

## CALABRESE GIUSEPPE



### **CALABRESE GIUSEPPE**

**MONOPOLI (BARI) 3**

**LUGLIO**

**1913**

**BARI 13 MARZO**

**1998**

Monopoli (Bari) 3 luglio 1913 – Bari 13 marzo 1998



*L'imprenditore più spicciolo ma anche più bravo" (G.Agnelli).*



Nasce a Monopoli (BA) in via Gioberti 14, il 3 luglio 1913 da Lorenzo Calabrese e Rosa Mannarini. A sette anni va a lavorare nella bottega del padre che riparava carri agricoli sull'estramurale di Bari. Nel 1933 è soldato di leva, poi nel 1934 parte come soldato semplice per il fronte greco albanese. È dislocato all'Autocentro dove viene notato perché è un bravo autista e un bravo meccanico.

Viene assegnato come autista del Generale. Più volte risolve i problemi di avaria dei mezzi durante l'avanzata dell'autocolonna verso il fronte. Per meriti sul campo, viene promosso a soldato scelto, poi caporale, caporale maggiore, infine sergente e successivamente, viene congedato nel 1936.



Qui è con alcuni commilitoni

Nel 1937, sposa la Sig.ra Rosaria De Nicolò dalla quale ha 4 figli. Nel 1939, apre a Bari la prima officina con il suo nome in via Principe Amedeo come rettificatore, motorista, pompista in un periodo dove la rivoluzione del diesel era un rompicapo che nessuno sapeva riparare.

Nel 1940 viene richiamato alle armi come sergente maggiore uno dei pochi casi in Italia della promozione da soldato a sottufficiale. Viene assegnato all'Autocentro. Si prende la malaria, ritorna a casa e una volta guarito, è assegnato in Trentino a riparare camion Mercedes per l'uso bellico in Italia. Ritorna in Jugoslavia e Albania per dirigere l'officina mobile del battaglione.

Nel 1944 viene congedato e il 20 settembre del 1946 apre a Bari una nuova officina in via Martiri d'Otranto perché la precedente era stata requisita dagli alleati.

Ottiene l'iscrizione alla CdC con oggetto "Officina Meccanica per la revisione e costruzione di automezzi industriali, carrozzeria e vendita di ricambi". Allora, senza ricambi, con il solo ingegno, si smontava e si adattava al nuovo uso il ricambio raffazzonato da veicoli inglesi e tedeschi, fuori uso. Qui nasce il primo ribaltabile con tiranti e bossoli di cannone al posto dei cilindri. Con dei residui bellici, ricondiziona un autogrù americana Diamond che gli portò tantissimo lavoro di riparazione perché allora i motori andavano in avaria molto facilmente, sia a causa delle strade che per i sovraccarichi e il loro traino era molto complicato.



Vicino alla officina c'era la chiesa del Redentore affidata ai Salesiani con cui negli anni consolidò un rapporto molto intenso, poiché gestivano un istituto tecnico professionale dal quale assunse molti giovani. L'attività andava molto bene anche perché aveva acquistato un banco prova per pompe ad iniezione per i motori diesel, forse il primo al sud e poiché nessuno le sapeva riparare si rivolgevano a Peppino Calabrese da tutto il centro sud.

Nel settembre 1947 espone alla Fiera del Levante il suo secondo ribaltabile montato su un OM/Ursus che viene acquistato dalla ditta di costruzioni D'Urso e Di Cagno. La Fiera del Levante era una vetrina importante per i suoi prodotti e lì incontrò in seguito il Prof. Valletta della Fiat.

Nel 1954 apre un nuovo stabilimento in via Brigata Regina per le prime produzioni in serie di ribaltabili, cisterne, rimorchietti e cassoni per l'Esercito, per la vendita dei ricambi e le riparazioni.



Nuovo stabilimento in via Brigata Regina a Bari

Nel 1956 apre una filiale di montaggio e riparazione a Napoli. Seguiranno poi Catania, Torino, Brescia, Palermo, Pomezia e importanti uffici di rappresentanza a Torino e Roma. Inizia a viaggiare per vendere i suoi prodotti. Inizia in Argentina a Mendoza, in India a Goa, in Costa Rica a San José.

