Capitolo terzo
1945-1947

La guerra è finita e com'era ridotto il nostro Paese non è difficile immaginarlo. Film, documentari, foto, riviste, libri, saggi, memoriali ce lo hanno più volte mostrato. Le parole caos, disordine, sfascio, distruzioni dicono poco sulla situazione dell'Italia su cui, fra l'altro, aleggiano parole sinistre come foibe, Volante Rossa,[1] fosse comuni, «Triangolo della Morte», eccetera. Il mondo si sta dividendo in due come l'Europa occupata da sovietici e dagli angloamericani. All'est dilaga il comunismo: nell'Europa occidentale si attesta la democrazia. Ma con fatica. A Milano, sempre più organizzata di tutte le altre grandi e piccole città, funzionano solo i servizi più essenziali. Il ritorno alla normalità in tutto il Paese sembra non difficile, ma impossibile. A Roma ancora nel '46, cioè a due anni dalla liberazione, avvenuta con l'ingresso delle truppe americane (4 giugno 1944), torme di camionette sostituiscono ancora i mezzi pubblici, spariti o distrutti o inagibili. I treni hanno ripreso a funzionare, ma i convogli sono pochi e lenti. Il nord è tagliato dal sud, il Po lo si attraversa con barche o pontoni: arrivati dall'altra parte si sale su un altro treno che di solito giunge dopo ore e ore di attesa. Si va alla stazione, si parte quando si può e si arriva quando si arriva. Per andare da Milano a Roma nel giugno 1945 ci vogliono due o tre giorni. L'Italia è veramente uno sfascio. La sua rete ferroviaria, una volta un gioiello di organizzazione e precisione, è a pezzi.

La SAE riprende subito il lavoro. La Direzione lascia Lecco, rientra in via Larga a Milano e comincia a guardarsi intorno. C'è tutto da rifare. Il signor Vittorio Monduzzi viene inviato a Bologna a riaprire l'Ufficio Direzione Lavori. La nuova sede sarà in via Toscana al 153, in una casa semidiroccata dai bombardamenti. In via Nosadella invece sono sistemati alla meglio gli Uffici degli Impianti Elettrificazione FF.SS. che una volta stavano a Roma. Il Ministro dei Trasporti ha inviato a dirigerli con un'ampia delega operativa l'ingegner Mazzoni. Da lui la SAE ottiene l'ordine di riparazione della Bologna-Ancona. Tanto quel primo lavoro, cui seguirono la riparazione della stazione di Bologna, della linea Bologna-Trento, come tutti quelli successivi, sono concessi «a trattativa privata». Mai prima le Ferrovie dello Stato l'avevano consentito: ora però l'ingegner Mazzoni, data la situazione d'emergenza, può farlo. Lo stesso concede, con l'assicurazione scritta, che il pagamento sarebbe avvenuto «a stato avanzamento lavori», automezzi guidati da soldati americani per portare gli operai sul posto di lavoro, più gomme, nafta, benzina...

* * *

Improvvisamente a Milano, alla SAE, arriva la notizia che il governo austriaco e il comando militare alleato di Vienna stanno cercando una ditta cui affidare i lavori di costruzione di una linea primaria da 115 kV. L'anno precedente a Vienna, causa il freddo e la mancanza assoluta di combustibili di qualsiasi tipo e soprattutto di energia elettrica, erano morte molte centinaia di persone. Sono gli anni di miseria e fame ben raccontati dal film «Il Terzo Uomo» e magicamente cantati dalla cetra di Anton Karash. La vita nell'Austria occupata da quattro eserciti è dura. Preoccupati per le conseguenze dei rigori del futuro inverno (1947-48) l'Alto Comando delle Forze Alleate d'occupazione e il governo di Vienna

