

Corrado Pizzinelli

Storia
della SAE
e dei suoi
uomini

MAGNUS



L'ingegnere Giuseppe Pellicanò, Presidente del Consiglio d'Amministrazione del Gruppo SAE e della Elettrofin.

Qual è la caratteristica di maggior rilievo del gruppo SAE?

L'ingegner Giuseppe Pellicanò è Presidente del Consiglio d'Amministrazione del Gruppo SAE e a lui, in occasione del sessantesimo anniversario della Società, rivolgiamo qualche domanda.

Una dote che la mantiene giovane e moderna: la capacità di trasformarsi continuamente per adeguarsi ai cambiamenti del mercato. Questo secondo me è dovuto soprattutto ad una qualità caratteristica di coloro che in SAE rivestono cariche di responsabilità e cioè quella di possedere una mentalità imprenditoriale che ha generato, in pochi anni, lo straordinario sviluppo della SAE in Italia prima e all'estero poi. Quando nel 1976 assunsi la carica di Presidente, mi preoccupai di dedicare particolare cura all'aggiornamento dell'organizzazione dando particolare attenzione alle funzioni necessarie per elaborare decisioni strategiche e a quelle preposte ai problemi finanziari che a quell'epoca assumevano importanza decisiva. Va ricordato che in quel periodo molte società italiane si trovarono in difficoltà non tanto per deficienze tecniche o per scarsa conoscenza dei mercati, ma per errate scelte di investimenti e per una insufficiente professionalità nella gestione dei problemi di natura finanziaria. Nel caso della SAE la difficoltà di porre mano ad una ristrutturazione organizzativa consisteva comunque nel conciliare l'esigenza di creare una moderna struttura gestionale con quella di non mortificare le tipiche doti imprenditoriali di coloro che occupavano posizioni di responsabilità nel sistema. Credo che l'operazione sia riuscita grazie soprattutto all'opera dei due Direttori Generali, che rispettivamente dal 1977 al 1982 e dal 1982 ad oggi, hanno guidato la società. Il risultato è stato una struttura flessibile, dove fra l'altro si contemperano la libertà di iniziativa di ogni unità operativa con la necessità di una strategia di Gruppo. Devo aggiungere che anche il recente cambiamento intervenuto nella proprietà produrrà delle integrazioni organizzative, che apriranno certamente la strada a nuovi ulteriori sviluppi.

Come reagisce la SAE all'attuale crisi mondiale?

Siamo effettivamente in presenza di una riduzione degli scambi internazionali dovuta tra l'altro alle diminuite disponibilità finanziarie dei Paesi petroliferi e alle situazioni debitorie dei Paesi dell'America Latina. Le prospettive migliori sono in Asia e Africa. Però in questi Paesi si risente la concorrenza del Giappone e dei Paesi di recente

industrializzazione (NICS) che tendono ad invadere i mercati approfittando del basso costo della loro manodopera. E qual è allora la nostra risposta? Come sempre, per mantenere la leadership cerchiamo di essere migliori dei concorrenti puntando sulle innovazioni, sia a livello di progetto, sia nei metodi di marketing. A tutte queste operazioni è naturalmente collegata l'azione di ricambio delle funzioni all'interno delle nostre imprese per cui ai disegnatori che operano con matita, gomma e squadra, si sostituiscono operatori che fanno disegni con il calcolatore e producono i programmi da inserire nelle macchine operatrici a controllo numerico. Ma anche queste macchine sono in evoluzione perché nella costruzione dei tralicci, i profilati di ferro vengono sostituiti con lamiere piegate. Anche le operazioni di montaggio sono cambiate perché ai nuovi tipi di tralicci corrispondono strutture nuove, metodi di spedizione nuovi, nuove realizzazioni delle opere di montaggio. Noi alla SAE tendiamo a fare tempestivamente tutte quelle trasformazioni che sono necessarie per non perdere la leadership del mercato. Questo significa anche agire più rapidamente della concorrenza. Naturalmente sappiamo che, se ciò che facciamo avrà successo, sarà imitato dopo un certo periodo di tempo e sappiamo che ogni volta che raggiungiamo un traguardo questo non è mai quello finale. All'industria di oggi non è dato di ricercare piattaforme di successo sulle quali attestarsi per molto tempo come accadeva in passato, ma piuttosto essa deve mantenersi in continuo movimento alla rincorsa di traguardi mobili.

Dove si manifesta la leadership tecnologica della SAE?

Ad esempio: il cold formed. È la manifestazione più evidente del nostro processo di innovazione tecnologica. Di per sé poi l'attuazione di questo progetto comporta una quantità di razionalizzazioni che ne inducono moltissime altre...

Come mai oggi è così difficile ottenere lavoro all'estero?

Molte aziende che soffrono della contrazione dei loro carnet di ordini, si avventurano nel nostro mestiere e, un po' per scarsa conoscenza dei problemi e un po' per far azione di penetrazione nel mercato, praticano prezzi completamente fuori dalla realtà. Questo fenomeno non è nuovo, si è sempre verificato e si è risolto sempre con il ritiro dal mercato di quelli che si sono spinti troppo avanti e con l'eliminazione dei più deboli.

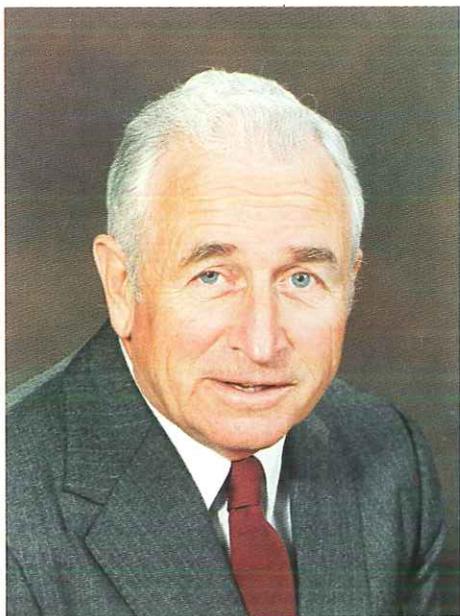
La SAE fa ricorso al credito d'aiuto?

Oramai tutti i Paesi danno aiuti all'export e in questo ambito danno anche crediti d'aiuto. Purtroppo molti Paesi li usano in un modo anomalo che tradisce il fine per cui sono stati erogati. Il credito d'aiuto è troppo spesso usato come strumento di competizione internazionale. C'è da chiedersi se quello che si fa in Italia come credito d'aiuto all'export è sufficiente. L'Italia concede crediti che per ammontare e durata sono molto inferiori a quelli dei Paesi concorrenti e anche gli interessi e i vari tipi di facilitazioni sono meno favorevoli. Inoltre il controllo Parlamentare nel nostro Paese è molto attento nell'impedire che il credito d'aiuto venga utilizzato per fini diversi da quelli istituzionali. Ciò detto è chiaro che, sotto questo profilo, siamo molto svantaggiati rispetto a tanti Paesi dell'Occidente.

È intenzione della SAE diversificare la sua attività?

No; in Australia si è sviluppato qualche processo di diversificazione perché il mercato lo consentiva; in genere noi tendiamo a non uscire dal nostro lavoro tradizionale ove, come ho detto, restiamo mantenendo la leadership nelle ricerche e nella tecnologia.

