Pubblicazione Patrocinata dal
Comune di Augusta

Città di Augusta

Sindaco
Dott. Giuseppe Gulino

GIUSEPPE IPPEDICO

LA RASIOM
E IL PROGRESSO DI AUGUSTA

Testo riveduto con introduzione e note a cura
GIOVANNI SATTA

INTRODUZIONE

La memoria-relazione "La Ra. Si. O. M. e il progresso di Augusta",*che si pubblica a stampa qui, fu scritta dal perito industriale Giuseppe Ippedico, funzionario dell'azienda, nell'anno 1989, come risulta dalla lettera di ringraziamento che Gian Marco Moratti, figlio di Angelo Moratti, l'industriale fondatore della Ra. Si. O. M.*, scrisse all'autore da Milano il 22 Marzo 1989. Il testo di questa lettera merita di essere riportato per il giudizio che Gian Marco Moratti dà sulla Relazione:*

« Milano, 22 Marzo 1989

Caro Ippedico,

Ho ricevuto con molto piacere e molto interesse la Sua relazione sulla RASIOM e il progresso di Augusta. È una ricostruzione molto puntuale di un testimone, quindi di alto valore.

Per noi Moratti è una pagina della nostra storia

* La sigla Ra.Si.O.M. significa Raffineria Siciliana di Olii Minerali

che Lei molto gentilmente ha voluto scrivere.

La ringrazio e La prego di gradire i miei migliori saluti.

Gian Marco Moratti (firma)
Gian Marco Moratti

Egr. P.I. Giuseppe Ippedico
VILLAGGIO RASIOM 1/A
96011 **AUGUSTA** SR ».

Il giudizio sulla Relazione è essenziale, intelligente e storicamente pertinente. La Relazione è veramente la testimonianza di un funzionario tecnico che vide da vicino la nascita, la crescita e lo sviluppo della Raffineria e ne visse le varie e travagliate vicende fin dell'inizio.

La Relazione tratta soprattuto dei primi anni (1949 - 1953) di vita dello stabilimento dal suo sorgere per lo spirito di iniziativa di Angelo Moratti, che volle realizzare questa industria petrolifera in un'area della Sicilia sud-orientale, geograficamente favorevole e strategicamente ottimale, ma scarsa di infrastrutture portuali e priva di cultura industriale e di esperienze di lavoro nel settore petrolifero.

Nella zona comunque esistevano 22 serbatoi interrati appartenenti alla ex regia Marina Militare (11 dei quali furono utilizzati dalla RASIOM per concessione), gallerie e tubazioni piuttosto degradate, avanzi di pontili.

Gli anni iniziali di entusiasmo e di sogni con l'evento dell'arrivo della prima petroliera "Aarikare" *nel porto di Augusta, la quale si ormeggiò al pontile di Punta Cugno il 5 Agosto 1950 col suo prezioso greggio nella cisterna per la Raffineria, la soddisfazione delle maestranze per la prima benzina prodotta, l'incipiente prosperità per le popolazioni delle città di Augusta, Melilli e Siracusa, le illusioni, le difficoltà incontrate dalla Raffineria per tenere il passo con il progresso tecnologico delle*

automobili che richiedevano benzina a un crescente alto numero di ottano non conciliabile con l'obsolescenza degli impianti posseduti dalla RASIOM *per l'acquisto dei macchinari di una raffineria americana dismessa perché superata, il ricordo dei fortunosi eventi politici maturati in Iran nel 1951 per la vittoria dei nazionalisti di Mossadeq e la nazionalizzazione del petrolio persiano con l'estromissione conseguente degli Inglesi dall'*A.I.O.C. (Anglo-Iranian Oil Company), *l'urgente bisogno per gli Inglesi di trovare benzina e petrolio adatti per il mercato dell'India e del Sud-Africa, che consumava ancora petrolio per l'illuminazione e benzina a non alto numero di ottano,— eventi politici quest'ultimi nei quali l'Ippedico crede di vedere un segno arcano della fortuna* "economica" *di Augusta, simboleggiata dall'Aquila imperiale di Federico II di Svevia, raffigurata con gli artigli che stringono monete d'oro pescate dal mare — benzina e petrolio che gli Inglesi comprarono dalla* RASIOM *tramite l'*ESSO, *la vendita dei prodotti tenuti stoccati e quindi nuove entrate per la* RASIOM *e poi l'afflusso di capitali con i prestiti accordati dalla Regione Siciliana e dalle Banche con gli aiuti della Cassa del Mezzogiorno, il conseguente acquisto di moderni impianti e il rinnovamento della Raffineria per produrre benzina e altri derivati dal petrolio rispondenti all'incessante progresso tecnologico dei motori delle autovetture, la crescita della* RASIOM *che diventa la più*

importante raffineria di olii minerali del Mediterraneo, la nascita di nuovi stabilimenti nella zona (territori di Melilli e di Augusta, e poi di Siracusa - Priolo), l'aumento progressivo del numero di occupati (operai, tecnici e impiegati amministrativi) locali e non locali, il miglioramento del tenore di vita delle popolazioni del nuovo triangolo industriale Augusta, Melilli, Siracusa, la costruzione di infrastrutture ecc. formano il tessuto narrativo della Relazione.

Il quadro geoeconomico tracciato da Giuseppe Ippedico, che fu uno dei primi periti chimici d'Italia e non fece studi universitari in economia,



Giuseppe Ippedico nel Laboratorio Chimico Rasiom

è nel complesso esatto. L'autore scrive per esperienza diretta e con la diligenza e il fervore di chi da funzionario tecnico è stato uno dei pionieri dell'industrializzazione di Augusta. Ha lavorato e ha collaborato con lealtà con l'imprenditore Angelo Moratti, che ha imparato a conoscere e a stimare per le sue doti di iniziativa e per il suo carisma di capo; e la sua stima per il capo, per il capitano di industria e la sua diligente fedeltà al lavoro e allo stabilimento sono state apprezzate dall'industriale che gli ha dato fiducia e gli ha affidato responsabilità sempre più alte. Così l'Ippedico da semplice funzionario tecnico è diventato collaboratore del "padrone" *, del principale della Raffineria, che nel 1958, il giorno 17 Novembre a Milano nella casa in Via Pirelli n. 19, avanti al Dott. Giancarlo Barassi, notaio in Milano, in qualità di consigliere delegato della* RASIOM "in nome e per conto di detta Società con capitale di lire cinque miliardi in funzione della suddetta carica con delibera del Consiglio di Amministrazione 15 Maggio 1957 dichiara di conferire procura speciale al Signor Ippedico Giuseppe nato a Ruvo di Puglia il 30 Ottobre 1911, domiciliato ad Augusta, villaggio RASIOM, perché nell'interesse e in rappresentanza della suddetta Società e limitativamente alle operazioni doganali attinenti lo stabilimento di Augusta abbia ad esplicare tutte le pratiche doganali come: firmare dichiarazioni per qualsiasi destinazione doganale delle merci; assistere

alla verifica delle merci e curarne il ritiro; eseguire pagamenti e depositi; ritirare somme dovute per l'oggetto del presente mandato anche a titolo di restituzione depositi cauzionali; rilasciare quietanze liberatorie con esonero da qualsiasi responsabilità per le Dogane; presentare istanza di ricorsi; presentare e ritirare documenti doganali. Pertanto e senza che la suddetta elencazione possa intendersi limitativa del mandato, il nominato procuratore signor Ippedico Giuseppe viene autorizzato a fare tutto quanto crederà opportuno e necessario per l'espletamento del presente mandato, assumendo sin da ora il sottoscritto Mandante nel nome, piena e intera responsabilità sotto gli obblighi di legge dell'operato di esso procuratore signor Ippedico Giuseppe e ciò sino a contraria dichiarazione. Con promessa di rato e valido.

Di quest'atto io Notaio ho dato lettura alla Parte che lo dichiara conforme alla sua volontà da me indagata e meco si sottoscrive.

Scritto da me e da persona a me fida sotto la mia direzione quest'atto occupa tre facce meno dieci righe.

Firmato Angelo Moratti - (L. S.) f.to.

Dottor Giancarlo Barassi Notaio-

Copia conforme all'originale.

Milano 22/11/1958: Dott. Giancarlo Barassi notaio.

Registrato a Milano il 20/11/58 al n. 17136 vol.1228 Atti Pubblici Esatte L. 210-

Il Procuratore f.to De Lisia "

Il conferimento della procura speciale dall'industriale Angelo Moratti all'Ippedico per le operazioni doganali attinenti allo stabilimento nell'interesse e in rappresentanza della Società con la più ampia facoltà di azione è la prova della stima che l'Ippedico godeva presso l'industriale, oltre che dei meriti acquisiti grazie alle sue qualità morali di onestà, alla sua diligenza nel lavoro e allo scrupolo nel compimento dei suoi mandati. La stima tra Angelo Moratti e Giuseppe Ippedico era reciproca. E l'industriale lo dimostrò con la lettera scritta da Milano il 24 Marzo 1961 e indirizzata "all'Egregio Signor Giuseppe Ippedico, Augusta", *con la quale esprime il suo particolare apprezzamento* "per la collaborazione fattiva ed efficace da Lei recentemente fornita all'Azienda".

Ormai il funzionario Ippedico da prestatore d'opera, da lavoratore dipendente è diventato un capo reparto movimento, con molte persone alle proprie dipendenze (circa 100), ed ha guadagnato e meritato la fiducia con la sua attività infaticabile, che rappresenta l'espressione "del suo senso di responsabilità e di attaccamento alla Società", *come scrive nella lettera l'imprenditore.*

La prestazione d'opera è diventata un rapporto di fiducia, di stima e di attaccamento all'Azienda, al lavoro. Vale la pena di riportare il testo della lettera, perché è anche una prova dei rapporti di simpatia che l'industriale Moratti sapeva stabilire con i lavoratori capaci della sua Azienda e insie-

me un indubitabile segno dei meriti del lavoratore-collaboratore.

"Angelo Moratti
CAVALIERE DEL LAVORO Milano, 24 marzo 1961

Egregio Signor
Giuseppe Ippedico
Augusta

Desidero esprimerLe il mio particolare apprezzamento per la collaborazione fattiva ed efficace da Lei fornita recentemente all'Azienda mediante l'espressione del di Lei senso di responsabilità e di attaccamento alla Società.

Il suo comportamento è soprattutto da apprezzare in quanto ha consentito di garantire l'efficienza e la conservazione degli impianti, la sicurezza e delle persone e delle cose.

(firmato) *Angelo Moratti* "

Giuseppe Ippedico era un cittadino di adozione di Augusta, in cui risiedeva e abitava in un appartamento del Villaggio RASIOM, *palazzina I, scala A. Era nato a Ruvo di Puglia (Provincia di Bari) il 30 ottobre 1911.*

Dopo di avere seguito gli studi tecnici nel quinquennio 1924-1929 all' Istituto Tecnico Industriale Alessandro Volta di Napoli e avere conseguito il diploma di Perito Industriale Chimico nel Luglio 1929, lavorò come Capo reparto Sala Elettrolisi nello stabilimento "Cellulosa Cloro Soda" di Napoli nel periodo Marzo 1931 - Ottobre 1931 e

subito dopo nel Novembre 1931 - Maggio 1932 frequentò la scuola Allievi Ufficiali di Complemento di Pola dove fu allievo istruttore. Nel periodo Luglio 1932 - Gennaio 1933 prestò servizio come sottotenente nel 2° Reggimento Artiglieria Campale di Acqui. Quindi si impiegò come analista di Laboratorio nella Società Nazionale Chimica di Bussi Officine di Pescara nei mesi Gennaio - Agosto 1934 e quale assistente tecnico reparto Sintesi Ammoniaca nella Società Meridionale Ammoniaca di Crotone nel periodo Agosto - Dicembre 1934 e poi nella Società B.P.W. di Colleferro (Roma) quale analista di Laboratorio Chimico per il controllo di materie prime nel periodo Dicembre 1934 - Aprlile 1935. Richiamato alle armi per la campagna militare in Africa Orientale prestò servizio nel periodo Aprile 1935 - Ottobre 1935 presso il 12° Reggimento Artiglieria di Campagna di Vibo Valenzia e partecipò alla guerra Italo-Etiopica nel periodo Ottobre 1935 - Novembre 1936 come aiutante maggiore in seconda, 1° Gruppo, 12° Reggimento Artiglieria, Divisione Pola. Congedato riprese il suo lavoro nella Società B.P.W. di Colleferro come analista di Laboratorio Chimico per il controllo di materie prime, Capo sala Studi e Ricerche, analista di Laboratorio esplosivi nel periodo Dicembre 1936 - Settembre 1939. Quindi nel periodo Ottobre 1939 - Giugno 1950 fu impiegato nella Società A.N.I.C. (Azienda Nazionale Idrogenazione Carburanti) di Bari come addetto

al laboratorio chimico. Di idee democratiche, fu socialista iscritto al partito dal Gennaio 1944 e ricoprì la carica di consigliere generale del Sindacato Italiano Lavoratori del Petrolio. Fu sindacalista e consulente della Camera di Commercio e partecipò anche alla stesura del Contratto Nazionale di categoria dei lavoratori del petrolio.