hanno deciso di far costruire una linea elettrica primaria per collegare la capitale alle fonti di energia austriache esistenti nel Voralberg e soprattutto a quelle svizzere vicine. Notizie più precise le porta alla SAE il geometra Luigi Ferlin che accompagna il 28 aprile del '47 a Milano l'ingegnere austriaco Senn, direttore della TIVAG (Tiroler Wassercraft A. G. di Innsbruck) rappresentante e intermediaria tecnico-amministrativa del governo austriaco e delle forze di occupazione francesi, inglesi, americane. La Società TIVAG chiede alla SAE se vuol costruire quella linea primaria. La SAE dovrà far tutto e provvedere a tutto, meno che al legname e al cemento che gli austriaci, e in particolare la TIVAG, hanno in grande quantità. Il lavoro è di notevole entità e la SAE è l'unica ditta in Europa che, anche grazie alle scorte accumulate, può realizzarlo. La TIVAG che ne conosce le opere realizzate nell'arco degli ultimi dieci anni, pur avendone piena fiducia, chiede alla grande società tedesca AEG un ingegnere che possa diventare suo consulente o, come si suol dire, il «contrario» della SAE. È destinato a quell'incarico l'ingegner Schöber, allora quarantottenne. Oggi a 85 anni suonati, ricordando quei giorni, quell'incarico e i viaggi fatti a Porto Marghera per collaudare i conduttori e a Lecco per i pali e gli isolatori, dice: «SAE era *crande rifornitissimo maccazzino. Mai fista così tanta robba, come se non ci fosse stata cuerra. C'era daffero tutto: molta competenza tecnica e anche molta precisione*». Un anno dopo l'ingegnere Schöber entrerà alla SAE da cui la società TIVAG, alla firma del contratto, pretende l'ultimazione dei lavori in un tempo record: sette mesi. Non è tutto: la TIVAG è pronta a pagare, ma solo in parte in denaro (scellini e sterline): l'ottantacinque per cento del dovuto sarebbe stato versato alla SAE in merce e materiale vario: cioè gomme, olio combustibile, grafite, legname, tombante, rottami di ghisa, gasolio, benzina.

