

## Capitolo secondo 1936-1945

La SAE che ha sempre più lavoro dalle Ferrovie dello Stato e che nel 1937 oltre la «Direttissima» ha già realizzato la Falconara-Orte e la Falconara-Pescara riceve nel 1938 lavoro anche da altri committenti. In Italia allora ci sono, oltre la più importante, cioè la Edison, molte società produttrici di energia elettrica. Alcune di queste aziende saranno, dal 1958 al 1962, cioè gli anni della nazionalizzazione dell'energia, al centro di violente polemiche e il giudizio sul loro operato e sulle qualità del lavoro svolto sarà sempre diverso: varia secondo l'opinione di chi deve giudicarle. Per i fautori della nazionalizzazione esse erano solo delle parassite che vendevano energia, frodavano il fisco, non investivano i profitti, svolgendo una funzione di sostegno della politica delle forze conservatrici; per gli altri invece erano società che avevano e svolgevano un grande ruolo nel processo d'industrializzazione italiana avendo messo e mettendo a disposizione del Paese e della società capitali, lavoro ed energia, cioè progresso. Alcune di queste società elettriche erano municipali, altre di piccole società e altre ancora di grandi, come ad esempio la Montecatini che, producendo energia elettrica e dovendola vendere o avendone bisogno per altre sue aziende lontane dal luogo di produzione, dovevano trasportarvela. È così che nel 1939 la SAE realizza per l'Azienda Elettrica Municipale Milanese la Milano-Grosotto e la Milano-Grosio; per la Coniel la Tavernuzze-Bussolengo e infine per la Montecatini la Mori-San Giuseppe, lavori che oltre metterla in rilievo in quel settore particolare ne affinano le qualità e la specializzazione.

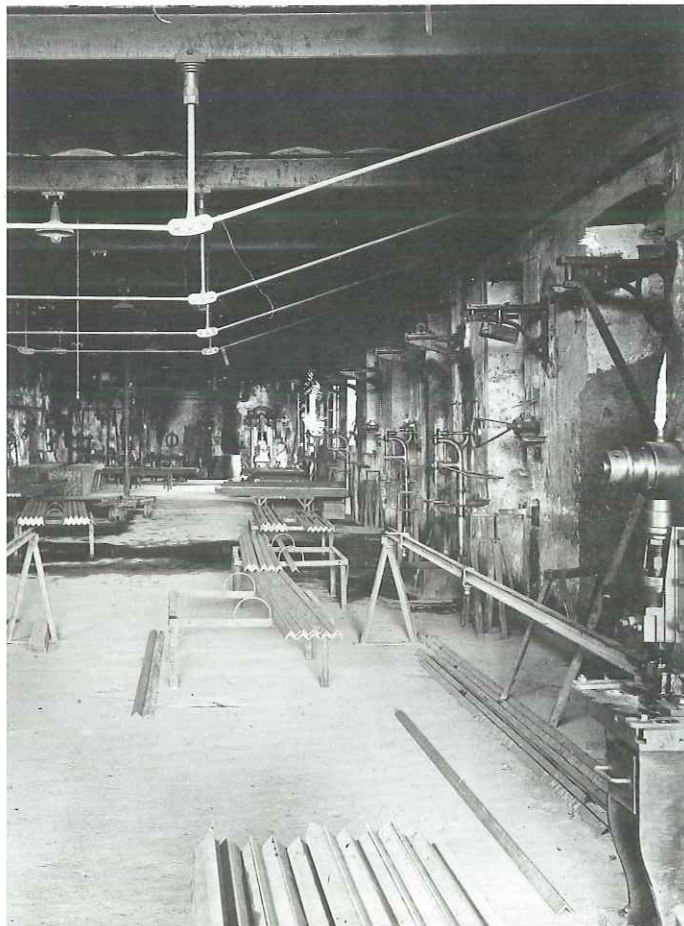
A questo punto per obiettività bisogna dire che le società elettriche di allora (e che vissero

fino all'inizio degli anni Sessanta cioè fin quando furono nazionalizzate) avevano un loro stile nel far le linee e in genere le facevano *bene*. Anzitutto non lasciavano nulla all'appaltatore. Il committente pagava al prezzo stabilito il meglio secondo le specifiche. Questo sistema che prevedeva la presenza sul lavoro di quello che allora veniva chiamato sul piano operativo «il contrario» (dell'appaltatore dei lavori) per il controllo continuato della esecuzione delle opere dava ampie garanzie a chi ordinava e pagava ma, se ben si riflette, non sviluppava in genere il senso critico dell'impresa di appalto e tantomeno il suo spirito organizzativo. In pratica alla società di montaggio che aveva ottenuto il contratto bastava comprare tutto quanto il cliente aveva deciso ed eseguire i lavori, così come li aveva stabiliti e programmati.