- Molti dicono che il lavoro non c'è anche perché «il prodotto è maturo». È vero? *La distinzione tra «prodotto maturo e immaturo» ha fatto il suo tempo. Direi che non esiste prodotto «maturo», ma che esistono tecnologie moderne e non moderne e tecnologie innovative e non. Si pensi a quanto è accaduto nel campo tessile...*
- E che dice, Presidente, del problema dell'alto costo del lavoro italiano? *Ciò che conta è il costo di lavoro per unità di prodotto che va ben distinto dal salario. In breve: il problema non è quello di avere bassi salari, ma di poter operare con una sempre più alta produttività che consenta di pagare salari adeguati. Aumentare la produttività significa non solo mettere le aziende in condizioni di trarre il massimo vantaggio dagli investimenti grazie al miglior utilizzo della forza lavoro, ma anche razionalizzare la struttura del salario, i metodi di assunzione ed eliminare tanti vincoli, retaggio di un sindacalismo barriera, superato dal tempo.*
- Qual è il pericolo più grave che corre la SAE? *Che lo spirito di iniziativa anziché essere promosso dalle strutture venga da esse mortificato. Ma oggi tutti operano e bene nelle strutture. A breve termine il pericolo maggiore è che il mercato continui a languire, che i cambi diventino sfavorevoli oppure che i vincoli di natura sindacale aumentino. Tutto ciò sarebbe una spiacevole eventualità: comunque tutte queste difficoltà si sono già presentate in passato e la SAE le ha sempre superate. Se adesso si presentassero le supereremmo ancora.*
- La SAE è passata alla Brown Boveri: cosa è cambiato o cambierà? *La BBC si è sempre compiaciuta dei risultati della SAE e ha dimostrato di saper apprezzare l'importanza che in essa assume lo spirito di iniziativa. Ne è una prova il fatto che nella nuova ristrutturazione del Gruppo Brown Boveri la responsabilità del settore nel quale opera la SAE è stata affidata all'ing. Colombo, che come lei sa, è dal 1982 Direttore Generale e da quasi un anno Amministratore Delegato.*
- Allora quali orizzonti si aprono alla SAE? *Il mercato della Cina si è aperto di recente alla SAE. Come esperta in grandi attraversamenti e nella costruzione di linee nelle condizioni più difficili (ricordo l'attraversamento dello stretto di Messina), fu interpellata da Pechino e ha concluso due contratti: uno per l'attraversamento dello Yang Tse Kiang, nella provincia del Jiangsu, tra Xuzhou e Shanghai, e l'altro - in joint venture con la Bechtel - per una linea nella provincia del Guangdong che attraversa, nella sua fase finale, tra Shajiao e Jiangmen, il Fiume delle Perle. Si tratta di due linee a 500 kV. La prima è impegnativa per la lunghezza della campata: 1820 metri. Avrà pali a doppia terna quadrinata con ventisei conduttori ciascuno. La seconda contempla l'attraversamento del delta del Fiume delle Perle in un punto in cui dovrà effettuare un superamento di 2650 metri, superamento che sarà eseguito con un palo su un'isoletta a metà percorso circa. Quest'ultima zona, fra l'altro paludosa, è anche tormentata da tifoni e nel progetto si dovrà tener conto dei venti fortissimi che in quota soffiano a 400-450 km orari. Credo che per questo attraversamento la SAE debba progettare qualcosa come 14 tipi di pali strallati e autoportanti! Insomma si tratta di due opere assai impegnative. In entrambi i casi la SAE deve impiegare, per l'esecuzione del montaggio, manodopera cinese. I lavori sono importanti anche perché aprono una prospettiva in un mercato nuovo e dicono con chiarezza cosa è o cosa sta per diventare la SAE: una società che porta tecnologia e know how.*



H. Brian White, uno dei più autorevoli consulenti del mondo nel campo della progettazione dei pali e delle linee ad alta tensione.

Sono lieto aver l'occasione di porgere il mio saluto alla SAE che compie ora sessant'anni, un arco di tempo che segna come sappiamo lo sviluppo delle trasmissioni d'energia cui la SAE ha dato e dà tuttora un grande contributo.

La SAE, costituita per elettrificare una linea ferroviaria, fu subito coinvolta nel processo di sviluppo dell'industria della trasmissione e distribuzione d'energia che stava allora aprendosi a un grande avvenire e, guadagnata rapidamente una posizione di leadership, l'ha da allora mantenuta in un estremamente difficile e concorrenziale campo di lavoro.

Il mio primo contatto con la SAE risale a trent'anni fa, quando la società milanese appaltò un contratto per la progettazione, fornitura e montaggio di diverse centinaia di chilometri di una linea a 345 kV: parte del progetto Alcan Chute des Passes, nel Quebec centrale, in Canada. Ricordo certi giorni in cui la temperatura scendeva a 30-45 gradi sottozero e noi, stretti e rattrappiti dal freddo in campi primitivi, non potevamo nemmeno lavorare. Gli utensili d'acciaio potevano spaccarsi e tutti i mezzi di trasporto e le grosse macchine da lavoro dovevano funzionare ventiquattro ore su ventiquattro per impedire di gelare e bloccarsi. Fu allora che capii quelli della SAE e scoprii che erano dei veri uomini e degli impegnati. Da allora li ho incontrati molte altre volte in molti lavori in tutti i continenti e ogni volta ne ho ammirato il vigore, la competenza e l'appassionato lavoro.

Mentre la SAE si prepara ai prossimi sessant'anni – la sua è una gran bella età e fra l'altro emblematica del limite di una vita umana – desidero aggiungere qualcos'altro. I brillanti risultati ottenuti dalla SAE nell'introdurre acciai ad alta resistenza, i migliorati metodi di progettazione dei pali, le nuove tecniche, l'uso del *cold formed*, la leadership nell'introdurre il calcolatore nella progettazione e fabbricazione sono tutti frutto degli sforzi e dell'entusiasmo di devoti, leali e appassionati suoi dipendenti. Molti dei giovani operai e *managers* con cui io ho lavorato anni fa alla Chute des Passes sono ora in posizioni di rilievo sia alla SAE in Italia che nelle varie società collegate sparse per il mondo, e quando li rivedo è per me come ritrovare dei vecchi compagni.

La SAE è in buone mani: vi saluto tutti e tanti auguri!

H. Brian White



**Il dottor Fabio Laratta,
Presidente dell'Efibanca,
nota e influente personalità
del mondo bancario italiano.**

Le mie relazioni personali con la Società risalgono agli anni Cinquanta, quando chiamato dal vertice della Banca Nazionale del Lavoro arrivai, giovane funzionario, alla sede di Milano.

Eravamo negli anni ruggenti, in quelli che poi la storia del nostro Paese ha ormai collocato quel «miracolo economico» che portò la nostra Penisola, attraverso le faticose evoluzioni della tormentata economia del dopo guerra, ad entrare con slancio ed incredibile intraprendenza fra i 10 più grandi Paesi industrializzati.

La Società Anonima Elettificazione rappresenta – ed in forma emblematica – questo «Miracolo Economico» e ne è forse la espressione più significativa.

Lasciando naturalmente agli storici il compito di cogliere e fissare le tappe più significative della sua progressiva affermazione, desidero qui sottolineare, per quanto mi riguarda, il grande patrimonio di esperienze, conoscenze ed emozioni che i rapporti con il management della SAE significarono per un giovane uomo di Banca repentinamente immerso nella realtà economica della grande Milano degli affari.

Sì, «emozioni»! Si trattava di vivere tutti i giorni – assieme agli amici della SAE – un grande agone internazionale, una difficile ma altrettanto esaltante competizione con grandi Paesi industrializzati, sorretti tra l'altro – oltre che da strutture industriali e finanziarie mature e potenti – da lontane correnti mercantili con i Paesi nei quali l'Industria italiana di allora, ricostruita e potenziata, cercava di consolidare – come presupposto stesso di sopravvivenza – adeguate correnti di sbocco.

Era appena uscita (1953) la Legge per il sostegno delle esportazioni con pagamento differito. Tutto era soggetto ad autorizzazioni valutarie. Il ritmo del lavoro era bruciante per tutti ed il successo del nostro giovane Paese nelle aste ed appalti internazionali era il più delle volte affidato allo scatto operativo. Assorbendo talvolta responsabilità di rilievo sia in linea di rischio e sia in linea valutaria, si trattava di predisporre – non di rado il venerdì per il prossimo lunedì – e di fare

pervenire in termini strettissimi i prescritti «Bid Bond» nelle più svariate parti del mondo: da Porto Alegre a Salisbury, da Bombay o Calcutta a Sydney, da Johannesburg a Caracas o a Montreal.

E quando arrivava la notizia che la SAE aveva vinto, era una vittoria per tutti, era sempre una emozione nuova per tutti.

Fu così che il lavoro italiano arrivò a disboscare ed elettrificare le grandi foreste della Rhodesia o a portare i tralicci italiani nella linea «Chute des Passes» in Canada là dove fino allora nemmeno le capre erano riuscite ad arrivare!

E si trattò di un grande, quanto mai significativo messaggio: era l'Italia che portava l'«Energia», era l'Italia che con l'energia portava la civiltà ed il progresso.

E fu allora che coniammo l'adagio che «Sulle linee della SAE non tramonta mai il sole come sull'Impero di Carlo V!».