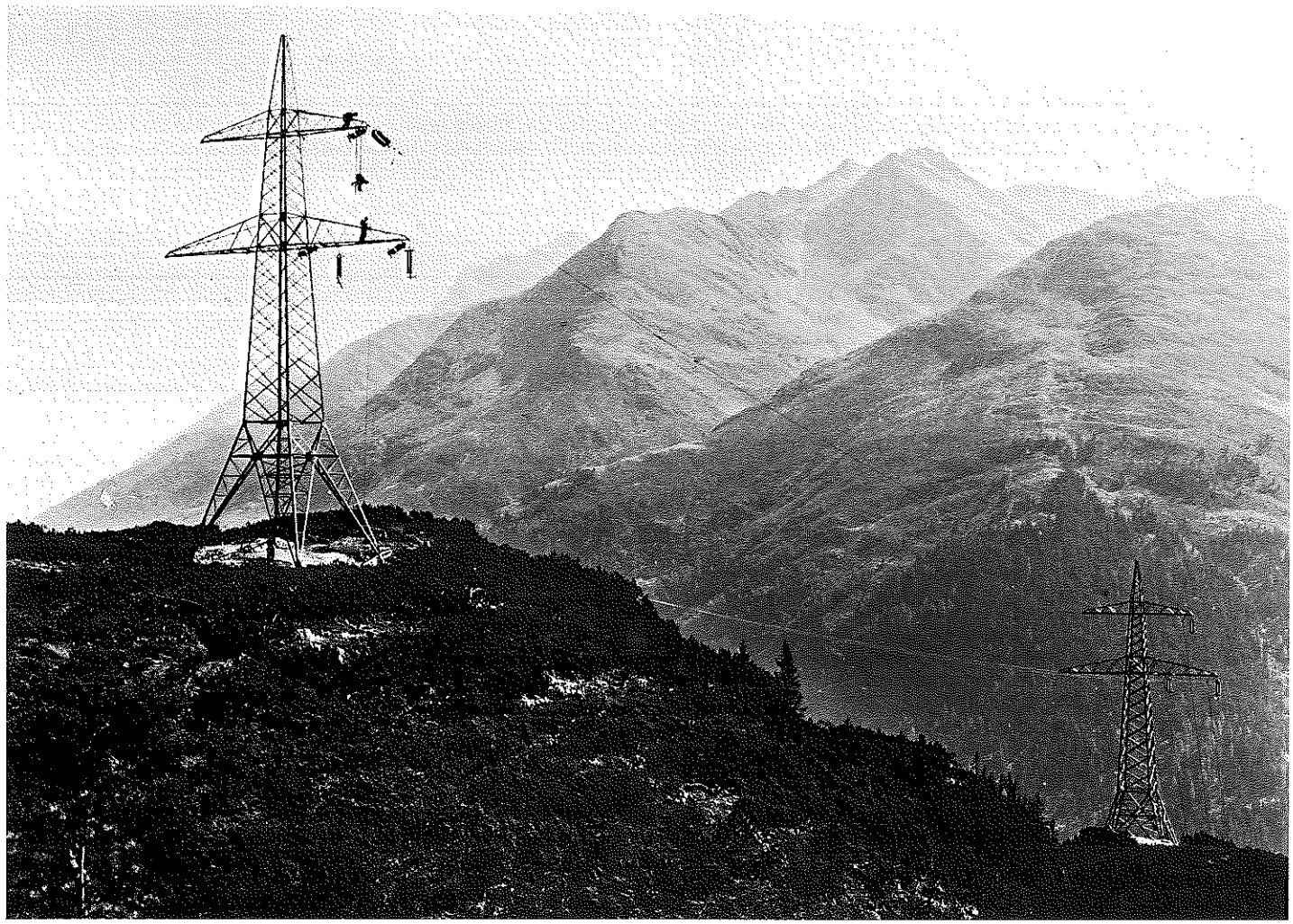
La società e l'Austria non hanno soldi, la linea la si deve costruire e governo austriaco e forze d'occupazione non riuscendo ad avere i capitali necessari avevano messo insieme quel marchingegno che era poi la risultante di una serie di compromessi fra i vari *partners*. Gli americani che avevano, come i francesi, riconosciuta la urgenza e la necessità dell'opera, ma non potevano farsi dare quattrini o dal Pentagono o da qualche altro loro dipartimento, avevano avuto l'idea di pagare col materiale esistente nei loro immensi depositi. Il loro esempio era stato imitato dai russi e dall'Austria che cedevano un enorme numero di autocisterne di olio combustibile (proveniente dal giacimento di Zisterdorf nella zona controllata dai sovietici) e legname, dagli inglesi (ghisa, rottami vari), ecc. I pagamenti al solito sarebbero stati effettuati «ad avanzamento lavori»: il che significava che la SAE avrebbe dovuto affrontare subito il problema dell'immissione sul mercato e della vendita di tutto quel materiale. La proposta lasciava la Direzione Generale SAE perplessa. L'Italia in quel momento manca di tutto, le ditte mancano soprattutto di capitali e la SAE non ha mai fatto operazioni triangolari. Nemmeno ha un ufficio commerciale attrezzato. Il contratto è indubbiamente interessante, ma il lavoro è anche molto difficile da eseguire date le condizioni dei trasporti e delle vie di comunicazione italiane e austriache. Infatti l'obbliga a portare sul posto migliaia di tonnellate di materiale: pali, cavi, morsetti, ecc., e a risolvere il problema delle dogane, quella italiana e austriaca in uscita e entrata continua...

Gli ingegneri Gabardini, Corbellini e Bianchi esaminano perpessi il problema con il ragionier Guido Corbellini, fratello dell'ingegnere. È esattamente il suo opposto. Magro, di statura leggermente inferiore alla media, compassato e freddo, è dotato di nervi d'acciaio. Ex combattente della prima guerra mondiale, dove ha ottenuto due decorazioni al valore e la promozione sul campo a capitano effettivo dalle mani dello stesso Duca d'Aosta (alle Cave di Selts), dopo aver lasciato l'esercito, è entrato a Milano nella piccola Banca «Galli e Rossi», ne è diventato socio acquistandone un terzo delle azioni e facendola diventare la «Galli e Rossi e C.». La "C" stava, diceva, «non per compagni bensì per Corbellini». Discreto e riservato, nominato, durante gli ultimi mesi della seconda guerra mondiale, podestà del suo paese (Corbetta), era stato dopo l'arrivo delle truppe angloamericane inevitabilmente accusato dai soliti fanatici di collusione con elementi della Organizzazione Todt. In verità solo grazie a relazioni con certuni di questi aveva potuto risparmiare al suo paese il peggio e assicurare a tutti viveri e una certa tranquillità. Messo al muro, scampato miracolosamente a un primo giudizio sommario di condanna a morte («ma sempre sul campo» diceva con un sorriso amaro e ironico: in verità quei minuti passati davanti al plotone d'esecuzione lo segnarono per sempre), finito nelle carceri milanesi di San Vittore, ne era uscito dopo un

