

**Un punto di contatto molto forte:
l'industria elettrochimica (1905-1945)**

di **Marcello Benegiamo**

1. *Il quadro generale.* Nel settembre 1905 l'azienda di spedizione marittima Morandi-Roher di Ancona ottenne dal comune di Pescara agevolazioni per la costruzione del raccordo ferroviario della filiale (in fase di realizzazione) con la stazione di Porta Nuova¹. La scelta della società marchigiana fu motivata da una serie di interventi progettati in quel periodo per rendere più sicuro e funzionale il porto canale di Pescara. In effetti, con decreto 14 ottobre 1903, il Ministero dei lavori pubblici istituì la Commissione per lo studio dei problemi della navigazio-

Abbreviazioni: Aamco: Archivio aziendale della Montecatini di Corsico (Milano); Aampo: Archivio aziendale dell'ex stabilimento Montecatini di Piano d'Orta; ASCh: Archivio di Stato di Chieti, I, IV, V: prima serie, quarto e quinto versamento; Dtpca: Direzione tecnica prodotti chimici per l'agricoltura Milano-Roma; Mao: Materiale in attesa di ordinamento; VCA: Verbali del Consiglio di Amministrazione.

¹ Lo studio utilizza gli archivi aziendali, per lo più inediti, dell'ex stabilimento Montecatini di Piano d'Orta (frazione di Bolognano, provincia di Pescara), della Sipa (Società italiana prodotti azotati) e della Società marchigiana di concimi e prodotti chimici. In parte si fa riferimento anche a documentazione dell'Archivio di Stato di Chieti. Il primo complesso documentario, dichiarato di notevole interesse storico dalla Soprintendenza archivistica di Pescara nel 1990, ha una consistenza cartacea di circa 10 metri cubi. Copre l'attività dello stabilimento dal 1901 al 1965 (anno della sua dismissione). L'archivio della Marchigiana e quello della Sipa (per lo più assemblee generali dei soci e del C.d.A.) sono depositati presso l'archivio della Montecatini a Corsico (Milano). Infine, la documentazione dell'Archivio di Stato di Chieti è rappresentata soprattutto dal fondo prefettura, con estremi cronologici 1900-1930 circa. Nel gennaio 1927, si costituì la provincia di Pescara: i comuni di Bussi e di Bolognano, dove erano localizzati gli impianti elettrochimici delle società appena ricordate, entrarono a far parte della nuova provincia, prima appartenevano rispettivamente alle province di L'Aquila e di Chieti. Sull'intera questione, si veda M. Benegiamo, *L'economia della Val Pescara e la nascita della nuova provincia (1915-1926)*, in «Abruzzo contemporaneo», 1999, nn. 8-9, pp. 115-165 e M. Benegiamo e P. Nunziato, *La Montecatini di Piano d'Orta attraverso le carte dell'archivio aziendale*, in «Imprese e storia», 1998, n. 18, pp. 409-412. Per la concessione alla Morandi-Roher, si veda Archivio di Stato di Pescara, *Registro delle deliberazioni*, Deliberazione 5 settembre 1905.

ne interna. Nel giugno 1904, la stessa commissione inserì il progetto di navigabilità del tratto del fiume Pescara da Bussi alla foce (circa 40 chilometri di lunghezza) nella lista dei lavori più urgenti. L'idrovia avrebbe dovuto sostituire la linea ferroviaria Pescara-Sulmona nel traffico commerciale con il polo elettrochimico di Bussi-Piano d'Orta, complesso realizzato nel 1902 dalla Società italiana di elettrochimica (Sie)². L'altra iniziativa di rilievo del Ministero fu l'istituzione, il 26 gennaio 1904, della Commissione per lo studio dei principali porti del Regno. Per lo scalo di Pescara, visitato il 7 giugno dello stesso anno, fu elaborato un piano di ristrutturazione per un importo complessivo di 500 mila lire³.

In età giolittiana, la Morandi-Roher diventò tra le aziende più attive della città adriatica essendo peraltro l'unica del settore. In un promemoria presentato dal sindaco di Pescara l'8 gennaio 1907 alla Camera dei deputati per ottenere il finanziamento dei lavori di ampliamento del porto canale, si legge tra l'altro: «Degna di speciale menzione è la Ditta Morandi, Roher e C. di Ancona che a mezzo di una sua filiale esercita in Pescara il carico e lo scarico marittimo del carbone minerale, dei perfosfati [...]. I perfosfati minerali importati da Tampa (America) ammontano per tonn. 2.270 destinati ad alimentare i colossali stabilimenti della Società di elettrochimica italiana a Piano d'Orta e Bussi»⁴.

In realtà, il quadro operativo era più articolato. All'epoca, la Morandi-Roher possedeva impianti anche nel porto di Ortona, dove erano scaricati in media 40 mila quintali all'anno di fosfati imbarcati a Gafsa (Tunisia), a N'Dilla (Marocco), a Kosseir (Egitto) e a Kaala Dierda (Libia). Infine, l'azienda di Ancona riforniva, in misura minore, lo stabilimento di Piano d'Orta di sacchi di juta e fusti di acido solforico⁵. Il flusso fu interrotto dallo scoppio della prima guerra mondiale: i precari livelli di sicurezza del mare Adriatico fecero sì che durante il conflitto Napoli diventasse il porto di imbarco delle materie prime dirette agli impianti elettrochi-

² Il relativo progetto fu redatto dal Genio civile di Chieti tra il 1906 e il 1908, per una spesa complessiva di 10.600.000 lire, una cifra enorme per l'epoca. L'eccessivo costo dell'opera, nonché la decisa opposizione della Società meridionale di elettricità (l'idrovia avrebbe compromesso le centrali idroelettriche che l'azienda napoletana aveva in corso o in progetto di costruire sul fiume Pescara), fecero fallire il progetto (ASCh, Pref, IV, I, b. 169).

³ Ibidem, bb. 167-168.

⁴ P. De Antoniis e R. Minore, *Pescara: le immagini, la storia*, Roma 1977, p. 134.

⁵ Aampo, Mao, *Carteggio Sipa-Morandi-Roher, 1910-1913*.

mici di Bussi e Piano d'Orta⁶. Nel primo dopoguerra si sviluppò anche un traffico industriale con l'impianto Sipa (Società italiana per i prodotti azotati, fondata dalla Sie nel 1904 a Piano d'Orta), traffico attivato dalla Società industriale del carburo di calcio di Ascoli Piceno e dagli stabilimenti Montecatini di Porto Recanati e di Pesaro. In questo caso, si utilizzò il trasporto ferroviario, più conveniente rispetto a quello marittimo. Dalle stazioni ferroviarie marchigiane i prodotti giungevano nello scalo ferroviario di Pescara: qui erano caricati sui vagoni e giungevano per mezzo della linea Pescara-Sulmona nella stazione ferroviaria di Torre dei Passeri, lo scalo industriale di Piano d'Orta.

