

Histoire



Index photographique



p. 18-19



p. 22



p. 22



p. 23



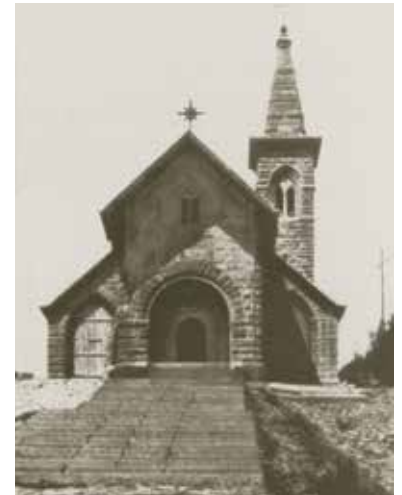
p. 24



p. 24



p. 25



p. 27



p. 28



p. 29



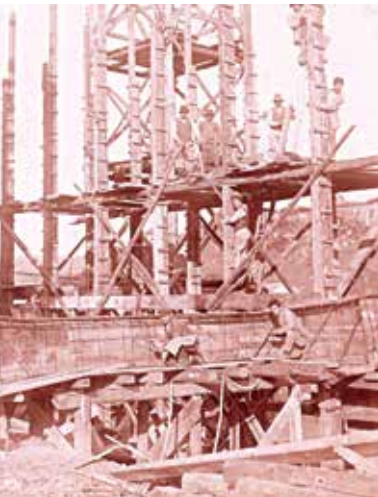
p. 32



p. 33



p. 37



p. 32



p. 35



p. 37



p. 32



p. 37



Histoire : d'après le récit
d'Enrico Pizzarotti

Cest mon grand-père qui a commencé à travailler dans la construction, suivi par mon père et nous. L'entreprise a des racines de plus d'un siècle ; on ne peut pas en parler sans évoquer les lointaines origines qui ont donné cette vocation aux membres de la famille. L'histoire de l'entreprise a commencé avec mon grand-père Pietro Pizzarotti (1851-1908), qui a débuté comme maçon et fini comme maître maçon. Ma grand-mère racontait qu'il était doué et charismatique, qu'il parlait peu et recherchait le concret ; un homme plus sévère avec lui-même qu'avec les autres, estimé de tous. Il habitait avec la famille à Ponte Taro, dans l'immeuble, via Emilia, d'où partait la traversée du Taro avant que le pont ne soit construit.

Lorsqu'il mourut, il fut succédé par son fils Gino qui, à 22 ans, en 1910, créa la "Ditta Gino Pizzarotti".

Pour se rendre compte de ce que Gino a accompli et l'importance des nombreux travaux exécutés avec habileté, il faut s'arrêter sur le moment où il travaillait, de 1908 à 1935, année où il mourut à seulement 48 ans.

À cette époque, l'unité nationale était encore largement immature, les tensions sociales étaient fortes, la misère répandue, les journées comptaient 10 heures de travail, la pellagre et la tuberculose déferlaient, les premières grandes grèves menées par le jeune parti socialiste éclataient. Puis arrivèrent les années de la Grande Guerre, à laquelle Gino participa dans le corps des chauffeurs militaires. Survinrent ensuite la naissance du parti fasciste et du parti communiste, l'avènement du régime et, dès 1929, la crise économique mondiale qui coupa les jambes à tout l'occident : les opérateurs et les banques firent faillite, les épargnants perdirent tout ce qu'ils avaient, la misère et le chômage suivirent, toute activité s'arrêta.

p. 18

p. 19

Photographie historique de la "Ditta Pizzarotti Gino".
Remontant en 1910, lors de la création de l'entreprise.