Nonostante i criteri imperanti e la situazione, la SAE non si comportò come tante altre imprese di montaggio e tantomeno eseguì i lavori per eseguirli né accettò il principio che tutto dovesse essere deciso dal cliente, tanto più che in genere una realtà s'imponeva su tutto e tutti ed era quella fisica orografica. Cominciando a fare elettrodotti la SAE aveva scoperto subito, logicamente, che il difficile delle linee erano gli ostacoli naturali, fiumi, paludi, montagne, ostacoli che condizionavano un po' tutto il lavoro. Era chiaro che chi sapeva intuire di più le difficoltà e chi sapeva prevedere che cosa sarebbe servito tempestivamente o come si sarebbe potuto risolvere meglio un problema qualsiasi (il rifornimento dei cavi, ad esempio, e come portarli a grande altezza; oggi ci sono gli elicotteri, ma allora si doveva lavorare con muli e uomini) avrebbe fatto meglio il lavoro e guadagnato e risparmiato di più. Di una linea

primaria bisognava anzitutto decidere il tracciato (ciò non avveniva però con le FF.SS.), il che significava fare una ricognizione sul terreno e poi prendere certe decisioni, fare il rilievo in quota del tracciato, preparare a tavolino la picchettazione, farla sul posto, studiare e preparare le fondazioni dei pali, eseguire tutti i lavori in calcestruzzo, trasportare i sostegni, approvvigionarli di conduttori, preparare la distribuzione dei montaggi, ecc. ecc. Quando poi si dovevano fare lavori di elettrificazione ferroviaria e oltre la «primaria» si doveva costruire anche la cosiddetta linea secondaria, ovvero quella di alimentazione dei locomotori sui binari con relative sottostazioni di trasformazione della corrente della primaria in corrente adatta alla linea, cresceva anche la complessità delle cose da fare e da sincronizzare e cioè il montaggio dei pali e delle sottostazioni, la tesatura dei conduttori e la messa in opera sottoterra dei vari cavi telegrafonici e di segnalamento. Insomma una serie di lavori non certo facili e semplici. Ora bisogna aggiungere che tutti gli elettrodotti hanno una lavorazione critica e sono fatti un po' come le strade, con una sequenza logica. Prima si fa una cosa, poi un'altra, il che significa che prima, ad esempio, ci devono essere i mate-

L'interno e l'esterno dello stabilimento Milani (centotrenta operai), di Acquate (Lecco) all'epoca dell'acquisto (2 settembre 1938).



riali richiesti in certi luoghi e nei tempi prescritti, che bisogna pensare al loro montaggio dopo aver ben studiato il terreno, e che tutto, *tutto* e sempre, deve esser previsto e calcolato al millesimo. Ma fare calcoli allora non era semplice.

Richiedeva grande precisione e soprattutto pazienza. Oggi tutto è molto più facile: ci sono i calcolatori elettronici, piccoli, da tavolo o grandi, grandissimi e poi c'è soprattutto il *Critical Path Method* cioè un sistema che permette di studiare e preparare tutto in poco tempo andando alla rovescia. Devo consegnare un certo lavoro il giorno X? Bene. Allora faccio tutte le previsioni necessarie: prezzi, materiale, assicurazioni, carico, trasporti, tempi di consegna eccetera, fin quando ottengo la previsione migliore. A quei tempi invece lavorando col regolo e «a mano» per far preventivi, costi e trovare i valori esatti ci volevano giorni e giorni. Il lavoro del preventivo poi era quasi diventato un'«arte». Bisognava infatti avere un talento particolare, pazienza, meticolosità e precisione. Insomma occorreva esserci «tagliati» o, come dicevano gli addetti all'ufficio che prima li preparavano e poi li sviluppavano, «bisognava sentirli». Fra i capicantiere erano bravissimi, ad esempio, Sassi e Fiorini, fedeli allievi di Arrigo Colombo. Di «Pennabianca» loro seguivano «il metodo». «Il Colombo», infatti, era insuperabile in quel lavoro: di giorno riempiva pagine e pagine di un quadernetto di appunti, la notte si sedeva a un tavolo e con pazienza da certosino cominciava a sviluppare i dati e fare calcoli. Colombo non improvvisava mai, curava tutti i particolari e andava sempre a controllare tutto. In cantiere teneva sempre con sé quaderni pieni di fogli di carta carbone: non dava mai ordini verbali. Come un ufficiale di un alto comando metteva tutto per iscritto. E di ogni disposizione che scriveva con la sua calligrafia, minuta ma chiarissima, faceva sempre tre-quattro copie. Non c'erano mai equivoci con lui. «E i suoi rapporti al direttore generale o ai vari ingegneri erano sempre precisi, esatti e obiettivi», dice l'ingegner Corbellini.