Spicca per importanza la Società industriale del carburo di calcio, un'azienda di rilievo, fondata nel giugno 1922 (capitale sociale 6 milioni di lire) per iniziativa di Giovanni Tofani, una figura di primo piano della storia industriale delle Marche⁷. Lo stabilimento era localizzato ad Ascoli Piceno, aveva una capacità produttiva di oltre 12.000 tonnellate annue, le centrali idroelettriche di Mozzano ed Acquasanta (fiume Tronto) erano in grado di sviluppare 24 mila cavalli dinamici, infine, il valore complessivo degli impianti ammontava a 1.942.500 lire. La competitività dell'azienda di Tofani fu subito evidente: infatti, gli utili conseguiti negli anni 1923-1924 erano di oltre 2,8 milioni di lire, di cui 2,4 milioni al dividendo⁸. Nel novembre 1923, dopo circa un anno e mezzo dalla sua costituzione, la società di Ascoli Piceno avviò un programma di rifornimento di carburo di calcio allo stabilimento abruzzese. I vertici della Sipa avevano deciso di attivare un piano di parziale produzione di calciocianammide (l'impianto del 1905 non era mai entrato in funzione). Durante la guerra, la vendita dei prodotti azotati aveva subito una forte battuta d'arresto. La ripresa era stata lenta a causa dell'inflazione e delle lotte contadine nelle campagne che distoglievano gli agricoltori dal dedicarsi con maggiore attenzione all'incremento dell'agricoltura. Il ristagno del mercato della calciocianammide dipendeva soprattutto dalla spietata concorrenza della Germania la quale, grazie anche ad un cambio molto favorevole, riusciva a produrre il concime ad un prezzo nettamente inferiore a quello praticato dalla

⁶ Al riguardo si vedano i *Giornali di cassa 1916-1918*, ad vocem (ibidem).

⁷ Un sintetico, ma denso profilo di Tofani è in F. Amatori, *Per un dizionario biografico degli imprenditori marchigiani*, in *Le Marche*, a cura di Sergio Anselmi [*Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi*], Torino 1987, pp. 618-619.

⁸ Credito italiano, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche 1925*, Roma 1926, p. 1056.

Sipa. Un accordo stipulato nel marzo 1920 da Guido Donegani, allora amministratore delegato della Sipas, con il sindacato tedesco, ottenne buoni risultati⁹.

L'esito positivo dell'iniziativa e la protezione del mercato della cianammide dalla concorrenza straniera, decisa dal governo e valida fino al 1922, rappresentano il contesto in cui si colloca in quel momento la scelta industriale della Sipas di iniziare la produzione di calciocianammide. Tuttavia, il progetto ancora una volta non decollò. Nel febbraio 1924, gli ordinativi di carburo di calcio alla fabbrica di Ascoli Piceno furono sospesi (in circa tre mesi erano stati spediti poco più di 13 mila quintali, compresi quantitativi di cianammide grezza ed oleata)¹⁰. I motivi della decisione dipendevano dai costi di produzione della calciocianammide che continuavano ad essere piuttosto elevati, nonché da una strategia aziendale più complessa (come vedremo più avanti). Sicché, la Sipas preferì in quel momento proseguire nella strategia adottata quindici anni prima: la vendita nel mercato nazionale a condizioni molto vantaggiose della calciocianammide prodotta dalla Carburo di calcio di Terni. Per quanto riguarda gli stabilimenti Montecatini di Porto Recanati e di Pesaro, essi rifornivano Piano d'Orta di piombo e di acido nitrico in quantità più modeste e con ritmi abbastanza irregolari¹¹.

Una questione da risolvere riguarda per l'appunto questi due stabilimenti elettrochimici. A cavallo tra il 1923 e il 1924, essi risultavano appartenenti alla Montecatini o comunque controllati dalla società di Milano¹². Senza dubbio, la fabbrica di Porto Recanati era stata ceduta dalla Società marchigiana di concimi e prodotti chimici (per ragioni che saranno evidenziate fra poco). Mentre per la fabbrica di Pesaro il problema resta irrisolto: la Montecatini aveva attivato un impianto elettrochimico nel capoluogo marchigiano, oppure lo stesso impianto era stato rilevato da qualche altra società? Se il flusso industriale della Industriale Carburo con la fabbrica di Piano d'Orta si esaurì ben presto, non altrettanto si può dire per i rifornimenti di fosfati. Oltre alla Morandi-Roher, altre due società di Ancona, L'Unica di Carlo Romagnoli e la Emilio Bianchi, entrarono nella rete commerciale (tab.1).

⁹ Si veda Aamco, VCA (Sipa), 15 marzo 1923.

¹⁰ Ibidem, *Giornale di cassa* 11 novembre 1923-21 febbraio 1924.

¹¹ Nel periodo indicato nella nota precedente furono inviati a più riprese 256 quintali di acido nitrico e diciotto casse di piombo.

¹² Tale indicazione risulta dai *Giornali di cassa* (ibidem, 1923-1924, *ad vocem*).

tab. 1 – *Approvvigionamento di fosfati 1919-1923.*

anno	spedizioniere	provenienza	Porto	quantità	prezzo (lire)
1919			Ancona	191 vagoni	42.020
			Napoli	255 vagoni	66.583
			Altri	129 vagoni	23.866
1920			Napoli	258 vagoni	176.481
1921			Ancona	333 vagoni	185.530
			Napoli	166 vagoni	162.052
1922	Romagnoli	Gasfa	Ancona	2.450 quintali	7.054
	Romagnoli	Kaala Dierda	Ancona	18.282 quintali	54.705
	Morandi-Roher	Gasfa	Pescara	7.121 quintali	7.215
1923	Romagnoli	Gasfa	Ancona	15.919 quintali	47.650
	Morandi-Roher	Gasfa	Ortona	7.231 quintali	10.131
	Morandi-Roher	Kaala Dierda	Ortona	11.212 quintali	10.288

Fonte: Elaborazione dati Aampo, *Registri di Cassa 1919-1923, ad vocem* e Sipas al prefetto di Chieti, 12 settembre 1924 (ibidem, Mao).

Nel periodo considerato, il trasporto di fosfati era effettuato per via mare, nella seconda fase si utilizzava la linea ferroviaria. Ricordiamo che fino al 1921 compreso, le registrazioni sui giornali di cassa erano trascritte senza specificare né lo spedizioniere né la quantità inviata. Inoltre, gli importi finanziari riportati in tabella non devono considerarsi come il costo della materia prima sostenuto dall'azienda. Infatti, il prezzo dei fosfati (e in genere delle altre materie prime) annotato sui giornali di cassa della Sipas, va inteso come il costo necessario per il suo trasporto e per il suo svincolo presso la stazione ferroviaria di Torre dei Passeri. In sostanza, si tratta di esborsi monetari a favore delle Ferrovie dello Stato, che nulla hanno a che fare con il costo reale del fattore produttivo in esame. Infine, il porto di Ancona risultava di gran lunga il più trafficato, mentre i porti di Pescara e di Ortona erano scarsamente utilizzati, sebbene in quest'ultimo scalo, nel 1923 si fosse registrata una quota più consistente. Inoltre, analizzando i dati della tabella, si evince che negli anni 1922-1923, si registrò un flusso di rifornimenti di fosfati piuttosto modesto. Il fenomeno si spiega tenendo presente che nel marzo 1922 lo stabilimento di Piano d'Orta fu chiuso per avviare «la costruzione dell'apparecchio dell'impianto di acido solforico con il

metodo delle camere di piombo»¹³. Il progetto, realizzato nel febbraio 1923, aveva come obiettivo la creazione di una moderna fabbrica di acido solforico, con una capacità produttiva di 200 mila quintali, utilizzati per la produzione di 50 mila quintali di solfato di rame, di 30 mila quintali di superfosfati minerali, mentre la parte residua era destinata alla vendita¹⁴.