Nel Giugno del 1950 venne ad Augusta dove si trasferì definitivamente dalla Puglia, chiamato dal Cavaliere del Lavoro Angelo Moratti che cercava tecnici per la sua RASIOM. Ivi lavorò dal Giugno 1950 al Febbraio 1969: come Capo del Laboratorio chimico dal Giugno 1950 all'Aprile 1952, come Capo Sezione O.M.S. fino al Gennaio 1964, come Capo Ufficio "Planning" *fino al Novembre 1967 e dirigente nella Divisione Meccanica fino al Gennaio 1969. Dal Maggio 1969 al Dicembre 1983 fu agente della S.P.A.* "Sorveglianza" *per la provincia di Siracusa.*

Nella Società RASIOM l'Ippedico fu lavoratore instancabile, funzionario tecnico attivo e diligente, stimato dai suoi dipendenti e dai colleghi di lavoro, dalla Direzione e soprattutto apprezzato per il suo spirito di collaborazione dal fondatore dell'Azienda. Fu stimato e benvoluto da quanti lo conobbero direttamente e lo frequentarono. Era di statura alta, di colorito bruno.

Fu un buon padre di famiglia: si era sposato l'anno 1941 con Margherita Gadaleta. Seguiva con cura gli studi dei suoi figli, come posso affer-

mare per esperienza diretta, perché sono stato loro docente. Si spense in Augusta a 83 anni, un mese e 18 giorni il 17 Dicembre 1994, compianto dai suoi cari e da quanti lo conobbero.

La nascita della RASIOM nel 1949 —sindaco del Comune di Augusta era il prof. Giuseppe Marotta— e il suo progressivo potenziamento dal 1953 fecero da forza di trascinamento ad altre industrie, grandi e piccole. Tra queste l'autore ricorda la costruzione della centrale elettrica TIFEO. "La costruzione di tale centrale, —*scrive Ippedico*— che in caso normale avrebbe avuto bisogno sia di un proprio pontile per l'ormeggio delle petroliere trasportanti olio combustibile sia di propri serbatoi di stoccaggio necessari per conservare una scorta di tale olio capace di alimentare per un congruo periodo di tempo i propri bruciatori delle caldaie producenti vapore, si concretizzò appena la RASIOM dimostrò certezza di continuità produttiva. Un semplice oleodotto necessario per trasferire l'olio combustibile dalla Raffineria alla Tifeo con continuità risolse il problema. La disponibilità illimitata di energia elettrica diede a tutta la zona compresa fra Augusta e Siracusa la base sicura per lo sviluppo di tutte le industrie sorte nella zona con i relativi servizi collaterali indotti".

Per il lettore augustanese più giovane, che non ha avuto la possibilità di assistere al sorgere di tutti quegli stabilimenti industriali che dopo il

consolidarsi della RASIOM vennero ad impiantarsi nel territorio di Augusta, Melilli e Priolo (allora frazione di Siracusa), cito la Liquigas e la Migas (1952), l'Augusta Petrolchimica del gruppo Montecatini, le Cementerie Augusta che nel 1953 si stabilirono a Megara Giannalena, la Sincat, e più avanti nel 1958 La Celene ecc. ecc.

L'Ippedico scrive orgogliosamente da pioniere della RASIOM, il quale ha visto e vissuto quel "miracolo economico", *che ha trasformato Augusta e il suo territorio in un paese industrializzato:* "La zona industriale sorta dopo il 1953 ebbe la sua realizzazione solo per il coraggio dimostrato da chi per primo volle la nascita della RASIOM e di chi contribuì a realizzarla apportando esperienza e lavoro. In queste condizioni lo sviluppo economico e il benessere della zona gravitante nell'area del golfo megarese furono cosa conseguenziale. Tale sviluppo, fra l'altro, comportò:

— La riclassificazione della Capitaneria di Porto che nel 1950 era retta da un ufficiale subalterno della Marina,
— la disponibilità nel porto di un gruppo cospicuo di rimorchiatori con tutte le attività che tale organizzazione comporta,
— la costituzione di una stazione di bunkeraggio navi, simile a quella esistente nel porto di Genova, con disponibilità di bettoline tarate e di tutto quello che comporta la loro utilizzazione,
— l'incremento del numero dei piloti di porto,

tutti diplomati e in numero abbastanza elevato,
— un pullulare di Agenzie Marittime, brokers, ormeggiatori, carovane di scaricatori, motoscafi facenti servizio di "taxi" nel porto e servizi vari inerenti al flusso e deflusso di navi che dai due piccoli moli che potevano ormeggiarli (Shell e Cugno) arrivarono in un congruo tempo agli attuali 10 moli, di cui qualcuno di grande portata,
— tutta una sequela straordinaria di iniziative indotte appoggiate ai grandi complessi industriali.

Inoltre tutti gli uomini occupati nei lavori molto sfaccettati, interessanti tutta la zona industriale, hanno portato ricchezza, risparmio e hanno dato origine a una serie di attività commerciali producenti benessere".

*Augusta, prima della nascita della RASIOM (1949)**, dopo cinque anni della fine della seconda guerra mondiale (1945), era un paese preindustriale, i cui abitanti vivevano per lo più di agricoltura (non molti erano i proprietari di terreni che* "ingabbillavanu" [*affittavano*] *ai massari, parecchi i massari che per lo più coltivavano dei propri poderi di pochi ettari o dei terreni presi in gabella, molti i braccianti che lavoravano a giornata le terre dei proprietari terrieri o dei massari* "addivannusi", *cioè ingaggiandosi, impegnandosi a*

** La costruzione dello stabilimento (montaggio degli impianti) cominciò nell'Agosto 1949.

lavorare i campi o a zappare le vigne per un compenso pattuito. -Aspettavano prima dell'alba nei pressi del caffé della "Monaca", *al crocevia tra via Principe Umberto e via Roma, il passaggio dei massari che avevano bisogno delle loro braccia-), di pesca praticata a bordo di barche soprattutto nelle due ampie baie del porto Megarese, assai pescoso, e del porto Sifonio, nella baia di Brucoli e nel golfo di Catania; di piccoli traffici marittimi, dell'esercizio dei mestieri artigianali (sarto, calzolaio, falegname, fabbro ferraio, barbiere, ecc), di attività terziarie (impiegati, professionisti, insegnanti ecc.), di attività edilizia per la ricostruzione o la riparazione delle case distrutte o danneggiate dai bombardamenti subiti dalla città durante la guerra, di lavoro stagionale nelle saline.*

Nelle fornaci ("carcari") *esistenti nella periferia sud della città e nella zona della borgata, non lontano dalla salina comunale, e nell'area a ridosso della linea ferroviaria presso il passaggio a livello, zone allora disabitate, si faceva calce, si fabbricavano mattoni, tegole: erano piccole aziende a conduzione familiare e impiegavano forza manuale (anche gambe di uomini per impastare la creta) e davano lavoro a poche decine di abitanti.*

Nell'area del porto megarese sulle rive orientali, operavano due cantieri: il Cantiere Navale Commendatore Tringali Domenico & Figlio, *già attivo dal 1942, e l'altro detto "*Cantieri Noé*" , sorto come modesta azienda ad opera dell'arti-*

giano Emanuele Noé, un maestro d'ascia, cantiere diventato con il figlio Giuseppe una piccola azienda industriale. Questi cantieri con la costruzione di barche a remi, poi a motore, e di bastimenti e di motopescherecci davano lavoro a qualche decina di padri di famiglia, operai specializzati.

Nell'area di nord-est, presso la riva del porto megarese, a ridosso della stazione ferroviaria vi era un piccolo deposito di prodotti petriliferi, gestito dalla Shell, stabilimento costiero con deposito sorto nel 1915 durante la prima guerra mondiale in via Croce, —oggi via Giovanni Lavaggi— nell'area compresa tra il Campo Palma e il Pantano Daniele, e chiamato Nafta e con tale nome conosciuto ancora dai cittadini anziani (oggi si chiama Maxcom deposito costiero*), alla cui banchina si ormeggiava ogni tanto una piccola petroliera che trasportava il carburante occorrente alle poche automobili e ai pochi autocarri della zona: un binario collegava l'area di carico e scarico dei serbatoi alla stazione ferroviaria per trasportare su carri cisterna il carburante alle città vicine.*

Presso la Capitaneria c'erano le officine dell' Arsenale Marimist a servizio della Marina Militare, che riprendevano a lavorare con la riattivazione della base navale.

Non lontano dal passaggio a livello sulla strada che proseguiva la via Giovanni Lavaggi, nel primo tratto di essa, (oggi la strada si chiama Corso Italia) c'era un piccolo stabilimento manu-

fatturiero che produceva essenze di agrumi (oggi ne resta il ricordo nel nome della via Citrus, traversa del Corso Italia, dove sbocca e finisce).

La parte settentrionale dell'ampio porto megarese era utilizzata, dopo che la R.A.F. britannica con la firma del trattato di pace era andata via, da una società inglese, la B.O.A.C., dal Luglio del 1946, che esercitava un'aviolinea servita da idrovolanti che trasportavano passeggeri dall'Inghilterra, Londra, in India. Gli idrovolanti ammarravano (fino a 7 voli al giorno) sullo specchio di mare della rada "per fare pernottare i passeggeri nell'ex caserma Vandone ancora requisita" *e fare nel frattempo rifornimento di carburante. Nel Novembre 1950 la B.O.A.C. lasciò la rada di Augusta e gli impiegati e gli operai persero il lavoro e la paga.*

Nella stessa rada, lato di nord-ovest, di fronte all'Hangar "vi gravitava inoltre un piccolo reparto di aviatori italiani che utilizzando qualche vecchio idrovolante dell'ex Regia Aeronautica e alcune vecchie attrezzature [palazzine e capannoni oggi cadenti] eserciva un centro soccorso per aiuti vari a civili residenti nelle piccole isole vicine alla Sicilia".

"I servizi necessari per il buon funzionamento del porto —*scrive l'Ippedico*— erano molto scarsi, la capitaneria era posta sotto il comando di un Ufficiale subalterno, non vi era in servizio alcun rimorchiatore, vi era solo un pilota, un certo don Peppino Fazio, anziano proveniente dalla categoria dei capitani di

velieri; gli ormeggiatori erano molto pochi e comandati da un certo Giacobbo, residenti nella frazione di Brucoli, che per sbarcare il lunario faceva anche l'agricoltore.

Lo stato della città di Augusta in concreto, dopo circa un quinquennio dalla fine della guerra 1945, pur essendo carico di potenziale operativo, non riusciva a trovare l'occasione di slanciarsi nel campo produttivo.

Tale slancio —*conclude l'Ippedico*— congenito alla posizione geografica della città e del suo territorio, per arcana coincidenza, avvenne per la lungimiranza di vedute e per l'attività operosa di un industriale milanese.

Questi era il cavaliere del lavoro Angelo Moratti: tale uomo, dotato di brillantezza mentale e di un alto senso di spiccata attività, era per sua natura dedito alla ricerca continua di campi di operatività, onde poter mettere in mostra le doti di cui era in possesso".