Fu comunque realizzando elettrodotti che la SAE maturò la già fondata convinzione che in quel campo si sarebbero potuti fare grandi progressi se si fossero potuti metter in opera, e già aveva cominciato a studiarli, pali diversi, nuovi, più leggeri e soprattutto più snelli, e affrontare e risolvere molti altri problemi. Il che dice che sin da allora tendeva a guardare e considerare le linee elettriche che eseguiva non affidandosi esclusivamente all'esperienza precedente, ma analizzan-

do cosa vi era di diverso e di nuovo e considerando ognuna di esse un problema o dei *problemi* a sé, da studiare caso per caso. E risolvere il meglio possibile.

In altre parole la SAE quando aveva davanti un progetto di linea faceva una vera, propria e profonda indagine diagnostica. Gli incaricati allo studio del contratto lo esaminavano accuratamente provando tutte le possibilità e opzioni e facendo i più svariati e accurati calcoli in modo che non vi fossero errori di sorta. Altri ancora svilupparono la linea in sé per sé, cioè la studiavano nella sua lunghezza, mentre altri provvedevano a far l'analisi dei costi e prevedevano tutti i possibili contrattempi dei lavori in linea, cose che non faceva nessuna altra società del ramo. Fu proprio – ripetiamo – l'abitudine a guardare l'elettrificazione come un *prodotto* e l'applicazione costante allo studio dei problemi inerenti che determinarono il futuro della SAE, nel senso che le diedero un'esperienza che altri, non «guardando» le linee nello stesso modo, non poterono farsi. Era chiaro che già con l'analisi del lavoro, la SAE dimostrasse di avere un livello tecnico superiore, che non solo si esprimeva in una offerta a un prezzo migliore, ma anche con una progettazione e una costruzione più accurata e completa. In genere la

SAE quando prendeva in considerazione una gara dopo aver studiato le caratteristiche del lavoro, non si limitava a rispondere alle esigenze del cliente e a soddisfare il loro capitolato d'appalto. Ogni volta con questo sempre rigorosamente rispettato, la SAE presentava delle alternative ovvero un capitolato modificato con soluzioni dei problemi diversi da quelle del committente e del consulente i quali, esaminati i preventivi di tutti i concorrenti, non potevano non notare quanto più economica e piena di novità fosse l'offerta della SAE. Per di più era sempre ottimizzata, cioè corredata di proposte concrete che facevano guadagnare il committente o, più precisamente, gli permettevano di risparmiare (naturalmente se quel risparmio veniva effettuato, la SAE non avrebbe mancato di chiedere la percentuale sul guadagno ottenuto dal committente).

Con i clienti sempre soddisfatti del lavoro e dei progetti la SAE, che sta, come allora si dice, «andando forte» cioè ampliandosi e crescendo a ritmo accelerato, compie, proprio nel 1938, un passo risultato poi importante e determinante. Compra ad Acquate, nei pressi di Lecco, un'officina: la Milani. Fondata anni prima dalla Richard Ginori per la costruzione di isolatori, poi assorbita dalla Cariboni che lavorava nelle elettri-