Si tratta di qualche spunto episodico fra dieci, cento, mille affermazioni, ognuno delle quali meriterebbe una storia. Ma è opportuno che, sia pure attraverso questi brevissimi «flash», il lettore abbia la consapevolezza che è così che si è fatta l'Italia Industriale nel mondo. È così che il nostro Paese ha lasciato – talvolta in angoli sperduti della terra – la propria impronta che neanche il decorso del tempo potrà ormai più cancellare! Quando si accese allora la prima lampada elettrica o quando si installa oggi il frigorifero o l'apparecchio televisivo in zone che soltanto la candela o il lume a petrolio potevano soffusamente rischiarare, non si può non guardare alle centinaia, migliaia di chilometri di linee aeree della SAE ed ai suoi tralicci cementati il più delle volte in zone impervie, che hanno resistito alle intemperie e che svettano e continueranno a svettare nel mondo a testimonianza del lavoro e dell'impegno italiani.

Naturalmente, tutto questo è stato – come sempre – merito degli uomini che si sono avvicendati nel tempo e che hanno costituito, in tutti i settori ed a tutti i livelli, il grande patrimonio della Società. Tutti meriterebbero una citazione. Restano tuttavia impressi particolarmente nei miei ricordi di allora cinque uomini: Alessandro Garbardini, Gianni e Guido Corbellini, Franco Bianchi, Fabrizio Fochetti. Cinque grandi «Personaggi».

Fu per chi scrive un grande privilegio poter collaborare intensamente con uomini del genere.

Ricordo che, non appena pronti i dati di Bilancio, venivo personalmente coinvolto nell'esaminarne tutti gli aspetti di natura patrimoniale, finanziaria ed economica prima ancora che all'argomento venissero interessati gli stessi azionisti.

E fu anche così che, intervenute progressivamente notevoli restrizioni all'importazione in numerosi Paesi, fui chiamato a studiare, assieme agli amici della Società tutte le strategie necessarie per non perdere le relative, assai interessanti correnti di sbocco.

Fu allora che venne impostata quella che diventò poi la seconda, grande tappa nella vita della Società: la costituzione, cioè, di nume-

rose Filiazioni con stabilimenti propri, destinate a produrre direttamente sul posto e diventate progressivamente fra le più importanti aziende Industriali dei vari Paesi ospitanti.

Parlavo di «uomini» ed è proprio negli uomini che va ricercato, per la SAE, il fattore determinante della continuità nel successo.

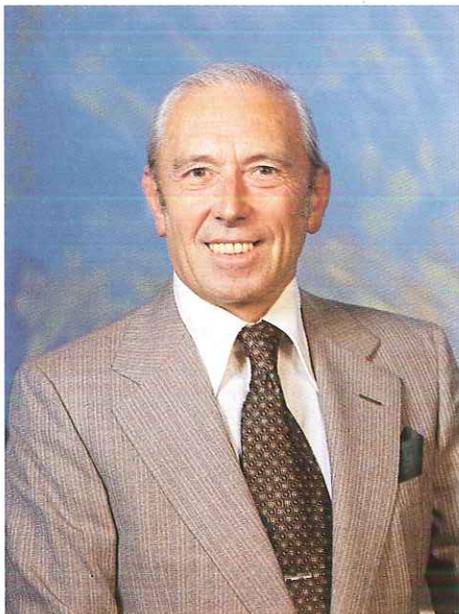
Non era certo facile provvedere alla sostituzione di un vertice così personalizzato. Ebbene, le circostanze favorevoli e la lungimiranza degli azionisti hanno consentito il più felice esito dell'operazione.

Ai personaggi di allora sono subentrati altri personaggi di spiccato rilievo nel mondo industriale nazionale. All'Ing. Giuseppe Pellicanò e all'Ing. Achille Colombo con tutto il loro «Staff» va anzi attribuito il grande merito di avere pilotato questo grande ed articolato Complesso in acque assai meno tranquille di quelle calme e serene degli anni Cinquanta e Sessanta.

Il continuo rallentamento dei programmi internazionali di industrializzazione con il conseguente assottigliamento delle correnti di sbocco della produzione aziendale ed il progressivo ampliamento del numero dei Paesi in difficoltà, tradizionali clienti della Società, hanno reso in questi ultimi anni la situazione sempre più difficile. E nessuno come un uomo di Banca può meglio testimoniare di queste difficoltà che esulano il più delle volte dai puri e semplici rischi di natura imprenditoriale.

La conclusione di questa breve prefazione non può quindi che incentrarsi nell'augurio più fervido e cordiale per l'avvenire del Gruppo SAE che oltre e prima ancora di un bene degli azionisti costituisce un grande patrimonio di tradizione e di prestigio per l'intero Paese.

Fabio Laratta



Alan B. Wood,
consulente e partner della
Merz and McLellan
è uno dei più autorevoli tecnici del mondo
nella progettazione e calcolo
di linee ad alta tensione.

La prima volta che io e la mia società avemmo a che fare con la SAE fu all'inizio del 1950 quando la Merz and McLellan era consulente della Public Power Corporation di Grecia per la rete da 150 kV.

Durante la prima parte di questo lavoro ci furono molte riunioni ed incontri sia a Milano che a Newcastle tra quelli della SAE e della Merz and McLellan e debbo dire che entrambe le parti si adoperarono per creare una buona atmosfera di collaborazione di cui poi trassero principalmente vantaggio il lavoro e le nostre due società. La volontà della SAE di modificare e aggiungere sue proposte e progetti, naturalmente nel quadro del contratto, fu indubbiamente sotto questo aspetto un grosso aiuto.

Quando noi parliamo della SAE, parliamo di una organizzazione mondiale che da oltre cinque decenni si è affermata nel campo delle linee di trasmissione ad alta tensione. Il primo contratto tra la SAE e la Merz and McLellan ebbe presto un seguito col prestigioso progetto di Kariba, in Africa centrale. Io, allora, m'occupavo, come ingegnere della Merz and McLellan, di quel lavoro e posso dire che di nuovo lo spirito di cooperazione e fiducia tra le due organizzazioni contribuì assai sia a ultimare nei termini fissati quello che sarebbe diventata la più grande rete di energia dell'Africa centrale sia ad accrescere lo spirito di collaborazione tra noi.

A quel tempo, Direttore Generale della SAE era l'ingegner F. Bianchi di Castelbianco, preminente figura per le sue qualità tecniche e linguistiche in seno al CIGRE, e direttore dei lavori era il padre dell'attuale direttore generale della SAE dottor ing. Achille Colombo. Da Kariba in poi per la SAE e la Mertz and McLellan è stato un succedersi di lavori in comune in Nigeria, Zambia, Zimbabwe, Iran e recentemente a Giava.

La mia collaborazione con la SAE dura da più di trentacinque anni, periodo di tempo in cui è inevitabile che mutuo rispetto e conoscenza delle due organizzazioni si siano sviluppate a un punto tale che uno possa anticipare i pensieri e le idee dell'altro. Secondo il mio modesto punto di vista, il successo della SAE nel campo delle linee

di trasmissione deriva dall'economicità dei suoi progetti e della fabbricazione dei pali accoppiata allo stretto controllo dell'organizzazione montaggi. Questi furono i fattori base che le permisero di fare sempre offerte concorrenziali e di realizzare il lavoro nel tempo prestabilito.

La stazione Prova Pali di Lecco, la prima del mondo a essere regolarmente usata per torri di sostegno di linee di trasmissione, piazzò certamente la SAE in una posizione di punta nella progettazione e fabbricazione delle torri, ma superba fu anche la sua organizzazione montaggi. Essa era basata su una forza lavoro tutta italiana. Questi uomini che venivano trasferiti in diverse località avevano i mezzi e la possibilità di vivere, mangiare e lavorare come se fossero a casa loro, in Italia. Questa organizzazione non è mai stata superata da nessun altro grande «Main Contractor». Ora con tristezza debbo dire che è difficile mantenere ai giorni nostri questo tipo di organizzazione, dato che bisogna sempre più basarsi per ragioni economiche su mano-dopera locale, il che comporta una inevitabile perdita di controllo che dava invece nell'altro sistema tanti buoni risultati.

I lavori e i montaggi della SAE furono poi ulteriormente sostenuti dalla creazione e costituzione di impianti locali e stabilimenti per la costruzione di pali e relativi accessori che permisero alla SAE di avvantaggiarsi sia del più economico costo del lavoro locale sia di portare nella sua offerta una più alta percentuale di valuta di quel Paese, elemento che diventò col tempo sempre più importante nelle trattazioni e offerte di gare internazionali.

Questi sono i fattori che hanno conservato la SAE nella sua posizione di leader mondiale, posizione che, sebbene stian cambiando tante cose causa le necessità politiche e finanziarie dei vari Paesi in cui devono esser costruite le più grandi reti di trasmissione, la SAE continua comunque a mantenere.