Negli anni precedenti alla nascita della RASIOM, il reddito delle famiglie di Augusta era in genere medio-basso, più basso che medio. In famiglia lavorava di regola solo il capofamiglia: pochissime erano le famiglie con due occupati, in cui oltre al marito lavorava anche la moglie, cioè con due "paghe". *Parecchie famiglie erano nullatenenti e composte di quattro e cinque figli, non poche anche di sei o sette figli, tutti a carico del capofamiglia (il padre); e quando il padre era*

senza lavoro, la madre e i figli stringevano la cinghia, come si usava dire con locuzione già abituale negli anni della guerra e del tesseramento annonario. Le pensioni sociali per i vecchi non esistevano e quindi i vecchi genitori, che abitavano con i figli sposati, vivevano a carico dei figli, che avevano già da sfamare la numerosa prole. Le famiglie nullatenenti e "povere" *ricevevano dei sussidi dall'E.C.A. (Ente Comunale Assistenza), che però erano discontinui e spesso insufficienti, se la disoccupazione del capofamiglia durava a lungo.*

I disoccupati non erano pochi, anche nel settore edilizio che si sosteneva con i soldi della ricostruzione delle case distrutte o diroccate per eventi bellici.

Parecchi capifamiglia e giovani senza occupazione emigrarono per cercare lavoro e fare fortuna non solo negli Stati Uniti d'America e nel Canada grazie all'atto di richiamo dei parenti americani, nell'America "bona" *(come era chiamata l'America del Nord, economicamente prospera, l'America del dollaro), ma anche nei paesi dell'America meridionale, nell'Argentina, nel Cile, nel Venezuela, nell'America* "tinta" *(come era chiamata l'America meridionale dal popolino, non ricca economicamente, dove non era facile risparmiare e poi ritornare in patria col gruzzolo per comprarsi la casa e un pezzo di terreno).*

Parecchi abitanti facevano lavori stagionali: per esempio, i salinari, lavoratori delle saline esi-

stenti sulle rive settentrionali dei due porti dalla zona del fiume Mulinello nel porto Megarese al lido Granatello nel porto Sifonio; i salatori di pesce (sardine, acciughe [masculini], *sgombri, tonno ecc.) conservato in barili, in* "cugnetti" *di legno o in scatole di latta; i braccianti agricoli, la cui occupazione era discontinua, legata ai cicli lavorativi stagionali della semina e del raccolto, della zappatura delle vigne e della vendemmia, della raccolta delle olive e della loro macina, della coltivazione dei giardini di arance e limoni e della loro raccolta ecc. Il tenore di vita di questi lavoratori stagionali era in generale basso. Ho visto con i miei occhi parecchi figli di braccianti agricoli o di lavoratori generici camminare scalzi, senza scarpe, per le strade di Augusta .*

Le famiglie che possedevano una casa come propria abitazione non erano molte. Le pigioni di un appartamento erano piuttosto alte e due o tre famiglie abitavano non di rado nello stesso appartamento in case quasi sempre a pianterreno. I palazzetti a un piano o a due piani con balconi erano pochi. Gli appartamenti erano di poche stanze di solito (per lo più due vani e una piccola cucina). Ma le case di abitazione, che sorgevano quasi tutte nella parte centro-nord della penisoletta, —la zona di Terravecchia, se si escludono le case della via Risorgimento, delle vie Adua e Dessié limitrofe e le palazzine I.N.C.I.S. (Istituto Nazionale Case per gli Impiegati dello Stato), con

la contrada Paradiso era campagna (coltivata per lo più a vigna), —e poche sulla terraferma dopo i due ponti "di campagna" *nella zona detta Borgata (dai vecchi nominata* "Fora i Porti", *cioè* "Fuori delle porte" *della città), avevano spesso un cortile all'aperto, un fazzoletto di terreno con l'albero di fico o di limone o con la pergola che dava, oltre all'ombra piacevole nei mesi dell'estate e del primo autunno sciroccoso, frutti che erano condivisi anche con i vicini di casa.*

Le case dei massari e dei proprietari terrieri avevano dopo il cortile con l'immancabile pozzo il mazzé, *il magazzino, (per le botti di vino, per le giare o i serbatoi dell'olio, per il frumento, i legumi, le mandorle ecc.), anche la stalla con la mangiatoia per la cavalcatura (l'asino, il mulo, la giumenta) e il pollaio.*

Le case signorili avevano talvolta veri e propri "giardinetti" *con nespoli, limoni o aranci, palme e banani.*

Augusta aveva molto verde nelle sue case, oltre al verde dei giardini pubblici, le ville di levante e di ponente. L'Augusta di prima del 1950 poteva dirsi una città "giardino", *se paragonata alla città di oggi, in cui il cemento ha occupato ogni spazio e soffocato ormai, salvo qualche rarissima eccezione, ogni verzura.*

Ma non molte case avevano l'acqua corrente dell'acquedotto municipale: gli abitanti andavano essi stessi con le brocche a prendere l'acqua pota-

bile dalla fontanelle,"i cillitti", *che il Comune aveva fatto costruire nei vari quartieri, oppure pagavano degli uomini che vivevano portando brocche d'acqua a pagamento dalle fontanelle alle case; l'acqua per il bucato e per lavarsi proveniva dai pozzi per lo più inquinati dalle acque dei gabinetti che filtravano dal terreno per mancanza di canali fognari impermeabili.*

Nel 1950 non esisteva ad Augusta un vero e proprio ospedale (sarà costruito molti anni dopo), ma c'era un'infermeria, detta ospedale, situata nei locali dell'ex convento della Madonna della Grazia al primo piano, dove oggi è sistemata la Pretura.

Riguardo poi alle scuole secondarie c'è da dire che in Augusta nel 1949-50 esistevano due istituti secondari di grado medio inferiore (una scuola media e un avviamento professionale a indirizzo commerciale) e solamente un istituto secondario superiore di secondo grado, il ginnasio-liceo, le cui tre classi di liceo classico propriamente detto, istituito qualche anno prima, erano una sezione staccata del Liceo Classico Statale Gargallo di Siracusa.

Non tutti gli abitanti adulti sapevano leggere e scrivere. Alla visita militare di leva, che allora si svolgeva in una stanza del palazzo municipale, scopersi con tristezza che alcuni giovani augustanesi miei coetanei di venti anni erano analfabeti.

Nell'anno scolastico 1950-51 frequentavo la classe terza del Liceo Classico di Augusta e in tutto

tra maschi e femmine eravamo undici alunni. La selezione allora era forte e poi studiare costava e le famiglie monoreddito, quando il padre aveva un'occupazione stabile, non sempre ce la facevano a mentenere un figlio o una figlia agli studi, e spesso avevano bisogno dell'aiuto del figlio (ragazzo o giovanetto) e lo mandavano a "Mastro" *(sarto, o falegname, o calzolaio, o barbiere, o fabbro ferraio ecc.) per fargli imparare un mestiere, oppure lo mandavano* "a muraturi", *cioè a fare il ragazzo che aiutava il maestro muratore dietro un modestissimo compenso. I figli dei contadini, finite appena le cinque classi o le prime tre classi di scuola elementare rurale con il maestro che insegnava a due o tre classi insieme nella stessa aula, cominciavano presto ad aiutare i genitori nei lavori agricoli. Molte famiglie vivevano modestamente, per non dire poveramente; non poche sotto il livello di povertà. Non erano molte le famiglie che potevano dirsi benestanti o ricche.*

Augusta nel 1949-1950 era più un paese che una città: tutti o quasi tutti si conoscevano. C'era tra gli abitanti una sorta di solidarietà nel bisogno ed esistevano i rapporti di buon vicinato tra i cittadini, favoriti dalle case quasi tutte a pianterreno, di amicizia, direi di familiarità. I buoni sentimenti con il rispetto verso i poveri, i più disagiati economicamente, erano vivi e operanti. Non era stato ancora scoperto il Dio denaro.

La bufera della guerra era passata: le ferite con

i suoi segni terribili, lasciati dai bombardamenti terroristici degli aeroplani americani nelle macerie delle case, erano cominciate a rimarginarsi (le case distrutte si ricostruivano, quelle danneggiate si riparavano) e il volto edilizio della città si rinnovava.

L'occupazione delle truppe britanniche, gli anni dell'intrallazzo non avevano corrotto la sanità morale del popolo augustanese. La famiglia era rimasta salda e unita. L'autorità dei genitori, soprattutto del padre, era rispettata. Il bisogno c'era, ma gli Augustanesi erano un popolo sobrio e morigerato. I più vivevano e si accontentavano di poco. "U picca m'abbasta e l'assai m'assuperchia" *(il poco mi basta e l'assai mi è superfluo) solevano dire i nostri padri e questa antica massima di saggezza era la regola di vita del popolo augustanese degli anni difficili del dopoguerra.*

La nascita della RASIOM segnò il primo passo nello sviluppo economico della zona e contribuì senza dubbio al miglioramento del tenore di vita degli abitanti di Augusta e delle città circonvicine con la crescita del numero degli occupati, con la possibilità di trovare lavoro anche per i manovali almeno nei primi tempi dell'istallazione dello stabilimento, e di avere una paga continua, con l'istituzione di una linea di autobus per il trasporto degli operai e degli impiegati alla raffineria e viceversa, i quali usavano il treno o l'autobus (l'uso dell'automobile privata verrà più tardi).

Furono edificate ex novo *case più confortevoli per il numero crescente degli abitanti indigeni e immigrati (anno 1948 ab. 22.740, anno 1953 ab. 24.141, anno 1955 ab. 25.005, anno 1958 ab. 26.610, anno 1961 ab. 27.950 ecc.).*

Proprio nei primi anni '50 furono costruite le palazzine del villaggio I.N.A. Casa e quelle del villaggio RASIOM. Le palazzine INA Casa furono edificate dalla ditta edilizia Salvatore Inferrera: comprendevano un primo lotto di 6 palazzine di 12 appartamenti ciascuna per 72 appartamenti, che sorsero a destra della chiesa del Sacro Cuore di Gesù (erano a due piani con uno o due balconcini per appartamento); un secondo lotto di 3 palazzine (A,B,C rispettivamente di 20 appartamenti la A e di 12 le altre due) adiacenti alle prime sei. Le palazzine del villaggio RASIOM furono costruite dalla ditta Lambertini di Bologna nelle vicinanze di quelle INA CASA, da cui erano separate da una stradetta, la via Soccorso, nell'area prima occupata dalle fornaci "La Ferla", *in prossimità del golfo Sifonio, lato nord. Gli appartamenti del Villaggio RASIOM furono assegnati ai lavoratori dipendenti della raffineria: erano in tutto 12 palazzine per complessivi 90 appartamenti di varia grandezza.*

Gli appartamenti di questi due "villaggi" *erano ben soleggiati, tutti forniti di acqua corrente e di bagno. Ogni palazzina costituiva un isolato e aveva a disposizione (tranne quelle A,B,C) un terreno libe-*

ro a prato per le aiuole di fiori e qualche albero. Gli appartamenti furono dati in affitto con modesti canoni e per lo più a scomputo, così che col tempo sarebbero diventati proprietà delle famiglie che li avevano avuti in assegnazione, riscattando possibilmente la quota del valore dell'immobile non ancora pagata con il canone di affitto.

Il cambiamento delle condizioni economiche si accompagnò con un mutamento lento, ma graduale e inarrestabile dei costumi, della mentalità degli abitanti: avvenne uno svecchiamento, una sprovincializzazione progressiva del loro modo di sentire e di agire, della loro Weltanschauung *paesana, anche nel loro modo di esprimersi.*

Nello stabilimento i lavoratori siciliani del siracusano, dovendo operare a contatto con gli operai specializzati venuti dell'Alta Italia e anche dall'Istria (parecchi da Fiume), si sforzarono di esprimersi in lingua italiana e almeno sul lavoro dismisero l'uso del dialetto. Questa abitudine di parlare la lingua nazionale si continuò via via anche fuori della fabbrica, nell'ambiente cittadino. Poi l'abitudine con la diffusione degli apparecchi radio quasi in ogni casa e coll'ascolto delle trasmissioni in italiano si andò affermando e l'uso del dialetto restò ristretto nella cerchia della famiglia, degli amici, dei paesani: dominò tra i vecchi, perché tra i giovani invalse sempre più l'uso dell'italiano regionale, uso favorito anche dalla maggiore istruzione di essi.