Nel 1960 la ditta individuale Giuseppe Calabrese diventa le Officine Calabrese. Il comune di Bari gli ordina una fornitura di 80 compattatori Hydromatic realizzati con la collaborazione della Zoller di Mainz e di altre piccole attrezzature. La collaborazione poi con i vari Stavetra dell'Esercito portò grosse commesse per la costruzione di rimorchietti tipo Nato e cassoni fissi e tanta attività di riparazione. Si vincevano gare per la riparazione di veicoli americani, tedeschi che venivano ritirati al porto di Taranto/Napoli/Brindisi per poi revisionarli e rivenderli.

Nel 1964, posa la prima pietra del grande stabilimento di 256mila mq di cui 80mila coperti nella zona industriale di Bari, intanto tra i suoi collaboratori serpeggiava il dubbio su come avrebbe riempito le 10 linee di produzione lunghe ciascuna di 100mt.



L'avvocato Agnelli visita lo stabilimento della Calabrese di Bari

Nel 1965 accetta la carica di Presidente del CdA dell'Istituto Professionale L. Santarella a Bari. Partecipa alla costituzione del Ciapi. Diventa socio fondatore della Banca Popolare di Bari.

Nel 1966, viene nominato dal Presidente della Repubblica Saragat, Cavaliere del Lavoro "Per essersi reso particolarmente benemerito nel campo della industria meccanica" il primo CdL a Bari e tra i primi in tutto il Sud.

Dopo una importante fornitura di veicoli per Addis Ababa, S.M. l'Imperatore di Etiopia Haile Selassie, lo nomina nel 1968 console onorario d'Etiopia a Bari. Seguiranno molti investimenti e forniture di semirimorchi, rimorchi, trasporti per cingolati e anche Officine su container per revisioni e riparazioni che si montavano e smontavano ed erano pronte all'uso in poche settimane. Furono fornite chiavi in mano stabilimenti e officine di riparazione con macchine utensili di ogni tipo per nuove produzioni meccaniche.

Ancora oggi i rimorchi Calabrese viaggiano da Addis a Massaua su strade sterrate e in condizioni estreme. Molti in Africa non chiedevano il Fiat, ma volevano solo il Calabrese. La stessa azione commerciale si sviluppò grandemente in Sudan, in Somalia e Kenia.

Nel 1970 parte a Bari una nuova linea di produzione, quella dei kit di montaggio per ribaltabili, rimorchi e compattatori. La prima Joint Venture fu fatta con la Fabbrika Vagona di Krajevo in Yuogoslavia, con la fornitura da parte della Calabrese di assali, cilindri, materiale speciale bilanciata da fornitura estera di legname per i pianali, cerchi trillex e altro, c'era ancora la guerra fredda ma la Yugoslavia cercava di avviare" la terza via, quella dei non allineati". Questa collaborazione è durata sino al 1995.

Nel 1970 inizia una collaborazione con la KuKa (Keller&Knappich) di Augsburg in Baviera che durerà più di un decennio, infatti diventò licenziatario per l'Italia del compattatore rotante, a cui dette il nome di Pescecane. In seguito, aprì una collaborazione con la Efe di Istanbul per la fornitura di kit per il Medio Oriente. Il pescecane era una attrezzatura semplice e resistente, con un basso rapporto di compressione ma indistruttibile ed era l'ideale per i paesi emergenti.

Nel 1972, fu il primo industriale italiano ad esporre alla fiera di Shanghai un semirimorchio posteriore tipo PA a vasca da 25mc. Allora c'era ancora Mao Zedong e solo qualche anno dopo con Deng, la PRC iniziò la via cinese al capitalismo e aprì poco alla volta all'occidente.

Nel 1973, inizia il periodo americano, infatti iniziò un accordo commerciale con la Fruehauf, il più grande costruttore di van e platform degli Usa. Una delegazione di tecnici della Calabrese visitò gli stabilimenti di Detroit, Memphis, Omaha per una intelligente simbiosi con i loro progetti.

