

Capitolo quinto 1949-1952

Il 30 giugno del 1949 alla SAE arriva la richiesta di fornire una linea per l'impianto della valle di Damodar. Il 6 settembre anche la Tata Power Company, una delle più grandi società private dell'India, da due anni finalmente libera e indipendente, decisa a costruire una linea da 220 kV fra Kuratama e Kalian, proprio su suggerimento della Damodar Valley Corporation di Calcutta, che pochi mesi prima aveva ordinato a Milano anche dei pali per 8200 tonnellate, si rivolge alla SAE. E la direzione allora decide il gran passo: spedisce l'ingegnere Fabrizio Fochetti «a vedere cosa c'è da fare». Giovane, simpatico, l'ingegnere Fochetti che parla benissimo l'inglese, francese e spagnolo, va nell'India ancora dilaniata dalla spaventosa guerra che avrebbe portato alla nascita del Pakistan e perciò detta della «Partition». Da una parte indù e dall'altra mussulmani.

L'ingegnere Fochetti è da sempre alla SAE, anche se vi è entrato nel 1934. Amico e compagno d'università dell'ingegnere Corbellini, assunto con lui alla Cemsa, ma al reparto «Riparazioni Locomotive», era stato nel dicembre del 1930 trasferito a Roma per curare i rapporti di quella ditta con i vari ministeri. Figlio di un generale, sembra un diplomatico. È pieno di cautele, riserbo e *savoir faire*. Uomo dotato di indubbio fascino personale e con una certa rassomiglianza a Maurice Chevalier, ha un curioso, gentile ma stringente modo di arrivare al cuore di un argomento. Simpatico, ha, come allora si suole dire, «un notevole uso di mondo». Frequenta «bene» ogni grande o piccola capitale per conoscere solo quelli che contano. È amico di tutti, e «da sempre», avendo frequentato i migliori salotti e le più belle case del mondo. Chi scrive lo ricorda molto

«in» sia a Washington che a Londra, o Tokio, o Roma, o Parigi, e lo rammenta sempre accorto, misurato, spiritoso, sorridente e buon amico di giornalisti, scrittori, pittori e musicisti. Adorava i *cocktails parties* dove tra un sorso e l'altro di whisky e soda, continuava a cucire le lente trame del suo lavoro. Nel 1934, su invito di Corbellini, per il quale negli anni precedenti s'era a Roma occupato di sollecitare l'avanzamento di tante pratiche della società di via Larga presso il ministero dei Trasporti, aveva lasciato la Cemsa ed era passato alla SAE. Nel dopoguerra, e lo farà per circa trent'anni, ne diventa l'ambasciatore itinerante. Non è però che questa sua carriera di ambasciatore viaggiante inizi bene. Inviato con l'ingegnere Bianchi nel 1949 per una gara a Bombay, non ne ritorna soddisfatto. La SAE allora aveva ancora forse una scarsa dimestichezza con i capitoli britannici. È difficile spiegare quell'incidente. Comunque, ritornato qualche settimana dopo a Delhi e Calcutta e ripresi i contatti sia con gli esponenti delle Società interessate che con i responsabili dei ministeri competenti, poteva assicurare Milano che c'erano in vista enormi lavori. E poco tempo dopo ne cominciava l'acquisizione. Il 10 settembre del 1950 la SAE ottiene un primo grande contratto. Per l'Electric Department di Madras deve fornire pali per due linee da 132 kV e provvedere al loro montaggio. Il lavoro da fare, nel sud dell'India, è immenso. Il Makchund Project, a Vizagapatan, nei pressi di Waltair, a metà strada tra Calcutta e Madras, è un contratto che vale decine e decine di miliardi di oggi; acquisendolo la SAE apre «la fase estera» della sua storia, fase che nessuno immaginò sarebbe stata così violenta e vistosa e che avrebbe caratterizzato in modo particolare il decennio

1950-1960. Ottenuto il contratto, la SAE prepara il piccolo corpo di spedizione da inviare in India.

Lo comanderà l'ingegnere Joseph Schöber. (Oltre a seguire quel lavoro si occuperà del montaggio a Chittagong di una serie di grandi capannoni – «Per molte notti non afendo alpergo io tormito in sacco pelo a stazione. Nessuno in Europa sa o immagina cosa sia stazione indiana!» – e del montaggio di una linea da 33 kV a Ceylon). Messa insieme una squadra di fidati operai, si comincia quindi a cercare un ingegnere che parli inglese, da spedire con loro sul posto. Ed è il direttore del centro cantieri di Bologna, signor Vittorio Monduzzi, che lo trova e l'assume.

* * *

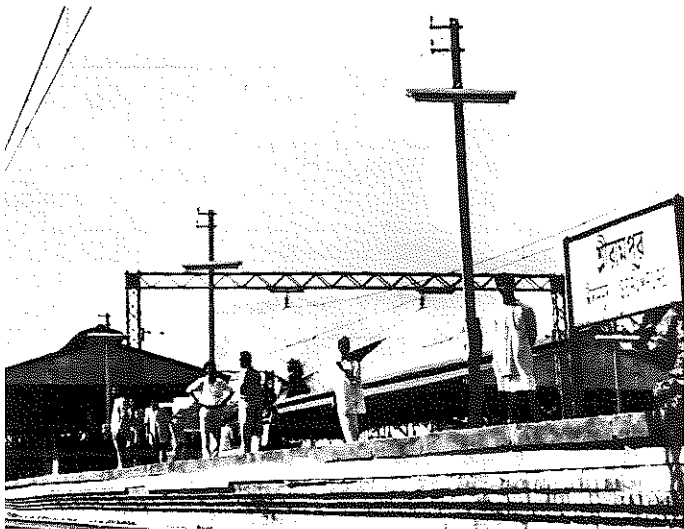
Oggi l'ingegnere Franco Manfredini è un signore magro, elegante, attempato, con una gran corona di candidi capelli: allora era un giovane che voleva soprattutto vedere il mondo. Il suo colloquio con il direttore del centro è positivo e dopo qualche settimana viene subito inviato in India. «La linea elettrica che dovevamo fare andava da Vizagapatana a Nellore. Era da 132 kV. Pensavo che in India sarei stato un paio di anni e poi sarei tornato: vi rimasi nove anni. Forse di quella linea realizzai la parte più delicata e cioè il tracciato. In pratica feci il rilievo del percorso. La linea passava tra giungle e boscaglie e in posti impervi. Io avevo una tenda e come mezzo di spostamento un carro tirato da due buoi con due indiani. Ogni sabato dal campo il direttore, l'ingegnere Schöber, mi mandava l'automobile per riportarmi indietro: si impiegava sempre quattro o cinque ore. Il mio era un compito difficile, la vita era dura, ma ero felice. Tutto considerato il reparto lavori è quello più genuino di una ditta come la SAE. Certo, le condizioni erano precarie ma allora avevo tutto quello che avevo desiderato: cioè la possibilità di lavorare all'estero. L'India di quel tempo non è certo quella che i turisti di oggi, che vi arrivano in jumbo charter da 400 posti, «scoprono» mangiando tramezzini e guardando addomestiche lotte di serpenti cobra e manguste. Di quell'India vera e propria io ero nell'interno più profondo. Per fare ghiaia, un cantiere indiano aveva duecento donne che a mano spaccavano pietre... Insomma ero in pieno medioevo asiatico. Rammento che a Waltair, dove c'era una «guest house» o posto comando della SAE, lo si chiamava come si vuole perché era un po' queste due cose insieme, c'era un solo ventilatore azionato da un uomo. Tirava una cordicella e muoveva una larga stuoia. Per illumina-



India: 1952. Foto ricordo davanti al primo palo del Mackhund Project. A destra, in alto: smontaggio linea 132 kV Vijoyavada Rajahmundry. Sotto: linea contatto ferroviaria 3000 v c.c. Calcutta e suburbi.

re usavamo la «petromax». Non avevamo frigorifero. Allora l'aria condizionata non esisteva ancora ed eravamo sempre in un bagno di sudore... Io invidiavo molto gli inglesi che lavoravano in un paese vicino: stavano molto meglio di noi...