Sull'ambiente naturale le conseguenze della presenza di uno stabilimento di raffineria di olii minerali, di per sé inquinanti, furono nei primi anni non gravi, quando nel territorio operava la sola RASIOM (1949-1952). Ma con il sorgere e l'impiantarsi di altri stabilimenti, con l'industrializzazione selvaggia e con la concentrazione di molte industrie, anche chimiche, nella stessa zona lungo tutta la fascia costiera (lato ovest della baia megarese) fino alle porte di Siracusa, l'impatto sul territorio e sull'ambiente (mare, terreni, fiumi, aria, coltivazioni, paesaggio, città, uomini) fu devastante. Chi attraversava in treno o in autobus la zona industriale aveva l'impressione di trovarsi a passare per uno dei gironi dell'inferno dantesco: l'aria era impregnata di un odore aspro e nauseabondo di cipolle sfatte, era solforosa, irrespirabile. Il viaggiatore non vedeva l'ora di uscire dalla zona per tornare a respirare.

Nel porto megarese, per esempio, a causa dell'alterazione profonda dell'habitat, la primitiva ricca fauna ittica fu gravemente compromessa e alcune specie si estinsero irrimediabilmente. Una delle prime specie marine a scomparire, ricordo, fu quella dei gustosi ricci verdi, pieni di liquide uova rosse, con cui i nostri vecchi padri solevano fare colazione al mattino, immergendo nel liquido delle uova, dopo aver tagliato con una forbicina qualche centimetro in cerchio del guscio spinoso e scoperchiato il riccio, un pezzetto di pane fatto in

casa, e accompagnando il boccone con sorsi alternati di vino.

I fiumi cessarono di scorrere con le loro acque fresche e canore e i loro letti si trasformarono in canali di scolo di liquidi oleosi e maleodoranti che finivano in mare. Le industrie richiedevano enormi masse di acqua dolce che furono attinte dai fiumi o dal sottosuolo; e con il forte emungimento si abbassarono le falde freatiche.

I verdi dei seminati, i giardini con le "saie" *di acque correnti che li abbeveravano, le vigne, gli oliveti, i mandorleti, gli ortaggi furono soltanto un ricordo presente ai fortunati mortali che avevano conosciuto quelle terre benedette da Dio prima dell'industrializzazione.*

Negli anni '50 non c'era una coscienza ecologica, non esisteva il movimento dei verdi e le dirigenze dei partiti politici, anche di quelli dell'opposizione, e dei sindacati pensavano all'occupazione, a trasformare i proletari urbani e i braccianti agricoli disoccupati in operai dell'industria occupati.

"E il turismo?" *Dirà qualcuno. Perché gli amministratori e gli imprenditori non pensarono al turismo, sfruttando le bellezze paesaggistiche e i beni culturali del territorio per creare posti di lavoro e salvare così anche l'ambiente e tutelare il paesaggio?*

Ma il turismo negli anni 1949-1951, quando sorse la RASIOM nella baia di Augusta, era ancora di là da venire. La Germania, l'Austria, la

Francia, la Gran Bretagna, da cui per lo più provengono i flussi dei visitatori esteri della Sicilia, erano state duramente provate dalla guerra e in quegli anni erano in fase di ricostruzione e i lori cittadini non avevano ancora i mezzi economici per venire a trascorrere le ferie nel nostro paese, per fare i turisti. Il turismo comincerà a diventare una risorsa proficua alla fine degli anni '50, per affermarsi poi negli anni '60 e seguenti, quando salirà il livello retributivo medio dei lavoratori con il crescere delle economie dei popoli dell'Europa occidentale.

E poi Augusta aveva poco da offrire al visitatore: il castello di Federico II di Svevia era adibito a penitenziario , il piccolo castello di Brucoli era un rudere ridotto a un deposito di immondizie e le chiese cittadine povere e disadorne mostravano ancora vive le ferite della guerra. Il sole, il mare, l'incantevole paesaggio, le distese di verdi e ridenti colture non potevano bastare da soli per attirare il viaggiatore straniero o connazionale, che scendeva fino alla Sicilia e che allora era un viaggiatore esigente e piuttosto colto.

E poi Siracusa con le sue antichità, notoria meta turistica già prima della guerra, era molto vicina. L'industria turistica per impiantarsi e per affermarsi richiedeva tempo e i proletari disoccupati avevano fame e non potevano aspettare.

L'impatto dunque fu violento non solo sul territorio circostante degli insediamenti degli stabili-

menti industriali, ma anche sulle città dell'area industriale (Augusta, Priolo, Melilli e Siracusa).

Avvenne lentamente prima e poi rapidamente e inarrestabilmente la cementificazione delle aree urbane e delle periferie, cementificazione che invase anche le campagne vicine. In Augusta la città straripò con le sue case e con i suoi palazzi sulla terraferma, nella cosidetta "borgata", *e nella zona di Terravecchia, contrada Paradiso. Per dare abitazioni agli immigrati dai paesi dell'interno della Sicilia o dell'Italia continentale si costruirono palazzi a più piani, anche a sei piani perfino nella penisoletta, palazzi-torri dove le famiglie abitano come in tanti loculi, già morti vivi, dove ognuno vive come isolato, senza più quei rapporti, senza quella solidarietà di famiglie del vicinato, segregato in alto, con pochi incontri e rari contatti e scambi con gli altri (specialmente gli anziani, i* "singoli", *quando nel palazzo a più piani manca l'ascensore, soffrono l'isolamento). La speculazione edilizia con la cementificazione della penisoletta e anche delle aree vicine della terraferma, favorita dalla mancanza di un piano regolatore urbano ha portato alla costruzione di una città senza spazi di incontro, di aggregazione, di vita comunitaria, all'edificazione di una città senza anima, alienante, di una città espropriata della vista della bellezza del suo mare e del suo sole, del suo paesaggio e della verzura dei suoi terreni per la miopia dei* "politicanti" *locali di*

allora e per l'avidità degli speculatori edilizi che hanno costruito senza fare neppure le piazze per la vita di comunità.

Concludendo l'industrializzazione selvaggia, senza regole, e la successiva conseguente speculazione edilizia con la cementificazione di aree urbane e rurali sono diventate un attentato alla sanità dell'ambiente naturale e alla salute dell'uomo.

Augusta, 12 Gennaio 2001

Giovanni Satta

GIUSEPPE IPPEDICO

LA RASIOM
E IL PROGRESSO DI AUGUSTA

La seconda guerra mondiale aveva lasciato la città di Augusta abbastanza provata: la sua economia, che si basava principalmente sulle attività agricola e peschereccia e su un addentellato derivante dalla utilizzazione dell'ampia rada portuale su cui la città si affacciava, aveva ricevuto un grave colpo dalla sconfitta.

L'utilizzazione della rada megarese era stata monopolizzata da parte della Regia Marina che vi aveva costituito un'importante base militare; la Regia Aeronautica aveva anch'essa costituito nella parte settentrionale una base di idrovolanti come agenti osservatori. Molte attività di supporto a tali specifici impieghi davano indubbio sostegno e completamento all'economia della cittadina.

La Regia Marina per l'utilizzo completo della base militare necessaria alla flotta da guerra aveva costituito nella zona un centro di stoccaggio e di rifornimento di combustibile occorrente per la propulsione delle navi da guerra.

Tale centro, costruito nella zona del Cugno, sulla terraferma, comportò la costruzione di:

– un pontile di ormeggio per petroliere e navi in genere,

– un parco di serbatoi da adibire allo stoccaggio del combustibile scaricato dalle navi cisterne, che doveva servire sia per il rifornimento occorrente alle navi da guerra sia per costituire una riserva tattica,
– sale pompe necessarie per potere trasferire il combustibile dai serbatoi alle navi che ne facevano richiesta,
– una rete di tubazioni, servite dalle necessarie valvole, occorrenti per collegare fra di loro i serbatoi e questi alle sale pompe e al pontile.

La specifica utilizzazione ben si adattava alle caratteristiche della rada che ha profondi fondali, grande spazio di manovra, facilità di costruzione della diga di protezione e soprattuto posizione di baricentricità rispetto al probabile impiego bellico delle navi militari.

Il governo fascista verso gli anni '30 dette inizio a lavori ciclopici per attuare quello che era stato preventivato in aderenza alla visione militaristica e alla politica imperialistica che si perseguiva in quell'epoca.

Le costruzioni necessarie furono progettate ed eseguite tenendo anche in conto la possibilità che esse avrebbero potuto subire l'offesa aerea avversaria. Perciò le sale pompe furono costruite in caverna, i serbatoi in numero di 22 furono costruiti in posizione interrata e serviti da una rete di collegamenti fra loro, verso le sale pompe e verso il

pontile, tutta sistemata in galleria ampia e percorribile ad altezza d'uomo in modo tale da consentire sia la sistemazione delle tubazioni necessarie sia la percorribilità agevole. I lavori eseguiti ed interessanti tutto il complesso delle istallazioni potevano considerarsi di carattere faraonico per la loro ampiezza e per il grande impiego di manovalanza, che compì l'immane lavoro a forza manuale, essendo allora l'impiego delle varie macchine escavatrici e trasportatrici quasi inesistente.

I serbatoi erano sistemati in grandi buche profonde più di 11 metri e con un diametro di circa 10,50 metri: possedevano una intercapedine di cemento armato in cui era sistemato il manufatto in lamiera di ferro opportunamente saldato, il tetto leggermente bombato del serbatoio era a livello del terreno circostante; il tutto ad un attento osservatore si distingueva sia per la lieve bombatura del terreno e sia perché al centro vi era sistemato un fungo mettallico a tenuta d'acqua.

Le gallerie erano costruite a livello della base dei serbatoi e avevano il tetto a volta e la loro lunghezza complessiva poteva considerarsi all'incirca di due chilometri e mezzo. Le sale pompe, sistemate in caverna, avevano la quota di base inferiore a quella della base dei serbatoi ed erano munite di pompe azionate da motori a combustione, capaci di produrre un trasferimento forzato di imbarco superiore alle 200 tonn/ora di olio combustibile occorrente alle navi da guerra.

La sconfitta militare e soprattuto il lungo disuso e la scarsa manutenzione avevano reso tali attrezzature molto deteriorate. Esse però esistevano e costituivano un richiamo molto forte per chi voleva cimentarsi in attività in cui il loro utilizzo poteva costituire un incentivo. Tale incentivo concorreva a potenziare la Città che in tutti i secoli passati aveva avuto il suo continuo dinamico sviluppo dalla felice posizione marittima.

Che questa fosse la sua vocazione, lo dimostrava l'emblema cittadino raffigurante un'aquila imperiale protesa nel volo sul pelo dell'acqua del mare e portante fra i suoi artigli delle monete d'oro che dal mare erano state estratte.

A parte tale riferimento simbolico, le attrezzature portuali esistenti nell'immediato dopoguerra erano molto scarse, capaci solo di fare fronte al *"menage"* molto gramo di poca gente che si applicava ad una scarsa attività peschereccia di alto mare. Il porto aveva cessato di produrre benessere.

L'organizzazione commerciale del porto era inesistente, le sue attrezzature molto limitate: vi era solo un piccolo deposito di prodotti petroliferi gestito dalla Shell [1], dove ogni tanto si presentava una piccola petroliera che trasportava carburante

1) Questo deposito era conosciuto dagli Augustanesi di età avanzata col nome originario di NAFTA: occupava e occupa un'ampia area della terraferma delimitata dalla stazione ferroviaria, da cui è divisa a nord dalla stradina via Stazione, e ad est dall'ultimo tratto della via Giovanni Lavaggi, (*via Croce* al tempo in cui fu impiantato il deposito), dal Campo Palma

occorrente alla scarsa motorizzazione della zona; vi era anche un piccolo stabilimento [2] che produceva essenze di agrumi che comportava l'arrivo, circa ogni semestre, di un piroscafetto che prelevava le essenze prodotte per trasportarle in Inghilterra.

La rada abbastanza ampia era utilizzata da una società britannica, la B.O.A.C. [3], esercente un'aviolinea servita da idrovolanti che da Londra portavano i passeggeri in India. Nella rada di Augusta l'idrovolante ammarrava per fare pernottare i passeggeri nella ex caserma Vandone ancora requisita. Vi gravitava inoltre un reparto di aviatori italiani, che utilizzando qualche vecchio idrovolante della Regia Aereonautica e alcune vecchie attrezzature militari eserciva un centro soccorso per aiuti vari a civili residenti nelle piccole isole vicine alla Sicilia.