Il nuovo impianto di acido solforico produsse un aumento dei rifornimenti di fosfati? Si vedano i seguenti dati:

tab. 2 – *Approvvigionamento fosfati anni 1924-1926.*

anno	spedizioniere	provenienza	Porto	quantità	prezzo (lire)
1924	Romagnoli	Gafsa	Ancona	2.323	7.337
	Romagnoli	Kosseir	Ancona	6.768	14.096
	Bianchi	Kosseir	Ancona	3.621	11.027
	Morandi-Roher	Gafsa	Ortona	56.495	79.418
1925	Bianchi	Gafsa	Ancona	3.026	9.492
	Morandi-Roher	Gafsa	Ortona	18.025	24.874
	Morandi-Roher	N'Dilla	Ortona	13.437	30.270
1926	Morandi-Roher	Kaala Dierda	Ortona	1.673	3.076
	Castellano ¹⁵	Kaala Dierda	Ortona	5.528	12.252

Fonte: Elaborazioni dati Aampo, *Giornali di Cassa 1924-1926, ad vocem.*

Il flusso di fosfati crebbe nell'anno 1924, triplicandosi rispetto al 1923. Negli anni successivi si registrò un trend negativo. Nel 1925 la quantità di fosfati affluita a Piano d'Orta fu circa la metà dell'anno precedente, passando da un totale di 111.878 quintali a 64.636 quintali. Il dato del 1926 risulta ancora meno brillante. Dunque, malgrado il nuovo impianto di acido solforico, il quadro generale dei rifornimenti di fosfati negli anni 1924-1926 non subì incrementi consistenti. Come spiegare un simile fenomeno? Complica ulteriormente il quadro della situazione il fatto che non si conoscono nemmeno i livelli delle produzioni di fer-

¹³ Aamco, Sipa, VCA (Sipa), 26 marzo 1923 (*Relazione sull'esercizio 1922*).

¹⁴ Ivi.

¹⁵ Non si conosce la provenienza di questa azienda.

tilizzanti, senz'altro diminuiti se le quantità di fosfati importate fossero quelle riportate nella tabella. Si potrebbe adombrare (a tutt'oggi l'indagine non ha individuato elementi oggettivi particolarmente probanti) l'ipotesi dell'esistenza, al di fuori dei giornali di cassa, di ulteriori registri Sipa di carico e scarico di materie prime e di prodotti finiti, contenenti eventualmente registrazioni commerciali riguardanti altre aziende di trasporto.

Al contrario, non esistono dubbi sul fatto che i porti di imbarco dei fosfati fossero Ortona ed Ancona: perdurava l'assenza dello scalo di Pescara. Nel primo venticinquennio del '900, il porto di Ortona fu il principale scalo abruzzese dell'apparato industriale della Val Pescara, allora l'area più sviluppata d'Abruzzo, dove erano localizzati il polo elettrochimico di Bussi-Piano d'Orta e quello minerario-asfaltifero di Scafa-Manoppello-San Valentino¹⁶. Nello stesso periodo, il ruolo commerciale del porto canale di Pescara era complementare, con quote di traffico di scarsa consistenza. La supremazia di Ortona si evidenziava soprattutto nel settore delle infrastrutture portuali. Negli anni Venti, oltre alle filiali delle imprese marchigiane di trasporto marittimo già ricordate, erano presenti aziende locali: quella dei fratelli Nigro e la Società imbarchi e sbarchi (Sis) che a sua volta controllava la Compagnia dei lavoratori portuali Vincenzo Cavalieri¹⁷. Esse gestivano propri impianti portuali di carico e scarico, nonché quelli ricevuti in concessione dalle società elettrochimiche che in quel tempo si erano succedute nella proprietà degli stabilimenti di Bussi-Piano d'Orta: Sie, Società meridionale di elettricità (Sme), Aziende chimiche nazionali associate (Acna), Montecatini.

Tuttavia, a partire dal 1928, il quadro della situazione registrò i primi segnali di cambiamento, per effetto della concorrenza del porto canale di Pescara. Nel 1927, fu avviato un ampio disegno progettuale per il potenziamento dello scalo della città adriatica, i cui lavori si protrassero negli anni Trenta. Il programma venne finanziato quasi del tutto con un fondo di 30 milioni di lire, stanziato all'inizio per il porto di Ortona che, in tal modo, restò tagliata fuori del tutto dagli interventi dello Stato. Erano le pesanti conseguenze della pressione politica eser-

¹⁶ Sulla questione della interdipendenza tra porto di Ortona e sistema industriale della Val Pescara, si veda M. Benegiamo, *Il porto canale di Pescara dall'unità al fascismo*, in *Pescara il porto*, Pescara 2004, pp. 80-83.

¹⁷ Ibidem, pp. 87-88 e ASCh, Pref., I, V, b. 258, Promemoria Sis, s. d. [ma 1931] e Vincenzo Cavalieri al prefetto di Chieti, 24 luglio 1930.

citata da D'Annunzio e da Acerbo, i massimi artefici della creazione nel 1927 della quarta provincia abruzzese¹⁸.

Al decollo del porto canale di Pescara, destinato a conquistare la leadership negli anni Trenta, faceva da contrappunto la crisi rapida ed irreversibile di Ortona. Alla fine degli anni Venti, Sis e Cavalieri fallirono: gli impianti portuali gestiti insieme alla Montecatini furono alienati e trasferiti a Pescara. Peraltro, l'operazione evidenziava le responsabilità dei fratelli Nigro e di alcuni imprenditori pescaresi i quali avrebbero intessuto rapporti poco corretti per centrare tale obiettivo. Infine, sembra che non fossero esenti da responsabilità anche gli imprenditori marchigiani: la loro partecipazione alla crisi del porto di Ortona sarebbe stata presa in considerazione sulla base del progetto della Montecatini di scegliere lo scalo di Pescara quale struttura di riferimento del polo elettrochimico di Bussi-Piano d'Orta¹⁹. Molto significative risultano le cifre contenute nella tabella 3.

tab. 3 – *Rifornimento di materie prime del polo elettrochimico di Bussi-Piano d'Orta 1927-1938 (valori in tonnellate).*

anno	porto di Pescara			porto di Ortona		
	fosfati	bauxite	salgemma	fosfati	bauxite	salgemma
1927	3.203	10.236	4.432		2.140	
1928	1.203	11.431	7.891			
1929	9.423	12.435	10.747	5.430		2.300
1930	11.746	15.346	12.341	21.068		8.105
1931	8.542	17.292	12.258	3.585		5.144
1932	12.143	26.930	15.406	1.055		5.754
1933	20.262	20.148	17.937			
1934	13.927	28.222	19.889	1.021		
1935	18.847	29.670	20.547	705		240
1936	16.568	31.572	18.935			
1937	15.742	30.788	20.140	750		
1938	24.635	28.965	24.184	1.041		

Fonte: R. Rotelli, *Porti adriatici. Pescara e Ortona*, Bari 1940, pp. 26-28.