ficazioni di linee secondarie e poi diventata «Fratelli Milani», viene acquistata il 2 settembre del 1938 per trecentomila lire d'allora. È un piccolo stabilimento con 130 operai che per difendersi dal freddo durante l'inverno sistemano sul tetto e sui lati dei capannoni grandi tende e coperte. Questa ditta che da tempo esegue per la SAE lavori su commissione ha un passabile macchinario, un buon avviamento e soprattutto dirigenti e operai molto attaccati al lavoro. La decisione che il Consiglio di Amministrazione della SAE ha preso dopo una lunga e meditata riflessione della Direzione Generale, si rivelerà di una straordinaria importanza strategica. Il pensiero della Direzione, subito assecondata dagli azionisti, è il seguente: è meglio che la SAE si costruisca i pali di cui ha bisogno e che soprattutto se li faccia come ritiene debban esser fatti. Il «palo» ha un avvenire, secondo la SAE può esser migliorato e poi ha una caratteristica: in sé e per sé incide ben per il 30 per cento nel costo di una linea. Quindi anche finanziariamente può rendere. Non è tutto. La SAE a Lecco potrà anche costruirsi e provare macchine o attrezzature particolari che le consentiranno di ottenere le massime rese nelle lavorazioni. Un'idea geniale che darà un'ulteriore spinta all'azienda.

L'officina di Lecco è affidata alla supervisione dell'ingegnere Bianchi che già dal 1934, data del suo passaggio all'Ufficio Tecnico SAE, studia il «problema palo», tutte le sue implicazioni, e ne sta avviando il processo, scherzosamente chiamato in ditta di «beautification». Grazie a lui diventerà appunto bello, leggero, aereo, aiutando la SAE a divenire leader mondiale del settore. Sarà sempre a Lecco e in particolare al Garabuso, località vicina all'officina dove la SAE comprerà poi dell'altro terreno, che nascerà la prima «Stazione Prova Pali» del mondo, anche più nota tra i tecnici italiani e stranieri come «l'Università del Palo» o «l'Accademia del Traliccio». <sup>1</sup> Sull'argomento pali l'ingegner Bianchi scriverà memorie e studi di grande rilievo tecnico e terrà molte conferenze. Le sue relazioni ai convegni internazionali, ai seminari e simposi svoltisi in Europa e America tra il 1937 e il 1970 furono sempre attentamente ascoltate e studiate. Per inciso si dirà che è l'unico ingegnere italiano che ha ricevuto dall'Associazione Ingegneri degli Stati Uniti d'America (IEEE ovvero «I and triple E» ossia «Institute of Electrical and Electronics Engineers») il «*Fellow Award*» (1966). La mozione sull'edizione 1984 del grosso volume ove sono elencati tutti i soci dice: «Franco Bianchi di Castelbianco di Lavagna: *For contributions to the*

*technology of electric transmission towers and for achievements in the field of electric power transmission*».

\* \* \*

Rievocando quegli anni lontani l'ingegner Bianchi dice: «Proprio in quel periodo mi capitò per caso fra le mani una rivista inglese ove lessi che gli americani avevano cominciato ad usare per le costruzioni acciai ad alta resistenza. Giusto, mi dissi, questa è un'idea. Peseranno meno. E fu proprio allora, leggendo, che intuii, sia pure in modo grezzo e informe, un fatto che poi si rivelò fondamentale e cioè che quei ricercatori avevano forse commesso un errore nel non aver ridotto o modificato lo schema o il disegno delle strutture del palo per poter sfruttare meglio quell'acciaio. Oggi raccontata così quella «trovata», anche facendo cenno ai problemi legati al raggio d'inerzia e a quelli di resistenza o di elasticità o snellezza dell'acciaio, prende qualche minuto: ma ci vollero mesi, anzi anni prima che riuscissi a capire cosa si doveva fare e come noi potevamo fare pali diversi, più leggeri, più forti, resistenti e soprattutto più economici».

«Li brevettò mai la SAE?» è la domanda che molti a questo punto mi fanno. No, perché il brevetto essendo basato su principi universali non sarebbe mai stato considerato valido. Anche per questo motivo, cioè dato che non avevamo brevetti, <sup>2</sup> noi dovevamo sempre correre di più degli altri e far meglio... Comunque passarono anni prima che concludessi i primi studi e le prime esperienze e che riuscissimo a realizzarli e a montarli sulle linee».