Successivamente, gli amici americani verranno a Bari per mesi, con una delegazione di progettisti e manager specializzati nella costruzione di cilindri idraulici, fondi delle cisterne e strategie industriali.

Su suggerimento dell'AD dell'Iveco Ing. Garuzzo, costruisce a Brescia uno stabilimento di 20mila mq per la produzione di cassoni fissi. Successivamente viene installata una linea robotizzata per la costruzione di 100 cassonetti di acciaio zincati per rifiuti urbani da 1100lt a turno. Dopo qualche anno, vengono messi in produzione scuolabus e veicoli antincendio per Iveco mezzi speciali.



Nel 1975, vince con le Condotte una gara per la fornitura e manutenzione di 80 dumper da 30mc a Bandar Abbas Iran dove era in costruzione il porto. I dumper lavoravano su tre turni e veniva fatta la manutenzione anche ai veicoli Iveco. Hanno lavorato nelle officine su container in un clima infernale per il caldo per circa quattro anni 70 operai.



Nel 1977 l'AD della Fiat/Iveco, Ing. Garuzzo, suggerisce ancora di costruire uno stabilimento a Borgaro Torinese per la costruzione ed il montaggio delle attrezzature Calabrese in partenza per l'Africa. Quotidianamente venivano dalla Iveco non meno di dieci camion sui quali veniva montata l'attrezzatura Calabrese che poi si imbarcava nei porti di Livorno o di Venezia.

In questi anni, parte l'informatizzazione della Calabrese. Viene costituito il CED con 15 dipendenti supportati dalla Sorma una azienda di consulenza che provide pure all'addestramento del personale.

In fase di espansione viene rilevata nel 1977 dalla Efim a Bari la Radaelli Sud che produceva compressori d'aria a vite. La produzione viene integrata con la costruzione di cilindri idraulici e assali sterzanti.

Di seguito è rilevata la Utensil Sud di Spinazzola, azienda specializzata nella produzione di meccanica con contratti con la Fiat di Pomigliano D'Arco, convertita successivamente alle produzioni di assali. Prima azienda a costruirli in un unico pezzo partendo dal tubo mannesmann che viene forgiato e lavorato nei centri di lavoro Mandelli. Si stabilizza la produzione a 30mila pezzi l'anno.

Nel 1979 apre la Calabrese France a Parigi che assembla cassoni fissi per l'Unic e nel 1980 la Calabrese Nutzfazzeuge a Ulm per la vendita delle attrezzature della Calabrese. Di seguito è rilevata l'Ivap dalla Gepi, azienda specializzata nella costruzione di prefabbricati per integrarla con la Divisione Impianti della Calabrese. In seguito, verrà convertita nella Veicoli municipali per la costruzione di spazzatrici e lavacassonetti.

Nel 1980 costituisce a Tripoli, una società, la NTC, per la costruzione di ribaltabili e veicoli industriali con il ministero dell'Industria Pesante della Libya guidata dal Ministro Montasser. A Tajura verrà costruito uno stabilimento di circa 30mila mq con annessa un'area di pari grandezza per successive implementazioni. La Calabrese costruirà lo stabilimento e lo darà chiavi in mano con impianti, attrezzature, macchine utensili e stampi. Annesso allo stabilimento verrà costruito un campo per le maestranze baresi che dopo la costruzione avrebbero provveduto all'avviamento, della produzione e al montaggio dei kit provenienti dai vari stabilimenti del gruppo Calabrese. La NTC, National Trailer Company a Tajura è tuttora operativa e produce cisterne e ribaltabili che esporta nel Maghreb.

Ancora in questi anni diventa più intensa la presenza in Pakistan dove fu allestita una linea di produzione per le cisterne e anche in Tunisia dove con la Sicame collaborò per la costruzione in loco di rimorchi e semirimorchi, prima spediti completi e poi in kit.

Nel 1982 con la divisione dei compiti, ogni stabilimento ebbe un proprio cartello produttivo e si organizzarono le business unit. Nascono dalla Divisione Impianti, la Calabrese Engineering Spa, che si occuperà di edilizia e di fornitura di impianti chiavi in mano. Furono fatte importanti iniziative con l'architetto Renzo Piano, l'IBM come l'EXIBIT, una mostra itinerante che fu allestita a Parigi, Londra, Bruxelles, Berlino e Milano.

