese, tra 1940 e 1941 la società - che da tempo si dedica alle medie costruzioni navali producendo zattere per caricamento bombe su idrovolanti, pontoni gru in ferro e legno, piccole imbarcazioni di vario tipo, ecc. - decide di trasferire queste lavorazioni in un apposito cantiere navale. *Libro dei Verbali di Consiglio*, cit., seduta del 10.9.1939.

63 Questa specializzazione, nel periodo Sgi-SpA, procura grandi soddisfazioni alla società: la professionalità dell'azienda è in più occasioni sottolineata, sia dalle Ferrovie, sia dalle ditte private clienti. Nel periodo in cui il sig. Papiri, dopo una trentennale esperienza come collaudatore FS di veicoli ferroviari, è consulente per la Sgi, ha modo di leggere diversi telegrammi in cui l'Ente Ferrovie si congratula per il lavoro di precisione e per l'estrema affidabilità dei carri serbatoio costruiti: intervista del 28 marzo 1995 a Lido Papiri, ex-collaudatore FS, ex-consulente Sgi-SpA. A conferma di ciò, ecco le parole dell'ing. F. Cabassi che, nonostante in pensione dal 1977 per motivi di salute, si è sempre tenuto in contatto con l'ambiente Sgi e, negli ultimi anni, è entrato a far parte del Consiglio di Amministrazione: «*Nel 1993 la Sgi è l'unica ditta nazionale qualificata per questo settore. Purtroppo non sarà sufficiente per far desistere Gallinari dalla chiusura*».

64 Sono stati infatti rinvenuti dei disegni datati 1928-29. G. Natalucci, *Cluana [...] pel 1929*, cit., pp. 225-226.

65 *Registro dei Carri Privati 1941-1969*, AS.

66 Tab. 1.

67 Tab. 5.

68 Relazione del Cisim (Commissione Indagini e Studi sull'Industria Meccanica) sui principali settori di produzione dell'industria meccanica, *Problemi economici ed industriali delle industrie meccaniche italiane* (relazione finale del gruppo di esperti dello Stanford Research Institute che collaborò all'attività del Cisim), *L'industria meccanica italiana alla fine del-*

l'anno 1951, Rilievi e proposte sull'industria meccanica italiana (relazione conclusiva della Commissione a cura del senatore Guido Corbellini, presidente del Cisim).

69 «[...] nella ricostruzione dello stabilimento, quasi distrutto dalla guerra, è stata particolarmente curata la ricostruzione dei reparti adibiti alla costruzione e riparazione dei veicoli ferroviari: a) Reparto forge, con installazione di una pressa (potenza 1800 tonnellate di colpo) del valore attuale di oltre 100 milioni; una batteria di berte ad aria compressa ed una serie di magli, pure ad aria compressa, oltre l'impianto di nuovi compressori d'aria, forni, sbavatrici; b) Reparto molle, con nuove macchine per la staffatura e la centinatura e per le prove a flessione; c) Reparto carrozze e carri ferroviari, segheria, camere calde per la verniciatura; d) Reparto carpenteria, completamente rinnovato, con saldatrici automatiche, presse, calandre. È questo il reparto più moderno dell'officina, munito di carri-ponti della portata di 20 tonnellate, può svolgere un'enorme quantità di lavoro ed ha una superficie coperta di oltre 3000 metri quadrati [...]. Tutti questi reparti sono stati ricostruiti senza che finora ci siano stati liquidati i danni di guerra e senza contributi di sorta da parte dello Stato. Stesso discorso per gli altri reparti non direttamente collegati alla riparazione-costruzione veicoli ferroviari: fonderia, torneria, aggiustaggio [...]. Il cantiere navale è stato ricostruito ex novo dopo la guerra [...], ha possibilità per l'avvenire di lavoro per natanti in ferro e legno da pesca e da trasporto di merci varie e carburanti [...]»: *Libro dei Verbali di Consiglio*, cit., seduta del 7-8 dicembre 1955.