Avevano diritto a una seggiola-portantina e ad un paio di uomini che la sollevavano portandoli dove volevano; poi avevano frigo portatili colmi di ghiaccio, forniti dalla ditta e pieni di bottigliette, di tè e whisky... Loro sì che sapevano vivere! Ricordo che una volta venne a Waltair, era un sabato e io c'ero per caso, l'ingegnere Fochetti. Dovette trovare anche lui un po' troppo spartana la nostra vita perché una settimana dopo tornò portandoci un frigorifero e scatolette di carne. Facemmo una gran festa quella sera dopo il lavoro che era ingrato, duro, difficile, faticoso... Ma indimenticabile. C'era tutto quello che volevo: era l'avventura. L'India. Per me che avevo l'hobby dell'archeologia era l'epitome del mondo: un lavoro interessante in un paese scomodo, ma stupendo». Dove la SAE continuerà (e tuttora continua) a lavorare. La SAE India, costituita il 12 maggio del 1951 a Madras (50.000 rupie di capitale), diventerà una grande azienda. Dopo l'ingegnere Schöber, dal luglio '53 la dirigerà per altri vent'anni Carlo Valdetaro dei marchesi della Rocchetta. Nel 1965 la SAE costruirà a Jabalpur, al centro dell'enorme subcontinente, uno stabilimento di carpenteria metallica. La società



poi diventerà «public company» e nel 1979 le sue azioni saranno quotate in borsa. Emesse a dieci rupie, dopo aver distribuito azioni gratuite per un importo pari al capitale, oggi ne valgono 120.

* * *

Mentre l'impegno India si sta dimostrando sempre più importante, il 31 maggio 1951, cioè otto mesi dopo l'inizio dei lavori del Machkund Project, arriva un altro contratto estero che si rivelerà col passare di qualche anno in tutta la sua magnitudine. Quel giorno alla SAE viene richiesto di costruire e fornire pali, morsetterie e conduttori per un gruppo di linee a 150 kV in Grecia. Pochi mesi dopo, sempre in Grecia, la SAE conquisterà un'altra commessa: la fornitura e montaggio delle Linee Atene-Aliveri e Atene-Pa-

trasso; poi altre ancora (nel 1952). La notizia dell'ottenimento del primo contratto mette euforia e insieme preoccupazione. L'affare non è certo modesto e tantomeno semplice.¹ L'ingegnere Bianchi, recatosi in aprile ad Atene a prender visione del capitolato d'appalto, lo ha già precisato nell'illustrarne le caratteristiche fondamentali. A dar l'idea della grandezza e difficoltà dei lavori basta un particolare: il governo greco non ha un consulente, ma addirittura due. Uno, addetto alle linee, è il rappresentante della solita Merz and McLellan; l'altro è della Ebasco Services, incaricata da



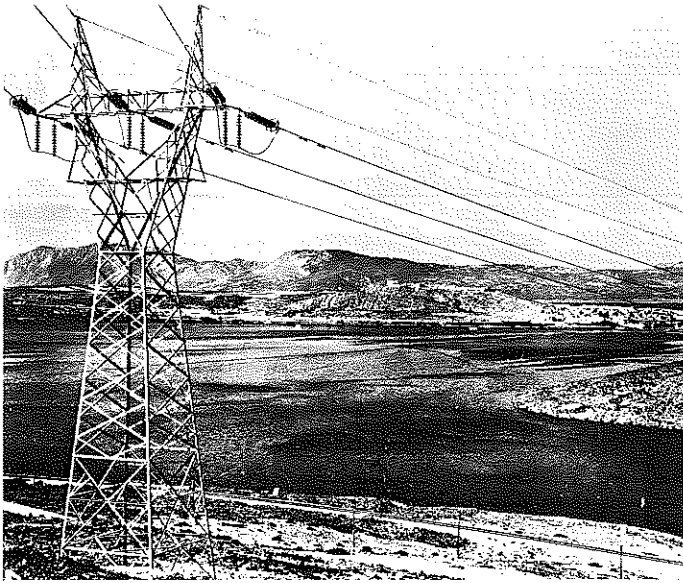
Grecia. Attraversamento 150 kV dell'Istmo di Corinto.

funzionari del Piano Marshall in Grecia di controllare e soprintendere a tutti i lavori di infrastruttura in corso finanziati con denaro americano. La preoccupazione maggiore non è certo la presenza o i futuri controlli di questi «contrari»: fra l'altro, sia mister Ryle della Merz and McLellan che il consulente dell'Ebasco avevano constatato dopo lo scontro al Cigre che avevano ragione l'ingegnere Bianchi e la SAE. (Con altri amici, proprio a ricordo di quello scontro e a riconoscimento dei meriti di Bianchi, gli avevano, il 16 marzo del 1950, donato un boccale d'argento con incisa la scritta «Fas est et ab hoste doceri» cioè «è lecito imparare anche dal nemico»). Ciò che preoccupa la SAE è forse il fatto d'esser già impegnata in uno sforzo considerevole in India. In ogni modo, mentre invia i suoi «ricognitori» a studiare il terreno e la linea e sottopone allo studio ed esame dei suoi tecnici i progetti, comincia a preparare l'organizzazione di un nuovo corpo di spedizione da inviare in Grecia. Sa di avere la capacità, l'efficienza e l'elasticità necessarie per affrontare un'impresa del genere e sa anche di poter contare, date certe carenze della struttura organizzativa, sullo spirito di abnegazione e sacrificio dei suoi uomini. Sul terreno Grecia viene inviato per il momento Arrigo Colombo in contatto diretto con l'ingegnere Gabardini, l'ingegnere Gianni Corbellini, il fratello dottor Guido e gli ingegneri Fabrizio Fochetti, Vespignani² e Bianchi. Da quello che dirà Colombo dipendono il contratto e il futuro della SAE. In tutti i lavori che si assumono c'è una percentuale di rischio: un'impresa deve sempre saperlo calcolare e prevedere. Qui però la SAE va oltremare, anche se, come molti obiettano, «appena dopo Brindisi». Quando le «linee greche» furono cosa fatta, e ci vollero anni perché lo divenissero, tutti furono d'accordo nel dire che «il Colombo» quella volta s'era messo sulle spalle una terribile responsabilità. «Pennabianca» farà ancora per la SAE molti altri grandi lavori, e in essi avrà una parte importante, come ad esempio il Canada, dove nonostante fosse gravemente malato riusciva a mantenere intatto il prestigio e il lavoro della SAE entrata in una difficile congiuntura locale,³ ma fu in Grecia che rivelò le sue grandi capacità. Il problema logistico era imponente: uomini da mantenere in piena efficienza, materiale da far arrivare puntualmente, trasporti da seguire, difficoltà operative di rifornimento... Il tutto è aggravato dal fatto che la SAE non ha una struttura interna adeguata alle proporzioni dell'impresa. Manca di personale e di una organizzazione verticale necessaria per convogliare ai posti prestabiliti tutto il materiale occorrente. Fino ad allora, quando si

doveva fare una linea, si risolveva tutto affidandosi all'Ufficio Acquisti diretto dal signor Frullani.⁴ Poi il materiale veniva «assiemato» e montato. Con la Grecia e l'India era chiaro che l'organizzazione sino allora esistente non poteva più bastare: anzitutto c'era la magnitudine delle forniture, poi c'erano i problemi delle scadenze, delle dogane, delle polizze di carico, dei prezzi delle polizze stesse, del controllo degli arrivi e delle partenze del materiale... Insomma il lavoro è cresciuto. Tutto poi diceva che la SAE era a una svolta e che se voleva diventare una grande azienda si dovevano cambiare molti sistemi e anche una certa mentalità organizzativa.

È proprio in quello scorcio d'anno che con il signor Darevski (si occuperà dell'Ufficio Spedizioni e di tutte le pratiche assicurative e bancarie con le società collegate) entra in SAE un gruppo di ex-ufficiali di Marina. Li assume il signor Guido Corbellini. Alcuni sono suoi amici e altri loro amici. Preferisce quelli della Marina, non perché l'esiga il lavoro, ma perché è convinto che «sono i migliori da mandare all'estero». In quel momento ce ne sono molti «liberi». Alcuni hanno dato le dimissioni per non giurare alla Repubblica, altri se ne sono andati dopo aver subito discutibili giudizi d'epurazione, altri hanno lasciato per ragioni personali, altri perché non potevano aver avanzamenti di carriera o comandi di navi, piccole o grandi che fossero. Corbellini quando ne trova li assume e a chi gli domanda perché proprio sempre loro, risponde: «L'Accademia Navale di Livorno era ed è una delle migliori scuole d'Italia. Formando ufficiali bada soprattutto a formare uomini. È gente che sa comandare, vengono da buone famiglie, hanno un'educazione di prim'ordine e parlano bene almeno due lingue straniere. Vanno dovunque, son versatili, capaci, e quindi meglio loro che altri». E così in quel periodo ne entrano alla SAE una decina. Il primo è il comandante Alfieri Uxa (dirigerà, dopo l'ingegnere Arturo Magenta per oltre vent'anni, la SAE brasiliana). Poi entrano gli ex comandanti di Marina Allegri (India e Brasile), Girolamo Manisco, Scarelli, Battisti; Gino Mantovani (Stazione Prova Pali), Cabasso; Enzo Mangani (dirigerà la SAE Sud-Africa) e il dottor Enzo Oriolo, anche lui con un passato marinaro: figlio di un prefetto, con doti spiccate per le pubbliche relazioni, simpaticissimo, dopo una serie di missioni in India sostituirà in Australia il signor Monduzzi, come Direttore dell'E.P.T. di cui diventerà Presidente.