Dal libro "Il trasporto e le idee", con lo splendido album dei ricordi fotografici. a cura della CDp srl Roma con testi di Emanuele Festa "La Calabrese negli anni a cavallo tra il '60 e il '70 concentra il suo maggiore impegno e dimostra le sue capacità, è il settore della cantieristica e dei grandi movimenti di terra. È un settore nel quale gli studi e le soluzioni originali Calabrese, coperti da brevetti in Italia ed all'Estero, procurarono alla Società il riconoscimento di un ruolo di guida da parte delle maggiori case produttrici di autoveicoli e delle più qualificate imprese di movimento terra"



Più che dei tanti giornalisti che lo hanno intervistato, forse la miglior definizione del Cavaliere del lavoro Giuseppe Calabrese è quella che di lui ha dato una volta Gianni Agnelli:

*<<è l'imprenditore più spicciolo ma anche più bravo che Abbia mai incontrato>>.*



«I numeri uno hanno orgoglio e responsabilità: orgoglio per la dimensione che negli anni la nostra attività ci ha fatto assumere, responsabilità per mantenere elevato lo standard in idee, ricerca e produzione. Vestiamo camion da 60 anni e senza continue nuove idee non saremmo certo andati lontano. Esperienza, creatività e senso pratico sono le nostre vere materie prime.

Ogni giorno dobbiamo risolvere mille problemi sempre diversi, per rendere adatti i mezzi di trasporto alle più diverse esigenze.

Abbiamo negli anni inventato come trasportare meglio tutto: solidi e liquidi, dall'acqua ai carburanti, dai rifiuti cittadini ai grandi movimenti di terra nei cantieri. Abbiamo inventato il modo di rendere trasportabili su strada pezzi indivisibili, qualsiasi tipo di pallettizzazione, nonché i trasporti combinati strada/rotaia.

Con le nostre attrezzature abbiamo a volte davvero risolto la quadratura del cerchio».

Giuseppe Calabrese

## **CENTENARIO DALLA NASCITA DI DON PEPPINO CALABRESE: BARI LO RICORDA CON UN INCONTRO PUBBLICO**

È stato un personaggio che ha fatto grande il nome della città di Bari e per questo il capoluogo pugliese ha dedicato a Don Peppino Calabrese un incontro pubblico, in concomitanza con il centenario dalla sua nascita. Ad organizzare l'evento nella Sala Murat, l'Associazione Bari Smart City. A moderare l'incontro il direttore della Gazzetta del Mezzogiorno Giuseppe De Tomaso, mentre in qualità di relatori sono intervenuti Gaetano Piepoli (parlamentare di Scelta Civica), Aldo Pugliese (segretario regionale Uil) e Michele Matarrese (Cavaliere del Lavoro). Giuseppe Calabrese, uno dei primi ad essere nominato Cavaliere del Lavoro, è stato uno degli esponenti dell'imprenditoria barese. Un curriculum lunghissimo e costellato di attività di rilievo

internazionale ha contraddistinto la vita di Don Peppino. Nato a Monopoli nel 1913, a sette anni è già apprendista presso l'officina meccanica del padre.

<https://www.corrierepl.it/2021/11/06/intervista-le-officine-calabrese-rinasciranno-grazie-al-gruppo-industriale-bruno/>



Corriere di Puglia e Lucania

**Intervista. Le Officine Calabrese rinasceranno grazie al Gruppo industriale Bruno**

Di **Redazione** 6 Novembre 2021



Giovanni Mercadante

foto di *Giuseppe Bruno*

Dopo oltre due decenni di stitlicidio tra curatele fallimentari e abbandono, la storica azienda Officine Calabrese, situata nella zona industriale di Bari-Modugno, ritornerà in vita grazie alla OMC Axles & Trailers Srl, [www.omctrailers.it](http://www.omctrailers.it). Una bella notizia che ha fatto gioire non solo gli ex

dipendenti Calabrese, ma tutta la città di Bari e dintorni unitamente ai tanti imprenditori presenti nell'area industriale che fanno da corona all'ex stabilimento "Calabrese Veicoli Industriali".

