

**S.A.E.**

**SOCIETA' ANONIMA ELETTTRIFICAZIONE S.P.A**

**1926 - 1953**

## I N D I C E

INTRODUZIONE.....	pag. 1
ORIGINE E COSTITUZIONE DELLA SAE.....	1
I PRIMI PASSI.....	2
LA 'NUOVA SAE'.....	3
ALCUNE AFFERMAZIONI.....	6
IL PRESENTE E IL FUTURO DELLA SAE.....	8
LE 'RELAZIONI UMANE' ALLA SAE.....	10
NOTIZIE STATISTICHE.....	11
1) PERSONALE.....	15
2) PROPRIETA' IMMOBILIARI.....	15
3) MACCHINARI, AUTOMEZZI, ATTREZZATURE.....	16
4) LAVORI ESEGUITI.....	16
5) PRODUZIONE ANNUALE.....	17
6) ESPORTAZIONE.....	18
7) RISULTATI ECONOMICI.....	18
8) SOCIETA' COLLEGATE.....	19
9) HOLDING.....	21

## STORIA BREVE DELLA SAE

1926 - 1953

### 1) Introduzione.

L'occasione migliore per tentare una breve storia della SAE sarebbe stata quella del venticinquesimo anniversario della sua costituzione (17 giugno 1951). Purtroppo varie circostanze lo impedirono, principalmente la ristrettezza del tempo; ci si ripromise allora di riprendere il progetto alla scadenza dei trent'anni (17 giugno 1956), il che avverrà sicuramente con ampiezza di documentazione e in veste degna della particolare circostanza.

Ma nell'estate del 1953 il Consiglio di Amministrazione della Società, praticamente immutato da moltissimi anni, è stato ampliato e sono stati chiamati a farne parte nuovi e valenti Consiglieri.

In questa occasione è parso alla Presidenza che fosse interessante riassumere in una memoria, alcune notizie sulla vita della Società, che permettessero ai Consiglieri nuovi di avere un panorama abbastanza completo dell'azienda che erano chiamati ad amministrare, ai Consiglieri anziani di rinnovare il ricordo di tanti avvenimenti e di tante decisioni importanti e agli Azionisti di aver riuniti dati ed informazioni che non essendo apparsi nelle relazioni annuali alle assemblee, avrebbero potuto non essere compiutamente a loro conoscenza.

### 2) Origine e costituzione della SAE

Nell'anno 1926 era di attualità il problema della estensione della elettrificazione ferroviaria, allora limitata alle linee valtellinesi e al gruppo ligure piemontese.

L'Amministrazione ferroviaria aveva sino allora quasi sempre eseguito i lavori direttamente, acquistando i materiali necessari presso le ditte specializzate, ma aveva proceduto assai lentamente. A quella data risale la decisione di dare un forte impulso all'elettrificazione ferroviaria (dapprima continuando col sistema trifase, poi adottando per tutta la rete il sistema a corrente continua 3 kV) ricorrendo per i lavori e le forniture all'industria privata.

Il primo esperimento di appaltare un impianto completo di elettrificazione, comprendendo anche inizialmente la possibilità di fornitura dell'energia elettrica, fu fatto colla linea Bolzano-Brennero.

Le FF.SS. invitarono alla gara la Edison, la SADE, la SIP Breda ed altre società elettriche. La Edison per iniziativa dell'ing. Merizzi, direttore del TIBB, che ne interessò l'ing. Motta, formò un gruppo con le Acciaierie e Ferriere Lombarde di Milano, l'Ansaldo S.A. di Genova, la CEMSA di Saronno, l'Ercole Marelli & C. S.A. e il TIBB di Milano. Alla gara che si svolse il 29 marzo 1926 partecipò la Edison quale esponente del gruppo e ne rimase aggiudicataria col ribasso del 10,75%, mentre la più vicina concorrente, la SADE, offerse il ribasso del 6%.

Come era già stabilito per il caso di aggiudicazione, le 6 partecipanti al gruppo costituirono una società per assumere ed eseguire il contratto di appalto della Bolzano-Brennero, prevedendone la liquidazione a lavori ultimati e collaudati.

Nacque così il 17 giugno 1926 per rogito notaio Ravasio la Società Anonima Elettificazione, per brevità chiamata S.A.E., col capitale di un milione di lire, con sede in Milano, di durata sino al 30-9-1932 e avente per scopo sociale "impianti di elettificazione e simili".

A costituzione avvenuta, secondo gli accordi iniziali, la Edison cedette la sua partecipazione azionaria agli altri cinque soci, ciascuno dei quali rimase quindi titolare di 400 azioni da L. 500 cad.

Dato il capitale limitato e gli impegni derivanti dall'appalto assunto, la S.A.E. venne al suo inizio assistita dalla garanzia solidale dei soci nei confronti delle FF.SS.

Tra gli azionisti venne inoltre stipulata una convenzione che ne regolava i rapporti e gli impegni nei confronti della S.A.E. e stabiliva tra l'altro, in deroga alle disposizioni statutarie, una suddivisione di utili in proporzione alle forniture assunte da ciascun consociato e non in proporzione al capitale sottoscritto.

Il primo Consiglio di Amministrazione risultò così composto:

Presidente	ing. Giacomo Merizzi
Vice Presidente	ing. Evangelista Campanari
Consiglieri	ing. Vittorio Barassi ing. Cristianino Sarli comm. Luigi Tommasi
Consigliere e dir. gen.	ing. Rodolfo Demartinis
Sindaci effettivi	prof. Roberto Morettini dr. Giuseppe Ramella ing. Costantino Ferrero
Sindaci supplenti	ing. Dot. Straub ing. Aldo Raimondi
Segretario del Consiglio	avv. Edoardo Majno

### 3) I primi passi.

La direzione generale della Società fu affidata all'ing. Rodolfo Demartinis che, coadiuvato dagli ingegneri Gabardini e Corbellini, seppe rapidamente ed abilmente inquadrare ed organizzare la nuova azienda sorta col compito specifico di provvedere alle forniture di tutti i materiali e di eseguire i lavori per l'impianto di elettificazione della linea ferroviaria Bolzano-Brennero; e se si considera che l'importo complessivo del contratto, che era previsto in 36 milioni, ha superato i 60 milioni (del 1928) e che l'impianto fu compiuto in due anni, essendo stato consegnato il 15 ottobre del 1926 ed ultimato il 14 ottobre del 1928, si ha un'idea dell'importanza e dell'entità dell'opera svolta tra notevoli difficoltà.

Purtroppo l'ing. Demartinis cadde gravemente ammalato proprio nell'ottobre del 1928 e morì il 12 novembre successivo, lasciando un gran vuoto nella società che Egli aveva guidato con impareggiabile perizia al suo nascere ed alla sua prima affermazione.

Il risultato tecnico ed economico della Bolzano-Brennero fu molto soddisfacente perché la S.A.E. oltre ad aver assegnato ai consociati, secondo la ricordata convenzione, cospicue forniture a prezzi convenienti, distribuì un buon dividendo, dopo aver provveduto ad ammortizzare gran parte delle attrezzature di cantiere, che le furono utilissime per proseguire la sua attività. Gli Azionisti decisero allora di soprassedere alla messa in liquidazione della Società, secondo il programma iniziale e di continuare l'attività sociale concorrendo ad altri appalti di elettrificazione ferroviaria che, pur presentandosi con prospettive economiche meno favorevoli, erano pur sempre interessanti anche per il collocamento di forniture presso gli stabilimenti dei consociati.

La Società si aggiudicò quindi successivamente le elettrificazioni delle linee Vezzano-Fornovo, Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva tutte col sistema a trifase e provvide a potenziare progressivamente la sua organizzazione e a formare proprie maestranze specializzate, evitando il più possibile il ricorso a terzi per l'esecuzione dei montaggi.

Si cominciava così a delineare una continuità di lavoro che contribuiva a togliere alla Società il carattere di provvisorietà iniziale, pur essendo la vita dell'azienda, secondo l'art. 13 della convenzione, legata alle decisioni da prendersi per ogni affare diverso da quello della Bolzano-Brennero.