Oltre «quelli della Marina» entrano in quel periodo, sempre per iniziativa di Guido Corbelli-



Grecia. Attraversamento a 150 kV dello stretto di Chalkis.

ni, «quelli della Banca». Tutti scelti uno per uno attingendo, non senza creare dissapori e proteste, in grandi istituti di credito, quali il Banco di Roma o la Banca Commerciale. Dall'Ufficio Dipendenze di quest'ultima (Milano) preleva i dottori Angelo Garrone (prima in Australia, poi Direttore delle Relazioni Pubbliche e della SAE Roma); Carlo Valdetaro dei marchesi della Rocchetta (SAE India per vent'anni, poi due anni di Malesia e uno in Nepal); Mario Zucchi (Direttore stabilimento di Napoli, poi del Personale, poi Direttore Centrale) e la signorina Adele (Nini) Broggi (Capo Ufficio Partecipazioni estere). A tutti si fa trascorrere qualche mese («o anni», diceva sorridendo il dottor Zucchi che vi rimase un lungo periodo) alla segreteria generale: è il periodo di rodaggio necessario per acquisire conoscenze dei problemi, del personale e, anche se non lo si dichiara, «lo spirito della SAE» che è fatto di voglia di lavorare e di affermare la ditta su tutto e tutti.

* * *

Con l'arrivo dei «marinai» e dei «banchieri» (non bancari... stonava), operazione in sintonia perfetta con «lo spirito della SAE», è in pratica cominciata, anche se per il momento il novanta per cento del lavoro lo si fa ancora in Italia, la «fase estera». Ma se ne è solo agli inizi. L'ondata di piena comincerà più tardi, un anno dopo, quando inizieranno altri lavori in Turchia. Naturalmente, preparando la bozza finale del contratto Grecia che tiene conto di tutte le difficoltà dell'impresa, l'asperità del suolo, le primitive condizioni delle strade e dei servizi portuali ellenici, (tutto poteva accadere: una nave che arrivasse in

ritardo oppure non potesse scaricare o un guasto o uno sciopero alle officine di Lecco o Napoli avrebbe potuto compromettere l'esito dell'operazione), la SAE non manca di inserire naturalmente anche clausole di «revisione prezzi» (non solo antinflazione) già adottate anche con le FF.SS. italiane. È una salvaguardia importante: basta ad esempio che vi sia una differenza tra il tracciato dato e la realtà del terreno e che si debbano fare lavori diversi da quelli previsti a capitolato per avere il diritto di chiedere un prezzo superiore a quello concordato. Con la «revisione prezzi» era capitato in passato di esser riusciti a chiudere alla pari un appalto di una linea ove erano accaduti molti inconvenienti o dove erano venuti a esser determinanti elementi e fattori non calcolati bene. «Il Colombo» in questo era un asso.⁵ Conscia così della realtà economica e soprattutto fisica e orografica della linea richiesta, della realtà politica «Grecia», dove in certe zone stanno ancora combattendo i guerriglieri comunisti di Markos, la SAE, sebbene durante la stesura del contratto sia stata sollecitata in modi e forme diverse a togliere la clausola «revisione prezzi», la mantiene e la presenta. Discussioni, polemiche, minacce di rottura, poi alla fine i greci con i loro consulenti inglesi appoggiati dagli americani della «Ebasco Services» gettano sul tavolo delle trattative una stupefacente proposta.

Anch'essi hanno calcolato tutto come la SAE, e capito anche che con il sistema «revisione prezzi», data la natura del terreno e una quantità rilevante di imprevisti di esecuzione, il preventivo può «sforare». E temendo di perdere, allora compiono una mossa abile e ardita nello stesso tempo. «Signori», dicono ai rappresentanti della SAE, «voi dovete rinunciare alla "revisione prezzi" che può alterare tutti i bilanci e far diventare il nostro stanziamento insufficiente. Dato però che riconosciamo che i lavori son lunghi e complicati a causa della natura del terreno, noi, in cambio, siamo pronti a offrirvi il pagamento anticipato del 50 per cento della somma dovutavi e concordata». È un'offerta che fa pensare: la SAE è una ditta che conosce il rischio ma questo lo può prendere? La clausola «revisione prezzi» è una specie di ruota di scorta, una quasi garanzia, e può essere abbandonata? E se poi qualcosa non funziona? Dopo lunghe riunioni fra ingegneri, tecnici, periti e tutti coloro che hanno fatto la picchettazione dei tracciati, è l'ingegnere Gabardini che decide. La SAE accetta la proposta dei greci. Nominato, oggi si direbbe il «project manager Grecia», inviati sul posto tutti gli uomini necessari, al comando, vien voglia di scrivere, di

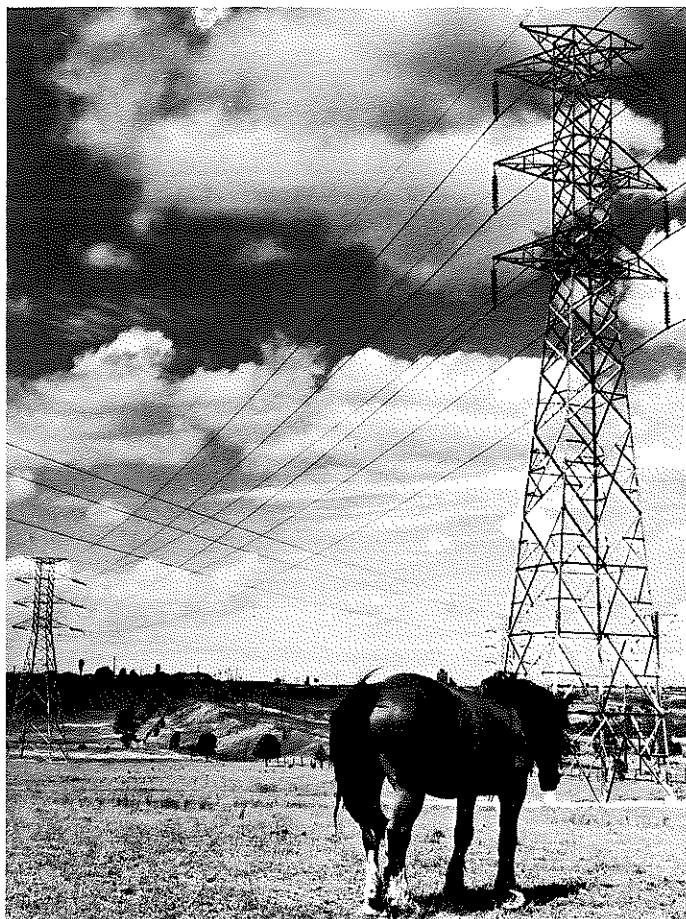
Arrigo Colombo e degli ingegneri Pavolini e Minnerbi (Pavolini andrà in Brasile dove diventerà direttore generale e poi presidente della SBE), hanno inizio i lavori. Trentatré anni dopo l'ingegnere Gabardini dirà a chi scrive: «Incassammo centinaia di milioni di lire di allora prima di cominciare i lavori e fu un successo immenso. Dopo aver preso i quattrini noi potevamo far solo una cosa, far andar tutto per il verso giusto... E così fu. Comunque quello fu un caso unico: noi fummo finanziati dal cliente. Ma avemmo molto coraggio. Il rischio fu enorme. Tutto filò liscio, ma poteva anche andarci male. Un errore o una disgrazia potevano sempre capitare».

In Grecia poi la SAE, ammettono tutti, «imparò» a lavorare ancor meglio. L'ingegnere Giorgio Demartinis (figlio del defunto primo Direttore Generale e Consigliere Delegato della SAE) nel 1953 seguì i lavori di quelle linee e racconta che proprio in Grecia capicantiere, capisquadra e uomini, tutti abituati a eseguire alla lettera gli ordini, appresero a rispettare nei più minuti particolari, proprio come pretendevano i consulenti inglesi, il contratto e ad applicarne con scrupolosa attenzione tutte le specifiche. Non era una cosa semplice: i britannici, ad esempio, allorché si montava un palo e le sue quattro gambe erano

distanziate di alcuni metri e sporgenti un metro e mezzo da terra, volevano che il dislivello orizzontale fra loro misurato con la livella non fosse mai superiore ai due, ripetesi due millimetri, e non autorizzavano a gettare il calcestruzzo nelle fondazioni senza il loro «okay». Allora i rapporti fra i lavoratori italiani e gli inglesi non erano proprio idilliaci soprattutto in certe zone come la piana di Farsalo dove si lavorava d'inverno con venti gradi sottozero. La guerra, coi suoi ricordi, era ancora vicina e molti rammentano ancora cosa ebbe a dire in un ufficio di Larissa al consulente mister Butcher l'ingegnere Demartinis. «Stia tranquillo, noi rispetteremo al cento per cento le specifiche di contratto. Ricordi però che questo è tutto quanto possiamo fare. Niente di più».

