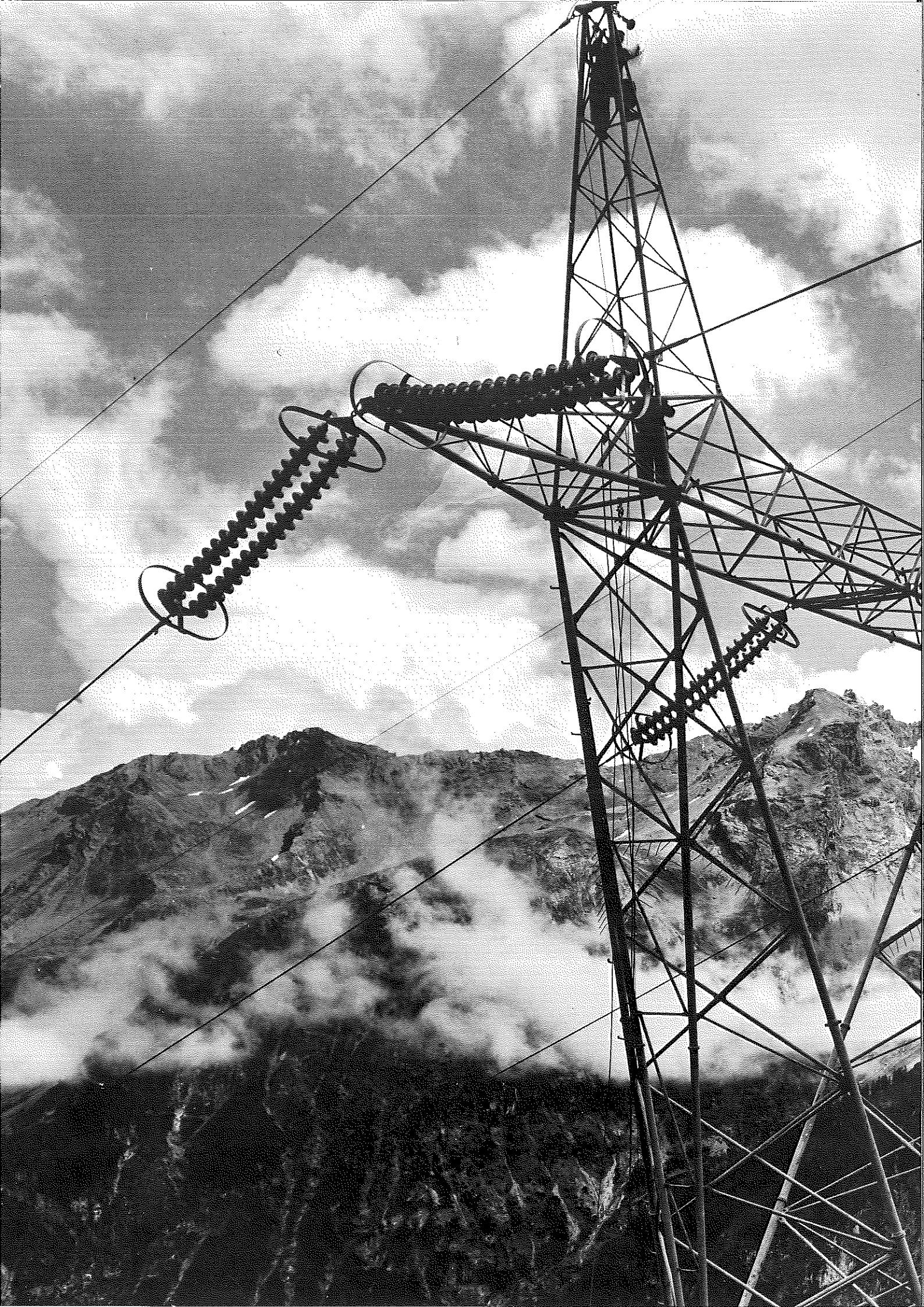


Capitolo quarto 1947-1949

Il '47 sarà un anno molto importante per la SAE, che sul finire del '46 ha provveduto, acquistando il terreno, a dare stabile dimora alla sede della direzione cantieri lavori di Bologna. È un grosso passo avanti e un assestamento che dà prestigio, e soprattutto rende più comodi i lavori che esegue per le Ferrovie dello Stato. Sempre nello stesso periodo apre un ufficio nella capitale: contatti con Ministeri, Segreteria, Pubbliche Relazioni, assistenza al personale di passaggio. A Roma e al Ministero dei Trasporti, dato che è cessato per le FF.SS. il periodo di emergenza (per cui distaccava i funzionari nelle varie zone), bisogna far capo e per seguire la concessione degli appalti e per le pratiche dei pagamenti che avvengono sempre dietro presentazione di documenti sullo «stato avanzamento». Sempre nel 1947, oltre ad acquisire nuovi lavori dalle FF.SS. ne ottiene dalle industrie private. Molte società elettriche hanno bisogno di portare la corrente sui luoghi dove deve essere usata. La SAE, che ha un nome nel campo delle linee primarie, ne costruisce una da 230 kV per la Montecatini, tra Sluderno-Stelvio-Cesano. È lunga duecentoventi chilometri, passa a una altitudine di 2800 metri ed è un'opera straordinaria per quei tempi.

Sempre nel 1947, dopo aver studiato la situazione gare italiane e considerato tanti pro e contro, e soprattutto i rapporti che sarebbero poi intercorsi con lo stabilimento di Lecco, vien presa in affitto a Napoli un'officina. Sono i capannoni della Cantieri Metallurgici Italiana del Gruppo Falck. Sta nascendo al Sud una seconda Acquate. Come mai? E che bisogno c'è? Semplice. Pochi mesi prima è uscita, voluta da Alcide De Gasperi, la legge istitutiva della Cassa del Mezzogiorno,

la quale stanziava allora enorme somma di mille miliardi di lire (da spendere in dieci anni) per la ricostruzione del Sud. La legge naturalmente prevede esoneri fiscali, agevolazioni, incentivi e soprattutto commesse quasi garantite a quelle ditte che aprono officine nel meridione, affamato e pieno di masse di diseredati. La Cassa fra l'altro impone obbligatoriamente l'esecuzione nel Mezzogiorno di una certa percentuale di tutti i contratti pubblici. Ad esempio, sarebbe difficile, se non impossibile, alla SAE acquisire un lavoro nel meridione ed eseguirlo senza l'officina di Napoli. Il principio è effettivamente