Ma negli anni 1930 e 1931 le FF.SS. modificarono sostanzialmente gli appalti di elettrificazione escludendo la fornitura di gran parte dei materiali ed in particolare le apparecchiature e i macchinari elettrici, all'acquisizione dei quali provvidero con gare separate. Pertanto l'interesse diretto di quattro dei cinque consociati per la S.A.E., come fonte di commesse per le loro industrie, venne a ridursi notevolmente. Tuttavia dati i risultati positivi ottenuti dalla Società, si ritenne conveniente lasciarne proseguire l'attività, affidando alla iniziativa della direzione la ricerca di nuovi sbocchi all'infuori delle FF.SS., che erano state sino allora quasi l'unico cliente.

Da quel momento la SAE cominciò a perdere la fisionomia di impresario di lavori per assumere via via il volto di azienda a carattere continuativo con una organizzazione stabile, con proprie officine e cantieri, (dapprima su aree in affitto e successivamente su terreni di proprietà) e con una specializzazione spiccata nel campo degli elettrodotti ad alta tensione e della carpenteria leggera. Era nata così quella che potremo chiamare la "nuova SAE".

#### 4) La "nuova SAE"

Versò il 1935 ebbe inizio un fecondo periodo di lavoro caratterizzato dall'imponente sviluppo dato allo studio, alla sperimentazione ed alla produzione dei pali a traliccio e della carpenteria metallica in genere, secondo nuove vedute sull'impiego dei materiali ferrosi e in particolare dell'acciaio ad alto limite elastico. Nel tempo stesso l'organizzazione per il montaggio delle linee e degli impianti venne sempre più curata e potenziata.

##### a) Pali e carpenteria

Poiché l'elettrificazione ferroviaria richiedeva anche l'impianto di linee ad alta tensione, apparve naturale approfondire lo studio dei

sostegni metallici per gli elettrodotti, applicando nuovi concetti sia nel progettare le strutture che nell'impiegare materiali e nel provare i prototipi; tali concetti che ora appaiono evidenti e sono divenuti di dominio pubblico furono allora profondamente innovatori, e come tali ebbero molti avversari e negatori. Anche tutt'oggi all'estero l'impiego degli acciai ad alto limite elastico nelle costruzioni metalliche non e' molto sviluppato, mentre le forme caratteristiche dei nostri sostegni, i criteri di progettazione ecc. rappresentano ancora soluzioni d'avanguardia studiate e discussi dai maggiori tecnici del ramo. Questa iniziativa cosi' importante ha avuto moltissime applicazioni ed e' stata una delle cause determinanti delle affermazioni della SAE in Italia e all'Estero.

Il primo esperimento avvenne sulla linea a 130 kV Bressanone-Trento delle FF.SS. ed ebbe esito pienamente favorevole; poi fu la volta della linea 60 kV Introbio-Morbegno della soc. Orobia e di alcuni elettrodotti della soc. Montecatini. Cosi' i pali SAE cominciarono il loro cammino che li ha in pochi anni portati in tutto il mondo. Ma sempre allo scopo di ridurre sia l'impiego dei materiali ferrosi sia i prezzi di vendita; si studio' e si lancio' in seguito la cosi' detta "struttura mista" che impiegava tubi ed angolari, utilizzando nel modo piu' razionale le loro caratteristiche.

I risparmi in peso furono notevolissimi, ma si ottennero ulteriori vantaggi sostituendo la bullonatura colla saldatura elettrica, (ora abbandonata e per la zincatura e per ragioni di trasporto). Si riusci' cosi' nel periodo bellico (in cui era divenuto imperativo ridurre al minimo l'impiego del metallo) a progettare e a costruire strutture di tipo e di peso che non avevano l'eguale presso gli altri costruttori. Trascorso il periodo di emergenza il costante affinamento delle calcolazioni e gli accorgimenti costruttivi sempre piu' arditi richiesero ben presto un controllo pratico con prove sulle strutture (quasi esclusivamente pali) in scala al vero. Le prove furono realizzate con sistemi che dapprima furono rudimentali, e poi mano mano si affinarono sino a raggiungere una elevata precisione colla stazione prova pali del Garabuso di rinomanza ormai internazionale, che ha quattro anni di vita, ed ha al suo attivo alcune centinaia di prove, ufficiali e non, per clienti italiani ed esteri.

Dopo la guerra la necessita' di assicurare il lavoro alle nostre officine ci condusse a tentare l'esportazione dei nostri prodotti, benché si trattasse di articoli che sembrava assai difficile collocare all'estero sia perche' i mercati erano dominati da tempo dalle piu' potenti industrie del ramo (americane, inglesi, tedesche, ecc.), sia perche' la concorrenza locale si faceva sempre piu' aggressiva.

L'iniziativa ebbe un successo superiore ad ogni previsione, essendo presentati con soluzioni nuove e convenienti; ma poiche' l'estero richiedeva materiali zincati a fuoco la SAE dovette rapidamente realizzare un impianto di zincatura per strutture di notevoli dimensioni, che per merito dei suoi tecnici e' divenuto oggi uno dei piu' importanti d'Europa e permette di ottenere a costi ridotti le grandi produzioni a noi necessarie.

Come gia' si e' accennato, la zincatura, le necessita' di trasporto oltremare nonche' la riduzione dei prezzi di montaggio, hanno fatto abbandonare l'impiego della saldatura come sostitutiva dei bulloni di collegamento, salvo in casi limitati; inoltre alcuni inconvenienti riscontrati nei tubi delle "strutture miste" esposte alle intemperie, il notevole divario di prezzo tra i tubi e gli angolari e non ultima la difficolta' di far accettare all'estero (tranne che in Brasile) tale tipo di strutture,

hanno orientato da qualche anno la nostra produzione verso le strutture in profilati aperti, bullonate, con impiego, ove occorra, di acciaio ad alto limite elastico. Gli stessi concetti che hanno permesso forti risparmi di metallo nei pali sono stati applicati alle carpenterie metalliche in genere, ottenendo brillanti risultati.

Oggi in Italia e all'estero i nostri capannoni per stabilimenti industriali, per magazzini, hangars ecc. sono ben conosciuti ed apprezzati.

La realizzazione di un così vasto programma di lavoro, che trova difficilmente riscontro in altri complessi industriali del ramo in Italia, si è ottenuta innanzitutto coll'officina di Acquate, cui ha fatto seguito nel 1947 l'officina di Napoli. La storia delle due officine sarà fatta innanzi. Qui basta accennare che l'officina di Acquate, da una serie di vecchi e cadenti fabbricati, su terreno a più livelli, senza ombra di organizzazione quale era nel 1938, è stata per successivi ampliamenti e trasformazioni portata ad essere una delle più attrezzate officine di carpenteria e quella di Napoli sta seguendone l'esempio. E qui non fa velo "lo spirito di corpo", perché ci confortano le attestazioni di tecnici di tutto il mondo che hanno visitato i nostri impianti ed hanno collaudato i nostri prodotti.

Oggi le officine di Lecco e di Napoli hanno raggiunto produzioni orarie e globali notevolissime, a costi ridotti. Ed il processo di affinamento e di perfezionamento è continuo.

#### b) Montaggi.

La SAE dopo le prime prove brillantemente superate salì rapidamente a notevole rinomanza nel campo dell'elettrificazione ferroviaria e si aggiudicò numerosi lavori, così da raggiungere un primato, difficilmente eguagliabile, di oltre 6000 km di binario elettrificato nei primi 27 anni della sua esistenza. Contemporaneamente si venne estendendo e consolidando l'organizzazione per il montaggio degli elettrodotti ad alta ed altissima tensione, delle sottostazioni elettriche e delle carpenterie metalliche, per la posa dei cavi telegrafonici ferroviari e per la saldatura delle rotaie. Anche nel campo dei montaggi la SAE ha avuto qualcosa di nuovo da dire, iniziando dal sistema di stendimento delle corde portanti e dei fili sagomati per la linea di contatto della Bolzano-Brennero, sistema che ha avuto il riconoscimento di un brevetto tedesco, per passare al montaggio dei pali a traliccio con falconi di alluminio, alla tesatura dei conduttori di alluminio acciaio con attrezzature leggere, adatte per linee di montagna, alla ideazione e costruzione di attrezzature speciali per operazioni speciali di montaggio. Un importante riconoscimento della nostra efficienza si è avuto da parte di Società e consulenti esteri che non erano a conoscenza dei nostri sistemi più semplici e più redditizi dei loro.