I servizi necessari per il buon funzionamento del

a sud e dal Pantano Daniele a ovest. Il deposito costiero, oggi denominato Maxcom, in origine si trovava in area disabitata, senza case di abitazione; ma oggi con l'enorme sviluppo urbano, sopratutto degli anni '70 e '80, si è venuto a trovare in una zona intensamente abitata della città (la vecchia Borgata). Il viavai delle autocisterne, che entrano ed escono dal deposito di carburante, contribuisce ad aggrovigliare il traffico di automezzi particolarmente intenso in questa parte della via Lavaggi, anche per il vicinissimo passaggio a livello che resta chiuso più volte al giorno per l'attraversamento e le manovre dei treni della stazione. E poi i serbatoi del carburante costituiscono un grave rischio per gli abitanti della vicine case. L'amministrazione comunale dovrebbe fare spostare il deposito in un'area lontana dal centro abitato.

2) Di nome *Factory by Citrus*

3) La BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION lasciò la base di Augusta nel Novembre 1950.

porto erano molto scarsi. La Capitaneria era posta sotto il comando di un Ufficiale subalterno: non vi era in servizio alcun rimorchiatore, vi era un solo pilota, un certo don Peppino Fazio, anziano e proveniente dalla categoria dei capitani di velieri; gli



Foto di gruppo: Rep. movimentazione prodotti

ormeggiatori erano molto pochi e venivano comandati da un certo signor Giacobbo, residente nella frazione di Brucoli, il quale per sbarcare il lunario faceva anche l'agricoltore.

Lo stato della città di Augusta in concreto, dopo

un quinquennio dalla fine della guerra, pur essendo carico di potenziale operativo, non riusciva a trovare l'occasione di slanciarsi nel campo produttivo.

Tale slancio, congenito alla posizione geografica della città e del suo territorio, per arcana coincidenza, avvenne per la lungimiranza di vedute e per l'attività operosa di un industriale milanese.

Questi era il cavaliere del lavoro Angelo Moratti: tale uomo, dotato di brillantezza mentale e di un alto senso di spiccata laboriosità, era per sua natura dedito alla ricerca continua di campi di operatività onde poter mettere in mostra le doti di cui era in possesso.

Durante il conflitto mondiale si era cimentato nel campo dell'utilizzazione delle ligniti di Val d'Arno; con tale combustibile di scarto aveva impiantato una fabbrica di laterizi e si dice anche una piccola centrale termoelettrica. Finita la guerra, l'antieconomicità dell'uso della lignite gli aveva fatto abbandonare le imprese a cui si era dedicato.

La sua attività ed alacrità si riversarono nel campo del commercio e della relativa distribuzione degli olii lubrificanti da usare nell'autotrazione; divenne agente generale di vendita dell'olio lubrificante di marca *"Valvoline"* .

In tale veste fu portato ad avere contatti con la Esso Italia, dove un suo conoscente il dottor Vincenzo Cazzaniga era arrivato a coprire una delle più alte cariche. Il Cazzaniga prima dello

scoppio della 2ª guerra mondiale era un dipendente della società Bedford distributrice in Italia di olio lubrificante americano. Allo scoppio della guerra, che comportò la nazionalizzazione di tutte le società estere, egli passò nella società italiana A.G.I.P.[4].Finita la guerra, gli anglo-americani si ripresero le loro vecchie società, che attraverso il C.I.P.[5] (Comitato Italiano Petroli) furono snazionalizzate. In tutto questo tramestio valsero per le persone scambiate anche i meriti da loro aquisiti specialmente in Alta Italia, verso il C.L.N.[6] Sembra che il Cazzaniga, a parte le sue indubbie qualità, abbia beneficiato abbondantemente di tali vantaggi in seguito ai quali venne proiettato negli alti gradi della Esso Italia.

Il cavaliere Moratti da personaggi così in vista e conoscitori del panorama mondiale dei problemi petroliferi venne a conoscenza che negli Stati Uniti d'America vi era una raffineria completa, già demolita, alla ricerca di un compratore.

Infatti nella località a nome Longview [7], già prima della guerra, una piccola raffineria della capacità di circa 400.000 (quattrocentomila) tonn/anno, costituita da una semplice torre di distil-

4) La sigla A.G.I.P. vale Azienda Generale Italiana Petroli.
5) La sigla C.I.P. significa anche Comitato Internazionale dei Prezzi.
6) La sigla C.L.N. significa Comitato di Liberazione Nazionale. In Alta Italia esisteva il C.L.N.A.I. = Comitato di Liberazione Nazionale dell'Alta Italia.
7) Longview, città del Texas in America.

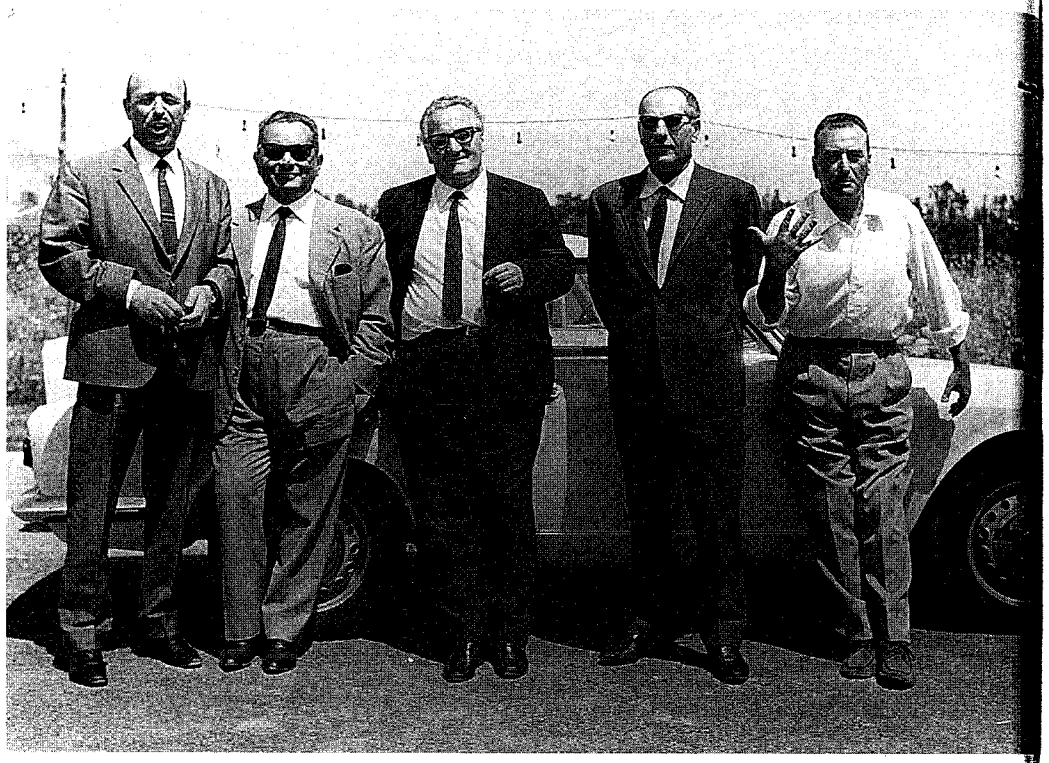
lazione e da un *cracking* termico, era stata considerata da tempo obsoleta rispetto alla avanzata tecnologia americana. La benzina, che da detto impianto si poteva ricavare, aveva un numero di ottani abbastanza al di sotto dello standard medio vigente in U.S.A.. Lo stato di guerra aveva fatto slittare lo smantellamento dell'impianto. A guerra finita il problema si ripresentò in forma non più procrastinabile in relazione alle esigenze di mercato.

Si dice che gli acquirenti furono trovati subito, dato il basso costo di vendita. Erano degli industriali cinesi che volevano rimontare l'impianto nella Cina continentale allora governata da Chiang Kai-Shek. A smontaggio effettuato la raffineria fu trasformata in tronconi pronta per essere trasferita nel porto di Houston[8] per l'imbarco. Nel frattempo in Cina la lotta di potere portò al sopravvento della fazione comunista che faceva capo a Mao Tse-Tung [9]. Gli americani si affrettarono a porre l'embargo verso la Cina dei pezzi smontati, costrin-

8) Houston (abitanti 1.999.320) nel Texas veramente non è una città sul mare: è situata a nord-ovest del porto di Galveston (nel golfo del Messico) al quale è collegata mediante un canale navigabile detto *Houston Ship Channel.*
9) La lunga guerra civile tra i nazionalisti cinesi del Kuomintang, diretti dal Genaralissimo Chiang Kai-Shek (1887-1975), e i comunisti cinesi guidati da Mao Tse-Tung (1893-1976), dopo una tregua precaria nel 1937 per lottare contro l'invasione giapponese, riprese nel 1946 e finì con la sconfitta dei nazionalisti sostenuti dagli U.S.A., che furono cacciati nel 1949 dalla Cina continentale e si ritirarono nell'isola di Taiwan (Formosa) sotto la protezione della flotta navale americana. Il primo Ottobre 1949 Mao Tse-Tung proclamò la nascita della Republica Popolare Cinese, che fu riconosciuta dalla Francia e dalla Gran

gendo i proprietari alla ricerca, forse affanosa, di altri compratori.

Il compratore che ebbe l'ardimento di acquista-



Bisconti, Ippedico, Rugo, Fantin, Zappalà, - Alcuni pionieri RASIOM

re il complesso di Longview fu il cavaliere del lavoro Angelo Moratti. Su tale decisione dovette influire in primo luogo il suo spirito innato di per-

Bretagna, ma non dagli Stati Uniti, che restarono per decenni legati ai superstiti nazionalisti e considerarono a lungo il governo nazionalista cinese dell'isola di Taiwan come l'unico legittimo e come tale membro permanente dell'O.N.U.

sona lungimirante e intraprendente, piena di iniziativa e portata a realizzare ciò che poteva apparire o essere impossibile. Era un uomo dotato di capacità e di carisma.

Su tale decisione, che comportava il trasferimento in Italia della raffineria obsoleta americana, dovettero influire ben ponderate considerazioni sia tecniche sia economiche.

Quelle economiche furono sicuramente il basso costo dei manufatti, la certezza di dare, attraverso gli aiuti che il così detto piano Marshall (E.R.P.) [10]

10) Il *Piano Marshall,* come si disse comunemente dal nome del Segretario di Stato americano *George Catlet Marshall,* (1889-1959) che ne fu il promotore, era denominato *European Recoverv Program,* cioè E.R.P.. Questo piano tra il 1948 e il 1952 fece affluire nei Paesi dell'Europa Occidentale 14 (quattordici) miliardi di dollari, parte a fondo perduto, donati cioè gratuitamente ai governi dei paesi democratici europei, parte come prestiti a lungo termine e a interessi molto bassi. Con questi aiuti generosi le autorità americane controllarono lo sviluppo economico-finanziario dei paesi assistiti e poterono orientare in senso democratico filoccidentale la politica interna degli stati europei occidentali gravitanti nella zona d'influenza americana, impedendo che i partiti popolari comunisti, filosovietici, vincessero nelle libere elezioni dei governi parlamentari. Con questa saggia politica economica di aiuti gli Stati Uniti riuscirono ad evitare nel loro paese la recessione economica del sistema capitalistico, perché gli aiuti finanziari concessi agli stati europei permisero lo sviluppo degli investimenti delle industrie americane con il rinnovamento delle macchine e dei modi di produzione, con lo smaltimento delle eccedenze dei prodotti invenduti e accumulati nei magazzini, con l'alimentare l'esportazione. Nel giro di pochi anni, in virtù del piano Marshall l'Europa occidentale, sotto l'ombrello militare anche dell'Alleanza Atlantica *(N.A.T.O.),* poté recuperare, riprendere e superare i livelli prebellici di produzione industriale, restando organizzata nel sistema economico liberista. Ciò diede alle masse un certo benessere e favorì l'allentamento delle tensioni sociali, nel quadro però dell'egemonia americana in tempo di pace. Gli aiuti del piano Marshall furono consistenti in Italia e favorirono la ricostruzione e la ripresa della produzione. Negli anni 1948-1952 furono donati gratuitamente all'Italia circa un miliardo e duecento milioni di dollari.

poteva fornire all'iniziativa che si proponeva, un valido contributo alla ripresa economica dell'Italia, e anche l'aiuto che sarebbe venuto dal rinato Governo democratico italiano. La decisione poi presa di istallare il nuovo impianto in Sicilia coinvolgeva in massimo grado il Governo a statuto speciale della Regione Sicilia da poco nata. In questo modo si veniva a valorizzare il territorio regionale in cui la raffineria doveva sorgere, con prospettive di lavoro oltre che nello stabilimento della Raffineria anche per tutto l'indotto che intorno ad essa doveva gravitare. Inoltre le banche e in special modo il Banco di Sicilia, prevedendo sviluppi e commerci dovuti al sorgere di attività produttive, presero in seria considerazione la convenienza di impiego di loro capitali.