L'anno decisivo risultò il 1937. Quell'anno alla riunione a Bari dell'Associazione Elettrotecnica Italiana, tramite l'ingegner L. Prospero delle FF.SS. l'ingegner Bianchi presentava una relazione oggi «storica». Sono dieci pagine fittamente stampate formato 23,5 per 32,5. Sulla testata della copertina, ove spicca trasversalmente la scritta *bozza di stampa*, è scritto «Associazione Elettrotecnica Italiana – XLII riunione annuale – Bari – 21-28 settembre 1937 – XV». Al centro, il titolo: Autarchia e tecnica attuale delle linee elettriche primarie. Segue il testo ove si dice che secondo certi studi eseguiti si potevano far pali molto più leggeri di quelli in uso e che in ultima analisi si poteva ridurre il loro peso del 30-40 per cento e in alcuni casi anche del 70 per cento, dichiarazione che sollevava naturalmente molte discussioni nell'Assemblea che si divideva in due parti, quella pro e quella contro.



La 1ª pagina della rivista dell'Associazione Elettrotecnica Italiana.

Quanto avvenne in quella riunione e nelle successive ove veniva discussa quella relazione, non ebbe sul momento alcuna importanza pratica perché le FF.SS. conoscendo bene il problema, avendo già visto i prototipi di quei nuovi pali e avendone già vagliati attentamente i vantaggi e gli svantaggi, li aveva già ordinati (proprio quelli a struttura mista cioè con acciaio normale e acciaio ad alto limite elastico) per la Bolzano-Trento di cui la SAE aveva già iniziato la lavorazione. «Usammo poi gli stessi pali, dice l'ingegner Bianchi, per fare una linea primaria per la società elettrica, l'Orobia (Edison) da Lecco a Cernusco. La linea è ancora là ed è anche bella da vedere. Ma non si creda, dopo tutto questo, che i nostri pali fossero accettati. La maggior parte dei clienti, per non spiegati «motivi tecnici» o per convinzioni sbagliate, continuò allora a rifiutarli. Poi, col tempo, quel tipo di palo vinse. Era inevitabile, veniva a costare meno perché pesava di meno, anche se al chilogrammo l'acciaio costava di più (ma la quantità di metallo impiegata però era minore). Comunque ci vollero anni perché conquistasse l'Italia, il che avvenne nel dopoguerra, quando cominciammo a farlo conoscere all'estero da cui il nostro Paese era stato per anni e anni tagliato fuori. «Curioso, ma vero: una volta ripresi tutti i contatti con il mondo, scoprimmo che la SAE non era più indietro degli altri, ma più avanti».

\* \* \*

L'officina ad Acquate di Lecco si rivelò in quei tempi un ottimo affare. Non solo perché la SAE ora può pensare a fare i «suoi» pali o perché può anche risolvere a due passi da Milano tanti piccoli problemi, ma anche e soprattutto perché permette alla Direzione Generale di impostare il lavoro in modo diverso e di programmarlo meglio. L'acquisto poi dà una certa indipendenza alla ditta che comincia anche a produr-

re. Lo stabilimento insomma si rivela subito utile, e utilissimo diventerà durante gli ultimi anni di guerra. Dopo i bombardamenti dell'agosto 1942 di Milano vi sfolleranno direzione e personale e l'officina diventerà un enorme magazzino con migliaia di tonnellate di materiale che si rivaluterà nel dopoguerra.

L'Italia nel giugno 1940 è entrata a fianco della Germania nella seconda guerra mondiale e la SAE che lavora per le FF.SS., constatando le sempre maggiori difficoltà di rifornimento, sia per poter effettuare tante urgenti riparazioni sulle linee bombardate sia pensando al futuro, accumula proprio a Lecco, pezzi e riserve d'ogni genere. Tutto ciò che avanza in questo o quel lavoro, o tutto ciò che riesce ad assicurarsi qua e là, vien dirottato ad Acquate. Ferro, pali, lamiere, angolari, membrature, zinco, acciaio, cavi, morsetti, pendini, cavi telegrafonici, tondini e via di seguito. Anche dopo l'8 settembre 1943, sempre continuando a lavorare per le FF.SS. al Nord, invia e concentra a Lecco tutto quello che può. Del materiale d'altra parte ha bisogno per poter fare tanti lavori: i tedeschi non scherzano. Dal settembre 1943, dopo l'armistizio (sta elettrificando la Brennero-Innsbruck), è stata messa alle dirette dipendenze di una ditta tedesca costituita a Bolzano per sorvegliare, questo è il suo scopo ufficiale, il consumo e la produzione d'energia elettrica. Filia dalla «Todt Organisation» e alle sue dirette dipendenze, si chiama *Energie G.m.b.H.* e controlla in pratica la SAE e ne dispone a volontà per le riparazioni delle linee elettriche della rete ferroviaria. Questa «società» comanda e non ammette ritardi e inconvenienti e tantomeno accetta interruzioni di lavoro per mancanza di pezzi.