¹⁸ Ibidem, b. 259, Promemoria della Prefettura di Chieti, 24 ottobre 1942.

¹⁹ Si veda la densa documentazione in ASCh, Gabinetto di Prefettura, IV versamento, b. 35 e Tribunale Civile e Penale, Fallimenti (Sis), b. 75.

Rispetto alle quote degli anni precedenti, si nota una crescita notevole delle materie prime dirette verso gli stabilimenti elettrochimici di Bussi-Piano d'Orta. Tale aumento dipendeva dalla maggiore produttività impressa agli impianti abruzzesi, a partire dalla fine degli anni Venti, dalla Montecatini che nel frattempo aveva rilevato l'intero complesso industriale. L'azienda, sempre più proiettata verso posizioni di monopolio, sotto la regia di Guido Donegani e d'accordo con il governo, aveva varato un consistente piano di potenziamento dell'industria elettrochimica del Paese. Oltre alla chimica per l'agricoltura, la Montecatini era interessata a numerosi prodotti per l'industria, tra cui esplosivi ed aggressivi chimici. In secondo luogo, dalle cifre della tabella emerge il ruolo di primo piano di Pescara quale principale porto di rifornimento del complesso elettrochimico di Bussi e Piano d'Orta, con la conseguente crisi dello scalo di Ortona. In ultimo, si registra lo sbarco di nuove materie prime: salgemma e bauxite, inviate negli impianti di Bussi per alimentare il ciclo produttivo dell'alluminio e degli elettrodi. Non sono riportate le quantità di fosforiti, di solfato di ammonio e parzialmente di idrato di allumina, trattandosi di sostanze impiegate nell'industria bellica²⁰. All'interno di questo flusso industriale, le agenzie marchigiane di trasporto marittimo furono assorbite o comunque lavoravano per conto di due consociate della Montecatini: la Società per l'esercizio degli impianti portuali abruzzesi (Seipa) e la Società anonima imbarchi e sbarchi (ambidue di Milano) che intorno al 1930 avevano installato le loro strutture operative nel porto canale di Pescara. Nel caso specifico della Seipa, si trattò di un'operazione di trasferimento degli impianti dal porto di Ortona a quello di Pescara²¹. Si intensificò anche il

²⁰ Sulla politica espansionistica della Montecatini nel ventennio fascista, la letteratura è molto densa. Si segnala per sinteticità F. Amatori e A. Colli, *Impresa e industria in Italia dall'Unità ad oggi*, Venezia 1999, pp. 154-157. Sulle altre questioni di cui nel testo, si veda M. Benegiamo, *Sviluppo industriale e crescita della città*, in Archivio di Stato di Pescara, Italia Nostra, *Le nuove province del fascismo. Architetture per le città capoluogo*, Sambuceto 2001, pp. 286-290. Negli anni 1937-1942 furono sbarcate nel porto di Ortona oltre 600 tonnellate di idrato di allumina, impiegato per lo più nella produzione di nitroglicerina nell'impianto di Bussi-Pratola Peligna (Aampo, *Giornali di cassa, 1937-1942, ad vocem*).

²¹ M. Benegiamo, *Il porto canale di Pescara*, cit. pp. 45-46 e *Gli archivi di impresa nell'area milanese. Censimento descrittivo*, a cura di D. Bigazzi, Milano 1990, pp. 32-33 (riferimenti alla documentazione aziendale delle due società di trasporto di cui nel testo, conservata nell'Archivio della Montecatini di Corsico).

traffico di prodotti industriali tra le fabbriche marchigiane della Montecatini e quella di Piano d'Orta. Per esempio, molto intensi risultano i rifornimenti di nitrato di calcio dallo stabilimento Montecatini di Ancona: nel primo trimestre 1930 la somma pagata al Compartimento ferroviario del capoluogo marchigiano ammonta ad oltre 40 mila lire, nel terzo trimestre 1933 a circa 55 mila lire²².

2. *L'avvento della Società marchigiana di concimi e prodotti chimici.* Come abbiamo già evidenziato, nel corso del primo dopoguerra il mercato della calciocianammide era diventato particolarmente difficile per la forte concorrenza delle società tedesche. Nel frattempo, era sorto un nuovo gruppo formato da società inglesi, francesi e svizzere, con l'obiettivo di conquistare il mercato italiano. Nello stesso periodo la Società generale per la cianammide cedeva il diritto di fabbricazione ad una holding che si era costituita in Egitto tra North Western, Kerka e Prodotti Azotati²³. In particolare, la Kerka era stata fondata dalla Società anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia (Sufid) ed era proprietaria di due impianti elettrochimici costruiti nella regione dell'ex Jugoslavia²⁴. Nel 1920, veniva stipulato un accordo tra la Sipa e il nuovo gruppo Carbuco di calcio di Terni con l'obiettivo di eliminare la concorrenza delle società straniere. La società egiziana era in grado di vendere calciocianammide a prezzi molto competitivi, forte dei minori costi di produzione che poteva praticare, grazie ad una situazione particolarmente favorevole del mercato elettrico di quel Paese²⁵.

22 Aampo, *Giornali di cassa 1929-1930, ad vocem.*

23 Sulla complessa questione si veda VCA (Sipa), 15 marzo 1920.

24 La Sufid fu fondata a Trieste nel 1902 con un capitale di 11 milioni di lire, elevato a più riprese, fino a 21 milioni nel 1923. Utilizzava gli impianti idroelettrici costruiti sui fiumi Kerka e Cetina. Il 2 aprile 1924, North Western, Kerka e Prodotti Azotati si costituirono in Società egiziana di concimi chimici, con sede sociale ad Alessandria d'Egitto, capitale sociale di 40 mila lire egiziane: tra i membri del C.d.A. figurava anche Guido Donegani (Credito italiano, *Società italiane per azioni*, cit., pp. 1054, 1950). La presenza di Donegani non deve meravigliare. Il leader indiscusso della Montecatini apparteneva ad una famiglia livornese molto attiva nel commercio marittimo, anche internazionale. Agli inizi del '900, grazie all'appoggio finanziario della Comit, la ditta Donegani si era impegnata in alcune interessanti iniziative nel settore minerario. Ricordiamo la costituzione nel 1904 della Société des phosphates tunisiens per l'acquisto delle miniere di fosfati di Kaala Dierda (F. Amatori, *Guido Donegani* [voce], in *Dizionario biografico degli italiani*, Roma 1992, vol. 41, p. 134.

25 Aamco, VCA (Sipa), 18 marzo 1920.

L'accordo produsse ulteriori effetti positivi, giacché la Prodotti Azotati riceveva dalla Kerka l'incarico di vendita in esclusiva fino al 1939 della calciocianammide prodotta nei suoi impianti. Inoltre, il contratto Kerka-Sipa accresceva notevolmente il ruolo di quest'ultima nel mercato dei fertilizzanti azotati, per cui la società di Piano d'Orta fu in grado di dedicarsi con più energia alla realizzazione del suo obiettivo principale: la produzione diretta di calciocianammide in una nuova struttura, essendo gli impianti di Piano d'Orta ormai desueti, quindi non più convenienti²⁶. L'8 marzo 1924, il C.d.A. deliberò un progetto di fusione della Sipa con la Piemontese Carbuco e con l'Agraria di Domodossola. Il nuovo cartello era in grado di costituire un capitale sociale molto consistente, 20 milioni di lire, del tutto proporzionato peraltro all'obiettivo da raggiungere: il monopolio del mercato dei fertilizzanti in Italia. Era evidente che a quel punto la Sipa avrebbe alienato la fabbrica di Piano d'Orta, non avendo più particolari interessi al suo funzionamento²⁷.