Le convenienze tecniche erano focalizzate sulla convenienza di sfruttare le opportunità esistenti in Augusta, sia quelle derivanti dalla sua posizione geografica, sia quelle derivanti dalla possibilità di utilizzare le preesistenti installazioni della Marina Militare.

Con la Marina Militare il Moratti, facendo ricorso alla sua accattivante diplomazia, addivenne a un accordo che faceva comodo ad entrambi.

Egli ebbe a trattare col Comando Marina a Messina e nella persona dell'ammiraglio Baroni.

Con il contratto che fu stipulato si addivenne, fra l'altro:

— Alla cessione in uso esclusivo della Ra.Si.O.M.

della metà dei serbatoi interrati esistenti nella zona di Punta Cugno. In tale zona esistevano 4 gruppi di serbatoi per un totale di 22, di cui 11 (undici) furono ceduti alla Ra.Si.O.M. e gli altri 11 conservati dalla Marina per i suoi usi. In compenso la Ra.Si.O.M. doveva provvedere al ripristino funzionale di tutti i serbatoi, di tutte le tubazioni esistenti nella gallerie e a ripristinare tutti i servizi accessori.

— All'uso proprio, senza promiscuità, delle gallerie e dei servizi necessari al funzionamento degli 11 serbatoi che dovevano essere inseriti nel ciclo funzionale della Raffineria e con la posa in opera in dette gallerie delle tubazioni occorrenti a fare giungere i carburanti prodotti al pontile del Cugno.

— All'utilizzo del pontile del Cugno da usare in compartecipazione con la Marina Militare. La funzionalità del pontile doveva essere ripristinata con lavori da eseguire dalla Ra.Si.O.M. a sue spese.

— All'uso in proprio da parte della Raffineria della sala pompe situata in caverna occorrente per l'imbarco a mezzo pompe termiche dei prodotti stoccati nei serbatoi del Cugno.

Fissate le basi operative, i primi tecnici inviati ad Augusta scelsero la zona da espropriare su cui doveva sorgere la Raffineria.

Frattanto la raffineria americana di già smontata fu trasportata nel porto di Houston, utilizzando

255 viaggi di automezzi e 20 vagoni ferroviarii. Il tutto fu imbarcato nei primi del mese di Luglio del 1949 sulla motonave, di tipo Liberty, di nome *"Giacinta Fassio"*, che salpò da Houston con destinazione Siracusa.

Dal molo di Siracusa la Raffineria smontata fu trasportata, usando opportuni automezzi, nella zona prescelta per la sua erezione che era quella adiacente al torrente Marcellino, al di là del ponte dagli Augustanesi denominato *"della Peppa"* e in territorio del comune di Melilli. La zona prescelta era collegata con la strada statale che dal bivio posto sulla vecchia strada Siracusa-Catania portava nel comune di Augusta.

Il trasporto comportò anche dei problemi, data la pesantezza e la lunghezza di determinati carichi indivisibili e posti su automezzi pesanti muniti di rimorchi. Fra l'altro furono rinforzati i ponticelli trasversali all'asse viario e necessari per lo sfogo delle acque piovane; per l'attraversamento della frazione di Priolo, che allora era sull'asse Siracusa - Catania, si dovettero usare precauzioni e in più si dovette costruire un breve tratto di strada onde potere oltrapassare la frazione, quando bisognò fare passare un carico molto ingombrante.

Gli impianti che pervennero ad Augusta per essere assemblati e montati furono:

— Una unità di distillazione frazionata *(topping)*,
— un impianto di *cracking* termico,
— un impianto di stabilizzazione benzine,

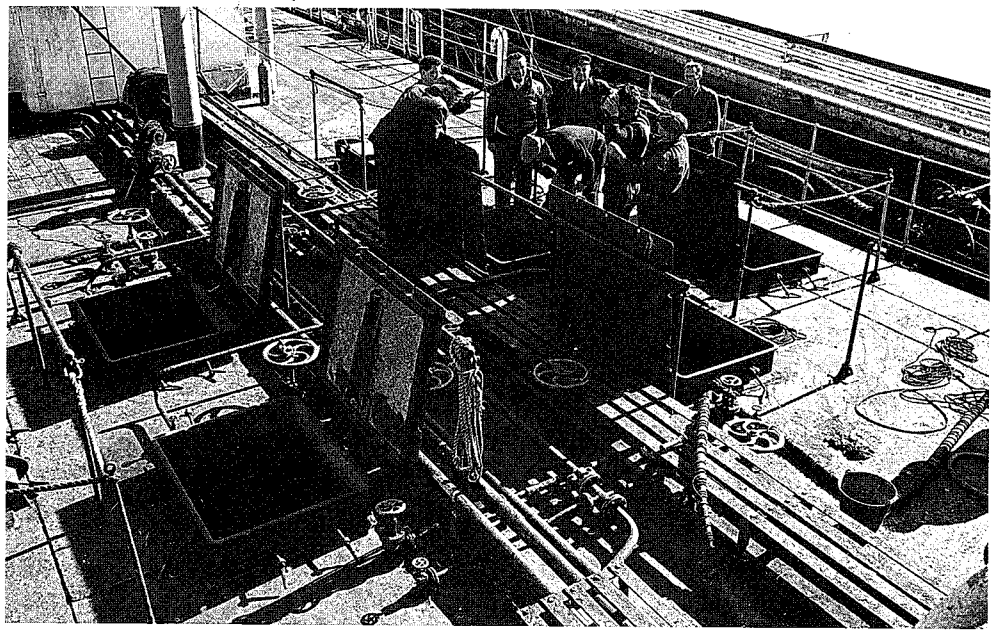
— una serie di unità necessarie per la raffinazione chimica delle benzine e del gas liquido,
— un complesso di servizi ausiliari fra i quali una centrale termica necessaria a fornire vapore agli impianti e ai servizi di raffineria,
— una centrale per la produzione di aria compressa,
— varie stazioni di pompaggio,
— apparecchiature occorrenti per la spedizione dei prodotti via terra,
— un parco serbatoi della capacità di 200.000 metri cubi,
— le istallazioni del laboratorio chimico.

La costruzione dovette inserirsi nel complesso dei servizi concessi in affitto dalla Marina Militare. A tal uopo furono costruiti:

— Una galleria della lunghezza di circa 80 metri necessaria per collegare la zona del Cugno con quella della fabbrica che dovevano essere messe in condizione di raggiungere il pontile di Punta Cugno,
— gli oleodotti che dovevano portare tutti i prodotti verso l'imbarco attraverso le gallerie,
— una sala pompe posta nella parte alta del Cugno, capace di trasferire il greggio scaricato dalle petroliere e sdoganato nei serbatoi di fabbrica adibiti al rifornimento degli impianti.

L'Energia elettrica necessaria per il funzionamento di tutto il complesso sulla carta doveva essere fornita dalla Società elettrica allora presente nella zona, di nome S.G.E.S. (Società Generale

Elettrica Siciliana). Tale Società aveva al limite la possibilità di erogare quando era richiesta dai bisogni della Raffineria; bastava però un piccolo inconveniente derivante da imprevedibili cause (temporali, sovraccarichi vari, uscita di servizio di apparecchiature obsolete ecc.), perché la Raffineria



Ispezione alle tanke (Pontile RASIOM)

potesse rimanere senza energia con conseguente fermata degli impianti che potevano essere soggetti a danni non indifferenti. Per ovviare a tale forte inconveniente si pensò di istallare nei locali dei quadri elettrici prospicienti alla centrale termica un motore diesel, proveniente da un sommergibile disarmato, della potenza di 1200 HP, capace

di erogare accoppiato a un alternatore una potenza di 650 Kw, energia elettrica necessaria al funzionamento senza traumi degli impianti. Tale motore, quando la Raffineria entrò in funzione, era tenuto sempre come riserva operativa in caso di interruzione dell'energia elettrica erogata dalla S.G.E.S. Appena si verificava, ed era frequente, un calo di tensione o una vera e propria interruzione, del nostro personale, che stava di continuo all'erta, metteva in moto il motore diesel che istantaneamente surrogava la S.G.E.S. e metteva gli impianti in condizioni di non interrompere la loro marcia e i servizi di corrispondere prontamente in caso di emergenza.

La necessità della utilizzazione del motore diesel dell'ex sommergibile continuò ad essere una delle condizioni essenziali per la vita della Raffineria fino a quando non venne installato un proprio turbo generatore.

Senza di esso si può affermare con sicurezza che l'industrializzazione sarebbe stata faticosa e aleatoria: quel motore diesel fu uno dei germi positivi della situazione.

Il montaggio della Raffineria e il suo inserimento nelle istallazioni militari del Cugno furono opera di valenti progettisti, di sperimentati tecnici e di operose maestranze. È doveroso ricordare quelli che diressero validamente la realizzazione industriale, impostata e seguita con attenta guida e trepidazione dal cavaliere del lavoro Angelo

Moratti. Fra i più eminenti furono: l'ing. Zuco, il dott. Messenio, il cav. Mazzei, il sig. Fantin, il sig. Buoro. Ad essi e agli altri deve andare la riconoscenza e la memoria di tutti quelli che da questa opera poi hanno tratto beneficio.

Mentre si avviava a termine la fase di montaggio, si pensava con molta attenzione a predisporre tutte le operazioni che dovevano consentire l'avviamento degli impianti. L'avviamento doveva considerarsi il coronamento della fase preparatoria e l'inizio produttivo che non doveva interrompersi poi più. Una delle operazioni preparatorie fu il reperimento della materia prima da trattare che doveva pervenire con continuo sincronismo. La prima vettrice di tale materia prima fu la petroliera *"Aarikare"* che il 5 Agosto 1950 si ormeggiò al pontile di Punta Cugno, scaricando nei serbatoi interrati, già della marina Militare, il primo petrolio greggio. L'arrivo di tale petroliera nel porto di Augusta costituì una svolta operativa per il porto che da allora non ebbe che a riscontrare un continuo succedersi di arrivi e di partenze di natanti di ogni tipo e stazza, che hanno dato ricchezza diretta e indotta alla zona.

L'avvio della Raffineria con disponibilità della materia prima si profilava più che vicino. Esso avvenne dopo qualche difficoltà iniziale in modo abbastanza soddisfacente. Le difficoltà infatti furono convenientemente superate. All'inizio si ricorse

perfino ad un atto scaramantico[11] con l'intervento di un prostituta, prelevata da una casa chiusa, che dietro un opportuno lauto compenso fu fatta pisciare sulla pompa di alimentazione della torre di distillazione.

Alla fine del mese di Settembre del 1950 la Raffineria poteva considerarsi pienamente in funzione produttiva.

In data 2 Ottobre 1950 la Direzione di Stabilimento, costatandone la normalità funzionale, emanò un ordine di servizio con il quale conferiva a sei tecnici qualificati, impegnati a turni avvicendati, la gestione notturna della Raffineria con la facoltà di prendere, nelle ore in cui la Direzione era assente, tutte le disposizioni atte a garantire il normale funzionamento del complesso produttivo. Tali tecnici citati nell'ordine direzionale furono:

Cav. Mazzei, sig. Fantin, sig. De Boni, ing. Bernasconi, ing. Mura e per. ind. Ippedico.

La Raffineria cominciò a produrre i prodotti petroliferi richiesti dal mercato italiano ed estero. La loro collocazione sul mercato era curata esclusivamente dalla Esso Italia attraverso la sua vasta e complessa organizzazione commerciale.

---

11) La pisciata sulla pompa da parte di una donna di malaffare era un atto di scaramanzia derivato dalla pratica delle streghe, donne "libere", use a pratiche magiche, le quali solevano orinare per scongiuro, mentre recitavano formule, sulla soglia delle case o su oggetti di lavoro a scopo deprecatorio e propiziatorio per scacciare il malocchio, la iettatura o la sfortuna, e propiziare gli spiriti all'impresa del richiedente il loro intervento.