La notizia si è diffusa sui social network, su cui gli ex dipendenti Calabrese hanno una propria piattaforma chat; c'è stata una pioggia di congratulazioni all'indirizzo dell'imprenditore Giuseppe Bruno, a cui facciamo giungere attraverso queste colonne i calorosi auguri estesi a tutta la sua famiglia.

Tutti gli ex dipendenti Calabrese hanno sempre sperato in un miracolo; non poteva finire nel totale oblio una Società che è stata orgoglio e punto di riferimento per il capoluogo pugliese con tutte le sue aziende satelliti e con un cartello di produzione che spaziava nel settore automotive (assali, rimorchi, ribaltabili, spazzatrici, veicoli raccolta rifiuti, veicoli antincendio, spurgo pozzi neri, inaffiatrici).



*Veduta aerea delle Officine Calabrese (foto d'archivio Giovanni Mercadante)*

Era considerata il Numero 1 sia in Italia che all'estero, e quindi era temuta per le sue potenzialità produttive e organizzative. Il destino purtroppo aveva deciso con un imprevedibile accadimento storico geo-politico (attacco missilistico alla Libia e conseguente embargo negli anni Ottanta) per la parabola discendente del grande Capitano d'industria Cav. Giuseppe Calabrese. Quel lumicino, tenuto acceso in questi lunghi anni da alcuni temerari costituitisi in "Cooperativa Calabrese Veicoli Industriali" recentemente andati tutti in pensione, ha generato il miracolo.

Giuseppe Bruno, per gli amici Pino, già presidente di Confindustria Avellino, figura carismatica, dotato di dialettica, e come definito da molti suoi estimatori, guarda negli occhi gli interlocutori con quel suo sorriso rasserenante. Approccio condiviso dallo scrivente.



*Linea di allestimento nelle Officine Calabrese (foto d'archivio G. Mercadante)*

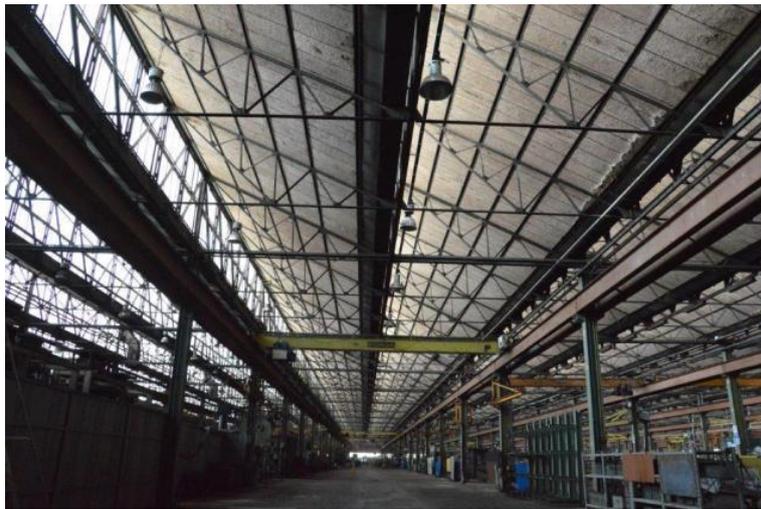
A questa intervista ha raccontato brevemente del suo passato imprenditoriale insieme ai suoi fratelli, il cui Gruppo nasce in provincia di Avellino circa 45 anni fa, curando dapprima la vendita di ricambi, poi di attrezzature, macchine agricole, trattori e mietitrebbie fino a sviluppare nel tempo la diversificazione delle proprie attività nel settore dei gruppi elettrogeni diventandone leader; caratterizzandosi inoltre nell'automotive, con l'acquisizione nel 2013 del ramo d'azienda della OMC di Corato, operante nel settore dei trailer, assali e rimorchi.

La OMC Axles & Trailers Srl, è una splendida realtà con un notevole potenziale, che dispone di eccellenti risorse umane. La punta di diamante della OMC è il manager dott. Damiano Basile, socio, che gode della stima e dell'amicizia di Pino Bruno.