La somma incassata dalla vendita avrebbe parzialmente risanato la situazione finanziaria della stessa Prodotti Azotati che nel 1924 registrava una esposizione debitoria di circa 25 milioni di lire. La proposta di vendita venne approvata dal C.d.A. l'8 marzo 1924: la Società marchigiana di concimi e prodotti chimici acquistava lo stabilimento, conferendo alla Sipa 50 mila azioni, del valore unitario di 100 lire alla pari. La somma ricavata, cioè 5 milioni di lire, sarebbe stata utilizzata per compensare l'aumento di capitale effettuato dalla Marchigiana da 10 a 15 milioni di lire. Ad un esame più critico, il progetto di fusione del marzo 1924 si manifestava come una complessa operazione finanziaria. Le azioni della Sipa del valore nominale di 150 lire sarebbero state permutate in titoli del valore nominale di 100 lire. L'Agraria di Domodossola, a sua volta, avrebbe elevato il proprio capitale, portandolo da 6 a 8,1 milioni di lire, diviso in azioni del valore nominale di 50 lire. La seconda fase del progetto prevedeva che l'Agraria si sarebbe fusa con la Piemontese Carbuco nella Sipa, aumentando il capitale di quest'ultima da 9,9 a 29 milioni di lire. L'aumento sarebbe stato effettuato mediante l'emissione di 10.100.000 nuove azioni, di 100 lire cadauna: 8.100.000 lire e 2.000.000 di lire dovevano rispettivamente coprire l'operazione di cambio con la Agraria e con la Piemontese Carbuco²⁸.

26 Ibidem, 18 dicembre 1923.

27 Ibidem, 8 marzo 1924.

28 Ibidem, 27 marzo 1924.

Si trattava di un progetto comunque molto costoso, rispetto al quale la disponibilità finanziaria della Sipa era del tutto insufficiente. In realtà, la regia del progetto di fusione era nelle mani della Montecatini che in tal modo entrava per la prima volta, sebbene indirettamente, nella gestione del polo elettrochimico di Bussi-Piano d'Orta. In effetti, la Montecatini avrebbe dato vita ad un gruppo formato dalla stessa Montecatini, proprietaria di oltre 8 milioni di lire del capitale nominale (proveniente dalle operazioni di cambio con la Agraria e la Piemontese). Tale somma sarebbe stata conferita dalla Montecatini alla Sipa, permettendo a quest'ultima di alleggerire il peso dell'aumento di capitale.

Il 27 marzo 1924, il Consiglio di amministrazione della Sipa approvava il progetto di fusione con la Società anonima piemontese carburo e con la Società anonima agraria di Domodossola. Tuttavia, nella seduta del 16 aprile, il progetto non venne approvato dall'Assemblea straordinaria degli azionisti della Sipa, dell'Agraria e della Piemontese Carburo. L'intervento di Guido Donegani, diventato nel frattempo amministratore delegato della Prodotti Azotati, fu decisivo per rimuovere gli ultimi ostacoli: l'ultima fase del progetto prevedeva la liquidazione dell'Agraria e della Piemontese Carburo, operazione possibile solo dopo che la Sipa avesse aumentato il suo capitale da 9,9 a 20 milioni di lire (aumento deliberato il 5 maggio 1924). A questo punto, Agraria e Piemontese Carburo deliberarono lo scioglimento e la messa in liquidazione, cambiando le loro azioni con quelle della Sipa, secondo il programma stabilito. Nello stesso tempo, si realizzava l'ultimo punto del progetto: l'assemblea della Sipa il 5 maggio 1924 approvava, oltre all'aumento del capitale sociale, anche la partecipazione della società all'aumento del capitale della Marchigiana, cedendo lo stabilimento di Piano d'Orta. L'acquisizione definitiva avvenne il 6 agosto 1924. In quella occasione il capitale della Marchigiana fu elevato da 10 a 15 milioni (assemblea del 15 aprile 1924)²⁹.

La Marchigiana nacque il 5 gennaio 1906, la sede sociale era a Roma, il capitale iniziale ammontava a 700.000 lire, diviso in azioni da 100 lire ciascuna. L'unico stabilimento era localizzato a Porto Recanati, dove si fabbricavano concimi e prodotti chimici vari. La tabella 4 ricostruisce l'evoluzione della struttura aziendale della Marchigiana negli anni 1913-1924³⁰.

²⁹ Ibidem, 5 maggio 1924 e Convenzione 6 agosto 1924 tra Marchigiana e Compartimento ferroviario di Ancona (Aampo, Mao).

³⁰ Nel 1924, i sindaci della Marchigiana erano Giuseppe Borghi, Tito Poggi e Alfredo Staciuoli (Credito italiano, *Società italiane per azioni*, cit., p. 1002).

tab. 4 – Quadro finanziario e societario della Marchigiana negli anni 1913-1924.

anno	capitale	immobili e mobili	materie prime, merci lavorate e scorte	utile	dividendo
1913	1.120.000	1.037.030	405.751	80.012	67.200
1914	idem	1.072.599	596.429	85.416	78.400
1915	idem	1.055.121	561.419	143.032	89.000
1916	1.200.000	993.125	1.081.053	108.691	89.000
1917	2.500.000	906.305	1.471.762	523.347	200.000
1918	idem	2.175.032	1.141.797	237.480	250.000
1919	idem	3.004.840	1.353.071	977.058	250.000
1920	idem	5.632.552	1.927.674	351.858	300.000
1921	idem	4.578.136	2.153.974		
1922	idem	4.225.853	4.367.641	430.563	375.000
1923	10.000.000	3.879.068	2.984.338	1.197.142	1.125.000
1924	15.000.000	9.350.498	5.848.515	2.369.439	2.250.000

Fonte: Credito italiano, *Società italiane per azioni*, cit., p. 1002.

Come è possibile notare, nel momento del rilevamento della fabbrica di Piano d'Orta, la Marchigiana segnava una forte fase di crescita industriale e di solidità finanziaria, frutto peraltro della regia del solito Donegani che ricopriva la carica di amministratore unico nel C.d.A. della società. All'epoca dell'acquisizione della Sipa, la Marchigiana produceva circa 600 mila quintali di concimi, registrava un utile di 2.369.439 lire e un dividendo complessivo di 2.250.000 lire, pari a 15 lire per azione. L'aspetto più rilevante della gestione della fabbrica di Piano d'Orta da parte della Marchigiana fu senza dubbio l'avvio, nell'estate 1926, del ciclo di produzione dei superfosfati. Nell'assemblea ordinaria e straordinaria della Montecatini del 26 marzo 1926 fu deliberato di inserire lo stabilimento della Marchigiana nel progetto di espansione del settore. A pieno regime, il reparto di superfosfato era dotato di una capacità produttiva di 40 mila quintali al mese, di cui in media 39 mila di minerali e 1000 di ossa. Per quanto riguarda i fabbisogni mensili di materie prime per tonnellata di prodotto, il reparto aveva bisogno di 22.400 quintali di fosforiti, di 700 mila quintali di fosfato d'ossa, di 23.800 quintali di acido solforico a 50 Bè e, infine, di 113 quintali di clo-

ruo sodico³¹. Il 29 maggio 1929, la Montecatini subentrava direttamente nella conduzione della fabbrica di Piano d'Orta: la sua gestione si protrasse fino al 1965, anno in cui l'impianto fu dismesso definitivamente³².