Mentre a Lecco e a Napoli sono sorte le officine di produzione, a Bologna è stato costituito il cantiere centrale dei montaggi dove sono dislocati gli uffici e i magazzini della Direzione Lavori e al quale fanno capo il personale, le attrezzature e mezzi d'opera da distribuire sui vari impianti in Italia e all'Estero.

Il grado di efficienza della nostra organizzazione di montaggio è largamente dimostrato dai lavori eseguiti e dalle attestazioni dei Clienti italiani ed esteri. Basta, come esempio, ricordare l'esecuzione in due anni di 1100 km di linee a 150 kV in Grecia.

5) Alcune affermazioni:

Alcune affermazioni ottenute dalla SAE nel suo quasi trentennale cammino presentano un interesse particolare e possono bene sintetizzare le tappe percorse, nonché servire da campione per tentare un pronostico sul futuro dell'azienda.

L'elettrificazione della Bolzano-Brennero riuni molti dei lavori che caratterizzarono l'attività successiva della Società.

Fu questo il più importante esperimento di inserimento dell'industria privata nei lavori di elettrificazione dell'Amministrazione ferroviaria sino allora eseguiti quasi sempre in economia. I problemi da risolvere furono molteplici per la complessità dell'impianto che richiese forniture di apparecchiature e macchinari elettrici, di carpenterie metalliche, di conduttori nudi e di cavi telegrafonici nonché l'esecuzione di fabbricati, la posa di linee aeree e in cavo, il montaggio di sottostazioni elettriche; occorre inoltre armonizzare le molteplici esigenze dei fornitori e delle imprese mentre si fece direttamente il lavoro più delicato della linea di contatto; tutto ciò avvenne contemporaneamente alla risoluzione dei numerosi problemi interni di avviamento e di organizzazione della Società appena costituitasi.

In due anni, contrariamente alle previsioni delle FF. SS.; l'impianto fu ultimato e fu consegnato funzionante, il che rappresentò uno sforzo notevolissimo per tutti coloro che furono impegnati nell'importante appalto: 160 km di linee primarie a 60 kV, 7 sottostazioni completamente equipaggiate con una potenza installata di oltre 30000 KVA, 226 km di linee di contatto, 198 km di cavi telegrafonici, rappresentarono il primo risultato positivo dell'iniziativa del gruppo di aziende promotrici della SAE.

Nel campo delle linee di contatto l'elettrificazione della direttissima Bologna-Firenze a corrente continua 3 kV ha un particolare significato perché, dopo l'esperimento della Benevento-Foggia, segna l'inizio dell'applicazione del sistema di trazione a corrente continua a tutta la rete ferroviaria italiana; opere notevoli furono svolte nelle numerose e lunghe gallerie della linea.

L'elettrificazione della Firenze-Roma che ad essa fece seguito, costituisce coi suoi 852 km di binari elettrificati in due anni oltre che un primato di rapidità, una conferma di efficienza organizzativa.

Le stazioni di Roma Termini (nella sua prima edizione) e di Milano sono state pure elettrificate dalla SAE.

L'ultimo appalto di rilievo in questo campo è stata l'elettrificazione della Milano-Domodossola: Ora dopo una stasi di alcuni anni sono in corso i lavori sulla Milano-Venezia.

L'attività di progetto e di costruzione delle linee ad alta tensione che si svolse inizialmente come complemento di quella delle linee di contatto, divenne preponderante da quando la SAE presentò sostegni alleggeriti che dovevano raccogliere, dopo un difficile esordio, successi grandemente significativi.

Il primo elettrodotto equipaggiato con pali alleggeriti è del 1937, la Bressanone-Trento a 130 kV delle FF. SS.; e questo lavoro ebbe notevole risonanza, fu discusso al congresso di Bari dell'AEI e su varie riviste tecniche.



Dopo di allora le affermazioni non si contano; tra di esse citiamo la linea Mori-S. Giuseppe a 130 kV, l'elettrodotto di interconnessione a 220 kV da Bussolengo (Verona) a Frattamaggiore (Napoli) eseguito per la quasi totalità dalla SAE, la linea a 220 kV Sluderno-Cesano Maderno attraverso il passo dello Stelvio, la più alta linea d'Europa a tutte le tensioni e la più alta del mondo a 220 kV, le linee Apuania-Cornigliano a 220 kV con conduttori binati, Larderello-Roma a 220 kV, Bologna-Soverzene-Vellai a 220 kV, S. Massenza-Bussolengo a 220 kV, le forniture di pali per le linee a 220 kV della Edison, la linea a 220 kV Milano-Grosotto dell'AEM. Milano. Praticamente quasi tutti gli elettrodotti a 220 kV costruiti in Italia sono opera della SAE.

La collana delle affermazioni all'estero si inizia colla linea dell'Arlberg (Austria) a 110 kV di 90 km costruita a tempo di primato nel 1947, da Oetz (Tirolo) a Bürs (Vorarlberg), fornendo tutti i materiali ed eseguendo i lavori con personale esclusivamente italiano (oltre 120 persone), provvedendo dall'Italia a tutta l'organizzazione di cantiere agli automezzi e mezzi d'opera, nonché al materiale logistico, ai viveri ecc.

Dal risultato favorevole di questo contratto ha avuto origine la società collegata austriaca SAE G.m.b.H. di Innsbruck.

All'Arlberg seguirono le forniture di pali per la linea Cavaglia Tiefenkastel (Svizzera) e successivamente l'esportazione in Argentina delle prime carpenterie SAE per varie linee e in Brasile per la linea 150 kV Salto Grande-S. Luzia, che segna l'inizio della diretta attività della SAE nel Sud America. Questa attività si è concretata successivamente nella costituzione della Sociedade Brasileira de Eletrificação, che segue le tradizioni della casa madre e che ha recentemente messo in funzione un'officina di carpenteria in Belo Horizonte, che integrerà le forniture dall'Italia.

Ma contemporaneamente la SAE riuscì a portare il suo nome in India fornendo oltre 4000 t. di pali per la Damodar Valley Corporation e successivamente assumendo l'appalto completo della costruzione delle linee del Machkund che ha dato origine alla società di montaggi S.A.E. (India). Dall'India la SAE si è spinta quasi agli antipodi in Australia dove la genialità e la tenacia del lavoro italiano hanno saputo, in poco più di due anni, ottenere dei successi altamente significativi, ancora più apprezzabili se si considera che dalla meta' del 1952 alla meta' del 1953 l'Australia ha attraversato una crisi fortissima.

L'organizzazione della Electric Power Transmission di Sydney fu inviata tutta dall'Italia, così come avvenne per il personale (dirigenti, impiegati e maestranze) che conto' inizialmente 110 unità. Ora la Società ha ampliato l'organizzazione e conta oltre 250 dipendenti (la maggior parte dei quali è italiana ma si sta facendo opportunamente posto all'elemento australiano specialmente tra gli impiegati), ed è apprezzatissima avendo esteso la sua attività a molteplici rami nel campo delle costruzioni e dei montaggi. Alla sede principale in Sydney fanno corona le sedi secondarie a Melbourne, Brisbane, Hobart, Perth.