«*All right*» rispose Butcher. «È vero, e noi andremo sempre d'accordo». E così in effetti fu.

Il «business Grecia» comunque diede molto da pensare alla Direzione perché al momento in cui si dovevano prendere tante decisioni ce n'era sul tappeto un altro. Agli inizi del '51, da Sydney era arrivata, portata dalla ditta Dixon Primer, agente della Marelli in Australia per la vendita di interruttori e trasformatori, la notizia che il governo australiano aveva lanciato una gara per l'aggiudicazione dei lavori di costruzione di una linea elettrica, la Homebush-Tallawara, alla periferia di Sydney. Esaminati i primi studi di fattibilità e visto che forse sarebbe riuscita ad aggiudicarsi la gara, la SAE fondava, per poter essere sicura di eseguire i lavori dopo l'aggiudicazione, la società Electric Power Transmission. Capitale 100 sterline, azioni due, una alla SAE e l'altra alla Dixon Primer, con l'accordo intercorso tra l'ingegnere Fochetti e mister Dixon Primer Senior che la SAE avrebbe portato uomini e attrezzature e la Dixon Primer versato l'equivalente in contanti. (Successivamente il capitale veniva portato a 24.000 sterline, la SAE versava la sua quota cedendo la proprietà delle attrezzature; poi, anni dopo, la Dixon si ritirava, la SAE diventava l'unica azionista e l'EPT il gigante che tutti conoscono). Col tempo però questo nuovo business diventò un problema. Anzitutto la lontananza. Oggi da un ufficio di Sydney si solleva il telefono, si compongono dei prefissi, poi il numero e all'apparecchio si ha la persona desiderata in Italia. Allora però telefonare era pressoché impossibile: e quando si aveva la linea si sentiva poco e male. Si doveva lavorare per cavo e posta. Oltre la lontananza c'era la grandezza del corpo di spedizio-



La prima linea australiana Homebush-Tallawara a 132 kV. A destra: il ponte di Indooroopilly, sempre in Australia, durante la costruzione.

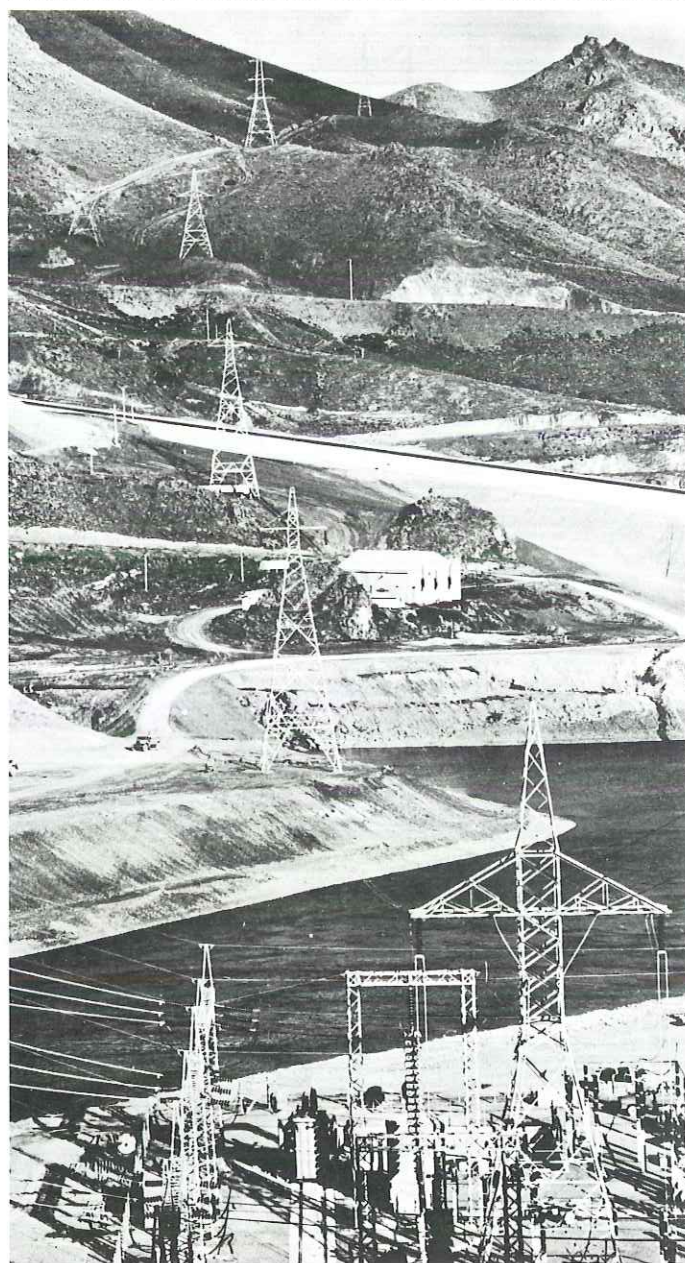


ne. In Grecia, come in India, la Direzione aveva mandato sempre ottimo personale e ottimi ingegneri. «Ma in Australia ora ci deve andare», spiegò lo stesso ingegnere Gabardini, «uno di noi». Fu lo stesso direttore lavori Vittorio Monduzzi che prese il comando di quel corpo di spedizione: l'impresa era di enorme importanza per la SAE. Furono ben centosedici gli uomini scelti per accompagnarlo e due gli ingegneri: Salteri e Belgiorno. Al gruppo, partito in luglio, all'ultimo momento, fu aggiunto anche un sacerdote. L'ufficio era in un magazzino di cemento della Dixon al porto di Sydney. Era un box di pochi metri quadrati. Gli uomini furono sistemati, e vi rimasero per diversi mesi, in tenda al Menai Campo.⁶ Tutto dapprima andò per il meglio, ma dopo otto mesi l'economia dell'Australia, causa l'inflazione e l'arrivo al potere di un'altra forza politica, mutò. Un giorno, vero fulmine a ciel sereno, la SAE ricevette una lettera della committente, le Ferrovie del South Wales, che l'informava dell'impossibilità di tener fede ai patti sottoscritti e che erano state prese le seguenti due decisioni: loro pagavano il lavoro fatto e quelli della SAE se ne tornavano in Italia, oppure continuavano a lavorare e loro pagavano il lavoro fatto fino a quel momento e il resto lo avrebbero dato poi, col tempo, molto più avanti, ma *quando*, non lo sapevano e non potevano dirlo. «Fu quello un momento terribile», racconta il dottor Garrone.

«In quel periodo c'erano diverse ditte italiane in Australia e ricordo che molte tagliarono la corda. Ma non la SAE. Nessuno era assolutamente pronto ad andarsene. Gli uomini erano disposti a tutti i sacrifici pur di non partire. Monduzzi ne parlò col vecchio Dixon Primer che gli diede ragione mentre tutti gli operai dichiaravano d'esser pronti a dimezzare i loro stipendi, ma non a partire. E così fu. Il più difficile fu però aver del lavoro, ma lo si trovò. Che fece allora la SAE? Appaltò la costruzione di una rete di fognature! Quella di Mortlake. Ricordo che capisquadra, periti, capicantiere e sacerdote andavano in giro per la città a veder dai concorrenti, o dove ce n'erano in costruzione, come si faceva, che gli ingegneri passarono notti a studiare tanti capitolati d'appalto, che si mangiò molto male per diversi mesi, mentre la SAE, causa le leggi valutarie, non poteva inviarci una sola lira! Più tardi qualcosa riuscirono a farci avere: ma furono solo cinquecento sterline, una miseria. In ogni modo ce la facemmo. Tutto questo mentre operai italiani, arrivati poche settimane prima in seguito a un accordo firmato l'anno precedente tra Roma e Canberra (l'Italia pagava il viaggio, il governo australia-

no dava il lavoro), sfilavano ogni giorno in cortei per Sydney protestando. Furono mesi terribili e indimenticabili, ma, ripeto, ce la facemmo. Allora si prese anche il contratto per il montaggio di strutture metalliche di una centrale termica, quella di Macquarie Lake, qualcosa come 14 mila tonnellate di ferro da montare. Ricordo che gli operai non sapevano fare i gruisti, che molti con una tenacia incredibile – non sapevano l'inglese – riuscirono a frequentare anche dei corsi per gruisti e presero la patente (dovevano essere in regola con la legge australiana) e che bene o male, dati i tempi ristretti, poterono cominciare quel lavoro. Ma, appena messe in piedi duemila tonnellate, una parte della costruzione crollò. Noi non si seppe mai il perché, se c'era stato sabotaggio oppure un errore: il fatto è che un tirante d'acciaio

Nuova Zelanda. Elettrodotto 500 kV c.c. Benmore-Haywards.