giusto. Si tenta di creare una struttura e un circuito economico e di smuovere quella vasta plaga. La decisione della SAE, caldeggiata da aziende elettriche (SME, SGES, ecc.) che volevano avere un fornitore di strutture, servizi e «know-how» nel Mezzogiorno, è così sotto un certo aspetto inevitabile. Nel corso del 1947 Lecco ha prodotto 7088 tonnellate di pali, nel 1950 la SAE con Napoli ne farà 17 mila. Le due officine in due o tre lustri l'aumenteranno sino a portarla a 100-150 mila tonnellate annue, cifra da capogiro che nessuno allora, nemmeno concedendo alla ditta le migliori prospettive di mercato, poteva prevedere di poter un giorno fare. La decisione, nonostante l'inevitabilità creata da tanti fattori politici-economici, non è stata facile. Da Gabardini a Giovanni Corbellini, da Bianchi a Guido Corbellini, Vespignani, Magenta, Colombo e tutti coloro che contano in SAE, sanno che la ditta è nata come impresa di montaggio. L'acquisto dell'officina di Lecco, determinato dalla necessità di costruire pali, sta facendo diventar la SAE un'industria. Potranno andar insieme, e d'accordo, industria e impresa? Gabardini risponde che la SAE è tutte e due le



Elettrodotto della Montecatini
linea Sluderno-Stelvio-Cesano Maderno 230 kV.



cose insieme e che compito di ognuno è collegare le due attività. Una sostiene e spinge l'altra, e viceversa. Se si vuol aver lavoro e lavorare non c'è altro da fare.

Costruire i pali e montarli. A lui anni fa dissero di andar avanti: dopo quella di Lecco anche l'officina di Napoli è un passaggio obbligato, e bisogna percorrerlo. Per «andare avanti» meglio, sempre nel 1947, la SAE, che ha acquistato da tempo con l'officina di Acquate di Lecco Garabuso, una località vicina, decide di farsi una sua «stazione Prova Pali». È la prima d'Italia e dell'Europa continentale. L'ufficio Tecnico e l'ingegner Bianchi, che ora si occupa soprattutto di sostegni, la richiedevano da tempo. Anche questa è una decisione carica di significati. La ditta sta puntando sul palo e sulla produzione: lì c'è lavoro e soprattutto c'è da guadagnare. Da tempo poi sa che solo lavorando sodo, arrivando prima, correndo più degli altri, pensandoci prima, prevenendo, facendo, anticipando i problemi e studian-doli, può imporsi. Da vera ditta moderna decide poi di destinare sempre più risorse alla Ricerca Tecnica. Una decisione che non poteva esser presa in un momento migliore.