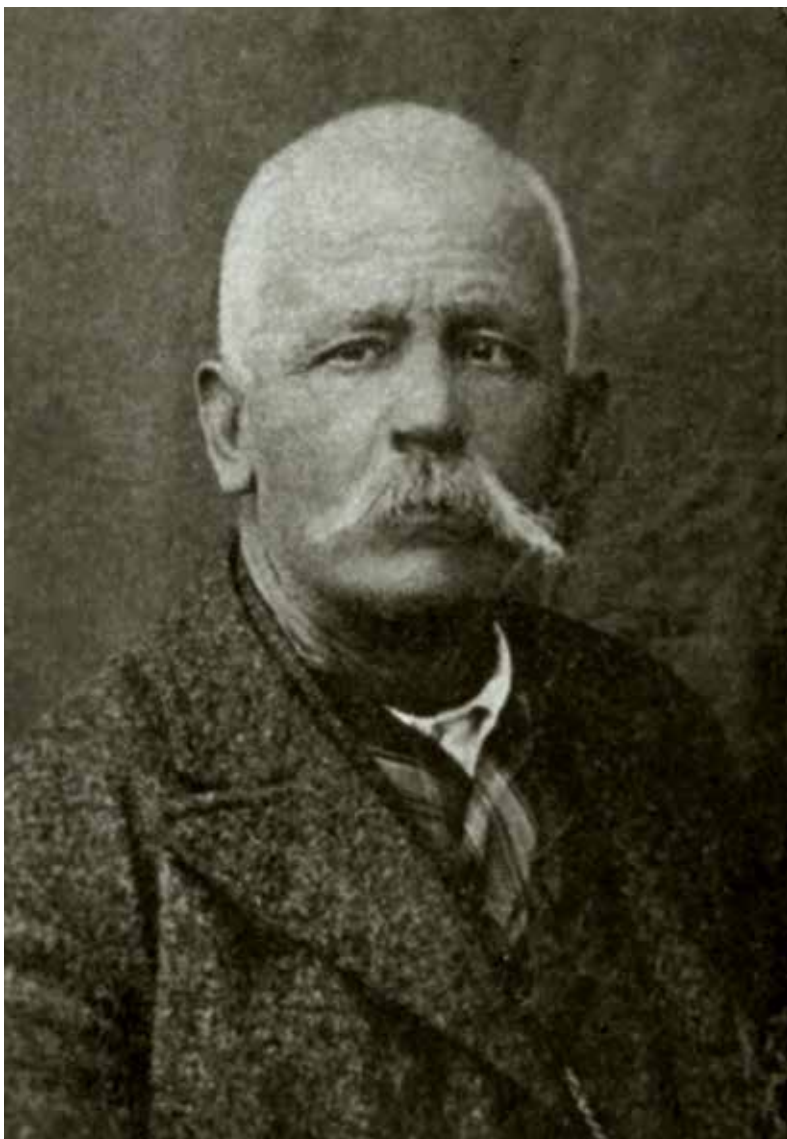


L'équipement de l'entreprise était alors vraiment rudimentaire : corde, poulie, pelle, pioche, petit seau, brouette... Les transports se résumaient aux chevaux. Pour bien comprendre la personnalité de Gino, sa clairvoyance, son ouverture d'esprit et son sens de l'humanité, il est important de connaître ce qu'il a fait au début de son œuvre. Il acheta une terre d'environ 9.5 ha à Ponte Taro, où il construisit un complexe immobilier qui était, à l'époque, un modèle d'organisation à la fois de l'entreprise et humanitaire ; c'était un quadrilatère de bâtiments construits autour d'une grande cour, qui comprenait la maison des maîtres, les logements des maçons et des charretiers, les écuries des chevaux et des bovins, les entrepôts de l'entreprise, la menuiserie et l'usine. C'est ici que nous sommes nés mon frère Pietro (1911) et moi (1913). Mon père avait construit ce complexe parce qu'il voulait rester près des membres de son personnel ; les soirs des jours de fête surtout en période hivernale, pour les fêtes de Noël et du jour de l'an, il aimait jouer aux cartes avec ses employés. La radio n'existait pas encore, et l'unique divertissement sain était une partie de cartes et un verre de Lambrusco. Ses soirées étaient inoubliables pour nous enfants parce qu'entre notre famille et celle des employés s'était cimenté un respect réciproque qui a continué après la disparition de mon père. La photographie de 1910 représente cette atmosphère de sérénité.

En 1919, un armateur célèbre acheta le château de Castelguelfo et voulu le restaurer et construire un vaste complexe destiné à l'habitation ; les travaux furent confiés à Gino Pizzarotti. Ce même armateur décida de construire la petite Église de la Cisa, commencée en 1919 et achevée avec de grandes difficultés d'organisation en 1921. Le transport des matériaux était en effet exécuté par les chevaux, en provenance de Ponte Taro, Fornovo et Ghiare di Berceto. De Ponte Taro au col de Cisa, le voyage de 80 Km avec l'équipement du chantier dura 3 jours pour l'aller seulement. Mon frère Pietro et moi suivions les maçons et vivions au col de Cisa pendant les vacances d'été.

Dans les années 1920, l'entreprise Montecatini acheta une vieille usine d'engrais chimiques pour l'agriculture à la société Pieraghi près de la gare de Castelguelfo. Pizzarotti devint l'entreprise de confiance de Montecatini, et Gino travailla en permanence sur ces projets jusqu'à sa mort. Par la suite aussi ses héritiers, bénéficiant des mérites acquis, furent appelés à la construction des installations spéciales dans beaucoup d'usines de Montecatini à travers l'Italie, y compris les îles, jusqu'en 1960. Pour le jet de couverture des bâtiments industriels à grande portée, un système innovateur constitué d'un coffrage-cintre mobile sur voies. Pendant environ 40 ans, jusqu'à ce qu'elle fusionne avec Edison, Montecatini représenta la plus grande source de travail pour l'entreprise. Les usines de Montecatini dans lesquelles Pizzarotti a travaillé jusqu'en 1959 furent : Castelguelfo (1930-35), Reggio d'Émilie, Montemarciano (province d'Ancône), Legnago (province de Vérone), Piano d'Orta (Pescara), Rieti, Assise, Barletta, Tarante, Brindes, Porto Empedocle, Campofranco (Caltanissetta), Cagliari.