70 L'elenco dei finanziamenti che segue è stato ricavato dalla lettura dei seguenti *Verbali di Consiglio*, sedute del 2.1.1950, 17.4.1951, 7.10.1952, 2.5.1953, 26.8.1953, 10.11.1953, 10.3.1954, 8.4.1954, 15.11.1954, 28.12.1954, 29.10.1955, 22.6.1956, 2.10.1956, 16.11.1956, 14.2.1957.

71 La questione degli approvvigionamenti, diventerà un problema insanabile quando la Sacmac — ammessa al beneficio dell'amministrazione controllata (decreto del Tribunale di Macerata in data 26.10.1955) — vedrà congelati i propri crediti. Questo costringerà i fornitori a pretendere il pagamento anticipato, all'ordine o, al massimo, alla consegna, della merce. Fino a quella data, il grosso degli acquisti veniva pagato a 30 giorni data fattura, o con rilascio di effetti a 4 mesi. *Libro dei Verbali delle Assemblee*, cit., seduta del 6.10.1956.

72 Decreto del Tribunale di Macerata in data 26 ottobre 1955, in cui viene fissata la scadenza della gestione straordinaria in data 25.10.1956 (poi prorogata al 24.11.1956).

73 Il concordato preventivo è approvato dai creditori nell'adunanza tenutasi avanti al giudice delegato in data 24.11.1956 e poi omologato con sentenza del Tribunale di Macerata 20-22 marzo 1957, registrata in data 29.3.1957. *Relazione del Collegio Sindacale sul bilancio della Sacmac* dell'esercizio chiuso al 31.12.1956; *Libro delle Assemblee*, cit., seduta del 30.4.1957.

74 Data l'impossibilità di un affitto temporaneo, o di una vendita in blocco, ci si preoccupa di trovare un acquirente interessato al complesso ferro-meccanico centrale. L'alienazione non risulta facile; vengono interpellati vari complessi industriali: Breda, Falk, Pirelli, Pacchioni, eccetera; alcuni rispondono declinando l'offerta, la Breda ritiene che il complesso meccanico è troppo antiquato e rifiuta qualsiasi trattativa, la società Pacchioni offre un prezzo troppo inferiore a quello reale attribuito allo stabilimento: 300 milioni contro gli 856 milioni (escluso avviamento, danni di guerra, e scorte di magazzino) stabiliti tramite perizia giudiziale. L'offerta della Sgi-srl di Torino (gruppo *Viberti*) risulta la più interessante: dopo faticoso

se trattative e intervento di note personalità, il 31 luglio 1957 si riesce a strappare il prezzo di 550 milioni. *Relazione dei Liquidatori dei Beni*, Allegato 3, *Verbale di riunione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti*, seduta del 29.4.1958.

75 «In ogni casa si crea un laboratorio [...] con la collaborazione di qualche familiare [...] senza disporre di un piano finanziario [...]. I più cominciano gli acquisti con pagamento a dilazione e si impongono giornate lavorative senza orario». V. Valentini, *Montegranaro nell'industria e nell'agricoltura*, Montegranaro 1952, p. 45.

76 «Il Messaggero», Edizione Marche, a. 79, pagina locale, uscita del 28.7.1957.

77 Assemblea Straordinaria Sgi-SpA, Relazione dell'Amministratore Unico, *Verbale relativo all'aumento di capitale sociale e alla proroga di durata della società*, seduta del 3.3.1959, AS.

78 Negli anni del cosiddetto «miracolo economico» italiano, anche le Marche, ed in particolare le zone costiere come Civitanova, seguono la via di un naturale sviluppo. Portocivitanova, che usciva molto mal ridotta dalla guerra, cresce e si espande seguendo le direttrici naturali tracciate dalla costa, dalle colline, dalle grandi vie di comunicazione. Dopo un ventennio di costante aumento demografico, - la popolazione da 21.673 residenti nel 1951, passa, nel 1981, a 37.187, con una variazione percentuale del 66,97; IX, X, XI, XII Censimento Generale della Popolazione, dati Istat e *Ufficio Demografico del Comune di Civitanova Marche*; - lo stabilimento si ritrova nel bel mezzo dell'area urbana.