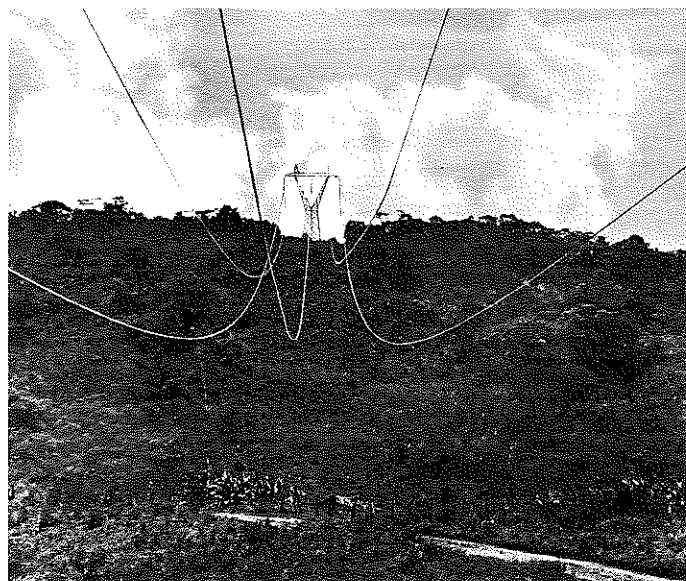
risultò spezzato. Fortunatamente tutto avvenne di notte e senza provocare vittime. Rammento che i committenti avevano le mani nei capelli, ma il signor Monduzzi, riunitili, disse subito che non dovevano preoccuparsi, né pagare, che ci avremmo pensato noi a rifar tutto e che avremmo rispettato appieno il contratto. E così fu. E da quel momento curiosamente ci cominciai ad andar meglio. Ci aiutarono il caso, la sorte, ma anche la nostra buona volontà. Una mattina poi arrivò una telefonata da Melbourne, di un tizio che diceva che aveva visto un lavoro da noi fatto pochi mesi prima tra Geelong e Melbourne, e cioè a Lara, dove avevamo montato tre piccoli hangar per aerei militari. «Senta», disse quel tizio che aveva dichiarato di essere il Presidente del *Board of Grain*, «noi abbiamo un problema. Poiché abbiamo il raccolto invenduto e sta per arrivare il nuovo (noi l'abbiamo invenduto perché l'Argentina ha rotto il cartello e ceduto il suo grano a prezzo bassissimo all'URSS), la SAE non potrebbe pensare a cosa potremmo fare? Potreste consigliarci e dirci come possiamo stivare il grano?». Monduzzi chiese 48 ore di tempo, radunò tutti i tecnici e discutendo con loro venne l'idea di fare dei silos orizzontali con un muro di sostegno, una fossa al centro e un convogliatore in alto fra le strutture metalliche. L'idea piacque e, superate molte difficoltà burocratiche, perché quell'ufficio governativo doveva fare l'appalto, il tempo era molto ristretto (se la cavò facendo un appalto-concorso cui partecipò solo la SAE), commissionò il lavoro alla SAE. Era un «job» da cinquecentomila sterline, lavoro che Via Larga a Milano e a Lecco riuscirono a fare in soli quarantacinque giorni! Disegni e strutture furono realizzati... e, nonostante gli scioperi, mandati. Da allora l'Australia fu un seguito di successi. Facemmo subito altri silos-hangar per il Western Australia, poi un ponte, poi riprese il lavoro d'elettrificazione... Insomma tutto andò bene alla SAE, ma soprattutto all'EPT (Electric Power Transmission) che diventò una grande compartecipe dell'espansione australiana».

* * *

Altri lavori poi la SAE acquisisce in quello scorcio d'anno sia in Italia sia all'estero. Quel lontano 1951 fu davvero importante e decisivo. Il 6 agosto infatti il Consiglio d'Amministrazione prendeva un'altra grande decisione dando ordine di costituire a Rio de Janeiro, in Rue Vizconde de Piraja 430, la «Sociedade Brasileira de Electrificacão», decisione che può sembrare, a chi ripercorre il cammino della SAE, secondaria o non sofferta. Invece era difficile e di enorme impor-



Brasile. Cantiere di tesatura sulla linea Santa Lucia (1952). Sotto: la prima linea completata dalla SBE: Santa Lucia-Belo Horizonte.



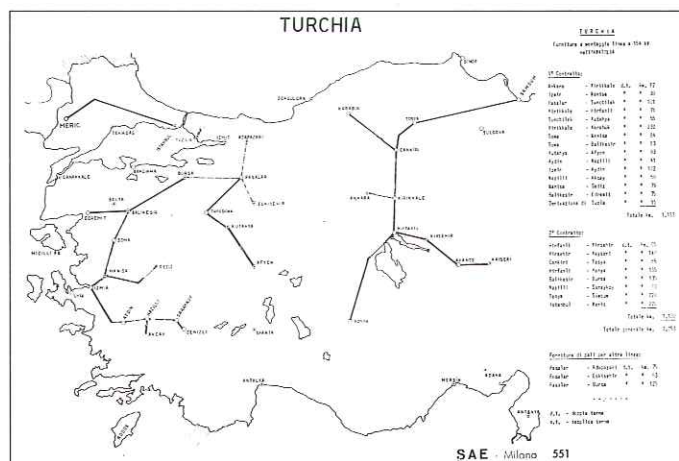
tanza, anche se la Società aveva solo mille cruzeiros di capitale (diventati 11.000 il 9 agosto 1954). La sua costituzione siglava infatti la fine di un periodo di collaborazione con la Techint, che l'aveva introdotta sul mercato sudamericano, e ne apriva uno particolare nel Brasile che stava allora iniziando la sua industrializzazione. Il primo ordine di lavoro da quel gigantesco Paese era arrivato in SAE nemmeno un anno prima, esattamente il 21 settembre 1950 con la richiesta di una linea primaria da 161 kV tra Salto Grande e Santa Lucia. Il curioso era che dal marzo 1948, cioè da quando SAE e Techint avevano iniziato a collaborare, erano cominciate a giungere ordini per forniture di pali, ponti, carpenteria metallica, linee da vari Paesi sudamericani, soprattutto dal-

l'Argentina, Uruguay e Perù e, osservando le richieste, le spinte e le tendenze del mercato sudamericano, che allora pareva ed era ritenuto in genere ricco e immenso, tutto si poteva prevedere, meno che la SAE scegliesse di «entrare» in Brasile. Erano i tempi quelli in cui le grandi società costruttrici d'automobili, europee e americane, pensando di entrare o «entrando» nell'America del Sud con le loro prime fabbriche e catene di montaggio, finivano quasi sempre per scegliere l'Argentina, in quel momento più sviluppata e soprattutto finanziariamente più ordinata e assestata di tutti gli altri Paesi latino-americani. Come invece fecero proprio in quegli anni le grandi società tedesche Mannesman e Volkswagen, la SAE decise per il Brasile. Caso? Fortuna? O solo merito di un buon studio di mercato o del fiuto di uno che aveva saputo valutare le possibilità del Paese? Molti i fattori che portarono la SAE a prender quella decisione: indubbiamente ebbe la sua importanza, con l'aggiudicazione della prima gara e il dettagliato esame delle leggi locali e delle possibilità di import ed export dello stato brasiliano, lo studio eseguito dall'ingegnere Arturo Magenta, tecnico di vaglia, uomo equilibratissimo e dirigente di grandissime qualità. Era chiaro, come era ed è sempre accaduto, che la SAE avrebbe preferito fare direttamente i lavori aggiudicatisi. Non potendolo, dava così inizio alle pratiche che portavano alla nascita della *Sociedade Brasileira de Electrificação* che, seguendo la tradizione SAE, metteva più tardi in funzione uno stabilimento di carpenteria metallica a Belo Horizonte. Era naturalmente lo stesso ingegnere Arturo Magenta che prendeva in mano la società. Un anno dopo lo raggiungeva l'ex-comandante di Marina Alfieri Uxa che, attivissimo e tenace, guidava per molti anni questa nuova ditta. Chi scrive aveva occasione nel 1953 di visitare la SBE: già solida azienda, incastonata in una città che stava diventando uno dei più grandi centri industriali di quell'immenso Paese, cominciava a sentire la necessità di aver maggiore autonomia. Il mercato brasiliano era fatto di piccole commesse e concedeva tempi brevi alle risposte operative. Poi c'erano i grandi progetti da curare: sarebbero diventati realtà con la nazionalizzazione delle imprese elettriche, la costituzione della Elettrobras e la costruzione delle linee della Cemig e di Furnas. Per aiutare la crescita della SBE, via Larga inviava l'ingegnere Francesco Cozzi a costituirvi l'ufficio tecnico e a dar un'autonomia progettuale e gestionale a tutta l'attività manifatturiera. E la SBE iniziava allora la sua espansione consolidando i suoi quadri e cominciando ad avere - sempre tenendo aperto il cordone ombelicale con Milano