Stante la non alta qualità tecnologica dell'impianto ex americano qualche prodotto stentava a tenere il passo con le richieste del mercato. In special modo ciò avveniva prevalentemente con la benzina. Tale prodotto, che si otteneva miscelando opportunamente quella prodotta dalla torre di distillazione *(topping)* con quella prodotta dal *cracking* termico, pur con la massima aggiunta del composto antidetonante (piombo tetraetile) non raggiungeva il valore ottanico richiesto dal mercato. Tale impossibilità mal si confaceva con il progresso costantemente continuo dell'industria automobilistica, che era indotta a produrre macchine fornite di motori a sempre più alto tasso di compressione.

Il così detto numero di ottano rappresenta nel campo petrolifero il tenore delle perturbazioni anomale che si producono nell'interno dei cilindri, quando scocca la scintilla producente la fase di scoppio, che si manifesta con il prodursi di un'onda esplosiva premente sulla testata del cilindro. Tali perturbazioni anomale riducono il rendimento prodotto da tale onda esplosiva con conseguente perdita di potenza.

L'idrocarburo che produce nello scoppio la minima perturbazione è l'isottano (trimetil-pentano) a cui empiricamente viene attribuito il valore di 100 ottani, nel mentre l'idrocarburo che produce la massima perturbazione e il minimo rendimento è il normaloptano a cui si dà empiricamente il valore di 0 ottani. Di conseguenza se una benzina viene dichiarata come avente 80 ottani vuol significare che la sua detonazione, al momento della fase di scoppio, è paragonabile a quella di una miscela formata da 80 parti di isottano e di 20 parti di normaloptano.

È da rilevare altresì che con l'aggiunta di un sedativo delle perturbazioni anomale nell'onda esplosiva aumenta nelle benzine il numero di ottano; tale sedativo è costituito dal composto chimico chiamato piombo tetraetile. Esso viene aggiunto nelle benzine miscelate con altro composto, il bromuro di etilene, che ha il compito di eliminare il piombo dai cilindri delle macchine sotto forma di composto volatile. L'aggiunta del piombo tetraetile è vincolata ai limiti della sua agibilità.

Gli idrocarburi che costituiscono la benzina sono compresi tra quelli che hanno nella loro molecola cinque e undici atomi di carbonio. La detonabilità di tale costituenti, a parità di atomi di carbonio, varia anche di molto, secondo il sistema dei legamenti di tali atomi con quelli di idrogeno. Eccellono fra gli antidetonanti quelli i cui legamenti sono a forma di catene chiuse e con legamenti ramificati a gruppi laterali.

Gli idrocarburi leggeri prodotti dalle normali torri di distillazione e dai semplici *reforming* termici simili a quelli montati ad Augusta non potevano fornire carburanti capaci di tenere il passo con il continuo divenire tecnologico dei motori a

combustione. Nel contempo nel nostro impianto si affacciò il problema dell'utilizzo del distillato medio leggero *(petrolio)* in quanto poco commerciabile.

La Raffineria aveva nei primissimi tempi di funzionamento due grosse palle al piede:

1° La scarsa potenzialità della benzina prodotta, il cui impiego favorito anche da un provvedimento della Regione Sicilia secondo il quale era possibile smerciare nell'ambito regionale la nostra benzina finita ad un numero di ottano inferiore a quello del mercato nazionale, a lungo tempo non avrebbe potuto reggere la concorrenza delle altre raffinerie. La costruzione di un piccolo impianto di desolforazione catalitica non migliorò di molto la situazione.

2° Lo stoccaggio invenduto del distillato medio leggero aumentava continuamente, occupando volumi non indifferenti della nostra capacità di stoccaggio.

Per superare il punto morto in cui ci si stava cacciando erano indispensabili cospicui fondi onde costruire nuovi impianti di scissione molecolare dei distillati medi *(reforming catalitici)* capaci di produrre, a determinate condizioni di temperatura e di pressione, carburanti pregiati ad alto numero di ottano.

Vi erano indubbiamente motivi vari che non permettevano tali innovazioni: la Esso U.S.A., che attraverso quella italiana aveva il monopolio dei nostri prodotti, non si decideva a impiegare i suoi

capitali; le banche erano anch'esse restie ad impegnare i loro capitali, anche perché avevano avuto sentore che la Raffineria incontrava delle difficoltà tecniche nella preparazione delle benzine e nello smercio del gas liquefatto.

Si prospettavano tempi non troppo felici.

L'arcana protezione però, che aleggiava sulle



RASIOM - Collaudo JP4 con Cap. Cianfrani

fortune di Augusta, simbolicamente espressa dall'aquila che dal pelo del mare estraeva le monete d'oro, fece risolvere tutti i problemi e si diede l'avvio all'ampliamento della Raffineria e allo sviluppo della Città.

Tale arcana protezione ebbe origine in un luogo abbastanza lontano dove si generò una situazione i cui riflessi risolutivi coinvolsero la Ra.Si.O.M..

Nei primi decenni del secolo XX nel lontano Iran fu individuata una vastissima zona ricca di petrolio: gli Inglesi, che in quel tempo avevano una forte influenza politica nella zona, provvidero ad estrarlo e ad impiantare sul posto una grande raffineria ad Abadan. Con la partecipazione iraniana costituirono una Società, la A.I.O.C. *(Anglo-Iranian Oil Company)* con lo scopo di gestire la grandiosa Raffineria e di commercializzarne i suoi prodotti. Tale commercializzazione interessava, quasi in forma di monopolio, tutto il vasto mercato della vicina India, allora sotto il dominio inglese, e quello di quasi tutta l'Africa Australe.

Dopo la seconda guerra mondiale in Iran sorsero dei movimenti nazionalistici che facevano capo ad un intellettuale iraniano, il dottor Mossadeq, avversario tenace del dominio dispostico dello Scià Reza Pahlevi sull'Iran . All'inizio parve soccombere: fu più volte in prigione;ma insistendo nella sua politica Mossadeq riuscì vit-

torioso, conquistando il potere nel 1951[12].

Uno dei primi atti del suo acceso nazionalismo fu costituito dalla nazionalizzazione dell'industria petrolifera, sia nel campo estrattivo (pozzi) sia in quello produttivo con particolare riguardo alla raffineria di Abadan, da cui gli inglesi furono sloggiati.

Per gli Inglesi dell'A.I.O.C. ciò costituì un colpo tremendo dal punto di vista commerciale: la perdita della fonte di rifornimento dei prodotti petroliferi interessanti il commercio della zona indiana e del Sud-Africa poteva dare origine ad un collasso economico. Cercarono di porvi riparo battendo per

12) Mossadeq (trascrizione ufficiale *Mussadiq*) era il nome di battaglia dell'uomo politico iraniano *Muhammad Hidayat* (nato il 1881? e morto a Teheran il 1967). Acceso nazionalista di tendenze radicali, già più volte ministro il 1920, 1921, 1923, fu avversario tenace del dispotismo autoritario dello Scià *Riza Pahlavi* (nato a Teheran il 1919 e morto al Cairo il 1980) e soffrì il carcere e la deportazione (1938). Quando Muhammad Pahlavi salì al trono, fu liberato e rieletto deputato (1943). Per meglio opporsi all'ingerenza degli stranieri nel suo paese, in particolare degli Inglesi, i quali si appoggiavano alla corte dello Scià e ai proprietari dei latifondi, Mossadeq fondò nel 1949 il partito del *Fronte Nazionale*. Giunto al potere in seguito a una sommossa (1951), divenuto primo ministro, nazionalizzò l'industria petrolifera iraniana, provvedimento che provocò la reazione della Gran Bretagna, che con la A.I.O.C. ricavava grandi profitti. Gli Inglesi, appoggiati dagli Americani, risposero alla nazionalizzazione con il boicottaggio del petrolio iraniano. Scoppiò allora in Iran una grave crisi economica a causa del blocco delle vendite del petrolio iraniano. Mossadeq fu allora allontanato dal governo per ordine dello Scià, ma vi ritornò con l'appoggio di un'insurrezione popolare nel 1952 e impose allo Scià un governo dittatoriale. Ma nel 1953 in seguito ad un colpo di stato, organizzato dall'esercito e dalle classi benestanti e orchestrato dagli Americani, Mossadeq fu arrestato dal generale Zahedi (Agosto 1953) e il potere venne restituito allo Scià Muhammad Riza Pahalvi, filoccidentale e contrario alla politica di nazionalizzazione. Mossadeq fu processato e condannato a tre anni di reclusione.

tutte le zone europee dove potevano trovare prodotti petroliferi disponibili e utili al loro commercio.

La raffineria Ra.Si.O.M. di Augusta fu uno dei loro principali punti di riferimento, in quanto, oltre che per la sua posizione strategicamente felice, era stata segnalata dalla Esso come detentrice di un congruo stock di prodotti disponibili e perché poteva produrne altri a richiesta e inoltre era in fase di possibile ampliamento.

Gli agenti della A.I.O.C. si presentarono ad Augusta in Raffineria, vollero conoscere lo stato delle nostre cose, i prodotti che avevamo a disposizione con le relative caratteristiche di qualità e quello che nel futuro potevamo avere disponibile.

La benzina da noi prodotta, di scarsa potenza per il mercato italiano, andava bene per le loro esigenze. I mercati indiano e africano, in cui le caratteristiche delle vetture in uso non presentavano tassi di compressione elevati, potevano assorbire benissimo il carburante a scarso numero di ottano da noi prodotto; inoltre, essendo nelle zone potenziali da rifornire l'illuminazione ancora a base di petrolio, il nostro invenduto distillato medio andava bene per lo scopo. Ci raccomandarono, dopo di avere analizzato il petrolio, solo che era necessario abbassare il valore del così detto *"char value"*, che indicava la tendenza dello stoppino del lume a petrolio a formare nella parte accesa dei grumi di carbone. Risolvemmo tale problema mediante il trattamento del petrolio con terra decolorante

assorbente e con successiva filtrazione.

Questi accordi e la relativa successiva vendita dei nostro prodotti sancita dalle petroliere fatte arrivare ad Augusta e caricate per conto della A.I.O.C. produssero la certezza di potere ottenere i finanziamenti necessari per portare la raffineria a un livello tecnologico rispondente ai tempi. Sia la Esso sia le banche si resero conto che era anche nei loro interessi appoggiare i piani, per altro pronti, tendenti a portare la Raffineria su un piano di competitività con tutte le altre esistenti in Italia ed anche in Europa.

Alla fine del 1952 furono gettate le basi per la costruzione di:

— una nuova torre di distillazione capace di lavorare tonn. 1.200.000 di petrolio greggio per anno,
— un impianto di *reforming* capace di produrre benzina fino a 90 di numero di ottano - di tale impianto fu costruito successivamente un altro similare -,
— un pontile proteso nel mare per 850 metri e in posizione più ravvicinata di quello del Cugno,
— una centrale termoelettrica capace di produrre vapore vivo ed energia elettrica a mezzo di due turbo alternatori,
— l'ampliamento del parco serbatoi,
— altre attrezzature interessanti altri servizi.

Questo costituì il primo passo, il decisivo, che fece proiettare la Ra.Si.O.M. e per essa tutta l'e-

conomia augustana verso un benessere che prima non aveva mai goduto.

Le innovazioni tecnologiche che negli anni successivi si sono avute per fare fronte al complessivo miglioramento delle tecniche e della varietà della motorizzazione, hanno reso la Raffineria, sia per la sua capacità quantitativa di produzione sia per la varietà sempre più sofisticata dei prodotti petroliferi che può preparare, una delle più importanti esistenti nel bacino del Mar Mediterraneo.