Intanto la vita e Lecco, non facile, trascorre lenta e monotona in una relativa calma. «Vivevamo in una zona partigiana, ma debbo dire», ricorda l'ingegnere Magenta, «che non ce ne rendemmo mai conto». Arduo il compito di dirigere e far vivere l'azienda: la SAE come tutte le ditte del Nord deve obbedire al governo di Salò. È di quel periodo l'elettrificazione delle gallerie della Gardesana. In un suo editto il governo della Repubblica aveva stabilito che per poter continuare a combattere a fianco della Germania e proteggere le industrie di guerra, tra cui soprattutto l'Alfa Romeo, queste avrebbero dovuto essere sistemate in sotterranei o luoghi protetti e a prova di bombardamento. All'uopo era stato deciso che le gallerie della stupenda strada Gardesana che costeggia il lago avrebbero dovuto trasformarsi in officine e quindi, per prima cosa, era stato ordinato

alla SAE di portarvi una linea elettrica. Erano i tempi in cui – siamo nel 1944 – la Repubblica di Salò faceva ancora piani per il futuro. Infatti aveva anche dato l'ordine, sempre alla SAE (e regolarmente eseguito) di portare l'energia in quantità sufficiente nella Baraggia Vercellese per le ditte che vi si sarebbero trasferite. (Anche questi lavori furono pagati dalle FF.SS. poi, nel dopoguerra).

Nemmeno era facile riuscire ad avere i quattrini per andare avanti, compensare gli operai e soprattutto sostentarli. Sono i tempi del «piatto unico». Così aveva prescritto Salò. Le cuoche della SAE, le signore Ersilia Faccinetto e Fausta e Carla Vassena, le quali hanno sempre la dispensa piena di provviste, grazie all'instancabile azione di accaparramento del signor Monduzzi e di alcuni capisquadra, trasformati in vivandieri e aiutanti magazzino viveri, servono alla mensa d'azienda, per rispettare le disposizioni del partito fascista repubblicano, un «piatto unico» tutto loro. Mettono a ogni commensale il *primo, secondo, verdura e frutta*, insomma tutto, in un solo. Piatto unico, appunto.

Nonostante le difficoltà, la SAE tira avanti. L'atmosfera in ditta è familiare. Non è ancora una grande società: il direttore dello stabilimento di Acquate è chiamato allora dai suoi operai «el Giusepp». Quando entrano in fabbrica tutti scherzano e ridono con lui e con il «marcatempo», un altro Faccinetto, fratello della cuoca. Molti operai sono «sfollati» a Lecco e dintorni con le famiglie, moltissimi sono accampati qua e là. Alcuni dormono all'asilo di Germanedo, vicino allo stabilimento, altri in camerate a due o quattro letti, in locali dell'azienda. Molti sorpresi dall'armistizio, non potendo raggiunger casa, sono andati alla SAE. Le domeniche sono per tutti le più lunghe da trascorrere: gruppi di dipendenti incontrano negli interminabili giri in bicicletta lungo lago altri gruppi di colleghi, o di dirigenti e di segretarie. A mezzogiorno molti si trovano a colazione al «Cavallo Bianco», uno dei migliori ristoranti della cittadina, o alla più modesta trattoria «La Pencia». Poiché dirigenti, tecnici e disegnatori hanno poco lavoro, gli ingegneri Gabardini e Bianchi decidono di organizzare corsi di aggiornamento e lezioni speciali. Queste ultime sono tenute da due celebrità: i professori Danusso del Politecnico (Scienza delle Costruzioni) e il professor Bottani (elettrotecnica: diventerà popolarissimo a Milano nel dopoguerra quando organizzerà il razionamento e la distribuzione dell'energia elettrica). I due docenti sono sfollati nelle vicinanze, cioè nei pressi di Cernobbio, e

perché non approfittare? L'ingegner Gabardini affitta all'uopo una villa alla periferia di Como ove, due volte alla settimana, convengono i dirigenti.