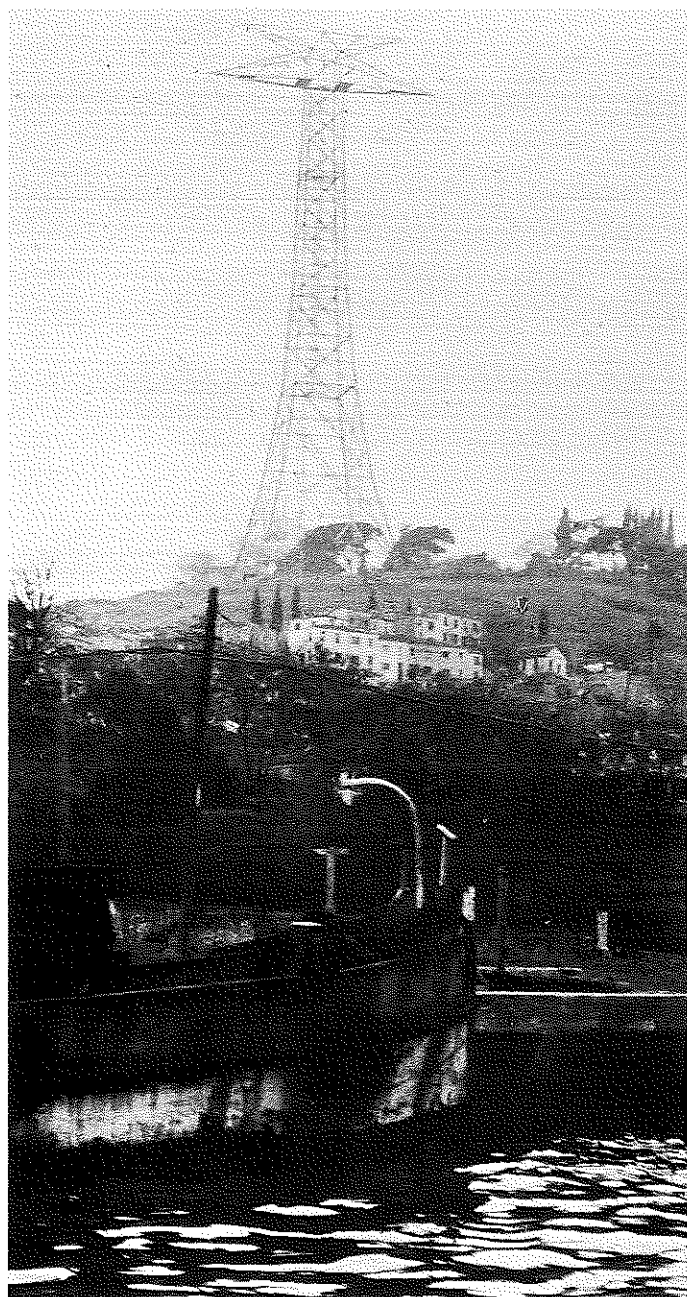
- una vita propria. Cioè a confrontarsi direttamente con i gravi problemi: discontinuità nel lavoro, lunghi tempi nella riscossione dei crediti, inflazione, formazione del personale. Anche l'ingegnere Cozzi,⁷ anni dopo, rientrava, come già fatto l'ingegnere Magenta, e altri prendevano il suo posto...

* * *

Pochi mesi dopo la nascita della SBE, esattamente ai primi di settembre, quasi a sigillarne l'ingresso in Grecia, Brasile e Australia, la SAE viene invitata a partecipare alla più ambita delle gare d'allora, cioè a fornire uno studio per un progetto di attraversamento dello stretto di Messina. Le società promotrici sono la CONIEL e la SGES, Società Generale Eletticità Sicilia, che già dal 1947 avevano iniziato studi e sondaggi. L'impresa è unica, eccezionale: nessun altro Paese ha mai tentato prima un attraversamento del genere. Bisogna collegare, per dar sufficiente energia alla Sicilia e assicurarle un sicuro sviluppo industriale, Cariddi con Scilla, cioè legare l'isola all'Italia continentale. Quindi bisogna innalzare due grandi torri. Questo è un compito ideale per l'Ufficio Tecnico della SAE, anzi par fatto proprio apposta per l'ingegnere Bianchi di Castelbianco e l'ingegnere Giorgio Magenta che cominciavano a studiare e preparare torri a struttura tronco-piramidale a base quadrata con diagonale di 40 metri che oltre a esser più economiche avrebbero permesso, con un limitato aumento di peso, l'installazione di due terne di conduttori sulla stessa coppia di torri. Questo studio di progetto è, in pratica, l'ultimo grande impegno assunto nel '51. L'anno successivo, iniziato con una vera valanga di ordini e commesse provenienti da tutte le parti del mondo per la fornitura di pali, sottostazioni e

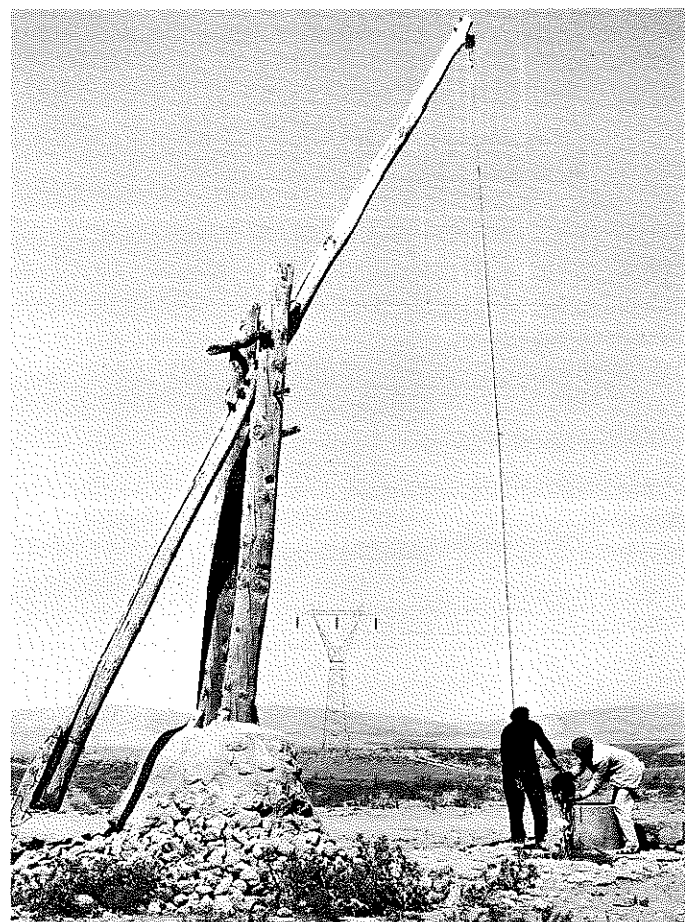


carpenteria metallica per capannoni, hangar, ponti, torri per antenne radio, è invece ricordato in ditta come «l'Anno della Turchia». Dirigenti politici ed economici di questo Paese, visto e valutato come la Grecia sta risolvendo i problemi riguardanti la costruzione delle infrastrutture, decide di imitarla e di rivolgersi alla SAE. È l'Eti-Bank che compie il primo passo nel luglio del 1952: una sottostazione. È un lavoro tutto sommato modesto, considerati gli ordini che in quel momento arrivano alla SAE, ma è anche l'inizio di una serie di richieste di quella banca che nell'ottobre dello stesso anno chiederà la fornitura delle linee da 150 kV Adapasar-Pasalar, Pasalar-Bursa, Pasalar-Eskandir, un lavoro notevole finanziato dalla Banca Mondiale e che porterà poi le due parti a firmare successivamente una serie



di contratti per la costruzione di altre migliaia di chilometri di linee (sette) e la fornitura di decine di migliaia di tonnellate di sostegni.