Toujours dans les années 1920, Gino construisit de nombreuses écoles, dans le style Art Nouveau, qui existent encore aujourd'hui.



- 1 Pietro Pizarotti (1851-1908).
- 2 Gino Pizarotti (1886-1935).



De gauche à droite debouts : Guglielmina, Augusto, Gino.
Au premier rang : Ermelinda, Appio, Bice et Pietro Pizzarotti.



1

2

- 1 Gino, Enrico, Pietro et maman.
- 2 Pietro et Enrico avec la famille.



Pietro et Enrico au pensionnat Maria Luigia.

En 1929, l'État commença l'aménagement des routes nationales d'importance majeure. Le trafic de la via Emilia de l'époque se résumait aux transports avec des chevaux. Les roues ferrées des charrettes avaient créé deux traces profondes comme des voies creusées.

On voyait passer les premières voitures, Ford et Fiat ; le goudronnage des routes au trafic important ne pouvait donc pas être repoussé. Mon père s'occupa alors du goudronnage d'un tronçon de la via Emilia. Pour les transports, Gino acheta à l'Armée Royale quelques camions non utilisés pendant la première guerre mondiale, les seuls moyens de transport mécanique disponibles à l'époque. Le matin, pour le démarrage à manivelle, deux ou trois ouvriers des plus robustes se relayaient, après avoir allumé le feu sous le carter d'huile. Aux bords de la via Emilia, des tas de cailloux se formaient et étaient ensuite détruits par des broyeurs mobiles actionnés, avec des courroies de transmission, par des tracteurs agricoles; c'est ainsi qu'était produit le blocaille pour le cailloutis, qui était ensuite démoli par les compresseurs. Les matériaux de pierre provenaient du broyeur de Ponte Taro.

Après la via Emilia, vinrent le reprofilage et le goudronnage de la route de la Cisa, de Fornovo à Cassio. Des carrières furent créées et deux broyeurs furent installés le long de la route. Le goudronnage fini, nous avons continué avec le rétablissement de tous les produits manufacturés de Fornovo à la Cisa : murs de soutènement, caniveaux, bornes, garde-fous et ainsi de suite ; même les virages ont été surélevés. En 1932, ont été réalisés l'aménagement et le goudronnage de la route nationale Lecce-Gallipoli ; déjà à cette époque l'entreprise se faisait respecter pour la qualité des travaux.



L'église dédiée à la Madone de la Garde au col de Cisa construite par Impresa Pizzarotti en 1920 sous le projet de l'architecte Lamberto Cusani.



En 1909, la Fiat étudie, sur commande de l'armée du Roi d'Italie, un nouveau camion polyvalent, transport de troupes et de matériel, présente le célèbre Fiat 15 et monte pour la première fois la pompe à essence sur ce type de véhicule à la place d'une alimentation par gravité. Ce type 15 connaîtra un énorme succès et sera décliné en version 15 Bis, appelé type Libia, et 15 Ter doté d'un moteur plus puissant.



Au début de la Grande Guerre, FIAT construisit un nouveau camion qui s'adjoint au 15 Ter, appelé 18 BL ; il eut un grand succès pour l'utilisation militaire. Il fut en effet utilisé pendant toute la première guerre mondiale pour apporter les matériaux lourds aux arrières, comme les munitions pour l'artillerie par exemple. La contribution pour la victoire de ce camion fut considérable dans la contre-offensive de mai 1916, qui arrêta la progression autrichienne (Strafexpedition) dans le Trentin. La production (20 000 exemplaires) continua et concerna d'autres versions telles que : le 18 BLR et le 18P. Pendant la première guerre mondiale, le FIAT 18 BL était également vendu à de nombreuses armées étrangères, parmi lesquelles la France et la Russie. Dans les années 1940, pendant la guerre d'Afrique, le camion FIAT 18 BL était encore en service avec, comme seule variante, le remplacement des roues à bandage plein par celles vides et pneumatiques.