Nel 1946, nel risveglio del dopoguerra, aveva ripreso la sua attività anche un importante organismo e cioè la *Conference Internationale des Grand Reaseaux Electric a Haute Tension* (C.I.-G.R.E.) che si riuniva ogni due anni. Da Parigi, sua sede naturale, allora comunicò che relatore generale sul tema dei sostegni sarebbe stato nel 1948 un italiano, l'ingegnere Franco Bianchi, il quale per l'occasione avrebbe dovuto tener conto anche delle relazioni di cinque membri, uno svizzero, uno francese, inglese, svedese e tedesco su alcuni progetti di sostegni da 220 kV. Bianchi accettò l'impegno esegue e prepara anche la sua relazione nella quale presenta, tenendo davanti il tipo di linea proposto dagli altri autori, un palo nuovo, più leggero, e soprattutto più economico. La sua è una relazione completa, dotta, minuta, esauriente, precisa e anche polemica, innovatrice e piena di provocazioni. Infine vi si dice che è vero che l'Italia è rimasta tagliata fuori dal progresso europeo ancor prima dell'inizio dello scoppio della seconda guerra mondiale, in pratica dal 1936 o dal 1937, che è vero che ha molto da imparare dagli altri, ma che nello stesso tempo non è stata a guardare nessuno e qualcosa ha fatto.

Tecnici italiani hanno studiato, calcolato, sperimentato e prodotto pali nuovi e sostegni a traliccio diversi. A questo proposito cita dati, fatti e

alcune conclusioni che a Parigi, alla conferenza, dopo una serie di discussioni e di scambi di dati e di relazioni, aprono dopo molte polemiche una vera sfida fra Italia e Inghilterra. I tecnici britannici non concordano con l'ingegnere Bianchi circa l'uso dell'acciaio ad alto limite elastico e chiedono che il sostegno a traliccio da lui presentato venga mandato in Gran Bretagna per esser provato in una loro stazione. La SAE dapprima accetta, poi, dato che il palo non può esser spedito per ostacoli frapposti dalle dogane, decide di provarlo al Garabuso. Un anno e mezzo dopo i tecnici inglesi sono invitati a Lecco dalla SAE che, mostrato loro quel prototipo, lo sottopone davanti ai loro occhi a tutte le prove richieste. Il palo, equivalente a quello inglese, come forma e struttura, ma meno pesante del 40 per cento, resiste e si impone. È un fatto enorme, una grande vittoria registrata dovutamente da tutte le più importanti pubblicazioni tecniche d'Europa, America e Australia. «È lecito imparare anche dall'avversario», scrivono con il loro solito «fair play» i britannici nella relazione particolareggiata dell'avvenimento inviata ai loro clienti. È un bel riconoscimento.

Altrettanto fanno tutti gli altri rappresentanti di ditte estere che hanno seguito e partecipato alla riunione del C.I.G.R.E. e alla conseguente *querelle*. Ed è tanta pubblicità per la SAE e il vero battesimo del «Garabuso», dimostratosi col tempo una Stazione-Prova modello e campione, migliore di quella inglese (e sin da allora, dotata di trasmissione elettrica delle misure dei dinamometri). Fu al Garabuso, comunque, che fu ideato e provato il palo a base ruotata di 45 gradi con due montanti in linea, che furono provate centinaia e centinaia di membrature diverse, che nacquero nuove *silhouettes* di pali delta e tronco piramidale e le torri di sostegno dell'attraversamento di Messina e di molti altri attraversamenti fluviali. E fu al Garabuso che ebbero un punto preciso di riferimento i «maghi» (di allora e ancora d'oggi) del settore, e cioè con l'ingegnere Bianchi i professori Paris e White (dal '62 consulente SAE), e che la SAE preparò e mise a punto le tecnologie chiave del suo successo (progettazione e produzione logistica) in Italia e all'estero. In pratica fu allora che la SAE cominciò a legare molto del suo destino al palo, che con il passare degli anni andò via via sempre più perfezionando con un'ingegneria sconfinata forse nell'arte. Quale fu il più bel palo ideato e realizzato dall'ingegnere Bianchi assistito dal 1938 in poi dall'ingegnere Giorgio Magenta? Bianchi sostiene che sono