Gli ingegneri Bianchi, Giorgio e Arturo Magenta e Vespignani vi si recano in bicicletta da Lecco: trentaquattro sudati chilometri che ripercorrono due giorni dopo al termine delle lezioni talvolta tenute anche nella villetta della Direzione soprannominata scherzosamente «l'Università di Acquate». Dopo le conferenze e il dibattito, i dirigenti si riuniscono alla mensa. La villetta si trova in località «Giazza» (ghiacciaia) in via Promessi Sposi ed è, causa il freddo, degna del suo nome. Le sere lunghe d'inverno, con l'oscuramento, con scarsa luce e siglate dall'ululo di allarmi lontani, sono incerte e angosciose come il futuro. Tutti esaminano i problemi del giorno e s'interrogano sul domani. La dirigenza ha idee non chiare, ma chiarissime: non solo si devono possibilmente aumentare le scorte, ma anche migliorare e aumentare i quadri. È nel 1944, e proprio a Lecco, che Gabardini, conosciuto agli sportelli del «Credito Italiano» di Lecco, il ragioniere Sergio Zambon lo invita ad entrare alla SAE. Diventerà più tardi direttore amministrativo. Poi designa a nuovo capo dello stabilimento Massimiliano Annovi. È il genero dell'ex proprietario dell'officina rimasto dopo la vendita come direttore. Giovane, intraprendente, capace, senza alcun titolo di studio, ma intelligentissimo, chiamato dagli operai per la sua lucida calvizie «*el pelaà*» (il pelato), rimarrà per oltre trent'anni a capo dello stabilimento che diventerà nel frattempo il più moderno d'Italia. Gabardini, poi, assume molti altri. Nonostante le difficoltà fa quello che gli ha detto l'ingegnere Merizzi, cioè «va avanti» e continua a *fare la SAE*. «La cosa più bella di allora, però, era, come sempre, la stretta unione fra dirigenti impiegati e operai, tutti pronti a difendere l'azienda e a metterla sempre avanti a tutto», ricorda ancora l'ingegner Giorgio Magenta. Verissimo. Un giorno arriva improvvisamente un reparto tedesco. Comandato da un maggiore irrompe nello stabilimento e, proclamato l'assoluto bisogno di portare urgentemente il suo reparto col materiale in una certa zona, requisisce due autocarri. I modi sono perentori, i venti soldati sono armatissimi e non è il caso di rifiutare. Al volante dei due automezzi non vanno però i tedeschi: preferiscono metterci gli autisti Vincenzo Moreschini e Lodovico Colombo, quest'ultimo più noto, anzi popolarissimo come «il Colombino». Hanno coraggio e spirito di sacrificio. Dopo tre giorni li riporteranno in ditta. Senza di loro sarebbero andati perduti.

Dovunque gli uomini della SAE si prodigano e si sacrificano. La ditta e il lavoro vengono prima di ogni cosa.<sup>3</sup> Le dieci-dodici squadre che operano un po' dovunque al nord lungo le linee colpite non hanno certo una vita facile. «Sulla Porrettana ad esempio lavoravamo di notte e di giorno badando soprattutto a non esser catturati o esser presi tra i due fuochi, dai tedeschi e dai partigiani», ricorda Aldo Bertana, più noto alla SAE come «l'americano». Figlio di torinesi emigrati all'inizio del secolo in USA dove poi nacque, esattamente a Swatwindsor, nel Connecticut, e tornato ancora bambino a Fossano, dai nonni, Bertana, entrato nel 1933 alla SAE come operaio e diventato poi capocantiere, ha ricordi precisi di quegli anni. «In certe località, come ad esempio nei pressi di Pistoia, subimmo bombardamenti terribili. Appena finivano noi riprendevamo a riparare la linea. Poi c'era il problema delle mine, poi quello dei sabotaggi, poi di notte arrivava "Pippo," quell'aereo da ricognizione inglese che preannunciava sempre grossi bombardamenti....».