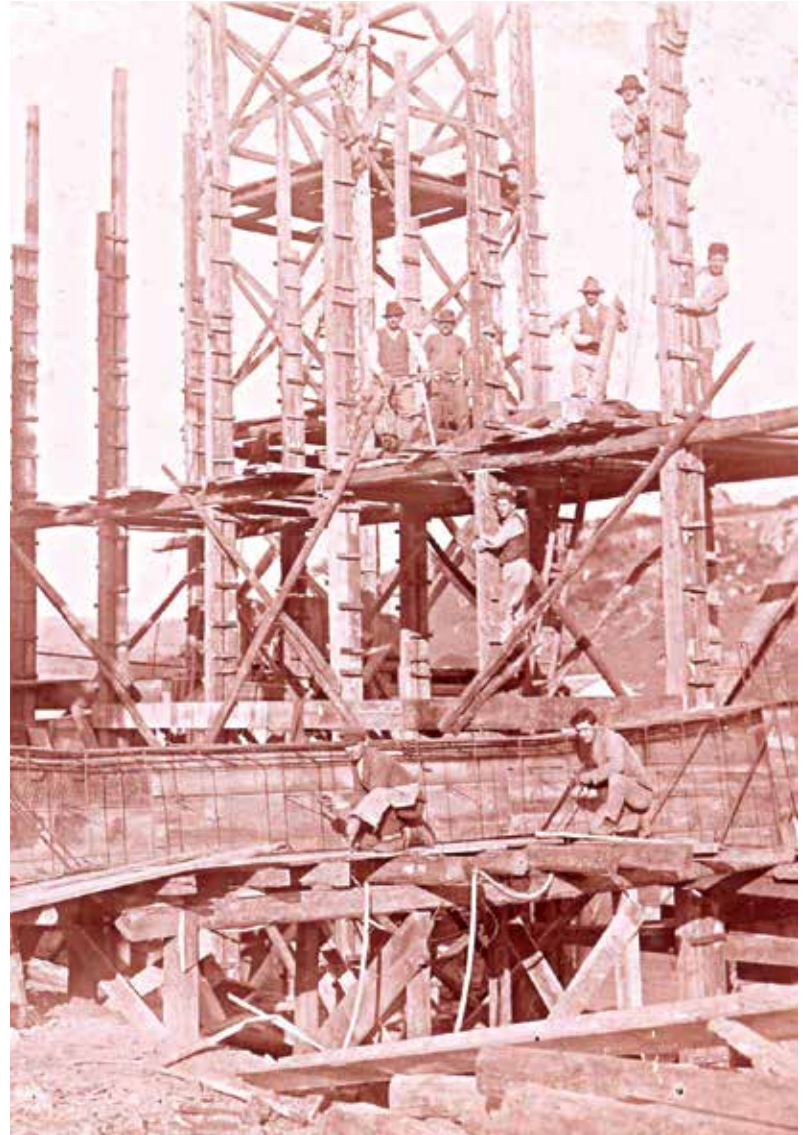
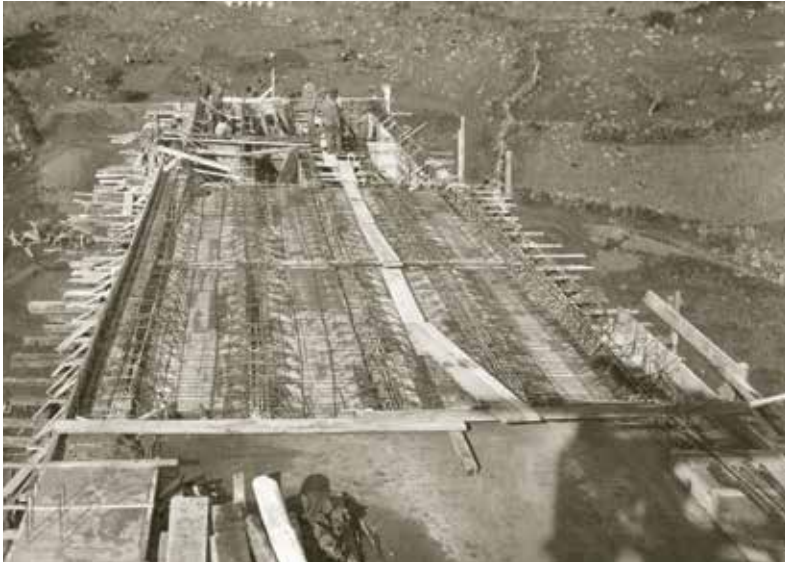
Je me souviens aussi du remplacement de la voie ferroviaire unique le long du pont de Borgotaro de la ligne Pontremolese sans interrompre le passage des trains. C'était un travail très absorbant car il fallait faire face à la disponibilité de l'outillage modeste de l'époque avec talent et intelligence. Il fallait également remplacer la voie en bloc dans le bref laps de temps entre deux trains. Pour se faire, deux ponts de service en bois furent construits, un en aval et l'autre en amont du pont existant. Sur celui en aval, fut pré-assemblée la nouvelle voie avec tout l'équipement. Sur celui en amont, qui devait accueillir la vieille voie à remplacer, furent ancrés tous les dix mètres des treuils qui, actionnés manuellement à l'unisson, ont porté la nouvelle voie du pont de service en aval jusqu'au siège ferroviaire et ont, dans le même temps, transféré la vieille voie, le tout en 20 minutes. Le train passa aussi lentement qu'un escargot, sifflant à toute vapeur. Ce fut une journée inoubliable ; toute la presse nationale en parla. Nous avons renouvelé la même procédure pour le pont d'Ostia Parmense. Dans la même période, un pont a également été construit sur la même ligne ferroviaire sur le fleuve de Verde, entre Pontremoli et Sarzana.