quelli della linea che va da Cesano a Corsico, e in generale i pali a delta, geometricamente più indovinati. Ma furono mai guidati questi due ingegneri da criteri d'estetica? Sì, ma sempre tenendo presente che non era determinante. Comunque le opere più riuscite furono le torri di Messina, un perfetto sposalizio dell'estetica con la statica, e i pali costruiti nel 1941 per l'attraversamento del Po a San Benedetto Po, nei pressi di Mantova sulla linea Tavernuzze-Bussolengo, e quelli montati per l'attraversamento dell'Elba ad Amburgo (1958) e del San Lorenzo in Canada (1960).

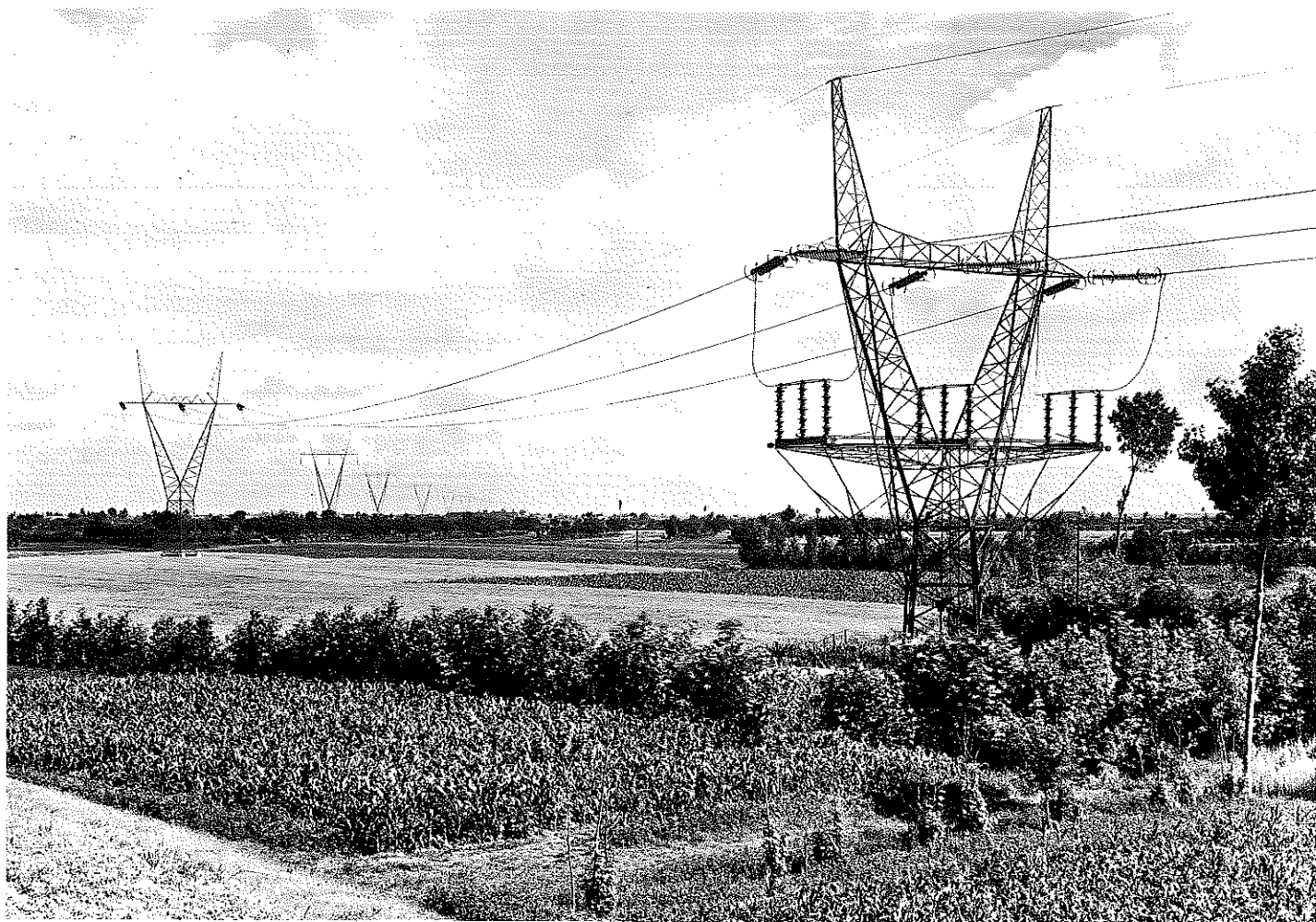
Non fu certo un investimento modesto quello fatto allora nella stazione di prova. Dapprima parve che si trattasse di montare solo un laboratorio all'aperto, adatto a verificare e sperimentare, poi col passare del tempo ci si accorse che l'opera era, come diceva giustamente il suo direttore il «comandante» Mantovani – per decenni suo incontrastato n. 1 – «grande e unica». Oggi al Garabuso, ove la SAE costituì molto del suo *know how*, si esperimentano ogni anno una sessantina di prototipi a grandezza naturale. Dalla sua nascita vi sono stati eretti e distrutti per controllare l'esattezza di tutti i calcoli ben duemilaquattrocento pali diversi, pari a circa ventimila tonnellate di peso, fra cui molte torri alte più di sessanta metri. A questo punto si deve dire che alla SAE giovò assai, allora e negli anni che seguirono, appartenere alla Falck che con il suo famoso CERCO (Centro Ricerche) e con i suoi tecnici più affermati, seppe star vicino in modo esemplare all'ingegnere Bianchi. Gli ottanta-novanta ingegneri e chimici di quello che era uno dei migliori laboratori d'Europa, diedero, studiando le leghe migliori (e continuarono a farlo per anni), un contributo essenziale al processo di perfezionamento del sostegno a traliccio. Fu anche grazie alla stretta collaborazione della Falck, sua proprietaria, che la SAE, sua importante cliente, ottenne tanti brillanti risultati.