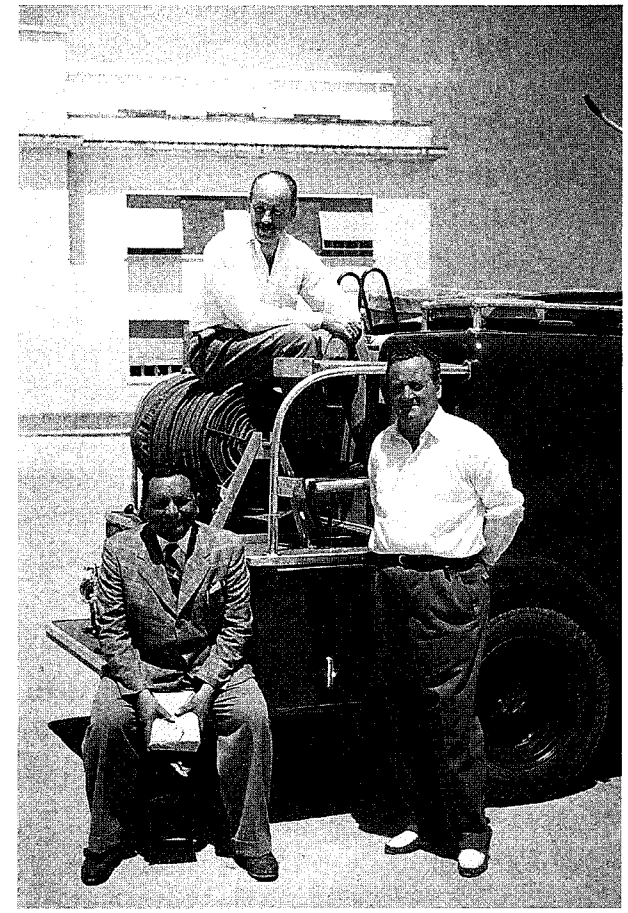
Tutto ciò inevitabilmente ha portato alla realizzazione di tante iniziative collaterali che hanno dato vigore al formarsi di un indotto industriale di promissimo ordine.

Molto determinante per tale realizzazione fu la costruzione della centrale elettrica della Tifeo. Essa poté realizzarsi dopo lo sviluppo preso dalla Ra.Si.O.M. nel 1953. La costruzione di tale centrale, che in caso normale avrebbe avuto bisogno sia di un proprio pontile per l'ormeggio di petroliere trasportanti olio combustibile, sia di propri serbatoi di stoccaggio necessari per conservare una scorta di tale olio capace di alimentare per un congruo periodo di tempo i propri bruciatori delle caldaie producenti vapore, si concretizzò appena la Ra.Si.O.M. dimostrò certezza di continuità produttiva. Un semplice oleodotto necessaro per trasferire l'olio combustibile dalla Raffineria alla Tifeo con continuità risolse il problema.

La possibilità illimitata di energia elettrica diede

a tutta la zona compresa fra Augusta e Siracusa la base sicura per lo sviluppo di tutte le industrie sorte nella zona con i relativi servizi collaterali indotti.

La zona industriale sorta nella Sicilia Orientale



RASIOM - Ippedico con Ing. Postogna e Sig. Rugo

dopo il 1953 ebbe la sua realizzazione solo per il coraggio dimostrato da chi per primo volle la nasci-

ta della Ra.Si.O.M. e di chi contribuì a realizzarla apportando esperienza e lavoro.

In queste condizioni lo sviluppo economico e il benessere della zona gravitante nell'area del golfo megarese fu cosa conseguenziale.

Tale sviluppo, fra l'altro, comportò:

— La riclassificazione della Capitaneria di Porto che nel 1950 era retta da un Ufficiale subalterno della Marina Militare,
— la disponibilità nel porto di un gruppo cospicuo di rimorchiatori con tutte le attività che tale organizzazione comporta,
— la costituzione di una stazione di bunkeraggio[13] navi, simile a quella esistente nel porto di Genova, con disponibilità di bettoline[14] tarate e di tutto quello che comporta la loro utilizzazione,
— l'incremento del numero dei piloti di porto, tutti diplomati e in numero abbastanza elevato,
— un pullulare di Agenzie Marittime, brokers[15], ormeggiatori, carovane di scaricatori, motoscafi facenti servizio di "taxi" nel porto e servizi vari inerenti al flusso e deflusso di navi che dai due piccoli moli che potevano ormeggiarle (Shell e Cugno) arrivarono in un congruo tempo agli attuali 10 (dieci) moli, di cui qualcuno di grande portata,
— tutta una sequela straordinaria di iniziative indotte appoggiate ai grandi complessi industriali.

Inoltre tutti gli uomini occupati nei lavori molto sfaccettati, interessanti tutta la zona industriale, hanno portato ricchezza, risparmio e hanno dato origine ad una serie di attività commerciali producenti benessere.

Si può affermare con assoluta sicurezza che la Ra.Si.O.M. nel sorgere ha ravvivato il simbolo dell'aquila megarese, facendole pescare dal suo mare monete d'oro.

Tutto questo è stato dovuto in primo luogo a chi con coraggio e intuito, sfruttando l'ubicazione e quello che nel lontano 1949 vi era, volle che in Augusta sorgesse quell'embrione industriale che ha generato tutto quello che ora è visibile e palpabile.

A parte il coraggio dell'uomo e la sua previggenza, furono determinanti:

— la posizione geografica di Augusta e del suo porto,
— le istallazioni esistenti della Marina Militare,
— il motore dell'ex sommergibile che assicurò l'energia elettrica nei periodi neri della disponibilità della S.G.E.S.,
— il ribelle Mossadeq che, rimescolando le carte del mercato petrolifero, in modo inconscio fece convergere su Augusta gli interessi della A.I.O.C..

La città di Augusta, quella della vicina Melilli e

13) *Bunkeraggio* o buncheraggio (con grafia più coerente con l'uso italiano) significa rifornimento di carburante a bordo di una nave perché possa coprire una rotta.
14) *Bettolina* è una chiatta grossa e assai ampia, usata di solito all'interno di un porto per trasportare materiali, merci varie dalla riva alle navi ancorate alla fonda; essa viene rimorchiata, perché in genere è priva di mezzi propri di propulsione.
15) *Brokers* sono i sensali marittimi, mediatori.

forse anche quella di Siracusa devono in gran parte il loro sviluppo e la loro prosperità a tutte le considerazioni e ai fatti esposti in questo scritto. Per sdebitarsi convenientemente dovrebbero ricordare con qualche segno tangibile la persona che fu il primo artefice di tanto benessere, solo per avere pensato e poi realizzato quanto si proponeva, e così costituirne imperituro ricordo.

Con i grandi uomini di statura nazionale e locale, i quali con la loro azione hanno portato benessere e cultura, ci si disobbliga intitolando a loro una piazza o una strada importante del paese.

Augusta soprattutto dovrebbe compiere tale gesto in ricordo del cavaliere del Lavoro Angelo Moratti.

Giuseppe Ippedico

APPENDICE DOCUMENTARIA

L. 200

Dott. FRANCESCO GERVASI
NOTAIO in SIRACUSA

N.28120/11053 di rep.

PROCURA SPECIALE

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno 1958 - millenovecentocinquantotto - il giorno di Lunedì 17 - diciassette - del mese di Novembre In Milano nella casa in Via Pirelli n.19.

Avanti a me Dottor Giancarlo Barassi Notaio residente in Milano, iscritto presso il Collegio notarile di Milano e senza l'assistenza dei testimoni avendovi la Parte preventivamente rinunciato - col mio consenso - a mente dell'articolo 48, della Legge Notarile.

E' comparso il signor:

Cav. del Lavoro Angelo Moratti nato a Somma Lombardo il 5/11/1909 - cinque novembre millenovecentonove - domiciliato a Milano per la carica in via Pirelli N. 19. Parte della cui identità personale io Notaio sono certo. E quivi il Comparente dichiarandomi di agire in nome e per conto della Società " RA.SI?O.M. Raffinerie Siciliane Olii Minerali S.P.A." con capitale di L.5.000.000.000.= e con sede legale a Palermo, della quale è Consigliere Delegato, a quanto infra autorizzato in funzione della suddetta sua carica con delibera del Consiglio di amministrazione 15 Maggio 1957 dichiara di conferire procura speciale al Signor Ippedico Giuseppe nato a Ruvo di Puglia il 30 ottobre 1911 domiciliato ad Augusta, Villaggio Rasiom, perchè nell'interesse ed in rappresentanza della suddetta Società e limitativamente alle operazioni doganali attinenti lo stabilimento di Augusta abbia ad esplicare tutte le pratiche doganali come: firmare dichiarazioni per qualsiasi destinazione doganale delle merci; assistere alla verifica delle merci e curarne il ritiro; eseguire pagamenti e depositi; ritirare somme dovute per l'oggetto del presente mandato anche a titolo di restituzione depositi cauzionali, rilasciare quietanze liberatorie con esonero da qualsiasi responsabilità per le Dogane; presentare istanze e ricorsi; presentare e ritirare documenti doganali. Pertanto e senza che la suddetta elencazione possa intendersi limitativa del mandato, il nominato procuratore signor Ippedico Giuseppe viene autorizzato a fare tutto quanto crederà opportuno e necessario per l'espletamento del presente mandato, assumendo sin da ora il sottoscritto Mandante nel nome, piena ed intera responsabilità sotto gli obblighi di legge dell'operato di esso procuratore signor Ippedico Giuseppe e ciò sino a contraria dichiarazione. Con promessa di rato e valido. Di quest'atto io Notaio ho dato

Conferimento di Procura Speciale al Sig. Ippedico Giuseppe per le operazioni doganali della RASIOM - Atto del notaio Giancarlo Barassi di Milano.

lettura alla Parte che lo dichiara conforme alla sua volontà da me indagata e meco si sottoscrive. Scritto da me e da persona a me fida sotto la mia direzione quest'atto occupa tre facciate meno dieci righe. - Firmato: Angelo Moratti - (L.S.) f.to Dottor Giancarlo Barassi Notaio. - Copia conforme all'originale Milano 21/11/1958 - Dott.Giancarlo Barassi notaio.

Registrato a Milano il 20/11/58 al N.17136 vol.1228 Atti Pubblici Esatte L.210- Il Procuratore f.to De Lisia -

È copia conforme al suo originale di cui all'atto di deposito rogito da me notaio in data 4 dicembre 1958 rep. n. 1533 e si rilascia per uso consentito dalla legge. Milano li 4 dicembre 1958.

Angelo Moratti
CAVALIERE DEL LAVORO

Milano, 24 marzo 1961

Egregio Signor
GIUSEPPE IPPEDICO

A u g u s t a

Desidero esprimerLe il mio particolare apprezzamento per la collaborazione fattiva ed efficace da Lei recentemente fornita all'Azienda, mediante una attività infaticabile che rappresenta l'espressione del di Lei senso di responsabilità e di attaccamento alla Società.

Il Suo comportamento è soprattutto da apprezzare in quanto ha consentito di garantire l'efficienza e la conservazione degli impianti, la sicurezza delle persone e delle cose.

Mi è gradita questa occasione per inviarLe i miei più cordiali saluti.

Angelo M.

Lettera di apprezzamento dell'industriale Angelo Moratti per la collaborazione fornita alla RASIOM dal Sig. Giuseppe Ippedico.

GIAN MARCO MORATTI

Milano, 22 Marzo 1989

Caro Ippedico

Ho ricevuto con molto piacere e molto interesse la Sua relazione sulla RASIOM e il progresso di Augusta. E' una ricostruzione molto puntuale di un testimone, quindi penso di alto valore.

Per noi Moratti è una pagina della nostra storia che Lei molto gentilmente ha voluto scrivere.

La mia grazia e un caro saluto

Cordiali saluti

Gian Marco Moratti

Egr.
P.I. Giuseppe Ippedico
Villaggio RASIOM 1/A
96011 Augusta SR

Lettera di ringraziamento di Giancarlo Moratti, figlio dell'industriale Angelo, per la relazione sulla *RASIOM e il progresso di Augusta* del Sig. Giuseppe Ippedico.

BANCA POPOLARE DI AUGUSTA

IL DIRETTORE

Augusta, lì 6 settembre 1989

Egregio Signor Ippedico,

La ringrazio vivamente per il cortese dono della Sua interessante memoria sull'industrializzazione della nostra zona.

Ho apprezzato il contenuto che presenta notazioni inedite ed appropriate considerazioni sulla rilevanza della intuizione del Dr. Angelo Moratti, che può ben essere considerato il promotore dell'attività industriale successivamente sviluppatasi nel territorio.

Le sono grato dell'attenzione che ha voluto riservarmi; esprimo i miei vivi complimenti, con viva cordialità.

Francesco Garsia

Lettera di ringraziamento del Direttore della Banca Popolare di Augusta, Francesco Garsia, per la Memoria - Relazione inviatagli da Giuseppe Ippedico.

Finito di stampare
dalle Arti Grafiche Mario Fruciano-Augusta
nel mese di Marzo 2001