All'ingegnere Ermanno Martelli, da tempo inserito dal signor Vittorio Monduzzi nel cantiere lavori di Bologna, viene affidata la direzione dei lavori in Turchia. Martelli è un tipo solido, massiccio che adora il lavoro e sa soprattutto stare con le squadre di operai che, guidati da lui, vanno ovunque sulle drammatiche e scoscese montagne dell'Anatolia, montando torri, sostegni, tralici e stendendo migliaia di chilometri di cavi. Era con loro, raccontava a chi scrive ad Ankara, che trascorrevano, le ore più belle della giornata. E non erano né quelle del riposo né delle solenni bevute post-lavoro, bensì quelle in cui i montatori bergamaschi parlavano con i lavoratori turchi. «Ma in che lingua?», chiesi. Cenavamo quella sera al ristorante Carpicc di Ankara, uno di quelli da Orient-Express, allora peraltro ancora in servizio. Martelli mi fissò. Il suo volto, che pareva squadrato con l'accetta, si illuminò e sulle sue labbra si stagliò un sorriso ironico. «In bergamasco. Venga una volta con me, e vedrà». Aveva ragione. I turchi avevano imparato a bere vino, mangiare polenta e un centinaio di parole in dialetto, quanto bastava a intendersi e andar d'accor-

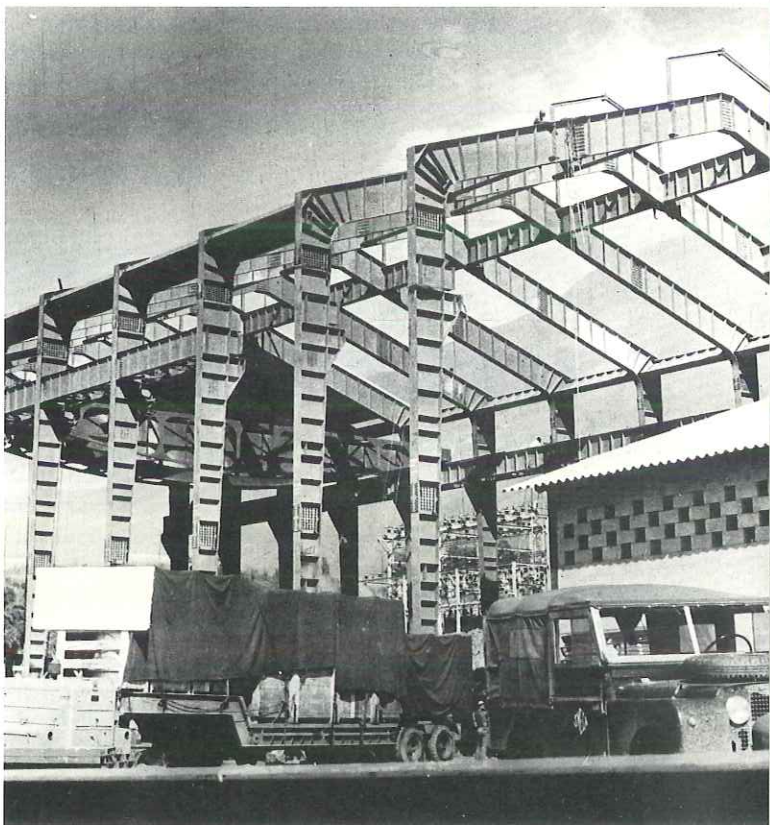
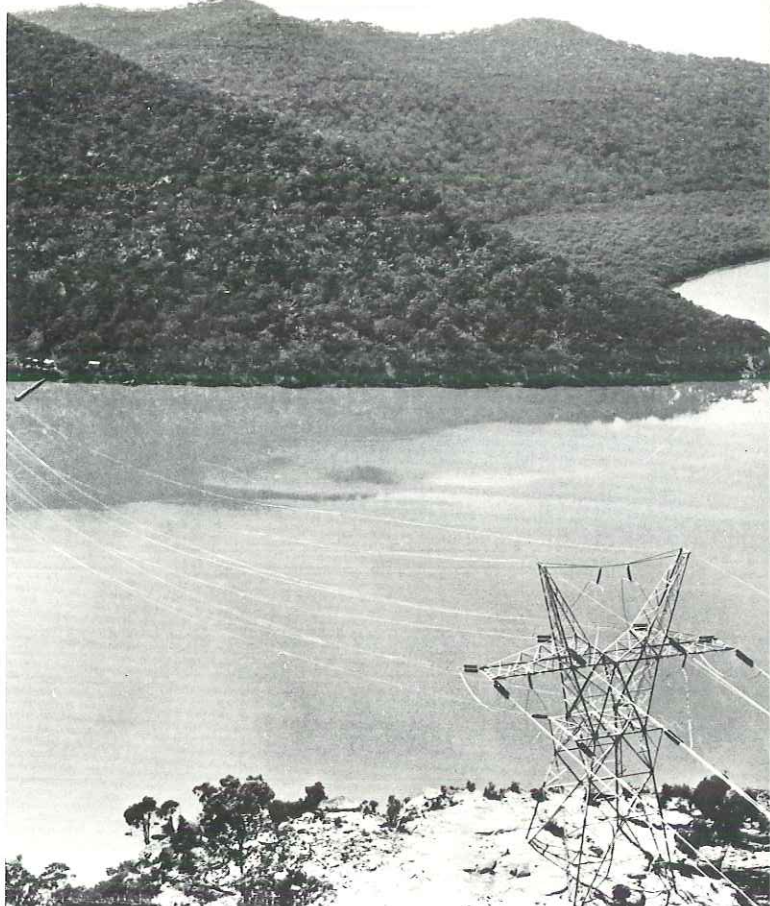


do. (La cosa più importante, ovunque, e la più raccomandata dalla SAE ai suoi dipendenti, era l'accordo e l'armonia con gli operai del Paese che li ospitava).

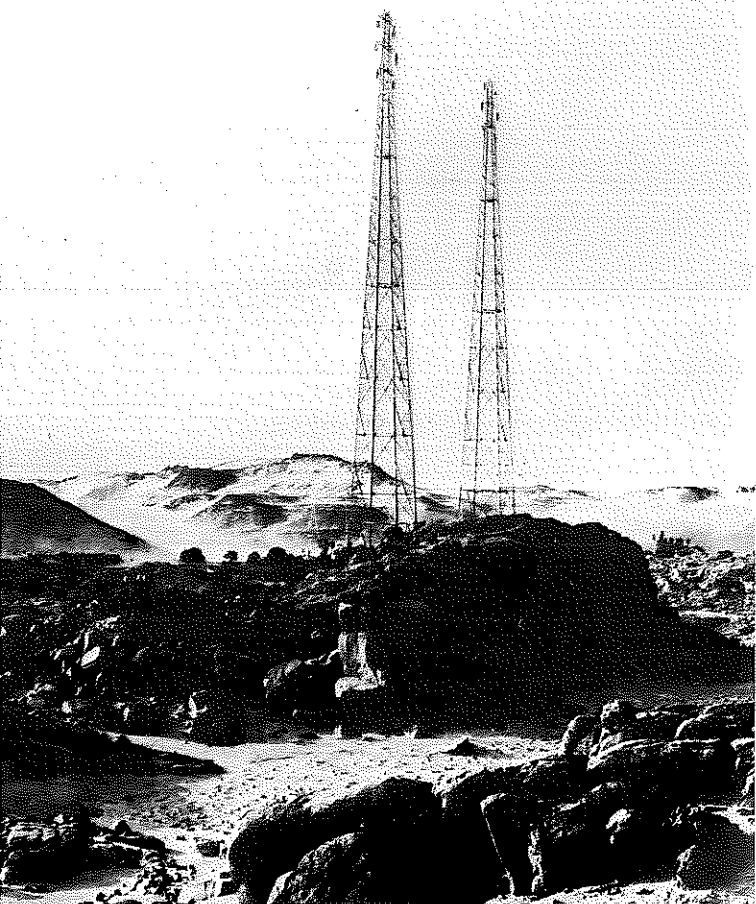
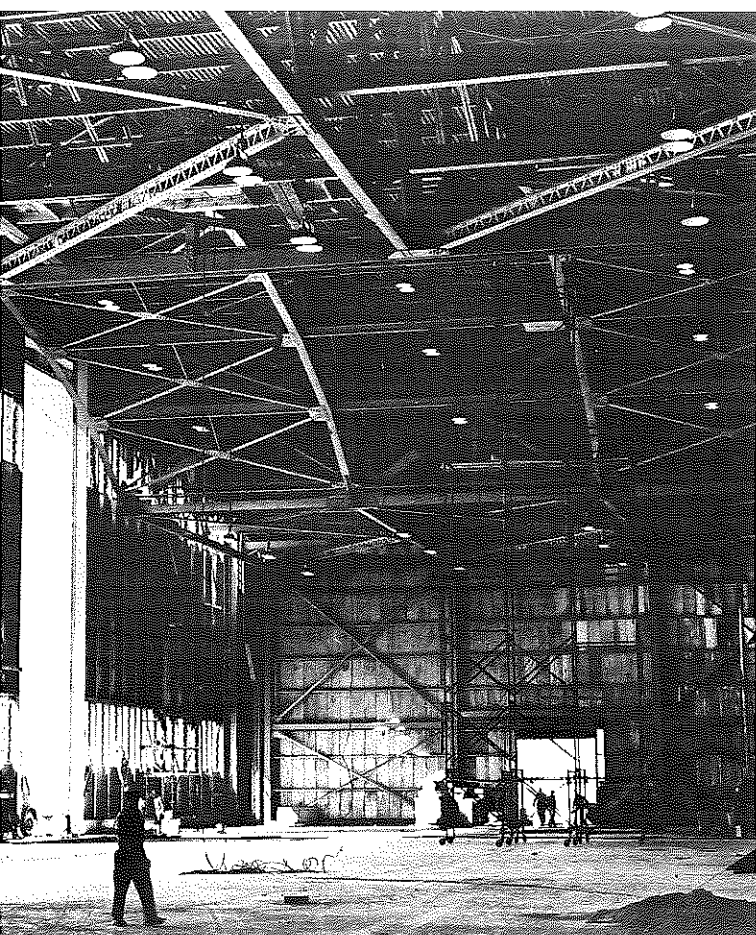
* * *