79 L'area degli stabilimenti «Cecchetti» a quell'epoca risulta ormai interclusa entro un tessuto edilizio che le è cresciuto attorno, con l'espansione urbanistica della città.

80 Amministrazione Comunale, *Ordine del giorno del Consiglio Comunale in data 29.11.1975*, oggetto: Adozione del Prg della città e trasferimento dello stabilimento Sgi-SpA in «area Pip» (Piano Impianti Produttivi);

81 In un quindicennio (1960-1976) l'officina produce circa 700 carri serbatoio, destinati al mercato nazionale ed estero, compreso l'Est europeo. Nel 1971, il Servizio Materiale e Trazione di Firenze indica nella Sgi-SpA la più valida e qualificata ditta italiana di riparazione-costruzione carri serbatoio per gas compressi e liquefatti. Questa è la risposta del Servizio Materiale e Trazione di Firenze al Telegramma 602 del 29.1.1971 inviato dalla società «Statsdanan» di Stoccolma, relativo alla *revisione periodica di carri serbatoio ferroviari per il trasporto di gas compressi*: «[...] trattandosi di veicoli adibiti trasporto gas compressi, officina italiana più qualificata sia Società Gestioni Ind.li di Civitanova Marche, con la quale abbiamo in atto contratti riparazione carri F.S. punto con vostro benessere carri suddetti potranno essere revisionati presso suddetta officina e verificati da nostro personale at revisione eseguita, [...]»: telegramma n. 155 del 2.2.1971, ore 11.30, Firenze.

82 Comunicato della Presidenza del Consiglio in relazione allo *stato di crisi dell'economia italiana e in particolare del settore ferroviario*, datato 11 ottobre 1963, AS.

83 Per avere un'idea della mole di lavoro espletata dalla Sgi nel settore dei carri ferroviari privati, basta dire che dal 1960 al 1976, l'officina produce circa 700 carri: *Registro dei Carri Privati dal 1941 al 1969; Registro dei Carri Privati dal 1970 al 1994*, Ufficio Tecnico Sacmac, poi Sgi-SpA.

84 Tra i clienti esteri: armatori provenienti dall'Argentina (Comp. Nav. Ind. y Comm. Bahia Blanca-Bahia Blanca; Ministero LLPP Argentino-Buenos Ayres), dalla Svezia

(Glueksmann-Goeteborg), dalla Norvegia (Miraboe-Bergen), dalla Romania (P.C.A.-Bucarest; Governo Rumeno), dalla Svizzera (Keller-Basilea), dalla Polonia (Polish Ocean Lines-Gdynia-Danzica), dalla Francia (Les Chargeurs Reunis-Paris), dalla Spagna (Factoria del Caudillo-Madrid), dalla Grecia (Atlantis-Atene; Stathakit-Pireo). Registro della Produzione Specifica del Settore Navale, *Elenco delle navi dotate di apparati di governo-SISTEMA SGI, Licenze e brevetti del Prof. Dott. Ing. L. Monelli, AS.*

85 Tale problematica emerge dalla lettura della Relazione del CdA sul Bilancio al 31.12.1971, cit., seduta del 27.3.1972.

86 È questo il caso del comparto «Fonderia» che, dopo un biennio estremamente soddisfacente, alla fine del 1971 - causa la serrata concorrenza delle imprese meridionali (dotate di forti agevolazioni fiscali, finanziarie e contributive) e settentrionali (più efficienti e produttive grazie alle loro dimensioni) - si trova costretto a trasferire parte degli addetti in altri reparti e mettere in C.I.G. una cinquantina di lavoratori, senza tra l'altro poter assicurare la tutela del posto di lavoro. «Il Messaggero», Cronaca di Civitanova, uscite del 24.11.1971, 27.11.1971, 3.12.1971, 8.12.1971, 18.12.1971, 3.1.1972.

87 Grafici 1 e 1.1.

88 Grafici 2 e 2.1.

89 Grafico 3.

90 F. Santoro, *Riflessi economici della riforma delle ferrovie. Le prospettive*, da «Ingegneria Ferroviaria», cit., a. XL, n. 12, dicembre 1985.