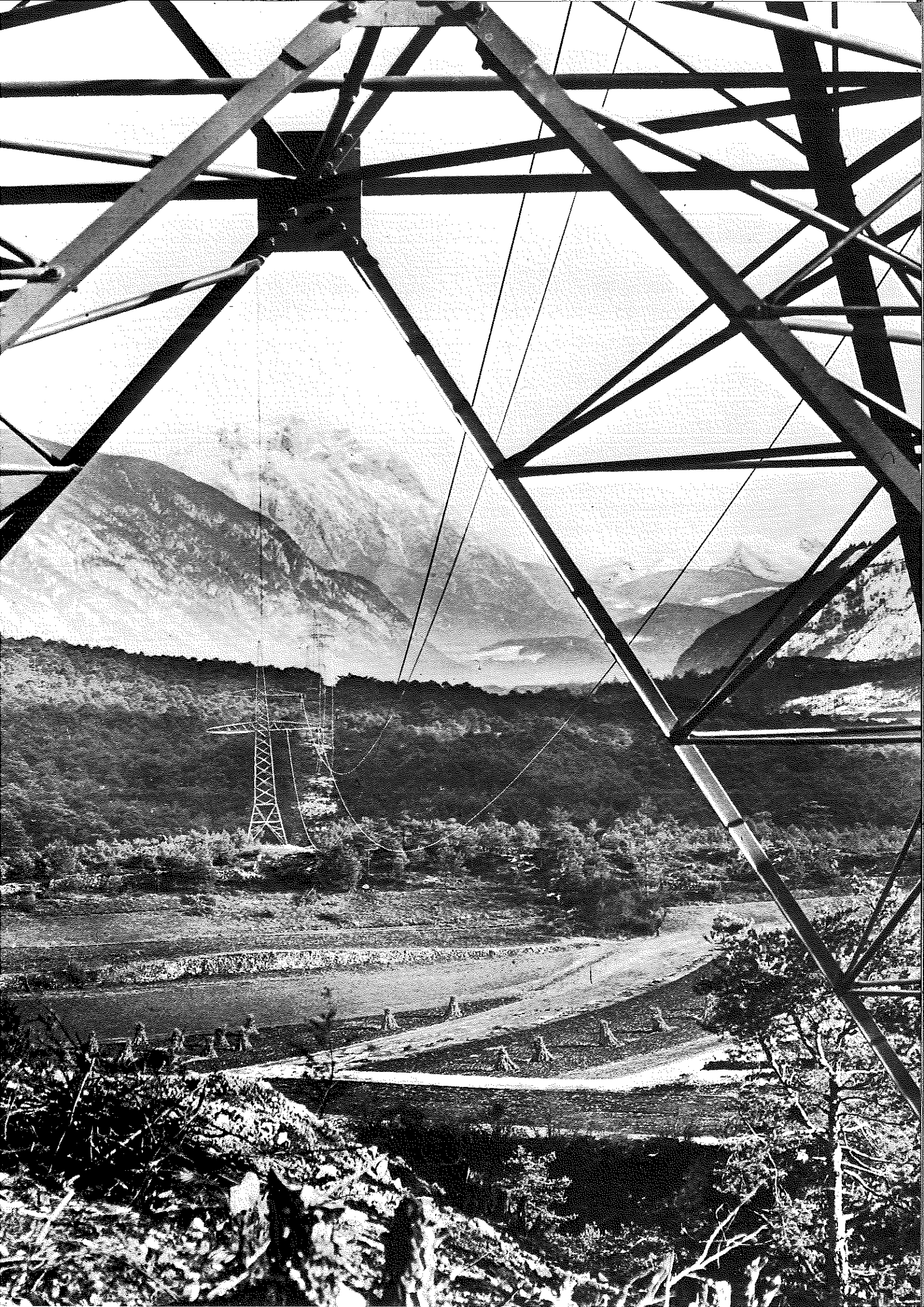
Guido Corbellini.

anno e un processo durante il quale due grandi avvocati quali Gonzales e Delitala erano riusciti a dimostrare la sua completa innocenza. Passato a Roma, dopo qualche mese era tornato a Milano dov'era stato come «adottato» dalla SAE che non lo aveva assunto, ma gli aveva offerto un contratto di consulenza amministrativa. Ad una solida preparazione di bancario Guido Corbellini unisce una grande fantasia, notevoli capacità commerciali, sensibilità amministrativa e molta intuizione. Meno impulsivo e sanguigno del fratello, dice battute terribili con calma, ironia e distacco. Pare non credere in nulla. È così che il suo parere nell'affare «linea Alberg» finisce per avere un peso decisivo. Dopo varie discussioni, ripensamenti ed esitazioni, la SAE decide per il sì.