L'anno 1951 va considerato tra i più interessanti nella vita della SAE, perché esso oltre a segnare l'inizio dell'esperimento australiano, registra affermazioni in vari altri paesi, tra i quali va segnalato il Messico, ma specialmente ha al suo attivo i contratti per l'impianto della rete a 150 kV della Grecia, contratti assunti in base agli accordi di collaborazione italo-greci del 1949. Le forniture ed i lavori malgrado

le innumerevoli difficoltà, sono stati ultimati nei primi mesi del 1954, con la piena soddisfazione della Public Power Corporation, dell'Ebasco e della Merz McLellan direttrice dei lavori. Crediamo sia difficile registrare un fatto così significativo come l'aggiudicazione ad una sola ditta da parte di un ente straniero, controllato dagli americani, della costruzione di una intera rete di oltre 1100 km di linee ad alta tensione, comportante ca 12.000 tonn. di sostegni, così come difficile sarebbe stato da parte di altre ditte realizzare l'impianto ai nostri tempi di primato.

Conseguenza di questo successo è certamente il contratto stipulato con l'Etibank (il massimo ente parastatale turco) per la costruzione di quasi 800 km di linee a 54 kV con 9000 tonn. di sostegni, con opzione per altri 500 km ca di linee con 6000 tonn. di sostegni, se saranno decisi alcuni progetti di centrali.

Non dobbiamo dimenticare le attività della SAE, che oggi appaiono di minore importanza nei confronti delle linee elettriche ma che rappresentano anche una possibile valvola di sicurezza quando la costruzione degli elettrodotti dovesse rallentare il suo ritmo; tali attività che si compendiano oltre che nelle linee di contatto, nella posa dei cavi telegrafonici, nella saldatura delle rotaie e specialmente nella costruzione di capannoni industriali, sono oltremodo apprezzate e contribuiscono al prestigio che gode la SAE in campo nazionale ed internazionale.

Le affermazioni della SAE nel campo delle coperture industriali sono ormai cospicue come lo dimostrano alcune cifre: per la Fiera di Milano capannoni vari di complessivi mq 27.000, per il porto di Chittagong (Pakistan) 4 capannoni di complessivi mq 33.000 in un primo tempo oltre a 6 capannoni di recente ordinazione di complessivi 52.000 mq; per lo Stato di Victoria, in Australia, 4 hangars di 20.100 mq complessivamente, senza tener conto delle ordinazioni importantissime ottenute nel 1954.

E siamo così giunti a quell'impianto che, unico al mondo, assurge a significato di primato di eccellenza della SAE, quasi una meta di un duro e tenace lavoro di oltre 27 anni: l'attraversamento aereo dello Stretto di Messina a 230 kV. Le lunghe vicende di quest'opera passata attraverso innumerevoli sospensive e modifiche, interventi e pressioni di ogni genere, meriterebbero un lungo discorso, ma ciò potrà essere fatto in altra sede; qui ci limitiamo a segnalare che a coronamento di tanto lavoro svolto dal 1948 per studi, progetti, esperienze, costruzioni, l'attraversamento sarà presto un fatto compiuto e le due torri di 226 metri per tanti i 4 conduttori che sorpasseranno lo Stretto di Messina con una campata di 3650 m, ricorderanno a tutti coloro che alla SAE hanno dato per tanti anni il meglio della loro incessante attività, del loro costante entusiasmo, della loro tenace volontà, della loro sicura fiducia nei destini dell'azienda, quale è stato il cammino percorso da quel lontano 1926, quali le mete raggiunte, quali le speranze per l'avvenire.

## 6) Il presente e il futuro della SAE

Da questi rapidi cenni appare in evidenza palmare che la SAE ha raggiunto, in 27 anni o poco più, una importanza che trascende il campo nazionale per assumere una mondiale; ed è difficile trovare anche all'estero una organizzazione completa e specializzata come la nostra, che alla bontà dei requisiti tecnici unisca la rapidità dell'esecuzione e si batta con probabilità di successo con la concorrenza internazionale, benché si trovi in svantaggio per i prezzi dei materiali.

Non c'è praticamente paese al mondo, se si escludono quelli oltre cortina, che non conosca la SAE e che non ne apprezzi la produzione o non ne tema la presenza sul suo mercato.

Il fatto è che affermazioni come quelle brevemente descritte, sono realtà che non si possono dimenticare e che, oltre ad essere oggetto di legittima soddisfazione per la Società, hanno imposto il suo nome all'attenzione internazionale.

Se ora esaminiamo la situazione quale si presentava all'inizio del 28° esercizio cui si riferiscono queste note e poi nel corso dell'esercizio stesso, possiamo rilevare che la Società ha assicurato lavoro per le sue officine e per i suoi cantieri per molti mesi, pur essendo la sua produzione mensile in continuo aumento.

Così dicasi delle società collegate con particolare riguardo per l'Australia.

Questa relativa tranquillità dà una grande forza all'azienda.

Le previsioni per il futuro non sono facili.

Nei prossimi anni la produzione di energia elettrica in Italia aumenterà in media oltre il 7% annuo; col passaggio a 220 kV di molte linee già predisposte per tale tensione e colla costruzione di centrali termiche, la necessità di nuovi elettrodotti a forte capacità di trasporto potrebbe essere meno sentita. Si prevede quindi una moderata attività nella costruzione dei pali a traliccio per tensioni elevate a meno che l'idea di un collegamento nord sud a 380 kV, di cui già si discute in linea teorica, non prenda consistenza. Peraltro la maggior produzione di energia richiederà un adeguato ampliamento delle reti di distribuzione con corrispondente richiesta di numerosi pali per linee a media e b.t. Sarà quindi opportuno studiare tipi di pali zincati da contrapporre a quelli in c.a.

L'attuazione dei piani regolatori delle grandi città ed i costi delle aree porteranno alla costruzione di grattacieli dove la struttura metallica sarà in molti casi più conveniente. Occorrerà quindi essere preparati ad affrontare queste costruzioni, ponendo a fuoco e risolvendo sin d'ora i vari problemi di progettazione e di esecuzione e sviluppando il lavoro di propaganda.

Le coperture industriali s'indirizzano sempre più verso grandi campate, per meglio utilizzare lo spazio coperto, il che solleva vari quesiti e richiede studi molto accurati. Per di più la zincatura dei capannoni rappresenta una buona carta in questo campo, dove la concorrenza è assai viva.

All'Estero gli impianti elettrici in progetto sono moltissimi; tra di essi primeggiano quelli dell'Australia, del Canada, dell'Africa del Sud, del Venezuela. È da prevedersi quindi ragionevolmente una notevole possibilità di lavoro in questo campo nei prossimi anni.

Ulteriori studi sugli schemi dei sostegni e sui materiali da impiegare dovranno essere condotti senza tregua per mantenere il distacco colla concorrenza, così da giungere alle soluzioni più convenienti, da sottoporre a rigorosi controlli nella stazione di prova del Garabuso.

La produzione di attrezzature di montaggio e di morsetterie dovrà essere notevolmente incrementata.

I montaggi delle linee elettriche dovranno continuare ad essere affiancati ad altri lavori quali le linee di contatto, la posa dei cavi, la saldatura delle rotaie, la posa di acquedotti, oleodotti, gasdotti, il

montaggio di strutture metalliche in genere, essendo ormai l'organizzazione della Società in grado di far fronte a questi lavori sia come personale che come attrezzature.

Il rinnovamento e il potenziamento continuo delle officine e dei cantieri non dovrà avere soste, mentre una sempre più efficiente organizzazione commerciale dovrà essere in grado di assicurare l'afflusso continuo di commesse da tutte le parti del mondo.

Occorrerà per questo preoccuparsi di curare l'addestramento dei giovani che dovranno essere chiamati a sostituire in tempi successivi gli anziani dipendenti, che hanno formato il primo nucleo dell'azienda e che ne hanno seguito fedelmente le sorti.

È questo uno dei punti più delicati da risolvere per dare una continuità efficiente alla vita aziendale.

#### 7) Le "relazioni umane" alla SAE

Si parla molto da qualche anno di "relazioni umane" sulla eco della propaganda e delle esperienze americane, non si odono che incitamenti ad un' "apertura sociale" quasi che in Italia si sia rimasti al medio evo.

Ora per quanto riguarda la SAE occorre rilevare che il criterio del miglior trattamento del personale sia dal punto di vista retributivo che umano data dalla costituzione della Società.