Ultimamente la SAE, diversificando con successo, è entrata anche nel settore delle sottostazioni: ciononostante per tutti SAE significa sempre *linee di trasmissione*.

Alan B. Wood

Capitolo primo 1926-1935

Milano. 17 Giugno 1926. Ore dieci del mattino. Via Foro Bonaparte 31. Palazzo Edison. L'ufficio e la segreteria dell'onorevole professor ingegnere Giacinto Motta, consigliere delegato della Società Generale Edison di Elettricità, uno dei giganti di allora, sono affollati. Vi si son dati appuntamento alcuni dei più bei nomi dell'industria milanese. C'è l'ingegner Ludovico Goisis, direttore generale della società «Acciaierie e Ferriere Lombarde Falck», l'ingegner Cristianino Sarli, direttore degli stabilimenti elettrotecnici della «Ansaldo»; il comm. ingegnere Luigi Tommasi, direttore centrale della «Ercole Marelli e C.»; il dottor Alessandro Croccolo, vicepresidente della «Società per Costruzioni Elettro Meccaniche di Saronno - CEMSA»; il dottor ingegner Giacomo Merizzi, consigliere delegato della Società «Tecnomasio Italiana Brown Boveri»; l'ingegner Vittorio Barassi, il professore Roberto Morettini, l'ingegner marchese Evangelista Campanari, l'ingegner Costantino Ferrero, il ragionier Giuseppe Ramella, l'ingegner Dot Straub e l'ingegner Aldo Raimondi. Con loro è anche il dottor ingegner Rodolfo Demartinis, direttore della «Elettrificazione Valichi Appennini», il già allora molto noto avvocato Edoardo Majno, che dovrà fungere da segretario del Consiglio d'Amministrazione della società in via di costituzione e il notaio Ravasio che dovrà stipulare l'atto. (Iscritto nel collegio notarile di Milano, stilerà il rogito 962-610 che sarà poi reso noto e pubblicato il 3 luglio, dal «Foglio Annunzi Legali» della Regia Prefettura di Milano, bisettimanale edito e diffuso dalla Tipografia Editrice Pirola. L'atto sancisce la nascita di una società «avente per scopo l'assunzione di lavori di elettrificazione e similari»). Tutti sono già d'accordo e fanno tutto. E cioè che all'inizio

dell'anno l'ingegner Merizzi aveva reso noto alla grande e potente società Edison l'intenzione delle Ferrovie dello Stato di indire una gara d'appalto di un impianto completo di elettrificazione e d'invitarla con la SADE, la SIP, la Breda e altre società elettriche a parteciparvi. L'Edison, sempre per iniziativa dello stesso ingegner Merizzi, aveva allora deciso di formare un gruppo con la Falck, l'Ansaldo di Genova, la CEMSA di Saronno, la Ercole Marelli e la Tecnomasio e di partecipare alla gara. Il 29 marzo, avendo offerto di eseguire l'elettrificazione della linea Bolzano-Brennero per una cifra inferiore alle altre società (10% in meno), se l'era aggiudicata.

Ora si tratta di costituire, come stabilito, la società che deve eseguire il lavoro. Su di essa le parti, e i suoi vari rappresentanti convenuti all'Edison col notaio, sono già d'accordo. La società si chiamerà SAE cioè «Società Anonima Elettrificazione», e avrà un capitale di un milione di lire diviso in duemila azioni da 500 lire cadauna (ogni azione darà diritto a un voto). A costituzione avvenuta l'Edison cederà subito la sua partecipazione azionaria agli altri soci ognuno dei quali rimarrà titolare di 400 azioni. Ciascuno di loro poi avrebbe ricevuto utili, in deroga allo statuto, in proporzione alle forniture assunte, e non in proporzione al capitale sottoscritto. Anche la durata della vita della SAE è già stata decisa: verrà liquidata a lavori ultimati e collaudati. Ed è proprio su questo punto, mentre si stende il rogito, che interviene l'ingegner avvocato Rodolfo Demartinis. È nato a Sulmona, ha quarantaquattro anni. Di media statura, calvo, elegante, accanito fumatore di sigarette, è spiritoso e brillante. Una delle prime impiegate della SAE, la signora



L'ing. Rodolfo Demartinis.



L'ing. Alessandro Gabardini.

Brambilla, che lavorò per due anni al suo fianco, ben ricordandolo dichiara: «Era un gran signore». Sul suo volto magro, d'artista, che, dice il figlio Giorgio, «ricordava vagamente Eduardo De Filippo giovane», brillano due occhi intensi. Come ingegnere ha una certa notorietà: nel 1905 ha progettato, con Giancarlo Vallauri, il futuro Accademico d'Italia, la Circumvesuviana di Napoli ed è stato assistente, alla stessa università (materia: Trazione elettrica) del professor Lombardi. Poi si è trasferito a Genova, da dove, nel 1917, lasciata la carica di direttore generale della Sala Prove della Westinghouse, è passato a Roma fondando una società di progettazione tecnica, la «Elettrificazione Valichi dell'Appennino» fattasi subito conoscere. A questa ditta la Tecnomasio ha affidato i lavori di elettrificazione nel pistoiese della linea Pracchia-San Marcello. Logico che, proposto dall'ingegner Merizzi a dirigere la neonata SAE e ad esserne anche il primo Consigliere Delegato, pur concordando in linea di massima sul suo destino, al momento in cui si stende l'atto, chieda la parola. Il suo discorso è semplice e convincente: per utilizzare meglio i mezzi e le attrezzature della futura società e ammortizzarne il costo nel migliore dei modi, è meglio che la sua liquidazione non avvenga ad ultimazione dei lavori, ma più *avanti* e cerchi di acquisire altri contratti. Alcuni sposano la sua idea e dopo una breve discussione si raggiunge un compromesso: la società durerà, e viene messo per iscritto, fino al 30 settembre 1932. E, si aggiunge, sarà prorogabile.

È il primo successo di questo direttore che ha già scelto i suoi due primi collaboratori. Come tutti i veri dirigenti sa che patrimonio e garanzia prima della buona riuscita di un'impresa sono gli uomini che ne fanno parte. I primi SAE-men sono così l'ingegner Alessandro Gabardini, della Tecnomasio e l'ingegner Giovanni Corbellini della CEMSA. Il primo, dell'Ufficio Trazione della grande ditta, - e Demartinis l'ha conosciuto proprio sui lavori della Pracchia-San Marcello, - si

occupa da qualche tempo dell'elettrificazione di linee secondarie. L'ingegner Corbellini, di quattro anni più giovane di Gabardini, si occupa anche lui alla CEMSA di sottostazioni e di materiale elettrico. Gli è stato segnalato dal marchese Campanari proprio per la sua esperienza e le sue capacità. Appena assunto viene inviato sui lavori, mentre Gabardini rimane a Milano. Con i due, nella nuova ditta entrano pochi giorni dopo il signor Vittorio Monduzzi, segnalato da Gabardini, e il perito tecnico della CEMSA signor Arrigo Colombo, amico di Corbellini. Entrambi faranno carriera.

Monduzzi quando entra alla SAE (capocantiere) ha venti anni. Dieci anni dopo dirigerà tutti i cantieri sparsi sulla penisola. Monduzzi possiede un talento innato che pochi hanno: sa organizzare, sa comandare e soprattutto par fatto apposta per quel tipo di lavoro. Intuisce sempre e subito ciò che si può fare per accelerarne il corso e sa farsi ben volere dai suoi uomini.