* * *

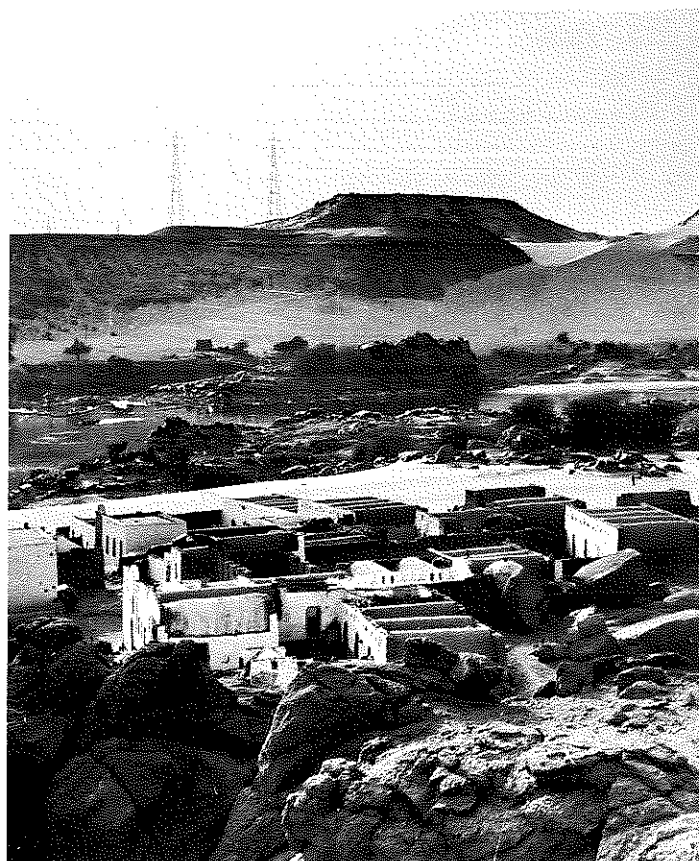
La SAE sta diventando un'azienda di importanza nazionale. Sono passati solo vent'anni dalla realizzazione dei primi lavori e due soltanto dalla fine del secondo conflitto mondiale e tutto, sempre nei limiti imposti dalla situazione e dalla crisi economica del dopoguerra, va bene. Poi c'è soprattutto lavoro. La ditta in complesso ha avuto anche fortuna dato che la fine della guerra l'ha trovata con magazzini pieni, e gli impianti e le