Il massimo affiatamento è sempre esistito dal lontano 1926 tra il Consiglio di Amministrazione, la direzione generale e i dipendenti di qualsiasi grado, pur col massimo rispetto della necessaria gerarchia e ognuno si è sentito seguito ed apprezzato nel suo lavoro e adeguatamente retribuito. Prova ne sia che salvo casi individuali sporadici ed una manovra a sfondo politico di due anni fa a Lecco, contro la quale la direzione prese immediati provvedimenti, la Società non ha mai avuto a lamentare vertenze collettive o scioperi per ragioni interne anche dopo il 1945.

E pur essendo stata l'azienda sino al 1935 organizzata come impresa, la cui caratteristica è di avere maestranze fluttuanti, essa ha saputo conservare la parte migliore del personale assunto nelle varie regioni in cui andava a svolgere i suoi lavori.

Le retribuzioni adeguate hanno giovato alla Società, come l'attestano i risultati ottenuti e al personale, che in media ha raggiunto un tenore di vita apprezzabile; l'istituzione di un premio di produzione ha contribuito notevolmente ad elevare il rendimento delle officine e dei cantieri e ad interessare i dipendenti al buon andamento della Società.

E l'istituzione del regalo di una casetta ai dipendenti meritevoli dopo 20 anni di appartenenza alla Società ha rappresentato un premio tangibile per chi ha contribuito per molti anni alle fortune aziendali. Le cosiddette aperture sociali sono pertanto praticamente (e sempre derivanti da iniziative della direzione senza pressioni degli interessati) già in atto alla SAE da molto tempo ma senza alcun aspetto politico o demagogico. Così nel campo delle "relazioni umane" si ha l'impressione di aver fatto molto, pur senza alcun programma o schema o indirizzo prestabilito, ma basandosi solo sul buon senso e sul concetto, che appare fondamentale, di contemperare al massimo gli interessi aziendali con

## 8) Notizie statistiche

Abbiamo rapidamente ricordato le origini della Società, gli sviluppi successivi, il grado di efficienza raggiunto ed abbiamo delineato le prospettive future dell'azienda. Può essere ora interessante integrare le informazioni necessariamente generiche e sommarie con alcune notizie e dati statistici.

### 1) Ragione sociale:

La ragione sociale iniziale "Società Anonima Elettificazione" spesso usata nella forma abbreviata S.A.E. e' stata successivamente modificata per ottemperare alle disposizioni del nuovo C.C. in "Società Anonima Elettificazione Società per Azioni" che può essere sostituita anche dalla forma abbreviata "SAE S.p.A."

### 2) Scopo sociale:

Lo scopo sociale che era inizialmente di "assumere lavori di elettificazione e simili" e' stato sostituito da quello di "eseguire lavori di elettificazione, costruzioni in genere e simili"; cio' e' di peso in particolare dall'aver aggiunto una attività di produzione all'iniziale attività di montaggio.

### 3) Durata della Società:

La durata della Società era stata inizialmente stabilita al 30/9/1932. Essa e' stata successivamente prorogata al 30/9/1938, al 30/9/1944, al 30/9/1955 e recentemente al 30/9/1970.

### 4) Capitale sociale:

Il capitale e' stato piu' volte aumentato in relazione allo sviluppo aziendale e, dopo la guerra, anche per adeguarlo al mutato valore della moneta secondo le disposizioni di legge.

Capitale iniziale 17 giugno 1926 L. 1.000.000 in contanti

Aumenti del capitale al:

31 maggio	1937	a "	2.500.000	"	"
14 febbraio	1938	" "	4.500.000	"	"
15 dicembre	1941	" "	6.500.000	"	"
15 gennaio	1946	" "	8.500.000	con utilizzo di riserve	
26 giugno	1946	" "	20.000.000	in contanti	
28 gennaio	1947	" "	35.000.000	meta' in contanti e meta' con utilizzo di riserve e fondi di rivalutazione	
7 aprile	1948	" "	100.000.000	in contanti per 30 milioni e il saldo utilizzando fondi di rivalutazione	
16 gennaio	1952	" "	300.000.000	in contanti per 150 milioni e il saldo utilizzando fondi di rivalutazione	
12 aprile	1954	" "	420.000.000	in contanti	

E' previsto un ulteriore aumento a L. 600 milioni, utilizzando il fondo rivalutazione 1952 nel suo ammontare definitivo e probabili altre riserve.

5) Azionisti

Gli azionisti furono inizialmente 6, ma la Edison cedette subito la sua partecipazione agli altri cinque e cioe' Acciaierie e Ferriere Lombarde, Ansaldo, C.E.M.S.A., Ercole Marelli & C. e Tecnomasio Italiano Brown Boveri.

Nel giugno 1939 la CEMSA cedette la sua partecipazione che venne assunta in parti eguali dagli altri quattro azionisti; nell'ottobre 1951 anche l'Ansaldo vendette le sue azioni che furono acquistate pure in parti eguali dagli altri tre soci, che attualmente sono pertanto le A.F.L.F., la Marelli e il T.I.B.B., ciascuna proprietaria di un terzo del capitale sociale.

6) Consiglio di Amministrazione (al 30-9-1953)

Si e' gia' data la composizione del 1° Consiglio di Amministrazione della SAE, ma non si e' richiamata l'attenzione sulla circostanza della stabilita' dei membri di Consiglio; la presenza di amministratori al corrente sia delle origini che di tutte le fasi di sviluppo della Societa' ne ha facilitato notevolmente il funzionamento ed i progressi.

I cambiamenti nel Consiglio sono stati molto limitati, dovuti esclusivamente a ragioni di salute o a cessazione di mandato per l'uscita dalla Societa' dell'azionista rappresentato.

Tre membri del Consiglio iniziale l'ing. Barassi, l'ing. Sarli e il Gr.Uff. Tommasi sono membri del Consiglio attuale e vantano quindi oltre 27 anni di carica. All'ing. Giacomo Merizzi scomparso nel 1937, subentro' prima l'ing. Dot. Straub e nel 1939 l'ing. Mario Giuseppe Soldini attuale amministratore; all'ing. Evangelista Campanari della CEMSA, ritiratosi nel 1931, subentrarono successivamente l'ing. Brun, l'ing. Aldo Raimondi e l'ing. Gerolamo Merlini sino al 1939. L'ing. Rodolfo Demartinis, scomparso nel 1928, non venne sostituito.

Il numero dei consiglieri dai sei iniziali fu ridotto a cinque nel 1929 e a quattro nel 1939 e fu nuovamente aumentato a sei il 15 luglio 1953. Da tale data sono entrati a far parte del Consiglio l'ing. Riccardo Lampugnani e l'ing. Pietro Benni.

L'ing. Merizzi tenne la presidenza della Societa' dal 17 giugno 1926 all'ottobre del 1936, quando per ragioni di salute volle ritirarsi dalla carica che l'aveva veduto impareggiabile guida e moderatore delle varie tendenze.

Il Consiglio volle pero' soprassedere alla nomina di un successore e i poteri furono assunti temporaneamente dal Vice Presidente Gr. Uff. Tommasi. Dopo la scomparsa dell'ing. Merizzi avvenuta il 15/3/1937 il Consiglio chiamò alla presidenza della SAE il 12/5/37 il Gr.Uff. Tommasi che fu sempre riconfermato e che e' attualmente in carica.

Alla vice presidenza si succedettero dapprima l'ing. Campanari sino al giugno 1931, poi il Gr.Uff. Tommasi sino al 12 maggio 1937 e in seguito l'ing. Sarli attualmente in carica.

Il segretario del Consiglio e' dalla costituzione della Societa' l'Avv. Edoardo Majno che e' stato anche l'estensore dello statuto sociale.

7) Collegio Sindacale (al 30-9-1953)

La composizione iniziale del Collegio sindacale subi' molte variazioni per la sostituzione del prof. Roberto Morettini col prof. Piero Conti nel 1934 e successivamente col rag. Giovanni Ciceri nel 1936, del dr. Giuseppe Ramella col Comm. Edmondo Gorini nel 1929, dell'ing. Costantino Ferrero, coll'ing. Elia Migliau nel 1932 e successivamente nel 1939 col rag. Andrea Mentasti.