L'entreprise s'occupait aussi de déblayer la neige. Aujourd'hui, l'idée peut faire rire, mais, à l'époque, il y avait tous les hivers 60-70 cm de neige sur le sol. L'hiver était un vrai hiver, les chutes de neige étaient fréquentes et le froid atteignait les -10 C. Mon père était chargé par la province de libérer la via Emilia de la neige du Ponte Taro à Fontevivo et Fontanellato après chaque chute de neige. Un engin semblable à un chasse-neige était tracté par trois paires de chevaux dirigés par six charretiers. Les chevaux n'étant pas habitués à tirer en même temps, ils avançaient par à-coups, surtout si la neige était haute, entre les cris des charretiers et les coups de fouet fréquents. Il était coutume pour les riverains d'offrir à boire du vin qui n'était pas toujours coupé avec de l'eau : lorsqu'ils rentraient tard le soir, les chevaux étaient donc très fatigués et les charretiers très pompettes.

Il faut faire honneur à la mémoire de mon père, disparu à un âge où l'on commence à donner le meilleur de soi par expérience et grâce aux relations acquises. Il était très estimé, au point d'être appelé en 1925, à l'occasion de la création de la F.C.I.P., l'Union Industrielle de l'époque, pour faire partie du conseil des Entrepreneurs de la province de Parme. Pour nous, ses fils, ça a été terrible de le perdre au moment où nous avions à peine commencé à dialoguer d'intérêts communs. Sa personnalité et son exemple d'ardeur, capacité et équilibre dans toutes les manifestations de son travail d'entrepreneur nous ont guidé.

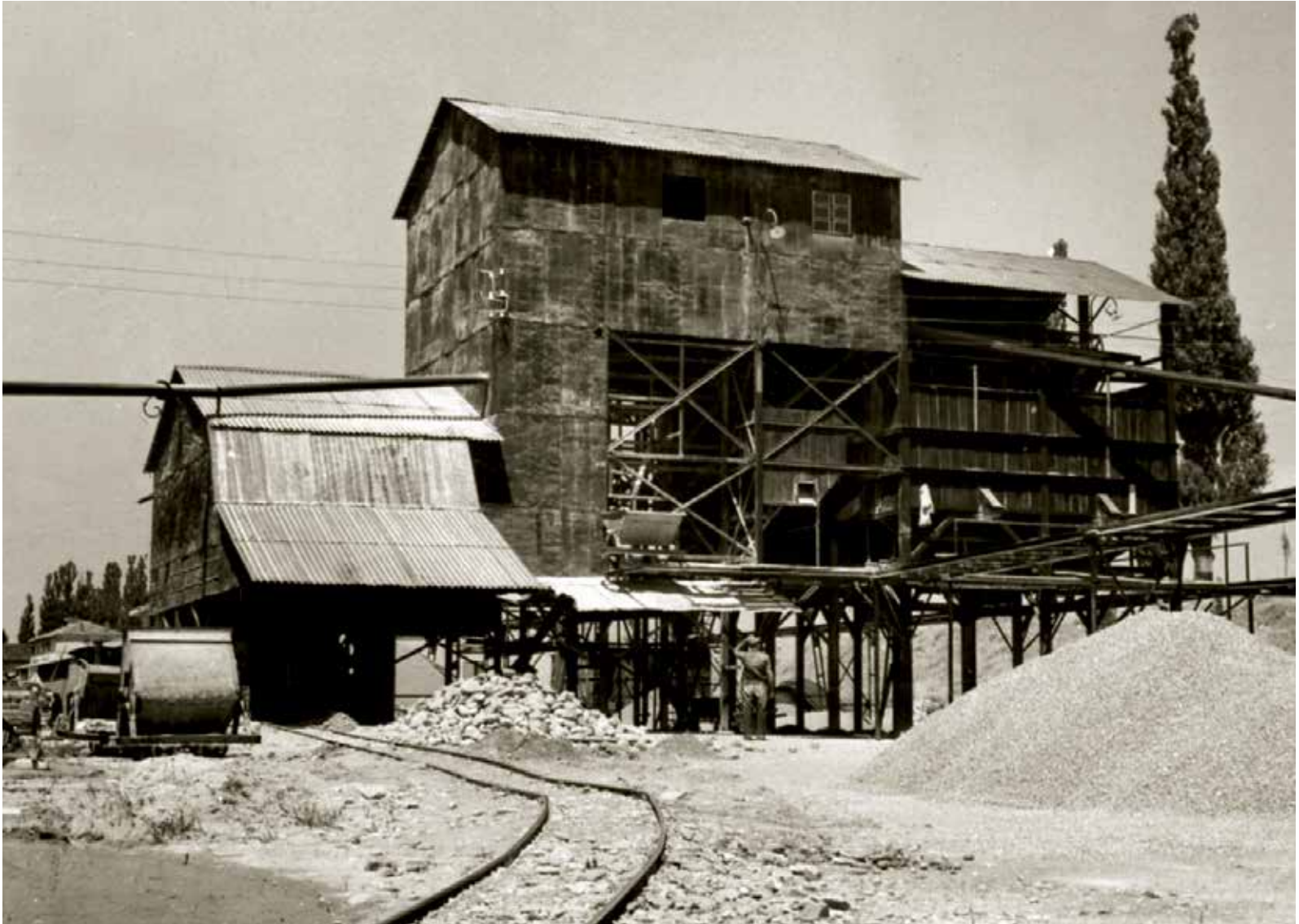
En 1929, pour pouvoir faire parvenir l'approvisionnement en matériaux de pierre nécessaire pour goudronner la Via Emilia, mon père installa le système de broyage et de lavage du Ponte Taro, où se trouve à présent le système de préfabrication. Pour pouvoir le construire, il demanda les termes de l'accord du génie civil pour le terrain sur lequel l'équipement existe toujours, qui devint la propriété de l'entreprise à la fin des années Cinquante.