L'ingegner Bianchi e Gianni Corbellini partono per Innsbruck per discutere gli ultimi dettagli del contratto con esponenti governativi austriaci e della controparte, che dopo aver scambiato l'ingegnere Corbellini per l'omonimo ministro dei Trasporti italiano e creando un mucchio di *qui-pro-quo* (solo pochi minuti prima delle tredici e di sedere a colazione si accorgono dell'errore), s'accordano su tutto e, steso il contratto, lo presentano per la firma. A dirigere i lavori di costruzione viene designato l'ingegnere Arturo Magenta.[2] Vittorio Monduzzi gli è accanto. La SAE non deve solo inviare l'attrezzatura e ciò che serve per costruire la linea, ma anche tutti i generi commestibili (da Roma, dal governo ha ottenuto un permesso scritto che le consente di acquistare ciò che le occorre sul mercato libero ovvero nero) per i suoi trecentotrè addetti. Il lavoro realizzato in tempo record non fu nel suo insieme facile anche perché non sempre tali furono i rapporti fra i montatori della SAE e la popolazione che ad esempio non voleva che lavorassero nei giorni festivi. Ad un certo punto li costrinse addirittura a interrompere i lavori sostenendo che l'apertura tra i boschi dei monti di una via larga circa trenta metri e lunga decine e decine di chilometri – il percorso dell'elettrodotto – avrebbe convogliato l'aria fredda proveniente dall'Alberg e che questa corrente avrebbe poi rovinato i raccolti di patate... Dovette venir da Vienna il ministro dell'Agricoltura per convincerli a lasciar riprendere i lavori.

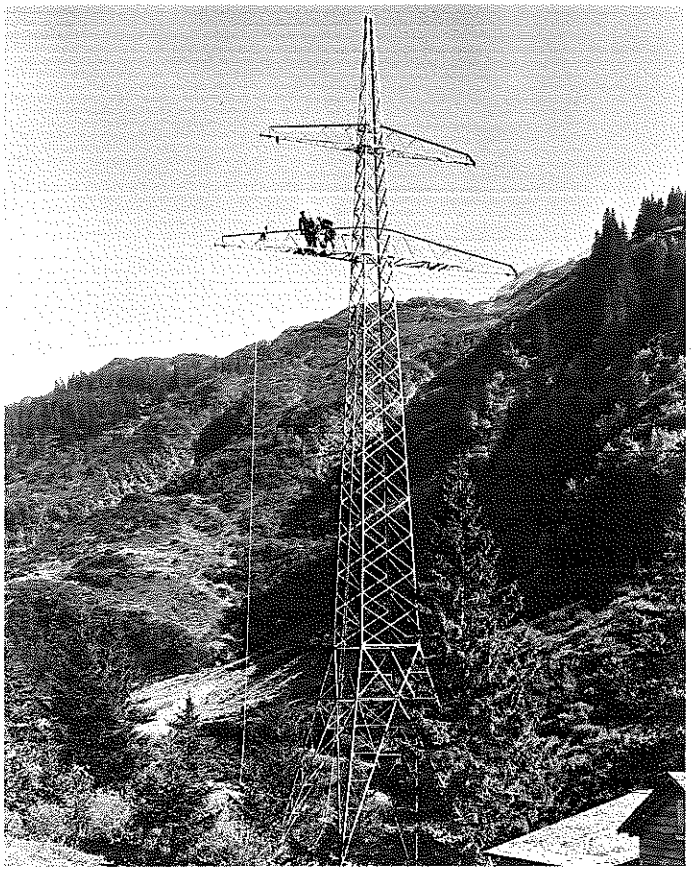


Uomini al lavoro su un palo della linea dell'Alberg in Austria. Questa curiosa e particolarissima fotografia è stata scattata nel 1947.