91 «[...] una cifra considerata sufficiente dal governo per avviare e guidare una «autoristrutturazione» dell'intero settore che oggi conta un centinaio di imprese, spesso di piccole dimensioni, e circa 13.500 dipendenti. L'obiettivo della «autoristrutturazione» è evidentemente quello di rafforzare gli unici cinque grandi produttori nazionali in grado di reggere la competizione europea e, con loro, un indotto di medie imprese», da «Il Sole 24 Ore», uscita del 14 novembre 1991.

92 «Le gare vengono espletate con il contagocce e bisogna tenere conto che il tempo necessario per l'avvio di nuove costruzioni per le FS è di circa un anno», si legge nella lettera inviata a: *Presidente Giunta Regionale; Assessori Regionali; Consiglio Regionale Regione Marche*, da parte del Consiglio di Fabbrica della SGI-SpA, in data 5 febbraio 1991; gran parte dei documenti da me citati e che portano la firma «Consiglio di Fabbrica», provengono dal Carteggio Privato del sig. Vittorio Tranquilli, ex-dipendente della Sgi-SpA e qualificato nel comparto degli «impianti idraulici di bordo» dal 1967 al 1994 (fa parte dell'ultimo scaglione di dipendenti posti in mobilità dalla Sgi: in forza fino al 30 giugno 1994, data di chiusura dello stabilimento), ed ex rappresentante del CdF. Gentilmente ha permesso una prolungata consultazione di tutto il materiale, e ha fornito un aiuto determinante nella risoluzione di alcuni miei quesiti.

93 E. Ercoli, *Il cuore d'acciaio si è fermato*, da «Provincia di Macerata», a. IV, n. 1, Febbraio 1994.

Convegni, letture, notizie

1. Il contributo di Alberto Caracciolo alla storiografia delle Marche

La rivista «Quaderni storici» ha dedicato il fascicolo 91 (1/1996) ad Alberto Caracciolo. Esso si apre con uno scritto di Sergio Anselmi, Renzo Paci, Ercole Sori, già nella redazione di QS e ora condirettori di «Proposte e ricerche». Pensiamo di fare cosa gradita ai nostri lettori e ad Alberto Caracciolo, ripubblicandolo.

Caracciolo arriva nelle Marche tra 1959 e 1960, chiamato a insegnare Storia economica nella neonata Facoltà di Economia e Commercio nella Università di Urbino, che aveva la sua sede distaccata ad Ancona. Per un singolare convergere di fattori, la sede anconitana è probabilmente, per tutto il successivo decennio, la più avanzata facoltà italiana di economia. Questa posizione di punta si deve, in larghissima misura, a un personaggio, Giorgio Fuà, economista di origini anconitane, decisamente anomalo rispetto al quadro accademico e scientifico che domina l'Italia degli anni '50. Con una studiata politica delle chiamate e degli incarichi, la facoltà di Ancona diventa, in breve tempo una *grande arche des fugitifs* accogliendo studiosi che le strutturate «famiglie» accademiche, le rigide contrapposizioni ideologiche, i conservatorismi di «destra» e di «sinistra», il pesante clima politico e culturale che gravava sul paese tra la fine degli anni '50 e i primi anni '60, respingevano e isolavano. A questa eterodossa accolta di docenti che converge ad Ancona, Caracciolo viene aggregato tra i primi, probabilmente perché si è segnalato con lavori d'avanguardia, fuori del «coro». Più che con gli articoli su «Movimento operaio», i suoi orientamenti scientifici e culturali dovevano aver ottenuto eco e risalto con opere apparse nei due o tre anni che precedono il 1959: *Roma capitale* del 1956 e *L'inchiesta agraria Jacini* del 1958. In questo clima di facoltà un po' eccezionale trova applicazione uno slogan che già circola nel mondo accademico italiano, ma che stenta a trovare pratica realizzazione: quello della collaborazione tra le varie discipline costitutive delle scienze sociali. Nei primi anni '60 i docenti della facoltà anco-