Dice di lui l'ex-dipendente SAE signor Aldo Bertana, detto «l'americano»: «Prima della seconda guerra mondiale dirigeva fin sei, sette, dieci cantieri insieme. Era instancabile: andava e veniva dovunque e vedeva e sapeva tutto. Nel dopoguerra ne dirigeva anche venti, trenta e ogni cantiere, composto da 150-160 uomini più macchine e attrezzature, non era uno scherzo. Monduzzi era un vero capo. Ad esempio voleva che geometri, periti e giovani ingegneri facessero davvero, appena entrati in SAE, pratica. Il Direttore Generale, appena assunti li mandava da lui che senza tante storie metteva a tutti indistintamente in mano un piccone e li mandava a lavorare come



L'ing. Giovanni Corbellini.

operai dappertutto. Una settimana in ogni posto. Dovevano anche scaricare ferro o cemento e soprattutto veder come si facevano le fondazioni, come si alzavano i pali, come si tesava... Tutto. Monduzzi era inesorabile. Ogni tanto quando ne trovava qualcuno di malumore intuendone la ragione

l'affrontava dicendogli: «Noi non la stiamo umiliando, ma facendo il suo bene. Si ricordi che lei, domani, con un colpo d'occhio soltanto, dovrà capire se uno scavo è fatto bene o se si sta tesando in maniera corretta...». Monduzzi era fatto così: era un uomo diretto e sincero. E tutti prima o poi, geometri, ingegneri e periti lo ringraziarono.

no. Verissimo. Capace, intelligentissimo, dotato soprattutto di grandi qualità umane, comprensivo e nello stesso tempo deciso, era anche lui l'uomo ideale per la SAE. E lo dimostrò tante volte e specialmente quando, andato tanti anni dopo, nel 1951, in Australia durante la crisi economica, diventò *un esempio*. Più tardi, in Nigeria, durante la guerra del Biafra, a Cipro durante una delle tante esplosioni di odio fra turchi e greci o durante la guerriglia in Mozambico quelli della SAE rimasero fermi al loro posto e continuarono come niente accadesse a lavorare anche perché ricordavano come, lo diremo più avanti, i centosedici uomini della SAE in Australia si erano comportati in un momento di crisi.

Il signor Arrigo Colombo, il quarto entrato alla SAE, è un perito tecnico. Diventerà il «braccio destro» di Gabardini, poi direttore dei Servizi lavoro estero (nel 1960) e sostituto dell'ing. Di Giacomo e sarà soprattutto, alla milanese, cioè con l'articolo davanti, «il Colombo» e quello che risolve sempre tutte le «grane». Della personalità e del lavoro fatto da quest'uomo non v'è traccia in una storica relazione dell'ingegnere Gabardini. Sono in tutto ventuno cartelle dattiloscritte intitolate «Storia breve della SAE 1926-1953». In essa vien nominato solo una volta. Forse temeva di abbandonarsi troppo al sentimento spendendo per lui una parola, o di fare una parzialità o un torto ad altri membri della famiglia SAE. Una cosa che non si sarebbe mai perdonato. Però, tacendo, forse l'ingegner Gabardini quella volta sbagliò. A chi scrive, lui sempre così parco d'aggettivi e lodi, disse: «Era un uomo straordinario che amava il lavoro come pochi, il Colombo! Poi insegnò a tutti a lavorare. Anche a me». È proprio nel piccolo ufficio all'ultimo piano del Palazzo Edison a Milano, in Via Foro Bonaparte 31, dove la SAE è stata momentaneamente sistemata, che Gabardini comincia a capire, conoscere e apprezzare colui che poi gli uomini in cantiere e nei vari lavori ribattezzeranno, riferimento conscio e diretto alla sua prematura canizie e inconscio e indiretto alle capacità e doti che lo fan simile a un alto ufficiale degli alpini, «Pennabianca». Arrigo Colombo era un capo vero e gli uomini lo sentivano. Il signor Franco Sacchi, nato sessant'anni fa a Oggiono, sulle sponde del lago di Lecce, è un uomo alto, forte, dal volto squadrato e simpatico. Partito da umili posizioni ha fatto un'ottima carriera. Oggi è dirigente e si occupa dei lavori delle società collegate estere e dei loro rapporti con la SAE. Di Arrigo Colombo racconta: «Quando io come operaio lavoravo nel cantiere della linea Arquata Scrivia-Pontremoli lui,

se arrivava di notte, andava a dormire altrove per non disturbare gli uomini che riposavano. Con lui si lavorava bene, dava sempre soddisfazione, aiutava e valorizzava le persone. Aveva, come si dice oggi, carisma; non s'irritava mai e sorrideva sempre». Vero. Colombo non protesta mai, e per lui il lavoro viene prima di ogni cosa e dev'esser fatto bene, sia quello tecnico che quello amministrativo. Ha anche un'eccezionale capacità: pochi sanno come lui fare le analisi dei capitoli, sia prima che dopo la gara. E anche per questa sua qualità sembra, come Monduzzi, fatto apposta per la SAE.

* * *

Il lavoro di elettrificazione della Bolzano-Brennero regolarmente iniziato secondo contratto il 15 ottobre del 1926 è notevole. Oltre che organizzare ed eseguire i lavori c'è da inquadrare l'azienda e provvedere alle forniture di tutti i materiali. Un'impresa gigantesca. Come il contratto: sessanta milioni di lire di allora, cioè circa quaranta miliardi di oggi. I 98 chilometri di linea fra l'altro debbono esser completati entro due anni: un arco di tempo brevissimo considerati i mezzi tecnici esistenti e la complessità e difficoltà del lavoro. Un'idea la dà un particolare: una volta terminata la linea, un ingegnere della SAE (Franco Bianchi) rimarrà ben quattordici mesi a Bressanone, prima all'Albergo Croce d'Oro e poi nell'ufficio in Piazza Duomo, dove la ditta milanese si era sistemata, per seguire da vicino i controlli effettuati dai rappresentanti delle FF.SS. e discutere tutte le cosiddette «riserve» presentate (cioè le prove di non aderenza al contratto da parte delle FF.SS.), i vari reclami e i problemi riguardanti la revisione dei prezzi e via di seguito. Non soltanto perché fu la prima, ma proprio per la sua difficoltà e importanza, l'elettrificazione della Bolzano-Brennero fu sempre ricordata, sino all'inizio della seconda guerra mondiale, con una cena da tutti coloro che avevan partecipato ai lavori: non è mai passato anno senza che non si riunissero. La ragione c'era: quell'impresa aveva per tutti qualcosa di epico.

Non esageravano. Era la prima elettrificazione di una grande linea ferroviaria italiana. Un anziano ex direttore dei lavori esteri ed ex direttore commerciale della SAE dice: «Se penso che quel lavoro era completamente nuovo, se penso che noi tutti eravamo senza esperienza, se mi soffermo a considerare e soppesare quali erano le competenze tecniche dei duecento operai addetti e se penso alle difficoltà che esistevano, mi par impos-

sibile esser riusciti a farcela. Il contratto di appalto vinto dalla SAE con grande soddisfazione delle ditte sue azioniste che, costituendola, si erano assicurate numerose forniture, doveva esser completato in un tempo record. Ma quello non era un lavoro da poco, bensì enorme! Fu il primo vero contratto, come si direbbe oggi, chiavi in mano, preso dalla SAE. L'unica cosa cui non dovevamo provvedere erano i pali che venivano dalle officine Badoni di Lecco, una consociata della Falck. Dovevamo fare una linea primaria e una secondaria. La primaria, cioè quella che portava l'energia, si sviluppava parallelamente, ma a una distanza variabile dalla linea ferroviaria accanto alla quale correva la secondaria, ovvero quella di alimentazione. Ci guidava sui lavori l'ingegner Giovanni Corbellini. Era un uomo straordinario, pieno di vita e che sapeva convincere, un vero trascinatore di uomini. Sapeva dare gli ordini, spiegava bene tutto, poi scriveva quello che aveva detto su un suo block-notes e se ne andava. Dopo due-tre giorni tornava a controllare. Talora arrivava in auto. Ce n'erano tre: un camioncino OM guidato da Cesarino Pisilli e una Fiat e una vettura OM portate sempre da Piero Zorzi. Io e gli uomini eravamo accampati lungo la linea e ci spostavamo man mano procedevano i lavori. Allora ero giovanissimo. Son nato nel 1906 in Romagna, a Brisighella, e dopo aver finito le scuole tecniche di allora, oggi sarebbero le medie inferiori, me n'ero andato a lavorare come operaio di una impresa che appaltava i lavori di elettrificazione di piccole linee private in Toscana. Di là ero passato sulla Roma-Ostia-Lido e poi sulla Pracchia-San Marcello dove per caso un giorno - io ero già, nonostante non avessi ancora vent'anni, un esperto - conobbi l'ingegnere Gabardini».