L'estero, tanto sognato e desiderato, è oramai una realtà che sta trasformando la stessa SAE. I lavori che Grecia e Turchia continuano a richiedere diventano sempre più impegnativi. Provochando crisi? Preoccupazioni? Tensioni? «Noi quando dovevamo impiantare un cantiere nuovo eravamo felici», dice oggi l'ingegnere Giorgio Magenta. E aggiunge: «Non v'è dubbio alcuno: tutti oramai sapevano bene che cosa significava l'estero: voleva dire più lavoro per gli stabilimenti di Lecco e di Napoli e per i montaggi. Tutti volevamo questo lavoro e questo estero, ma si deve ammettere che la spinta maggiore a questo settore la diede sempre Guido Corbellini». È lui infatti che lo organizza sotto il profilo finanziario e che amministra le società collegate. È anche lui che le crea. All'inizio degli anni Cinquanta sono molto poche le ditte italiane che vanno all'estero e vi aprono filiali: oggi l'apertura di una è spesso un previsto gioco finanziario, dà credito, «fa chic» ed è un magnifico fiore all'occhiello. Allora invece non se ne capiva nemmeno la necessità, e pareva una spesa inutile, e non era certo facile ottenere dalle banche le fidejussioni necessarie per poter lavorare. Grazie la serietà e la forza della SAE e la propria conoscenza del settore bancario, Corbellini le otteneva, e sempre velocemente.

Non c'era Istituto di Credito che non fosse pronto a mettere a disposizione i capitali necessari a Rio de Janeiro o ad Ankara, ad Atene, Vancouver o Sydney. Fatto che lui sottolineava sempre con soddisfazione, aggiungendo con sottesa ironia che tutti dovevano sempre ricordare che per la SAE quella era *spesa* e non un investimento... Dotato di una straordinaria conoscenza delle procedure bancarie e valutarie e di una fitta rete di amicizie, Guido Corbellini era uno stratega lungimirante che forse aveva il difetto di sottovalutare, talvolta, l'importanza dei tecnici e dei fattori tecnici. In lui era sempre prevalente con metro di giudizio il criterio finanziario: sua comunque l'intuizione, e siamo nel 1953, di creare la *holding* estera «Elettrofin» e stabilirla a Lugano. Amministratore scrupoloso e oculato e dotato di una certa fantasia, ha anche una buona preparazione legale. La sua preoccupazione principale? Cercare di conoscere perfettamente leggi, norme e regolamenti dei paesi dove la SAE deve operare.



In alto: Australia. Attraversamento del fiume Hawkesbury linea da 330 kV. Accanto: aviorimessa in Marocco dell'United States Corp of Engineers. Qui sopra: Venezuela, centrale termoelettrica «El Convento». A lato: attraversamento del Nilo 63 kV.



Sempre informato e edotto riesce così, nelle discussioni con l'ingegnere Gabardini e il fratello ingegnere Giannino, ad aver la meglio. Una volta, dopo una lunga diatriba e dopo aver dimostrato, carte alla mano, di aver ragione, vanta il suo «gran rispetto della legge». E il fratello allora sbotta. Quelle sue parole sono ancora ricordate con divertimento da molti anziani dirigenti. «Intanto tu con tutta la tua legalità e il rispetto delle leggi – urla – sei stato condannato a morte e messo al muro. A me, invece, che ho fatto sempre tutto quello che ho voluto, nessuno ha mai fatto niente». Guido Corbellini ebbe un sorriso stentato.

¹ Imponente il numero di opere e lavori eseguiti dalla SAE in Grecia ove solo il 31 maggio del '71 veniva costituita la società SAE-Ellas. Tutte le linee dal '60 in poi sono state eseguite sotto la direzione dell'Ing. Carlo Chiesa, tuttora responsabile della società.

² L'ing. Vespignani, abruzzese, di Civitanova, lasciò un gran ricordo di sé alla SAE. Uomo d'ordine, coordinatore di qualità eccezionali, fu Direttore dei servizi commerciali Italia negli anni Cinquanta.

³ Vedi nota 5 più sotto e nota 2 al capitolo IX.

⁴ Al signor Frullani, capo dell'Ufficio Acquisti, funzionario serio e compassato e diligentissimo, toccò curiosamente in sorte dal destino di avere per un certo periodo l'ufficio accanto a quello Materiale e Spedizione. Del primo facevano allora parte diversi colleghi che erano spesso presi di mira dal capo dell'Ufficio Spedizioni, l'ex comandante di marina Mantovani, ricordato nella «petite histoire» della SAE come organizzatore di indimenticabili scherzi. Una mattina, infatti, Mantovani faceva trovare sul tavolo di alcuni colleghi assenti dei lucenti berretti da capostazione e quando alcuni curiosi chiedevano cosa ci stavano a fare, lui serissimo spiegava che quelli, dovendo partire per l'Australia, erano stati «qualificati». Con pazienza poi spiegava che in Australia le ferrovie erano un'organizzazione a se stante e che quelli della SAE che vi si sarebbero recati a lavorare (116 di cui già abbiamo parlato) erano stati «adeguati» o «parificati». In pratica, aggiungeva, gli ingegneri capi della spedizione erano diventati *ipso facto* capistazione e di qui i berretti. Sorpresa di un collega che chiede spiegazioni. Lavorando la SAE per le FFSS e trovando normalissimo quell'adeguamento, manifesta subito la sua irritazione. «Come, quelli sono stati assunti da poco e sono già capostazione? E a me che sono in SAE da più di vent'anni che grado danno?». Dopo di che si recava a protestare in Direzione.

⁵ Mandato a seguire un importante lavoro in Canada nel 1958, si ammalava gravemente nel 1959, ma guarito restava per la regolarizzazione di molti *claims* altri otto mesi a discutere con i rappresentanti dell'Alcos riuscendo a recuperare per la SAE oltre due milioni di dollari di allora.

⁶ «Era anche chiamato Monduzzi camp», dice il dottor Angelo Garrone, ex-direttore amministrativo e del personale a Sydney. «Memorabili – aggiunge – furono anche le trattative svolte con le Trades Unions australiane i cui rappresentanti non potevano capacitarsi del fatto che i dirigenti italiani permettessero ai loro montatori di bere vino «on the top of the towers.» Anche l'abitudine di bere vino invece di tè, che fra l'altro doveva essere servito a 80°, agli australiani fu oggetto di un'altra trattativa. E da allora invece del «tea time», – dice Garrone – ci fu «the wine time.»

⁷ A questo proposito lo stesso dichiara: «Fu duro affermarsi in un Paese già afflitto da crisi di sviluppo economico e finanziario, con uno spiccato spirito nazionalista. In questo Paese poi, noi, pochi italiani, dovevamo dimostrare di essere lì a trasferire un *know-how* ai collaboratori brasiliani e dare lavoro e ricchezza al Paese che ci ospitava.»