Altre difficoltà poi la SAE dovette superare per la vendita del materiale allorché si trattò di far entrare in Italia ciò che per contratto otteneva in pagamento. Le ferrovie erano disorganizzate come le dogane: alcuni carri merci arrivavano e altri no. Il materiale atteso per un giorno talora arrivava, quando arrivava, due settimane o mesi dopo. Interi convogli rimanevano su binari morti per settimane, ora perché mancava il personale, ora perché non c'erano locomotive, ora perché spariva la corrente oppure perché i carri merci militari alleati avevano la precedenza assoluta. Appena iniziarono i primi guai, l'ingegnere Gabardini ebbe un'idea, geniale. Da italiano, dissero subito gli austriaci. Recatosi alla stazione di Lecco invitava il capostazione principale, signor Romeo, a lasciare il suo posto ed entrare *ipso facto* in SAE. Il signor Romeo era un tipo alto, imponente, serio e scrupolosissimo, doti che Gabardini aveva avuto già modo di apprezzare, assieme alle sue capacità organizzative, da quando la SAE aveva insediato a Lecco la sua officina e lui usava il treno per andare e tornare da Milano. Assuntolo lo spediva alla stazione di Tarvisio sia perché seguisse da vicino l'arrrivo e la partenza e l'avviamento di tutti i vagoni di olio combustibile, legname e materiale destinato alla SAE, sia perché si adoperasse, conoscendo bene la materia, a facilitare tutte le operazioni di dogana. Da allora alla SAE arrivò sempre tutto e in tempo record. Straordinaria è rimasta negli annali della ditta la meticolosità, precisione, capacità, fantasia, onestà, di quell'ex gestore-capostazione. Meticoloso e pieno di scrupoli, lavoratore indefesso riuscì a controllare sempre tutti i carichi; rimasero storici, soprattutto per gli austriaci della TIVAG, i suoi esami delle cisterne piene di olio combustibile.

Qualcuno lo ricorda passare da un carro-cisterna all'altro con in mano una lunga stecca. La mostrava agli incaricati austriaci, poi la immergeva per misurare, dando la prova, sempre ma sempre, che il liquido prezioso non era al livello giusto. L'ingegner Schöber, rammentando quelle teatrali dimostrazioni, dice nel suo buffo italiano: «*Capo stazione secondo mia idea era brafissimo perché austriaci dicevano lui non afer mai trovato una folta, dico una folta sola, lifello cisterna recolare. Sempre mancare olio, sempre*». Dato che il loro numero era enorme, le spedizioni proseguirono ancora per circa un anno e mezzo. L'ex capostazione comunque continuò a occuparsi di quella partita, anche quando il lavoro a Tarvisio cessò, seguendo a Milano la vendita e distribuzione dei carichi rimasti alle raffinerie Tagliabue, Bianchi e Primi.



Palo a tronco piramidale a 115 kV della linea dell'Alberg. Nella pagina accanto: veduta della stessa linea in una particolare inquadratura.

Finito puntualmente dopo sette mesi, l'elettrodotto dell'Alberg poteva entrare in funzione e la SAE poteva tirare il primo sommario bilancio di quella straordinaria operazione. Aveva concluso il primo lavoro e contratto estero,[3] si era cimentata coi primi capitolati e regolamenti internazionali, aveva compiuto una grossa esperienza sul piano logistico e aveva preso cognizione anche di un fatto e cioè che pur continuando a lavorare dove le FF.SS. richiedevano, poteva mandare ovunque suoi corpi di spedizione.

Non è tutto. Quando ritirò l'ultimo importo dovutole in scellini e, tirati i conti, si accorse che gliene avanzavano parecchi, avendo speso in quella valuta meno del previsto, per evitare problemi valutari e anche per costituirsi una base per poter eseguire altri lavori in Austria, fondò una società, la SAE-G.m.b.H. di Innsbruck. Fu la prima collegata SAE.

[1] Banda criminale che operava al Nord.

[2] Entrato in SAE negli anni Trenta si dedicò alla direzione dei lavori di montaggio. Uomo fine, acuto, e pacato nelle decisioni, scomparve improvvisamente al termine di una giornata d'intenso lavoro nel 1961.

[3] Forse il primo lavoro all'estero fu eseguito nel '43, quando furono elettrificati i pochi chilometri della Innsbruck-St. Anton.