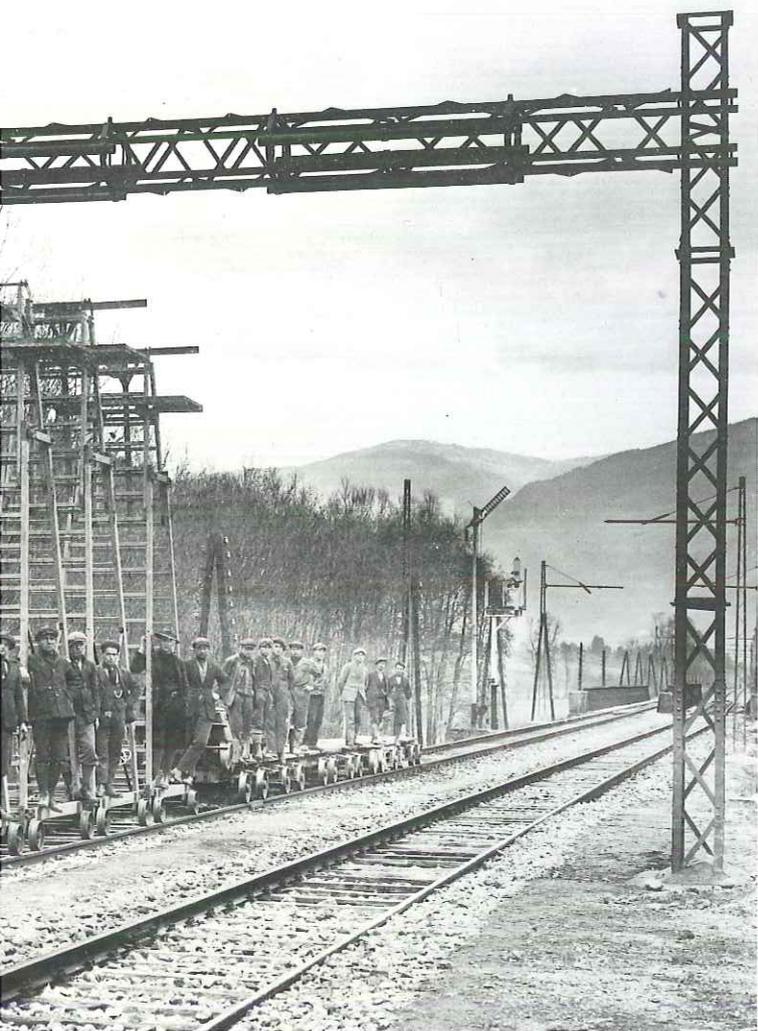
«Qualche mese dopo, esattamente il 1° Ottobre 1926, fui assunto dalla SAE e mandato subito sulla Bolzano-Brennero. Ricordo che non c'era una organizzazione vera e propria e che uno si doveva interessare un po' di tutto. Una cosa poi m'è rimasta impressa come un gran fuoco nella memoria: ecco, l'atmosfera che c'era. Tutti, tecnici, ingegneri e operai, tutti, dico tutti, erano come affascinati dal lavoro. Non si parlava d'altro né si pensava ad altro. Tutti volevan solo fare, lavorare e finire. Oggi dico che tutti sembravano avere davanti l'ideale dell'artista. Sarò un po' retore, ma era così: pur soffrendo e pensando amavamo l'opera che stavamo facendo e ne anelavamo il compimento. Ricordo anche che tanti operai non sapevano molto di chiavi e bulloni perché solo due settimane prima facevano i contadini. Erano



Carrelli semoventi con piattaforma di lavoro utilizzati durante l'elettrificazione della «storica» linea della SAE Bolzano-Brennero.

per lo più dei braccianti, ma questo non aveva importanza: tutti eran felici di «fare la linea». Chi era riuscito a instillare in tutta quella gente diversa tanto amore a quel lavoro? Chi aveva messo dentro di loro quel fuoco? Non lo so. Forse l'ingegnere Gabardini, forse l'ingegnere Bianchi, forse l'ingegnere Vespignani, forse il solo Corbellini o tutti e quattro insieme. Se però oggi mi si chiede perché si riuscì a fare quella linea, e bene, e nel tempo prescritto, una cosa che mi sembrava e mi pare ancora oggi impossibile, io non dico che fu merito di questo o di quello o di chi ebbe come me il compito di amalgamare quella massa, ma rispondo che il merito fu di tutti, tutti, nessuno escluso. Lavoravamo sedici ore al giorno e c'erano squadre che lavoravano anche di notte».

«Ricordo che faceva un freddo terribile: anche venti gradi sottozero... Rammento anche che fu sfiorata la tragedia quando per un colpo di vento fortissimo, alla stazione di Bressanone caddero, o



perché troppo lunghe o perché il vento le aveva fatte uscire dall'asse, una quarantina di «mensole». Per fortuna non passavano treni... Accadde di notte. Io dormivo della grossa quando mi svegliarono. Allora con gli uomini che potei raccogliere corsi alla stazione di Bressanone. Quelli erano tempi che un capostazione, quando un treno faceva un ritardo superiore ai tre minuti, doveva spiegarne il perché per telegramma non al suo diretto superiore soltanto, ma anche al ministro. Non certo noi potevamo far ritardare i treni: avremmo avuto grane a non finire anche sul piano contrattuale. Nonostante tutto ci andò bene. I ritardi che i convogli subirono quella notte furono lievi. Rammento ancora come riuscimmo a riparare e sistemare tutto. A uno venne infatti l'idea di legare quelle «mensole» – per mantenerle in asse – con del fil di ferro... Una cosa semplice, però più a dire che a farsi... Ma a tutti allora venivano idee! Pochi mesi prima quanti sapevano cos'era una elettrificazione? Eppure diventarono tutti degli esperti!... Allora, ad esempio i conduttori, cioè i cavi lungo la linea, quelli di alimenta-

zione, si tendevano a mano. Così io avevo fatto sempre, lavorando sulle piccole linee private. Ma quelli erano tratti brevi e si potevan fare; questa era una linea importante e lunga. Non avevamo tempo e così cominciammo col tenderli a mano, poi a qualcuno venne un'idea, a un altro un'altra e così prendemmo dei carri merci e li attrezzammo, cioè vi mettemmo sopra dei ponti e dei supporti di svolgimento di bobine... Sembra una sciocchezza oggi, ma allora a nessuno era venuto in mente o aveva mai preparato quella attrezzatura. Se mi si chiede di chi fu quell'idea rispondo: di tutti. Sempre per accelerare i lavori noi prendemmo dei carrelli leggerissimi che le Ferrovie avevano e che potevamo sollevare e spostare da un binario all'altro, e vi mettemmo sopra delle scale girevoli. E così facemmo più in fretta tutti i lavori che si dovevano fare sui pali e sui cavi... Molte attrezzature per fare il lavoro presto e bene furono ideate da mio fratello Francesco e moltissime altre da un certo Francesco Balestra, un ingegnaccio di Brisighella. Balbettava, e in principio uno non lo prendeva sul serio. Ma era un italiano autentico! Gli italiani se la cavano sempre, e sanno arrangiarsi e Balestra, che era pieno di fantasia, non faceva che inventare marchingegni che facevano guadagnar tempo». Verissimo. L'ingegnere Gabardini a questo proposito dichiara: «Quando realizzammo la Bolzano-Brennero le Ferrovie dello Stato davano per la tesatura dei cavi lire 10.000 a chilometro. Questa era la cifra scritta sul nostro contratto. Durante i lavori però la SAE inventò un'attrezzatura speciale, i rappresentanti ed esperti delle FF.SS. la videro e da allora in poi le Ferrovie abbassarono la tariffa e diedero solo 3.500 lire a chilometro».