Migliore era forse la vita nella piccola e romantica Lecco ove la SAE, pur continuando a lavorare al rallentatore, vi pare come arenata. Della ditta che, tutto sommato, bene o male riesce a tirare avanti, sembra far progressi soltanto il magazzino. Nella cittadina tutti ne parlano e ne favoleggiano. Molti dicono addirittura che in gallerie fatte scavare sottoterra vi sono accumulate tonnellate e tonnellate di inestimabili riserve. La gente dice: «Si cammina sul ferro»! Un dirigente una volta risponde: «Dati i tempi e il mercato nero, direi che si cammina sull'oro».

Finalmente arriva il 25 aprile. Per la ditta però quella mattina è un giorno come un altro. Poi sarà sempre ricordato anche per quanto vi accade. Alle dieci e mezzo circa vi giunge l'ingegner Unterweger. Veste la uniforme militare tedesca, ma fa parte della società Energie G.m.b.H. Indossa la divisa perché sta facendo il servizio militare: ma in realtà lavora. È un tecnico che ha il compito di tenere per la sua ditta i rapporti con la SAE. È un giovane sereno, simpatico, bello, calmo, che desta molta simpatia. È la quintessenza del germanico. Molti alla SAE dicono, prendendolo garbatamente in giro, che è un supertedesco. Infatti ha come questi, da buon altoatesino, la mania – e anche qualcosa di più – della precisione. Quando ad esempio fa un calcolo complicato non si limita a darne il risultato con uno o due decimali, ma con sette o otto, aggiungendo poi, alla fine, un bel «circa». 36 diviso 7?

Ecco, 5,1428571 circa... Il giorno prima, il 24 aprile, la Energie G.m.b.H. gli ha affidato dieci milioni di lire in contanti (quanto è in valuta d'oggi? un miliardo?) da versare alla SAE in pagamento di una serie di lavori eseguiti. È partito verso mezzogiorno da Bolzano e dopo aver fatto tappa per passare la notte, il mattino del venticinque è ripartito, sempre con l'auto della ditta, alla volta di Lecco. Lungo la strada non ha notato alcunché di strano o di diverso dal solito. A Lecco, alla SAE, eseguito il versamento, ritirate le ricevute e alcuni documenti, dopo aver scambiate quattro chiacchiere con il cassiere e con l'ingegner Bianchi, risale sull'auto e riparte. Non fa molta strada. Pochi chilometri fuori città viene bloccato dai partigiani e messo sotto custodia. È fortunato: riuscendo a spiegarsi perfettamente in italiano gli va bene: rimarrà in galera solo qualche mese. Liberato sarà assunto alla SAE.

<sup>1</sup> Nell'ottobre '84 la Rivista Engineering New Record ha scritto: «La SAE è la Rolls Royce dei progettisti di strutture per linee elettriche».

<sup>2</sup> Per una serie di ragioni assai difficili da spiegare, la SAE non ha molti brevetti. Quello segnato col n. 1 è una Torre Perfezionata per il sostegno di linea ad alta e altissima tensione, un palo a sezione triangolare (triangolo isoscele, con la faccia frontale verticale, depositato il 6 giugno del 1979 [n. 23317/A/79]); il n. 2 è una *Steel Tower for supporting high and very high tension lines in Electric Network*, registrato negli USA il 2.6.1980 col numero 155346, data di concessione 9 nov. 1982 e numero 4.357.786. Il Brevetto numero 3 è una macchina frenante per la posa in opera di conduttori di contatto in linee di trazione elettrica, depositato l'8.8.1982 col numero 20011 A/82. Il Brevetto n. 4 è un procedimento perfezionato per lo stendimento, tesatura e pendinatura delle condutture di contatto nelle linee di trazione elettrica depositato in Italia il 9.3.1984 col numero 20048 A/82. Il Brevetto numero 5 consiste in un profilo metallico piegato a freddo a forma di omega per strutture di torri per elettrodotti, depositato il 7.4.1982 in Italia col numero 20631 A/82. Infine c'è il brevetto per marchio d'impresa, un disegno SAE.

<sup>3</sup> «Un giorno, racconta ancora "il Colombino" ero alla stazione di Verona con gli ingegneri Gabardini e Corbellini. Li avevo accompagnati perché dovevano esaminare dei lavori. Mentre erano tra i binari cominciò un bombardamento aereo. Loro si misero al riparo di un muretto e continuarono a prender appunti come nulla stesse accadendo».