macchine in piena efficienza. Allora aveva già fatto cinquemila chilometri di linee di contatto, ferroviarie e tranviarie, montato oltre 7 mila chilometri di elettrodotti, fornito per linee di trasporto di energia ad alta tensione migliaia di tonnellate di sostegni in ferro a traliccio, ecc. Tutto sommato dal 1938 al 1945 l'officina di Lecco non ha prodotto molto per una serie di motivi, primo fra tutti lo scoppio del conflitto, ma dall'aprile 1945 ha cominciato a svilupparsi e a funzionare. Anche i montaggi segnano grossi passi avanti: nel 1938 si facevano centocinquanta chilometri all'anno. Nel '47 questa cifra è stata largamente superata. Nel dopoguerra si lavora a pieno ritmo e meglio che in passato non solo perché c'è la pace, e come tutta l'Italia la ditta ha davanti a sé una meta e una speranza, ricostruzione e progresso, ma anche perché la società, che fino al 1938 è stata un'impresa appaltatrice con una Direzione Tecnica, una Direzione Lavori e una Direzione Amministrativa, sta diventando un'impresa manifatturiera e imprenditrice nello stesso tempo.

Non è un cambiamento piccolo. Dirigere questa doppia attività è più difficile, anche perché il lavoro sta aumentando, ma non il personale. Tutto considerato, la struttura interna organizzativa è più o meno quella di prima. Per di più, oltre che al mercato italiano la direzione ora guarda anche verso l'estero. Meglio sarebbe dire che *considera* l'estero, ne ha preso coscienza e comincia a pensarci su. Infatti ha allacciato rapporti con la Techint. È una grande società di consulenza ed *engineering* che durante i colloqui e le trattative dispiega davanti alla SAE un altro interessante mercato, quello del Sud America dove appunto, da tempo introdotta, lavora. La Techint significa i fratelli ingegneri Rocca e il conte Dino Grandi (25 luglio, caduta del fascismo, ecc.) il quale in questa società, a San Paulo, gioca una parte di rilievo. Molti successi della Techint sono dovuti proprio a lui. In ogni modo è tramite la Cometas, una Società all'uopo formata in Argentina, che la Techint fa avere alla SAE in marzo, un ordine per la fornitura di un grande capannone a strutture metalliche; poi, nel giugno, un altro di pali destinati alla Socominter, società che sta costruendo l'elettrodotto Santa Fè-Paraná. Le commesse da quel momento crescono: la SAE fornisce ancora sostegni a Mendoza, strutture a Mercedes e pali da 132 kV alla società che fa la linea Tercero-Cordoba. Tutte queste forniture, ravvivando il lavoro dello stabilimento di Lecco, mantengono presente alla SAE il cosiddetto mercato estero.



Linea Tavarnuzze-Bussolengo da 230 kV. Sotto: l'officina di Napoli (1950). A destra: attraversamento del Nilo, 132 kV, linea Assuan-Kima.



Intanto il lavoro in Italia non manca. Oltre molte commesse dalle Ferrovie, la SAE acquisisce lavoro da aziende private. Infatti realizza una grande linea primaria per la Società Meridionale d'Elettricità (tensione 230 kV) tra Popoli e Fratta (120 chilometri, peso t. 1200) e un'altra tra Mulone e Rotonda (120 chilometri, peso t. 3700), poi la Rotonda-Fratta (130 chilometri) per la «Valdarno» e infine nel 1949 la Ala-Bussolengo-Colunga-Arsiè di 337 chilometri (peso t. 2700). Inutile dire che quei lavori li ha ottenuti perché, al solito, ha migliorato i progetti presentati dalla committente con i suoi pali, diversi, tecnicamente superiori, più adatti di altri alla natura del terreno e soprattutto più leggeri. «Loro risparmiano il Dio Kilo e noi sudiamo meno» cantano allora i montatori della SAE salendo per le montagne. Vero, ma non è tutto. Oltre che più leggeri i pali hanno sempre qualche innovazione: in ogni caso sono sempre migliori degli altri. Molti se ne sono accorti. Infatti da tutte le parti del mondo cominciano ad arrivare ordinazioni. Ma è vero che nonostante tutto ciò la SAE non considera in quel momento con l'attenzione che dovrebbe gli appalti all'estero?