3. *Gestione straordinaria degli stabilimenti di Montemarciano e di Porto Recanati.* Nel maggio 1943, la Direzione centrale di Milano della Montecatini aveva messo a punto un complesso progetto di salvataggio di alcuni stabilimenti considerati a rischio per motivi bellici: l'operazione consisteva nel trasferire impianti e materiali in fabbriche più sicure. Per esempio, il 2 giugno 1943, un simile provvedimento fu deciso per le fabbriche di Orbetello, di Livorno e di Rifredi, invitate a collaborare con lo stabilimento di Castelfiorentino che avrebbe dovuto funzionare come fabbrica di deposito temporaneo. È interessante evidenziare alcune disposizioni fissate dalla Direzione centrale, valide per tutte le fabbriche destinate a ricoprire il ruolo di gestori straordinari: «Materiali e macchinari dovranno essere tenuti ad esclusiva disposizione delle vostre consorelle per le quali li avete in consegna, per essere rispediti [?] ed essere eccezionalmente da voi consumati in base ad autorizzazione scritta, che da esse dovrete ricevere di volta in volta»³³. Il 14 giugno 1943, fu avviata una analoga operazione per gli stabilimenti di Bagnoli e di Brindisi, assegnati alla fabbrica di Piano d'Orta. Nel mese di luglio fu la volta dello stabilimento Ammonia e Derivati di Crotona, secondo modalità che ampliano il quadro delle disposizioni generali appena ricordate. In particolare, si stabiliva che tutte le spese che Piano d'Orta doveva sostenere per «svincoli, affrancazioni, messa a magazzino e sistemazione di materiali e di impianti erano da imputare dettagliatamente al conto Amministrazione Centrale per essere portate a debito della Gestione Azoto»³⁴.

31 Tutte le notizie relative all'impianto di superfosfato sono in Aampo, Mao, Direzione di Piano d'Orta alla Sottocommissione per l'industria dell'Italia centrale, 22 settembre 1948.

32 Sulle fasi del rilevamento del 1929, si veda la convenzione citata nella nota precedente.

33 Documento mutilo. Parti consistenti del materiale sciolto dell'archivio aziendale della Montecatini di Piano d'Orta si trovano in cattive condizioni di conservazione per essere state per lungo tempo depositate in un locale con la copertura squarciata nel mezzo. Per il documento di cui nel testo, si veda Aampo, Carteggio Dtpca di Milano, Mao, Dtpca a fabbriche di Castelfiorentino e Piano d'Orta, 14 giugno 1943.

34 Ivi, Dtpca a Piano d'Orta 8 e 14 luglio 1943. Si stabiliva, per esempio, che tutte le spese

In un simile contesto si inserisce il progetto di affidare a Piano d'Orta la gestione straordinaria anche delle fabbriche di Montemarciano e di Porto Recanati, inattive dal giugno 1944, a causa delle distruzioni, devastazioni ed asportazioni effettuate dalle truppe tedesche di occupazione. I problemi più urgenti in quel momento erano due: riattivare la produzione e gestire la complessa operazione della requisizione di impianti, di macchinari e di materiali da parte degli alleati. Non è tuttora possibile chiarire i motivi per i quali queste e le altre fabbriche fossero state affidate a Piano d'Orta. In ogni caso, l'operazione riguardante il controllo degli impianti di Porto Recanati e Montemarciano si mise in moto il 5 agosto 1944. L'Ufficio requisizioni e danni di guerra (Claims and Hirings) della Direzione centrale di Milano comunicava a Piano d'Orta l'autorizzazione alla requisizione da parte degli alleati delle fabbriche di Porto Recanati e Montemarciano «in seguito ad accordi con i Comandi Alleati»³⁵. Il 1° settembre, lo stesso ufficio informava Piano d'Orta che le due fabbriche marchigiane erano passate alla «diretta dipendenza della Direzione Tecnica P.C.A. [Prodotti Chimici per l'Agricoltura] e sotto il vostro controllo»³⁶. Da questo momento in poi inizia un fitto carteggio tra Piano d'Orta, Montemarciano, Porto Recanati e Dtpca di Milano-Roma. Si tratta di una documentazione molto utile per ricostruire il panorama aziendale delle due fabbriche marchigiane nell'estate-inverno 1944. Un periodo cruciale, ricco di notizie relative ai seguenti nuclei tematici: quadro generale degli impianti dopo le distruzioni operate dai tedeschi in ritirata, livelli occupazionali, requisizioni effettuate dagli alleati, progetti di riavvio della produzione, fabbisogni di tecnici, materiali e macchinari.

La struttura occupazionale della fabbrica di Montemarciano nella prima decade di ottobre 1944 comprendeva 32 unità: 3 amministrativi, 1 tecnico, 8 a paga fissa, 18 a paga oraria. Alla stessa data erano stati requisiti «magazzini fosfati e super [?] fabbricato laterale agli uffici [?] [...] cucina». L'operazione era avvenuta regolarmente tra il Comando militare alleato e la Direzione centrale di Milano. Peraltro, scrive ancora il direttore della fabbrica di Montemarciano «i

che Piano d'Orta sosteneva per «svincoli, affrancazioni, messa a magazzino e sistemazione di materiali e di impianti dovevano essere imputate dettagliatamente al conto "Amministrazione Centrale" per essere portate a debito della Gestione Azoto».

35 Ibidem, Circolare di pari data, inviata da Dtpca a Piano d'Orta.

36 Ibidem, Dtpca a Porto Recanati, Montemarciano e Piano d'Orta, 1° settembre 1944.

locali requisiti furono utilizzati per scopi militari [?] il personale artiere con parte delle maestranza [era] impiegato ormai in opere di manutenzione e di conservazione dei fabbricati e degli impianti. La cessata attività di pirite sta[va] riducendo sempre di più il personale addetto a questa operazione»³⁷. Dunque, alla luce di queste informazioni, nell'ottobre 1944 la fabbrica di Montemarciano era sostanzialmente inattiva, la ricostruzione non era stata ancora avviata, il personale veniva impiegato in attività di manutenzione ordinaria degli impianti e dei fabbricati.

Passiamo alla fabbrica di Porto Recanati. Alla stessa data della consorella di Montemarciano (11 ottobre 1944) la situazione era la seguente: «Qui il personale è ridotto, poiché parecchi elementi artieri e manovali furono dislocati presso altre unità». In quel momento particolarmente difficile, la Montecatini aveva attuato un piano di mobilità, utilizzando il personale negli stabilimenti da ripristinare per primi. In ogni caso il personale di Porto Recanati era formato in tutto da 7 unità: 3 tra amministrativi, tecnici e a paga fissa, 4 a paga oraria³⁸.