Un souvenir spécial est, pour moi, lié au broyeur, la première installation du genre de la région. Pour nous, enfants, ce fut un bien d'une énorme importance. C'est l'unique héritage précieux qu'il nous a laissé et, de fait, mon frère Pietro et moi sommes partis d'ici en 1935, avec la vente de la production du broyeur. Nous avons ensuite commencé à vendre également bitume, goudron, brai, émulsion bitumineuse et papier goudronné ; c'est d'ici qu'ont commencé les travaux dans le secteur du bâtiment et de la route dans lesquels nous pouvions utiliser ces matériaux. Nous nous débrouillions avec peine car les moyens financiers étaient faibles et l'époque de nos débuts était des plus tragiques : de 1936 (année de la guerre d'Afrique) à 1945, l'Italie vivait, en effet, dans un état de belligérance. Il y eut un fort ralentissement de l'activité, surtout en 1943-1944, quand, à cause des bombes qui pleuvaient quotidiennement sur le pont du Taro, les ouvriers restaient pratiquement inactifs. À cette époque, manquant d'énergie, les fours étaient inactifs et nous commençons, grâce au broyeur, à produire des produits manufacturés simples alternatifs de ciment aggloméré (briques, tuiles et tubes) : la petite graine de laquelle est né, par la suite, l'établissement de préfabrication. Le broyeur nous a permis de surmonter la guerre et de parvenir à la phase de reconstruction, qui nous porta travail et bien être. Le broyeur est également le seul anneau de jonction concret entre le passé et le présent, le témoin du passage de quatre générations, de Gino à Pietro et Enrico, jusqu'à Paolo et ses fils.



1	2
3	

- 1 Borgotaro, Parme. Italie. Structure et fondations du pont de service aval.
- 2 Ouvriers au travail sur le côté du pont.
- 3 Structure du pont de service amont.



Broyeur de Ponte Taro, Parme. Italie. Fin des années 1920.
Réalisé par l'approvisionnement en matériaux de pierre utilisés dans le goudronnage de la via Emilia.