* * *

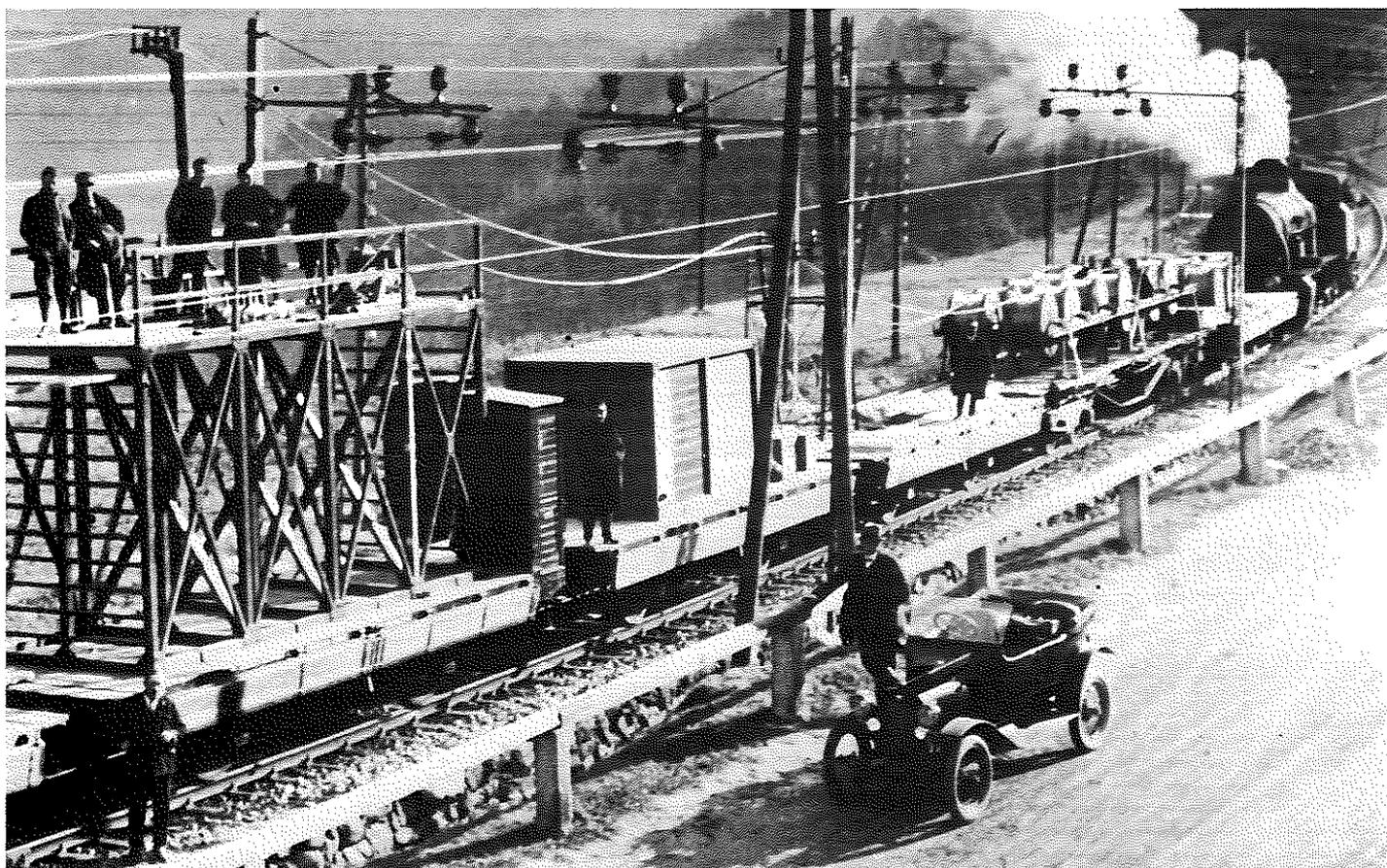
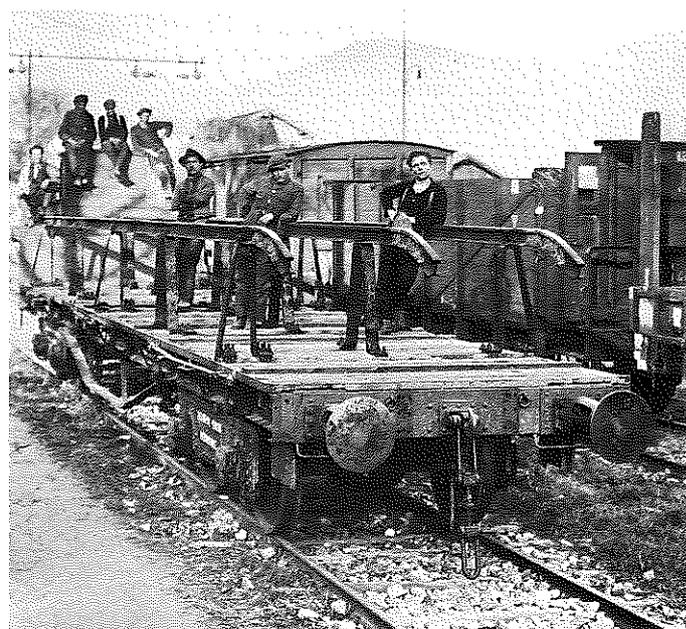
Terminata regolarmente e secondo contratto il 14 Ottobre del 1928 la linea viene consegnata alle Ferrovie dello Stato che inizia i collaudi e controlli. Alla breve cerimonia di inaugurazione manca l'ingegner Demartinis: è malato. Improvvisamente, quattro settimane dopo, l'undici novembre, muore. Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della SAE, ingegner Merizzi, convoca lo stesso pomeriggio, nel suo studio, l'ingegner Gabardini. Dopo un breve saluto leva dal tavolo un foglio e glielo porge. «Senta, dice, questa è una procura per la SAE. L'affido a lei. Per adesso vada avanti, poi si vedrà». Gabardini oggi racconta: «Risposi che avrei provato». Infatti «andò avanti» sino al 1961, anno in cui se ne andò in pensione. Naturalmente per prima cosa, per poter *andare avanti* meglio, si pose a studiare

il problema già peraltro impostato da Demartinis: ottenere altro lavoro. Poche settimane dopo la SAE vinceva la gara d'appalto per l'elettrificazione della Vezzano-Fornovo, detta la «Pontremolese». Gabardini e la SAE potevano *andare avanti*.

L'ingegner Sandro Gabardini ha allora trentun anni. È un uomo alto e magro, simpatico ma sempre un po' accigliato. Ha fatto come capitano di fanteria la grande guerra sul Carso (48 mesi) e del lavoro e della vita ha una concezione quasi calvinista. Per lui la vita è dovere, fare e fare, lavorare e far soprattutto profitti, non per arricchire o mettere in banca, ma da moltiplicare, da trasformare in altro lavoro, altre opere e altri profitti. Il denaro per lui non è male o «sterco del diavolo», bensì un mezzo per migliorare la vita propria e quella degli altri, dei dipendenti, e serve a distribuire benessere e soprattutto a progredire. Come tanti cattolici pare aver soprattutto ritenuto gli insegnamenti derivanti dalla parabola dei talenti: riceve parole di biasimo quello che li ha nascosti e di lode colui che li ha moltiplicati. Figlio di un ingegnere civile, nato a Intra il 21 marzo del 1897, rimasto orfano a tre anni, era stato dalla madre portato a Milano, nella casa del nonno materno che era poi il famoso Gaetano Negri,

Momenti della lavorazione sulla Bolzano-Brennero. Nella pagina accanto: tesatura a mano dei conduttori.

scrittore, uomo politico, ex sindaco della grande città lombarda (dal 1884 al 1889) già deputato al Parlamento e senatore del Regno. È da lui, da questo nonno, saggista e scrittore di successo, che forse rileva il principio della dedizione quasi religiosa che si deve all'impresa e all'uomo cui si deve dar sempre tutto, idea che fa di lui un modernissimo dirigente, oggi diremmo «lib-lab» ovvero liberal-laburista; o un direttore che da tutti i suoi collaboratori, pagati sempre bene e comun-



que sempre più degli altri, vuole in cambio la collaborazione totale, la dedizione alla Società, alla Ditta o meglio al *Lavoro* che deve venir prima di ogni cosa e deve esser in cima a ogni loro pensiero.

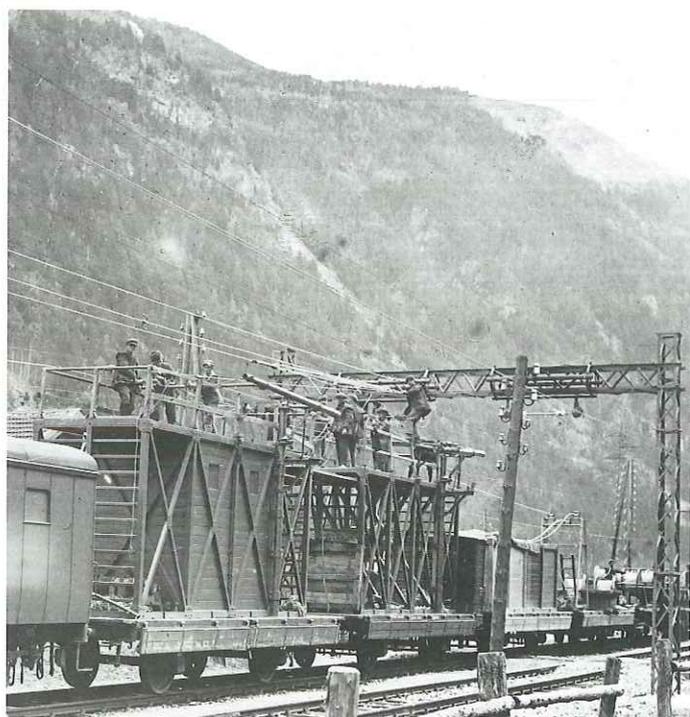
«Non essendo sposato», dice l'ingegner Corbellini, «la SAE fin dall'inizio fu tutto per lui. Era la sua famiglia. Quando assumeva uno, costui non entrava in ditta, ma entrava nella sua famiglia». Naturalmente tutti dovevano meritare di farne parte e di restarvi e per questo dovevano lavorare e lavorare e dimostrare di dedicarsi totalmente. Così il candidato ideale della SAE è per Gabardini uno che lavora, lavora e lavora, non conosce orario di sorta e soprattutto pensa sempre alla SAE. Insomma è proprio come lui. Poi, legge come lui le opere di Taylor ed è affascinato dal modello tayloristico di produzione. Logico: siamo negli anni Trenta e da vero autentico rappresentante della borghesia industriale lombarda più illuminata, sa già che l'America è l'America.