Per quanto riguarda le distruzioni subite dai due stabilimenti e i primi progetti di riattivazione, il quadro informativo è molto denso per lo stabilimento di Porto Recanati, mentre per quello di Montemarciano risulta piuttosto scarso. Comunque, si può affermare che ambedue le fabbriche subirono danni molto ingenti. In generale, l'attività di distruzione registrò due fasi: 22 maggio-12 giugno 1944 e 20 giugno 1944. Nella prima fase, i tedeschi distrussero tra l'altro l'intero impianto di acido solforico della fabbrica di Porto Recanati, formato da n. 6 camere di piombo, per complessivi 1865 metri cubi di superficie. La seconda fase fu la più violenta: «I guastatori germanici con brillature di mine, il giorno 20 giugno 1944 alle ore 17» provocarono ingenti danni ad impianti e prodotti industriali (ogni gruppo è accompagnato da un elenco dettagliato): Cabina di Trasformazione, Locale Motore Diesel con annesso materiale, Officina Meccanica, Impianto di Acido Solforico, Macinazione di Superfosfati, Impianto di Fluosilicato di Sodio e Magazzini Vari³⁹.

Sul piano delle iniziative avviate dalla Direzione centrale in collaborazione con Piano d'Orta e le due fabbriche, finalizzate alla riattivazione più o meno par-

37 Ibidem, Montemarciano a Piano d'Orta, 11 ottobre 1944.

38 Ivi.

39 Aampo, Carteggio Dtpca, Mao, Relazione del direttore della fabbrica di Porto Recanati inviata il 26 ottobre 1944 al collega di Piano d'Orta.

ziale della produzione, si nota una vivace attività progettuale e propositiva. Per esempio, il 3 ottobre 1944, la Dtpca di Milano risponde ad una richiesta di Montemarciano, inviata il 27 agosto (il ritardo si spiega con le difficoltà logistiche dell'epoca), documento che trascriviamo per la sua valenza emblematica: «A Vostra 27 u.s. Riceviamo soltanto ora la vostra situazione di fabbrica e vi preghiamo di fare del vostro meglio per poter riuscire a sistemare tutti i materiali attualmente gettati alla rinfusa sui piazzali, in qualche magazzino. Contiamo sul vostro interessamento per riuscire, con dovuto tatto, a riordinare e a classificare tutto quanto è rimasto in fabbrica. Cercate di interessare anche le Autorità locali, nonché quelle di Ancona perché vi sia permesso di salvaguardare tutto quanto può essere oggetto di una prossima ripresa dell'attività dello stabilimento sia nell'interesse dell'agricoltura che delle maestranze attualmente disoccupate»⁴⁰.

Una simile strategia, finalizzata al recupero di materiali e di macchinari da parte della direzione della fabbrica, nonché alla collaborazione con le forze politiche locali, fu una linea operativa seguita dalla Montecatini anche nei confronti di altri stabilimenti danneggiati⁴¹. Lo stesso progetto prevedeva peraltro la cooperazione tra le diverse fabbriche del gruppo. In tale contesto, il 13 ottobre 1944 Porto Recanati comunicava a Piano d'Orta la missione di un tecnico «per prelevare qui [stabilimento di Piano d'Orta] materiali indispensabili per la riorganizzazione della nostra officina meccanica e della cabina elettrica, e prendere gli accordi necessari per il trasferimento dei materiali dallo stabilimento suddetto a quello di Porto Recanati». Inoltre, il direttore della fabbrica di Porto Recanati informava il suo collega di Piano d'Orta che una analoga operazione sarebbe stata compiuta «presso lo stabilimento di Assisi per prelevare il trasformatore da 60 K.V.A. da noi segnalato nella recente visita a questa fabbrica». Nel documento si fa riferimento anche alle modalità di trasporto del pezzo, una prassi adottata dalla Montecatini in quelle circostanze eccezionali: «Il trasporto [...] verrà effettuato coi mezzi delle truppe di stanza presso la nostra fabbrica e così dicasi per il materiale giacente presso lo stabilimento di Montemarciano per il quale stiamo eseguendo le pratiche necessarie per l'accesso in detta fabbrica»⁴².

40 Ibidem, Dtpca a fabbrica di Montemarciano e a Piano d'Orta, 3 ottobre 1944.

41 Si vedano al riguardo le disposizioni inviate alle fabbriche controllate da Castelfiorentino (ibidem, Dtpca a Castelfiorentino, 12 settembre 1944).

42 Ibidem, Porto Recanati a Piano d'Orta, 13 ottobre 1944.

Gli impianti sotto sorveglianza erano sottoposti ad una serie molto rigida di adempimenti. Per esempio, le fabbriche controllate erano tenute a comunicare allo stabilimento di riferimento le operazioni di acquisto di materiali per il ripristino dell'impianto, ad informare tempestivamente la Direzione centrale circa i programmi immediati per il riavvio della produzione. «Considerato i materiali che abbiamo di scorta in stabilimento», si legge in un rapporto inviato da Porto Recanati alla Dtpca di Milano e a Piano d'Orta, «fra giorni vi rimetteremo elenco delle varie richieste di materiale necessario per il riordino dei vari impianti e per le scorte di un anno, come da vostre istruzioni. Tanto per informazione, vi diciamo che abbiamo già dato inizio ai lavori di riordino dei vari impianti»⁴³. Da questi ed altri numerosi esempi risulta molto chiaro lo schema operativo adottato: lo stabilimento sorvegliato procedeva solo secondo le istruzioni impartite dalla fabbrica sorvegliante che, a sua volta, si atteneva alle disposizioni della Direzione centrale. Non si evidenziano tracce di autonomia o di iniziative private da parte delle fabbriche sorvegliate. Del resto, il programma di ricostruzione industriale varato nell'ottobre 1944 dalla Montecatini seguiva le direttive generali emanate dal Comitato esperti per la ricostruzione dell'industria (Cei), che aveva sede a Roma ed operava a livello nazionale. Il Comitato aveva inviato un formulario a tutte le strutture industriali della Montecatini: Porto Recanati e Montemarciano chiedevano agli organi di controllo «precise disposizioni al riguardo, al fine di operare con maggiore chiarezza e rapidità»⁴⁴.

Un punto strategico del piano di sorveglianza era rappresentato dalle «giacenze dei prodotti». La voce era disciplinata dal modello 13 (movimento delle merci) ed era di stretta competenza della Direzione Vendite di Roma. Le fabbriche sorvegliate ed inattive potevano vendere solo le rimanenze di prodotti non occorrenti per la riattivazione degli impianti, nonché le quantità autorizzate dalla stessa Direzione. Le infrazioni a tali disposizioni erano abbastanza frequenti. Porto Recanati e Montemarciano vennero più volte censurate per violazione della normativa in materia di giacenze. In un rapporto del 27 ottobre, leggiamo: «La Direzione Vendite, con ragione, lamenta che assai di frequente ha occasione di

⁴³ Ibidem, Porto Recanati a Dtpca, 18 ottobre 1944.