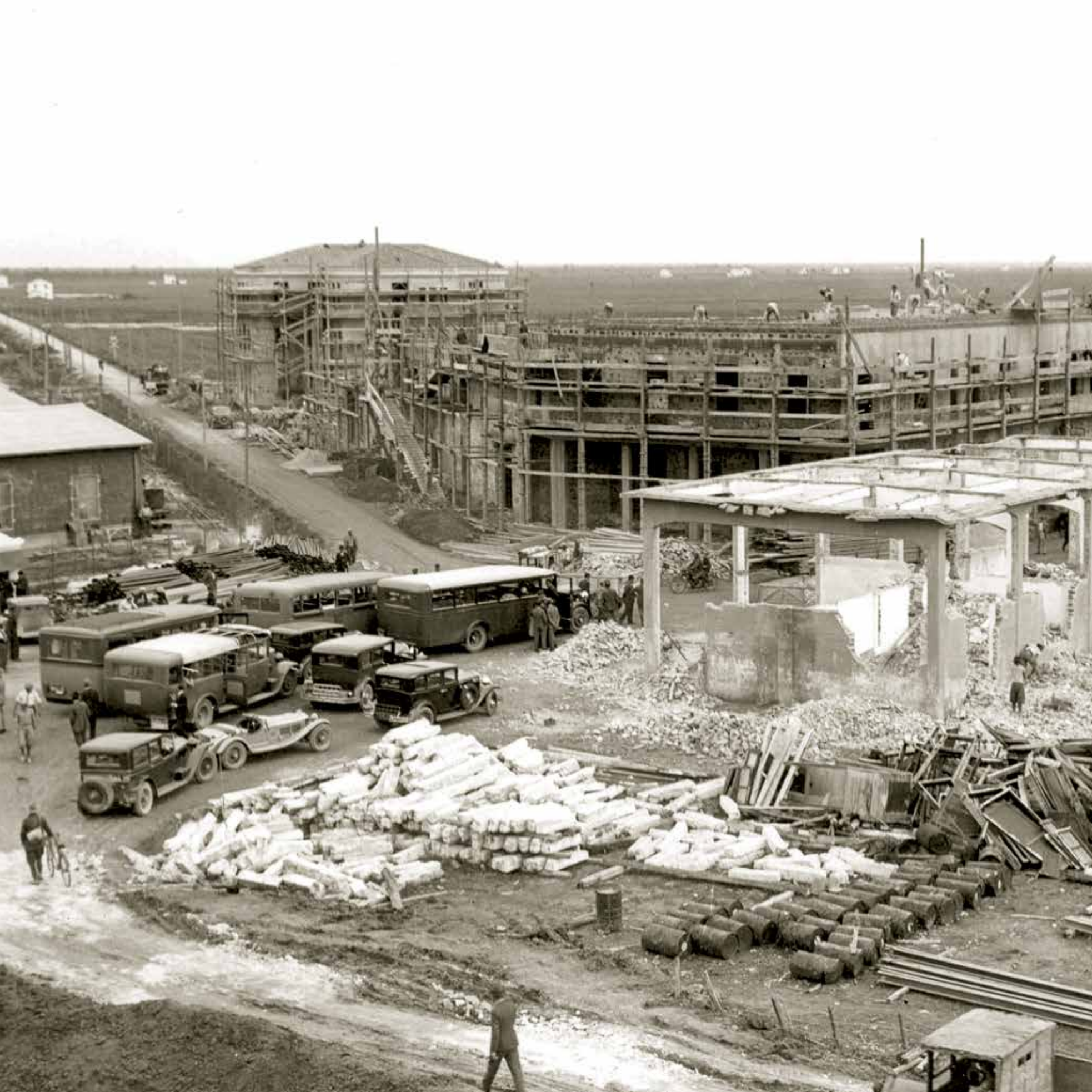
Pendant la guerre, nous n'étions pas équipés, nous creusions encore avec les pelles. On travaillait avec les brouettes, il n'y avait pas les grues. Les maisons avaient maximum deux étages parce que c'était fatigant de monter les matériaux avec les cordes. Il y avait les apprentis des maçons qui portaient les matériaux sur les épaules, tous des garçons qui se sont abîmés le dos. Puis les Américains sont arrivés avec leurs moyens qui portaient six mètres cubes de matériel. À l'époque, à Ponte Taro, nous avons pris le premier excavateur chenillé et nous l'avons utilisé pendant plusieurs années.

Après la guerre, ce fut le début d'une période riche en opportunités que nous avons cueillie avec des initiatives couronnées de succès, et en très peu d'années, l'entreprise sortit du cadre provincial, réalisant des travaux très importants pour les différentes administrations nationales. Les tâches principales de cette période ont été pour la Montecatini, des travaux routiers pour la province et la commune de Parme, pour l'ANAS et des travaux pour de nombreux aéroports civils et militaires parmi lesquels : Aviano (Pordenone), Rivolto (Udine), Trévise, Elmas (Cagliari), Alghero (Sassari), Albenga (Savone), Pratica di Mare (Rome), S. Donato (Plaisance).

À la fin de la guerre, l'Impresa Pizzarotti acheta aux Américains, technologiquement plus avancés dans le domaine routier, une petite installation Barber Green pour produire du bitume à chaud et pour l'étaler sur les routes. Le revêtement de la chaussée à chaud s'avéra être meilleur, durable et économique. C'était la fin des vieux systèmes de dallage avec épandage de blocaille, sable et jet d'émulsion.

L'Impresa Pizzarotti fait partie des premières entreprises italiennes à utiliser cette nouvelle technologie, et fait un pas de plus en avant en imaginant un système breveté appelé AES, permettant d'étaler la couche de bitume à chaud en éliminant les ondulations. Avec ce système, la via Emilia a été refaite entre Castelguelfo et Fidenza : les voitures semblaient voler sur le goudron!