Dal 1939 al 30/9/53 non vi sono state variazioni tra i membri effettivi del Collegio sindacale la cui presidenza e' tenuta dal 1929 dal Comm. Gorini.

Il rag. Mentasti prima della sua nomina a sindaco aveva gia' assistito la Societa' sin dall'inizio nei suoi rapporti col fisco e nell'impostazione della contabilita'.

La collaborazione del collegio sindacale e' stata sempre preziosa, estendendosi anche al di la' della semplice funzione di controllo per entrare con vantaggio evidente, nel vivo dei problemi aziendali.

8) Organizzazione della societa'

Nel giugno del 1926 la societa' sistemo' gli uffici di direzione a Milano in pochi locali all'ultimo piano del palazzo Edison; mentre costitui' un ufficio lavori a Pressanone. L'organico del personale fu agli inizi assai limitato sia a Milano che a Pressanone, ma ognuno si prodigo' in un lavoro che aveva, per tutti, molti lati appassianti. Ed e' interessante rilevare come molti dei giovani allora assunti in qualita' di impiegati di categorie minori o di montatori abbiano saputo raggiungere per merito esclusivo del loro lavoro e della loro dedizione agli interessi della Societa' i gradi piu' importanti nella gerarchia aziendale, qualcuno affermandosi all'estero come esponente di societa' collegate. Coll'aggiudicazione di nuovi lavori si costituirono man mano altri uffici periferici la cui durata era pero' legata a quella dell'appalto; e si venne cosi' formando a poco a poco una maestranza ben diretta molto esperta nell'elettrificazione ferroviaria, dotata di spirito di corpo.

In quel periodo la direzione di Milano poiche' la societa' manteneva il carattere d'impresa non ebbe particolari necessita' di accrescere i suoi quadri.

Piuttosto e' da ricordare che mentre ai lavori della Bolzano-Brennero sovrintendette in posto l'ing. Corbellini, successivamente, scomparso l'ing. Demartinis ed affidata provvisoriamente la direzione della Societa' all'ing. Gabardini, la presenza dell'ing. Corbellini a Milano risulto' indispensabile. Col suo trasferimento avvenuto nel 1929 ebbe inizio quel periodo di direzione della societa' in forma praticamente binomia che dura tuttora e che ha bene corrisposto alle esigenze aziendali.

Nel 1930 gli uffici di Milano si trasferirono nella attuale Sede di Via Larga n. 8 e furono continuamente ampliati, specialmente dopo la guerra, e nella stessa casa e nelle case vicine; complessivamente gli uffici della Sede occupano ora oltre 1200 mq.

Gli uffici lavori continuarono per molti anni la loro vita nomade e anche le numerose attrezzature e mezzi d'opera si spostarono nelle varie localita' dei lavori senza avere la possibilita' di una pur necessaria adeguata manutenzione. Si era gia' pero' manifestata da tempo la tendenza di riunire il personale e le attrezzature di montaggio a Pologna, cosi' da farne un centro di smistamento per i cantieri della penisola.

Nel 1938 coll'acquisto dell'officina Milani di Lecco (macchinario ed avviamento, escluso il terreno) si ebbe l'atto di nascita della nuova attivita' della SAE; e in tempo relativamente breve furono confermate le previsioni che avevano suggerito l'operazione. Negli ultimi anni della guerra gli avvenimenti consigliarono di trasferire a Lecco il personale e l'organizzazione dei cantieri di montaggio; e a Lecco venne anche sfollata la direzione di Milano dopo i bombardamenti dell'agosto 1943. Questi provvedimenti si rivelarono molto vantaggiosi per la SAE. Così mentre i cantieri operarono dapprima in tutta Italia e successivamente a nord dell'appennino tosco-emiliano, gli organi direttivi si trovarono concentrati a Lecco col vantaggio di semplificare i collegamenti ed i rapporti colle unita' esecutive, di evitare d'essere separati dal nostro centro di produzione e di difendere e preservare macchinari e attrezzature. Mentre l'officina continuo' nella sua produzione di pali e carpenterie leggere, le nostre squadre di montaggio svolsero un'opera difficile, pericolosa e assai meritoria contribuendo a mantenere funzionante nei limiti del possibile la rete ferroviaria elettrificata, soggetta a continue offese nemiche.

La fine della guerra ci trovo' cogli impianti in efficienza e fu sufficiente un breve periodo di tempo per rimettere a pieno regime la direzione, gli uffici, le officine ed i cantieri. Si riaperse-

l'ufficio di Bologna, se ne costitui' uno a Roma, mentre l'officina dissotterrava macchinario e ferro; e la SAE contribuì in misura notevolissima al ripristino della rete ferroviaria, sia sistemando le linee di contatto sia fornendo centine per il getto di ponti in c.a., sia ricostruendo vari elettrodotti ad alta tensione delle FF.SS. e di societa' private. Nel luglio del 1946 la Societa' acquisto' dai fratelli Cima la proprieta' del Ponte di Acquate (dove già era installata l'officina rilevata nel 1938 dalla ditta Milani) e del Garabuso dove furono installati i magazzini e dove successivamente fu costruita la stazione di prova. Nel dicembre del 1946 fu acquistato un vasto terreno a Bologna dove ebbe sede stabile il cantiere centrale dei montaggi. Nel 1947 fu la volta di porre le basi nel Mezzogiorno della nostra attivita' di carpentieri con l'affitto dell'officina di Napoli. Dal 1947 ad oggi lo stabilimento di Acquate ha subito profonde trasformazioni ed e' oggi in Italia uno dei meglio attrezzati per il suo tipo di produzione, a Bologna si e' istituita la Direzione Lavori e si e' creato un centro aziendale che comprende un edificio per uffici e mensa, una officina di riparazione ed ampi capannoni per il ricovero di automezzi su strada e su rotaie, carrelli, scale, attrezzature, materiali logistici ecc. ecc.

Infine nell'agosto del 1950 abbiamo perfezionato l'acquisto di una vasta area per l'officina di Napoli che sta ora per raggiungere una notevole capacita' produttiva.

Nel 1953 e' stato acquistato in Milano un terreno dove costruire l'edificio della Sede della Societa', di prossima realizzazione.

Allo scadere del 1953 la SAE era così articolata:

- a) una direzione generale a Milano comprendente uffici tecnici, commerciali, amministrativi;
- b) una officina ad Acquate/Lecco
- c) " " " Napoli
- d) una direzione lavori a Bologna per la condotta dei lavori in



Italia, in Grecia e in Turchia e in generale all'estero<sup>11</sup> ove non si provveda con società localmente costituite

- e) un ufficio lavori a Trento
- f) una stazione di prova delle strutture metalliche con annessa sala prove al Garabuso (Lecco)
- g) un ufficio a Roma.

Alla SAE italiana facevano corona cinque società collegate, in Austria, Brasile, India, Australia e Sud Africa e altre società erano in programma.

### 9) Personale

Nel 1926 la SAE aveva a Milano	10 dipendenti	
e a Bressanone	15	che
successivamente aumentarono a	50	oltre
al personale delle imprese subappaltatrici.		

Alla fine del 1953 la forza della società era la seguente:

dirigenti	n.	11
impiegati	"	233
equiparati	"	93
operai delle officine e dei cantieri	"	1543
	<u>totale</u>	<u>n. 1880</u>

mentre le società collegate avevano:

SAE G.m.b.H. (Austria)	n.	60 dipendenti
Sobreletro (Brasile)	"	50
E.P.T. (Australia)	"	250
S.A.E. (India)	"	20
Power Lines (Sud Africa)	"	13

### 10) Proprietà immobiliare

Nel 1928 alla fine della Bolzano-Brennero, cioè a 2 anni dalla sua costituzione, la SAE non aveva né proprietà immobiliari né officine.