Lo sviluppo del Gruppo Bruno ha beneficiato di un notevole impegno da parte di tutti ed in particolare del fratello Renato, socio, manager e leader dalle straordinarie qualità, impegnato con

coraggio e costanza; uomo schivo e lontano dai riflettori che coniuga competenze, conoscenze e lungimiranza, oltre la media.

Ad Altamura, sabato scorso 30 ottobre è stata inaugurata una nuova filiale per la vendita di macchine e attrezzature agricole, riconducibile al Gruppo operante nel settore storico della famiglia, gestito dal fratello Ciriaco.



*Uno dei reparti di produzione disattivati (foto d'archivio G. Mercadante)*



*Compattatore raccolta rifiuti (foto archivio G. Mercadante) A lato il collaudatore Antonio Danese, figura nota negli ambienti aziendali*

Sono presenti a Bari da diversi anni con le proprie potenzialità, ma Pino Bruno, dichiara: *“Siamo presenti in Italia con molti stabilimenti, oltre che in Germania, Gran Bretagna, Cina e Stati Uniti; siamo diventati uomini ed abituati ai sacrifici sin dalla giovane età. L’impegno di questa scelta è di sviluppare sinergicamente tutto quello che facciamo. Eravamo a conoscenza della dolorosa storia delle Officine Calabrese, il cui stabilimento era in stand-by da molti anni.*

*Un collega che ben conosceva la realtà mi ha stimolato a valutare l’acquisizione dal momento che era all’asta. Inizialmente ero molto scettico e scoraggiato dalle difficoltà, irragionevoli, incontrate a Modugno per la realizzazione dello stabilimento. Basti pensare che abbiamo iniziato contemporaneamente la realizzazione di due grandi stabilimenti, equivalenti per dimensioni e complessità. A Piacenza in due anni eravamo in produzione ed a Modugno abbiamo impiegato 11 anni, un vero calvario iniziato nel 2002 e concluso nel 2013, incontrando difficoltà fra ASI e Comune, irraccontabili.*

*Mi sono accertato che oggi la situazione è completamente mutata, l'ASI è rappresentato nelle funzioni apicali, politiche ed esecutive da professionisti di ineccepibile integrità morale con eccellenti competenze, capacità di analisi e disposti a dialogare e trovare le soluzioni giuste.*

*Ho molta fiducia e stima nelle istituzioni che rappresentano la Città di Bari e la Regione a livello politico ed istituzionale ai vari livelli.*

*Dopo un attento studio di fattibilità – aggiunge P. Bruno – abbiamo deciso di procedere all'importante e rilevante investimento; insomma è scoccata la scintilla. C'è molto da riqualificare, perché gli impianti sono obsoleti; certamente sarà uno sforzo notevole, ma non ci impressionano i sacrifici, perché siamo uomini del fare. La sfida è appena iniziata.*

*Riteniamo di avviare le prime di linee di produzione nella seconda metà del 2022 con semilavorati di carpenteria, produzione di "shelter" di grandi dimensioni, trailers e materiali affini per i quali è necessario disporre di ampi spazi sia per la produzione che per le attrezzature finite di grandi dimensioni.*

*Ovviamente – continua P. Bruno – la cosa più importante ora è di procedere alla riqualificazione dello stabilimento per una propria immagine e adeguarlo alle normative di sicurezza standard. L'area interessata si estende su una superficie di circa 20 ettari di cui circa 6 ettari coperti.*

*Un'altra cosa che vorrei aggiungere – conclude P. Bruno – per onorare la memoria del grande Cav. Giuseppe Calabrese e tutte le maestranze che hanno collaborato con lui, è mia intenzione realizzare un museo dell'archeologia industriale all'interno dello stabilimento mettendo in un'area dedicata i macchinari utilizzati durante l'epopea Calabrese, i brevetti e la documentazione che testimonia la grande storia socio economica di questa grande realtà, oggi da ammodernare con impianti ad alto contenuto tecnologico, coniugando grande attenzione per l'ambiente. Questo grande uomo va omaggiato con tutto il suo spessore; mi auguro che da lassù, con i miei siano la nostra guida spirituale.*