Parme, Italie. Début d'après guerre.
Reconstruction des zones frappées par le conflit.



Mon frère fit plusieurs voyages en Russie, en Tchécoslovaquie, en Suède ; à l'époque, les pays de l'est et du nord de l'Europe étaient à l'avant-garde dans la préfabrication. Il revint enthousiaste de la Suède, où des petites villas étaient en général construites à la place des immeubles, avec des coûts beaucoup plus faibles que ceux pratiqués en Italie pour les travaux traditionnels.

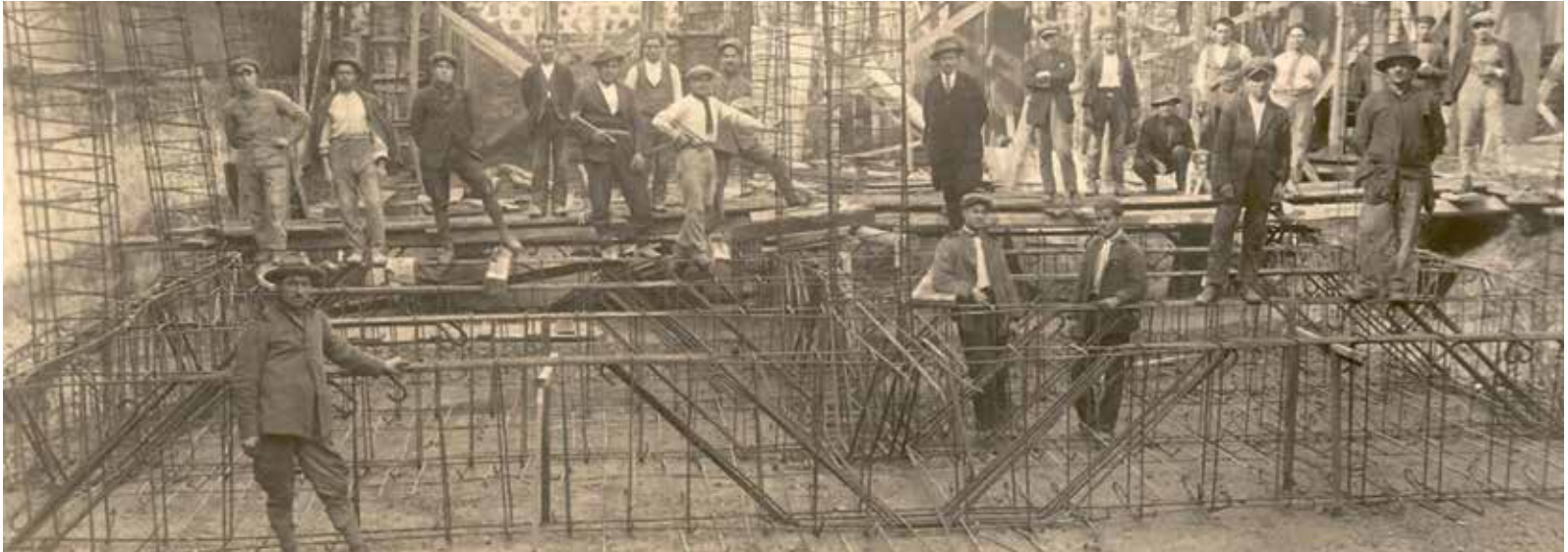
Je suis allé traiter avec une grande entreprise suédoise où j'ai acheté un brevet pour la construction du Bauherz (qui signifie "cœur de la maison") : un préfabriqué monolithique fourni avec toutes les pièces - murs externes, internes, plafond, sol - avec toutes les installations électriques et hydriques incorporées, avec cuisine, éviers, machines à laver et baignoires déjà en œuvre. Là aussi l'entreprise Pizzarotti avait eu l'idée gagnante.

Jusqu'en 1959, mon frère Pietro et moi avons collaboré : je m'occupais de la partie technique ; j'allais dans toute l'Italie pour suivre les travaux que nous avions. Mon frère était chargé de l'administration et de la partie commerciale, il devait donc prendre les travaux, et il était vraiment compétent, très compétent ; il était en contact permanent avec les ministères et avec la Montecatini. Les rapports devaient toujours être entretenus pour le changement des directeurs, mais il savait bien y faire.

Nous travaillions vraiment beaucoup, nous et les employés, jusqu'au dimanche midi ; puis on rentrait chacun chez soi avec le plateau de pâtisseries.

Mon frère Pietro est décédé en 1966 à seulement 55 ans, aujourd'hui il en aurait 99. Il avait 18 mois de plus que moi.





- 1 Ouvriers au travail. Personnel de 1920.
- 2 Engins de travail pendant le goudronnage.
- 3 Goudronnage des réseaux routiers de la province de Parme.