Alla fine del 1953 la proprietà immobiliare della SAE era formata da:

Stabilimento di Lecco		mq	39.000
di cui coperti	mq	15.600	
Stabilimento di Napoli		"	29.400
di cui coperti	"	5.400	
Cantiere centrale di Bologna		"	25.000
di cui coperti	"	6.200	
<u>Totale area industriale</u>			<u>mq 93.500</u>
di cui coperti	mq	27.200	
Fabbricati per magazzini e foresteria del Garabuso		mq	1.600
Terreni a bosco e prato al Garabuso		"	70.000

Stazione di prova pali al Garabuso	mq	600
Colonia marina di Torre Pedrera di cui coperti	mq	500
Terreno in Milano per la nuova Sede	"	1.500
Terreno in Valmadrera e Bologna per eventuali case operai	"	6.368
Terreno agricolo di Marcignago (Pavia)	ettari	43 pari a 660 pertiche milanesi

L'officina di Acquate fa parte della SAE dal 1938, mentre l'acquisto dei terreni e dei fabbricati e' del luglio 1946.

L'officina di Napoli e' stata affittata nel 1947, mentre l'acquisto del terreno e dei fabbricati e' dell'agosto 1950.

Il terreno del cantiere centrale di Bologna e' stato acquistato nel dicembre 1946.

La colonia di Torre Pedrera e' stata acquistata nel 1949.

La stazione prova pali e' stata costruita nel 1949.

11) Macchinari, automezzi, attrezzature e mezzi d'opera.

La consistenza del parco macchine, attrezzature e mezzi d'opera al 30 settembre 1927 era la seguente:

una auto, un camioncino, un motocarrello, un motocompressore, 19 scale a carrello e 13 carrelli, 11 baracche e un modesto quantitativo di attrezzi per lavori di linee di contatto.

Al 30 settembre 1953 l'inventario registrava:

108 autocarri e rimorchi per una portata complessiva di q.li 2600

143 macchine varie di cantiere per una potenza complessiva di HP 514

632 macchine utensili per le officine, per una potenza installata di oltre 4.000 KW.

8 auto

4 grue mobili

16 motocarrelli

140 carrelli

73 scale a carrello

oltre ad un ingentissimo quantitativo di attrezzature e di materiale logistico.

12) Lavori eseguiti

I lavori e le forniture acquisiti dalla SAE dalla sua costituzione al 30 settembre 1953 e in gran parte eseguiti, sono a grandi tratti i seguenti:

a) Linee di contatto ferroviarie e tramviarie km 6.300 ca.  
di binario elettrificato

b) Linee di trasporto di energia ad alta ed altissima tensione:  
Fornitura di oltre tonn 180.000  
di sostegni in ferro a traliccio verniciati o zincati;

Montaggi di km 10.000 ca.  
di elettrodotti per tensioni da 11 kV a 220 kV

c) Intelaiature metalliche per 255 sottostazioni all'aperto per ca.	tonn	6.300
d) Coperture metalliche industriali, capannoni per stabilimenti, per magazzini, hangars, per una superficie complessiva di ca. e per un peso di ca.	mq tonn	260.000 8.700
e) Centine metalliche per ponti per ca.	tonn	380
f) Posa cavi elettrici e telegrafonici per ca.	km	2.400
g) Lavori di ripristino danni bellici per moltissime linee di contatto e linee primarie ivi compresa la fornitura di strutture metalliche per ca.	tonn	1.700
h) Apparecchiature varie per elettrodotti e linee di contatto, ganci, perni, mensolame in ferro, messe a terra ecc. per ca.	tonn	1.900
i) Saldature rotaie, ca.	n.	70.000

Complessivamente si tratta di ca. 200.000 tonn. di strutture metalliche, di cui ca. 20.000 tonn. furono fatte costruire da terzi prima del 1938.

### 13) Produzione annuale

La produzione dell'officina di Acquate che si e' iniziata nel 1938 ha avuto nel periodo post-bellico, dal 1945 alla fine del 1953 un continuo costante incremento che difficilmente trova l'eguale in altre car-penterie italiane ed estere.

L'officina di Napoli dopo un periodo di avviamento sta seguendo l'e-empio di Acquate.

I valori della produzione dal 1945 al 1953 danno una chiara idea dei progressi compiuti, pur tenendo conto che nel periodo dal 1947 al 1949/50 si sono costruite strutture miste che sono di minor peso del-le corrispondenti in angolari:

Esercizio	Tonn.	di cui	Off.Acquate	Off.Napoli
1944-1945	936		936	-
1945-1946	2927		2927	-
1946-1947	4239		4239	-
1947-1948	7088		7088	-
1948-1949	6404		6166	238
1949-1950	17349		16877	472
1950-1951	22692		21032	1660
1951-1952	30880		27870	3010
1952-1953	32854		29401	3453

Gli ampliamenti e le trasformazioni eseguite ad Acquate ed a Napoli permetteranno di raggiungere anche produzioni maggiori cosi' da con-siderare non irraggiungibile una produzione complessiva di 50.000 tonn. annue.

X Anche i montaggi hanno segnato aumenti crescenti: dai 150 km annui del 1937/1938 si e' saliti alla media di 500-700 km annui tra Italia ed Estero, il che rappresenta un primato anche internazionale.

14) Esportazione:

L'attivita' di esportazione si e' iniziata praticamente nel 1947 col l'elettrodotto dell'Arlberg ed ha segnato progressive affermazioni assai significative. E' da osservare che la carpenteria metallica e' considerata di assai difficile collocamento all'estero, ed e' raramente contemplata negli accordi commerciali; eppure e' proprio in questo campo che abbiamo registrata le piu' forti esportazioni.

I materiali esportati dal 1947 al 1953, che comprendono sia forniture SAE, che forniture di terzi (conduttori, isolatori, morsetterie) eseguite per nostro tramite, sono i seguenti, espressi in peso:

Esercizio	Materiali SAE Tonn.	Percent. %	Materiali di terzi Tonn.	Percent. %	Totale Tonn.
1946+1947	1.700				1.700
1947+1948	600				600
1948+1949	1.105				1.105
1949+1950	5.642	88	753	12	6.395
1950+1951	3.937	88	534	12	4.471
1951+1952	10.943	66	5.675	34	16.618
1952+1953	17.436	86	2.832	14	20.268

L'esportazione e' avvenuta verso 32 paesi di ogni parte del mondo e precisamente:

- 1) in Europa: Austria, Belgio, Grecia, Irlanda, Svizzera
- 2) in Africa: Congo Belga, Libia, Marocco, Mozambico, Rhodesia, Sud Africa
- 3) in Asia: Ceylon, Formosa, India, Pakistan, Turchia
- 4) in America: Argentina, Brasile, Canada', Chile, Columbia, Cuba, Haiti, Peru', Portorico, Messico, San Salvador, Stati Uniti d'America, Uruguay, Venezuela
- 5) in Oceania: Australia (Stati N.S.W. - Victoria - Queensland - W. Australia - Tasmania) e Nuova Zelanda

15) Risultati economici

Gli utili di bilancio sino alla chiusura dell'esercizio 1952-1953 e cioe' in 27 anni di attivita' si riassumono nelle seguenti cifre

Dal 1926 al 1940	L. 4.922.016.-	
che espresse in moneta attuale applicando un moltiplicatore medio di 55 corrispondono a		L. 260.000.000.-
Dal 1941 al 1946	L. 9.966.513.-	
che in moneta attuale con moltiplicatore medio di 20 corrispondono a		L. 200.000.000.-
Dal 1947 al 1953		L. 272.000.000.-
		L. 732.000.000.-

pari ad una media annuale espressa in moneta attuale di  
L. 27.000.000.-

Gli utili distribuiti agli azionisti sono stati:

1926+1940	L. 3.897.500.- pari ad attuali	L. 214.000.000.-
1941+1946	L. 5.491.250.- pari ad attuali	L. 110.000.000.-
1947+1953		<u>L. 188.000.000.-</u>
	Comlessivamente	L. 512.000.000.-

pari ad una media annuale espressa in moneta attuale di ca  
L. 19.000.000.-

La consistenza patrimoniale della Societa' e' oggi valutabile in  
e le sue riserve sono pure misurabili in cifre cospicue. Occorre tener anche presente che la SAE ha una clientela di primo ordine, non ha debiti a lunga scadenza e quando ha assunto ed assume lavori con pagamenti dilazionati cura in modo particolare le garanzie e le cautele piu' opportune.