Sì, e per una serie di ragioni diverse. All'inizio del 1948, in Italia, c'è anzitutto una difficile situazione politica. Il 18 aprile si devono tenere le elezioni: e come finirà la battaglia fra democrazia e comunismo? Sono i tempi del «microfono di Dio» ovvero del gesuita padre Lombardi, del «Fronte Popolare», delle «Madonne Pellegrine» portate in processione da un punto all'altro della penisola e dei primi comizi. Sono i tempi di Don Camillo e Peppone, felice schematizzazione della politica di allora dello scrittore Giovanni Guareschi; sono i tempi di Pallante, l'attentatore di Togliatti, del «ministro di polizia» – come allora chiamavano con disprezzo i comunisti l'onorevole Mario Scelba ministro dell'interno – e di Alcide De Gasperi. Sono i tempi della Confindustria di Costa e di Mario Morelli e della C.G.I.L. di Di Vittorio. Oltre quella politica, la situazione economico-finanziaria è assai precaria. Anche se il lavoro non manca e gli indici di produzione salgono (la ricostruzione procede e il Paese sta risorgendo), ogni passo avanti che si fa lo si compie con preoccupazione, ansia, timore. Il futuro è sempre oscuro: solo quando l'oggi è diventato domani tutto è chiaro e spiegabile. Prima è sempre complicato. Tutti quelli che contano e non, alla SAE, sanno che l'estero è importante e dà lavoro, ma che il rischio è grosso. Poi «come si fa ad andare all'estero?». Il campo è nuovo e inserirsi non è facile. E da dove si comincia? Tutto è di-

verso a cominciare dalla lingua. Poi sono diversi i regolamenti, i capitolati d'appalto, misure, leggi valutarie, norme di trasporto, dogane, ecc. Per chi vuole andare all'estero a lavorare, per l'emigrante, tutto è infine facile: parte e va. Ma una società? D'accordo che la SAE ha già fatto nel 1943 una linea all'estero, ma più che un contratto quello era stato un ordine; è vero che nel '47 ha realizzato all'Alberg, ma quei due lavori sono «anomali». Non fanno testo. Entrambe le esperienze poi sono state acquisite nel mondo tedesco: ora bisogna invece rivolgersi al mondo inglese, quello che ha vinto, fra l'altro, la guerra. Tutto, tutto insomma, appare lontano e difficile. Ma al futuro intanto si prepara costituendo l'ufficio per le vendite all'estero. Lo dirige l'ingegnere Vespignani che assume subito un giovane collega che parla perfettamente l'inglese e ha lavorato qualche anno con la Commissione Alleata di Controllo: è l'ingegnere Luciano Patanella. È un uomo simpatico, molto deciso, un solitario pieno di scrupoli e finezze e dotato di un forte «sense of humour». «Entrai alla SAE», ora dice con un sorriso, «perché allora SAE voleva dire pali, acciai speciali, prove e sistemi nuovi di sperimentazione. Volevo farli e stare a Milano all'ufficio tecnico. Invece li ho soprattutto venduti e ho girato il mondo». Giusto. Infatti quando all'inizio degli anni Settanta sarà Direttore Commerciale assicurerà alla SAE contratti di decine e decine di miliardi. Vi riesce perché alla capacità di intuire e capire prima «il business», determinate situazioni e in genere «le linee», associa una straordinaria conoscenza tecnica di tutti i problemi legati ai montaggi e alle fondazioni. I contratti più rilevanti? Quelli presi in Irak e Iran. Il più ricordato? Quello conquistato qualche anno fa in Indonesia grazie intuizione, sensibilità e memoria. A Giakarta un giorno l'ingegner Patanella «sente» che per vincere deve ridurre l'offerta SAE, altrimenti il contratto in gioco, del valore di quarantacinque miliardi, sarebbe preso dai concorrenti giapponesi. «Sfogliò e perplesso esaminò a lungo l'offerta, poi – racconta un suo collaboratore – ebbe come un'ispirazione. Puntato d'un tratto l'indice su un foglio, disse: «Bisogna ridurre qui».

«Son fondazioni in acqua», rispose il collega. «E il nostro prezzo qui è esattamente eguale a quello dei "japs"».

«Noi però possiamo ridurlo perché abbiamo già fatto lavori simili in Malesia. Loro invece mai», risponde l'ingegnere Patanella. «Loro non potranno far riduzioni su questo punto, noi certamente sì e prenderemo il contratto». E così fu.