⁴⁴ Ibidem, Nota tecnica di Porto Recanati e Montemarciano a Dtpca e a Piano d'Orta 13 ottobre 1944 (il formulario era pervenuto alle due fabbriche marchigiane per iniziativa dell'Associazione degli industriali della provincia di Macerata).

constatare dai Mod. 13 delle giacenze di prodotti che non possono servire di norma per trattarne la vendita. Di recente avete venduto dei quantitativi che pur risultando in rimanenza nei Mod. 13, non erano in realtà disponibili per la vendita [...]. Questo grave inconveniente deve cessare: la fabbrica deve mettere la Direzione Vendite nelle condizioni di conoscere esattamente i quantitativi di prodotti commerciali per i quali può prendere impegni per la vendita». Una particolare attenzione era rivolta alle giacenze di acido solforico: le fabbriche interessate dovevano segnalare «la disponibilità effettiva, escludendo le partite riservate per la riattivazione dell'impianto solforico»⁴⁵.

Il piano di riattivazione dei singoli impianti era molto preciso e non ammetteva deroghe da parte della fabbrica sorvegliata. Il costo dei singoli progetti non veniva specificato dallo stabilimento controllato giacché tale compito spettava alla Direzione centrale. In ogni caso, le spese di riattivazione non sono riportate, lo stabilimento si limita a segnalare di volta in volta l'onere finanziario solo per gli interventi particolarmente costosi. Iniziamo con il reparto di acido solforico della fabbrica di Porto Recanati. La prima fase prevedeva una dettagliata relazione dei danni subiti dall'impianto, nella seconda fase la direzione dello stabilimento inviava la lista contenente gli interventi da eseguire, i materiali occorrenti e, infine, la manodopera da impiegare. La riattivazione dell'impianto di acido solforico risultava la più costosa. Erano necessari complessivamente 71.515 chilogrammi di piombo e 6.433 chilogrammi di ferro. L'elenco dei lavori e dei materiali è molto dettagliato e di notevole lunghezza, a dimostrazione della entità dei danni subiti dall'impianto. Trattandosi di notizie molto tecniche, si ritiene inopportuno riferire sulla questione. Riportiamo invece la lista delle maestranze con il relativo monte ore. Porto Recanati progettava di impiegare 1 meccanico (560 ore), 1 elettricista (180 ore), 1 carpentiere (200 ore), 1 muratore (150 ore), aiuti (81.350 ore)⁴⁶.

I lavori da eseguire per la riattivazione dell'Officina Meccanica comprendevano: montaggio del macchinario, revisione dei trapani a colonna, impianto elettrico, riparazione intonaci alle pareti, infissi con applicazione dei vetri mancanti. Seguono l'elenco particolareggiato dei materiali e la stima della manodopera da uti-

⁴⁵ Ibidem, Direzione Vendite a Montemarciano e a Porto Recanati, 27 ottobre 1944.

⁴⁶ Ibidem, Rapporto 29 ottobre 1944 di Porto Recanati a Piano d'Orta.

lizzare. Si progettò di utilizzare 1 muratore (40 ore), 1 meccanico (100 ore), 1 elettricista (35 ore), 1 falegname (70 ore), aiuti (200 ore)⁴⁷. L'intervento più oneroso dopo quello relativo al reparto di acido solforico fu la riattivazione dell'Impianto Fabbricazione Super. I lavori prevedevano tra l'altro la ricostruzione dell'intero sistema ferroviario decauville, mentre la manodopera necessaria era formata da 1 meccanico (650 ore), 1 carpentiere (650 ore), 1 elettricista (200 ore), 1 piombista (80 ore), 1 muratore (180 ore), aiuti (2200 ore)⁴⁸. Anche la messa in funzione dell'impianto di Macinazione Fosfato fu particolarmente costosa dal momento che i relativi macchinari erano stati quasi del tutto distrutti. In effetti, il reparto era dotato di un Mulino Sturtevant a rulli, tipo n. 1, peso 4000 chilogrammi, un Mulino Krupp a palle tipo n. 5, un motore elettrico Brown Boveri da 28 hp, un motore elettrico Marelli da 16 hp e un motore elettrico Siemens da 4 hp. I lavori erano finalizzati al ripristino di questi macchinari con una descrizione molto capillare degli interventi soprattutto per la riattivazione del mulino Sturtevant. La manodopera necessaria non era particolarmente numerosa, trattandosi di interventi mirati che richiedevano professionalità specifiche. Faceva eccezione la voce «aiuti» che in proporzione registrava un monte ore piuttosto elevato giacché «tali lavori per la loro specificità richie[devano] consistenti tempi di collaborazione»⁴⁹. Il progetto prevedeva l'utilizzo di 1 meccanico (160 ore), di 1 saldatore (120 ore), di 1 carpentiere (80 ore), di 1 elettricista (40 ore), di aiuti (500 ore)⁵⁰.

Nel quadro degli interventi la Dtpca aveva inserito anche un programma articolato di interscambio di pezzi meccanici, di materiali e di macchinari tra le due fabbriche marchigiane. Sicché «per la messa in efficienza del mulino Sturtevant» alcune parti potevano essere prelevate dai «mulini danneggiati dello stabilimento di Montemarciano»⁵¹. Come abbiamo detto, il piano di collaborazione poteva riguardare anche il trasferimento di figure tecniche da uno stabilimento all'altro. Si tratta di una procedura molto praticata. Spesso tali operazioni venivano stabilite d'ufficio dai comandi inglesi dislocati nelle diverse fabbriche della Monte-

47 Ibidem, Rapporto 4 novembre 1944 di Porto Recanati a Piano d'Orta.

48 Ibidem, Rapporto 7 novembre 1944 di Porto Recanati a Piano d'Orta.

49 Ibidem, Rapporto 2 novembre 1944 di Porto Recanati a Piano d'Orta.

50 Ivi.

51 Il relativo progetto fu comunicato il 21 novembre 1944 dalla Dtpca al direttore di Piano d'Orta, per avviare le necessarie procedure (Aampo, Carteggio Dtpca, Mao).

catini. Riportiamo alcuni episodi emblematici. Il 6 novembre, la Dtpca chiedeva alle due fabbriche marchigiane «i nominativi degli operai specializzati per mura-ture di forni e camere a polvere che eventualmente fossero presso di voi, da impiegare presso altre fabbriche consorelle»⁵². Il 23 novembre, il Comando alleato di Ancona non concedeva il permesso ad un tecnico di Porto Recanati di recarsi a Montemarciano per eseguire alcuni lavori e per prelevare materiali⁵³. Il 24 novembre, Porto Recanati comunicava a Piano d'Orta: «Dietro pressione del Comando Inglese di stanza in questo stabilimento, abbiamo dovuto assumere il piombista [...] di Castelfiorentino per la riparazione [...]»⁵⁴. Da questi e da altri numerosi esempi risulta evidente che il ruolo dei comandi alleati nel programma di riattivazione degli impianti chimici della Montecatini era piuttosto rilevante. L'occupazione delle fabbriche, il piano di requisizione di materiali e macchinari, la gestione del personale erano tutti segnali forti del loro progetto di controllare in una fase molto difficile della guerra il mastodontico apparato industriale della Montecatini.