#### 16) SOCIETA' COLLEGATE

Si da' qualche cenno statistico delle Societa' collegate all'estero costituite entro il 31/12/1953 in Austria, Australia, Brasile, India, Nuova Guinea (la Power Lines Sud Africa e la Lanka Power Ceylon sono sorte nel 1954).

##### a) Austria

STARKSTROM ANLAGEN ELEKTRIFIZIERUNGS GESELLSCHAFT m.b.H.

Forma: societa' a responsabilita' limitata

Costituzione: 7 maggio 1948

Sede: Innsbruck

Scopo: progettare e costruire impianti di produzione, distribuzione e trasporto di energia elettrica, nonche' di elettrificazione ferroviaria, costituita mediante utilizzo di un credito formatosi in dipendenza dell'esecuzione di lavori accessori alla costruzione dell'elettrodotto dell'Arlberg.

Durata: 31 dicembre 1954

Capitale sociale: scellini 100.000 suddiviso in 100 quote di 1000 scellini ciascuna

Consiglio di Amministrazione: Gr.Uff. Luigi Tommasi, Presidente; Dr. Guido Jakoncig, Vice Presidente; Pres. Hermann Flurscheim, Ing. Sandro Gabardini, Ing. Giannino Corbellini, Consiglieri

Gerenti: Ing. Franco Bianchi di Castelbianco e Ing. Hans Weinrath

Procuratore: sig. Immo Von Gorgey

Revisore: Dr. Josef Sokopf

##### b) Australia

ELECTRIC POWER TRANSMISSION PTY. LTD.

Forma: societa' a responsabilita' limitata

Costituzione: 4 maggio 1951

Sede: Sydney

Scopo: costruzione di grandi linee di trasporto di energia elettrica

Durata: illimitata

Capitale: il capitale di 50.000 azioni da Lst.A. 1 ciascuna, che inizialmente avrebbe dovuto essere sottoscritto per il 50% dalla SAE e per il 50% dalla Dickson Primer Co. di Sydney, fu sottoscritto dalla sola SAE e precisamente per:

- n. 25.000 azioni mediante apporto di attrezzature
- n. 5.000 azioni con versamento in contanti

Le suddette 30.000 azioni, trasferite nel novembre 1953 alla costituenda Elettrofin, costituivano il capitale sociale della Holding svizzera.

Consiglio di Amministrazione:

sig. Vittorio Monduzzi (Presidente)

" Gabriel Reichenbach, Consigliere (il quale e' alternate dell'ing. Fochetti)

" Brodribb, Consigliere

Revisori : Truman Marks & Co.

c) Brasile

SOCIEDADE BRASILEIRA DE ELETRIFICAÇÃO LIMITADA

Forma : societa' a responsabilita' limitata (e' prevista la trasformazione in anonima)

Costituzione : 6 agosto 1951

Sede : legale a Rio de Janeiro, amministrativa a Belo Horizonte

Scopo : analogo a quello della SAE

Durata : illimitata

Capitale sociale : Cr\$ 1.000.000

Gerenti : Ing. Arturo Magenta e Com.te Alfieri Uxa

d) India

S.A.E. (INDIA) LIMITED

Forma : societa' a responsabilita' limitata

Costituzione : 12 maggio 1951

Sede : Waltair

Scopo : la societa' e' stata costituita dopo che a SAE Milano fu aggiudicata la costruzione delle linee del Machkund nella zona di Vizagapatam. In un primo tempo si era pensato a creare un locale ufficio lavori, ma per ragioni fiscali, si e' ritenuto piu' opportuno costituire una societa' limitata. Dietro relativa autorizzazione del Mincomes a tal fine venne utilizzato in loco un credito intrasferibile di 153.745 rupie che si era costituito per revisione cambi. Gli utili sui lavori sono gia' stati trasferiti in Italia. Non appena definita la risoluzione delle pendenze della SAE Milano con gli Uffici fiscali indiani, si stabilira' se creare in India una societa' col medesimo nome, o se sospendere la sua attivita' per concentrarla altrove.

Capitale sociale : Rupie 50.000 suddiviso in 500 azioni da 100 rupie ciascuna

Azionisti : La SAE attraverso suoi Funzionari in loco

Direzione : Ing. Franco Manfredini e sig. Carlo Valdettaro

e) Nuova Guinea

GENERAL CONSTRUCTION (NEW GUINEA) LIMITED

Forma : societa' a responsabilita' limitata

Costituzione : 2 novembre 1953 con la ragione sociale 'Electric Power Transmission (New Guinea) Ltd.' in seguito a delibera dell'Assemblea Generale dell'11 gennaio 1954

Sede : Rabaul

Scopo : costituita in seguito alla commessa ottenuta dall'E.P.T. dal Dipartimento Lavori di Port Moresby nell'ottobre 1953 per la costruzione di diciannove case a Rabaul. La società opera indipendentemente dalla E.P.T. ed ha suoi propri dirigenti

Durata : illimitata

Capitale sociale : Lst.A. 100.000 versato all'atto della costituzione Lst.A. 7

Azionisti : Electric Power Transmission Pty.Ltd.

Consiglio di Amministrazione : James Irving Cromie, Presidente; sigg. Vittorio Monduzzi, Renshaw e Della Torre, Consiglieri.

## 17) HOLDING

Nell'anno 1953 si ritenne opportuno addivenire alla costituzione di una Società finanziaria svizzera, col programma di farvi trasferire progressivamente la proprietà delle società collegate estere. Ecco in riassunto i dati principali

### ELETTROFIN SOCIETA' ANONIMA FINANZIARIA HOLDING

Forma : Società Anonima

Costituzione : 7 novembre 1953

Sede : Montagnola (Lugano) - Svizzera

Scopo : partecipare sotto qualsiasi forma alla creazione ed al finanziamento di imprese industriali; svizzere od estere, svolgenti la loro attività nel settore dell'elettrificazione; di rilevare in tutto o in parte quote sociali, nonché di compiere operazioni similari sotto forma di holding e, in genere, di svolgere attività affini alle suaccennate.

Durata : illimitata

Capitale Sociale : di originari Frsv. 200.000

Azioni : al portatore di proprietà della Società Anonima Elettrificazione S.p.A.

Consiglio di Amministrazione : On.le Francesco Rusca, Presidente e Consigliere Delegato

Arch. Raoul Casella, Avv. Carlo Gilardi, Consiglieri

Revisore : sig. Urban Nussbaumer

-----

## NOTA AGGIUNTIVA

### QUADRI DIRETTIVI

I quadri direttivi della società' alla fine del 1953 erano i seguenti:

Direttore Generale : Ing. Alessandro Gabardini

Vice Direttore Generale: Ing. Giovanni Corbellini

Direttore Tecnico : Ing. Franco Bianchi

### Dirigenti preposti ai vari servizi:

a Milano : Dr. Guido Corbellini - Consulenza  
Ing. Fabrizio Fochetti - Servizio Commerciale Estero  
Ing. Giorgio Magenta - Ufficio Tecnico  
Ing. Carlo Vespignani - Servizio Commerciale Italia

a Bologna (anche per montaggi all'estero) : Sig. Francesco Monduzzi - Direzione Lavori  
Sig. Arrigo Colombo - " "

a Lecco : Sig. Massimiliano Annovi - Stabilimento di Lecco  
Sig. Oberti Felice - " " "

I dirigenti Sig. Vittorio Monduzzi e Ing. Arturo Magenta erano rispettivamente a capo dell'E.P.T. Australia e della Sobreletro Brasile.

### Altri funzionari con mansioni direttive:

a Trento : Sig. Luigi Ferlin - Ufficio Lavori

a Napoli : Sig. Raffaello Galli - Stabilimento di Napoli