Di poche parole, semplice, calmo, razionale, detesta l'enfasi e la retorica. Chi scrive ebbe durante la stesura di questa «Storia della SAE» occasione di chiedergli quale era stato il più bel giorno della sua lunga vita di Direttore Generale. «Tutti», rispose facendo capire con un gesto che trenta o quaranta anni passati in un lavoro non potevano esser sintetizzati facilmente o riassunti in questo o quell'altro fatto. Poi aggiunse che indubbiamente ricordava il giorno in cui era passato dalla Tecnomasio alla SAE, quando era stata finita la Bolzano-Brennero, poi «la Pontremolese», poi poi... «tutti», ripeté. «Ma se ne ricordassi soltanto uno farei torto a un altro giorno e ad un altro ricordo. Certo, rammento anche quando nel 1954, dopo tre giorni di discussioni, incontri e colloqui, riuscii ad ottenere la lettera che ci dava l'incarico di realizzare il grande elettrodotto che attraversa lo Stretto di Messina. Era un lavoro di enorme prestigio e importanza. Era la prima volta che si faceva nel mondo un attraversamento del genere. Era un'opera allora imponente e che valse alla SAE moltissime commesse di lavoro. Ricordo che tornai da Roma in treno. Era molto tardi, ma andai lo stesso in ufficio. Credo fossero le undici o le undici e mezzo. In ditta non c'era più nessuno. Andavano via tutti sempre dopo l'orario, ma quella volta era veramente tardi. Allora lasciai un biglietto sul tavolo di Corbellini ove gli dicevo che avevamo preso il nuovo lavoro e misi sul tavolo di Bianchi, in bella vista, il contratto. Sì, quella sera andai a letto veramente contento».

La SAE aveva quel giorno ottenuto quello che allora tutti i giornali definirono «il contratto del secolo per uno storico lavoro». Fu il primo della nuova serie di contratti e lavori «del secolo» e «storici» che la SAE, avendone già fatto molti altri del genere, eseguì a ripetizione gli anni successivi. E quel biglietto e quelle lettere, messi in bella vista sul tavolo dei suoi due più stretti collaboratori, fu forse l'unico gesto un po' enfatico e romantico che si permise in tanti anni di lavoro quell'uomo pacato, misurato, solitario che viveva solo per l'azienda e credeva solo nel lavoro. È a Gabardini infatti che bisogna andare e rifarsi per capire certe decisioni della SAE e comprendere la direzione in cui andarono i suoi successori. Fu lui che sin dagli anni Trenta, quando non diciamo in Italia ma in Europa non usava ancora e non se ne capiva nemmeno la necessità, introdusse alla SAE il principio della direzione collegiale. Difficilmente prendeva una decisione se non aveva con sé tutto lo *staff* direzionale.

* * *

E soprattutto e prima di tutti il consenso dell'amico Gianni Corbellini. Non lo ha conosciuto alla SAE, ma molti anni prima, durante gli studi universitari. I due sono amici da sempre. Giovane rappresentante anche lui di quella borghesia milanese che ha la religione dell'impresa e del lavoro, l'ing. Corbellini è anche fisicamente, oltre che di carattere, l'opposto di Gabardini. È di statura media, impetuoso, ardente, sanguigno. È figlio di benestanti agricoltori, è nato a Cascina



Marcatutto, nei pressi di Albairate, vicino a Milano e come tanti provinciali spiritosi e intelligenti ripete sempre, come allora usa, di esser «un milanese arioso». Così vengono allora chiamati quelli nati nei pressi di Milano. Laureatosi al Politecnico dopo la prima grande guerra, adora il lavoro e ha un istinto particolare per il maneggio e il comando degli uomini in linea. Come direttore dei lavori sulla Bolzano-Brennero ha dato una ottima prova. Organizzatore nato, come inizia il secondo appalto viene da Gabardini tenuto a Milano. Lo vuole accanto a sé, come vicedirettore generale. Al suo posto sulla «Pontremolese», a lavori già avanzati, viene inviato il giovane ingegner Bianchi che proprio allora comincia a innamorarsi dei pali e a studiarli assieme a tutti i problemi loro connessi. Fino a quel momento i sostegni usati dalle FF.SS. erano ideati, progettati e calcolati dalla signora Maria Artini, l'unica donna ingegnere – allora – di Milano la quale fra l'altro aveva un posto di altissima responsabilità nel prestigioso Ufficio Studi dell'Edison. Il primo d'Italia. Di sua progettazione i pali montati sulla linea Bolzano-Brennero e realizzati a Sesto San Giovanni, come già detto, dalla Officina Badoni, società di carpenteria metallica di cui la Falck era la principale azionista. Fu proprio analizzando quei primi sostegni, calcolati dalla signora Artini e dall'ingegner Magi, e fu proprio valutando le esperienze fatte durante la costruzione di quella prima linea primaria di servizio alle linee di contatto, che all'ingegner Bianchi venne in mente di calcolarli ex-novo. «Non feci nulla di particolare allora; ripresi semplicemente i pali a tronco piramidale con tre mensole e fondazioni a blocco unico e adottai lo schema a cavalletto con base allargata e quattro fondazioni; pali che erano stati adottati anche su un'altra linea (la Cardano) e che ritenevo i più opportuni per «la Pontremolese».

«Non feci nulla di particolare, ripeto, li ricalcolai soltanto, cominciando però in quel modo ad entrare nel problema cui mi dedicai completamente più tardi, dal 1934 in poi, quando cioè passai all'Ufficio Tecnico».

Franco Bianchi di Castelbianco.



Giovane, di famiglia aristocratica, nato nel 1905 a Firenze, laureatosi a Pisa nel 1926 e entrato alla SAE su segnalazione dell'accademico d'Italia professor Vallauri, Franco Bianchi di Castelbianco di Lavagna con un forte temperamento di ricercatore e di tecnico è affascinato dal



Via Larga 8, Milano. Gli uffici della SAE erano al 5° e 6° piano.

problema linee e pali. E par fatto su misura per Gabardini, Corbellini e la SAE, ove lascerà un'impronta incancellabile.

* * *

A Palazzo Edison non c'è più posto, la SAE si è già ingrandita e di lì deve andarsene. Ed è in un appartamento al quinto piano, dello stabile segnato col numero 8, di via Larga a un centinaio di metri dal Comune, dietro la Chiesa di San Gottardo e a due passi dall'Arcivescovado e da Piazza Duomo, che la SAE si sistema. E qui si trasferiscono anche i primi giovani disegnatori e le prime segretarie stenodattilo. Son tre: le due sorelle Elda e Laura Pizzinelli e la signorina Carolina Pezzoni. La prima lascerà la ditta nel 1940, le altre vi resteranno fino al 1962. La signorina Pezzoni sarà più nota come la «Melega» e Laura Pizzinelli come la «Brambilla», i cognomi assunte da sposate. Le tre quando entrano alla SAE sono appena ventenni, hanno appena terminato uno dei tanti corsi di «stenodattilo», e non sapevano, né lo potevano sapere, che stava cominciando per loro anche uno dei periodi più difficili della loro vita familiare e affettiva. Alla SAE non c'era orario: talora ne uscivano anche alle nove, nove e mezzo e dieci di sera, ore molto difficili da far accettare ai rispettivi fidanzati e genitori. Si pensi: eravamo alla fine degli anni Venti e la donna era molto lontana dalle libertà di oggi. Poi col passare dei mesi e degli anni genitori, fidanzati e mariti si abituarono ai cosiddetti «orari SAE». «Ma allora», disse poi Gabardini, «nessuno l'aveva. Si sapeva solo quando si cominciava a lavorare, non quando si finiva. Noi come dirigenti eravamo molto imbarazzati, ma a Natale e Capodanno dimostravamo il compiacimento del-

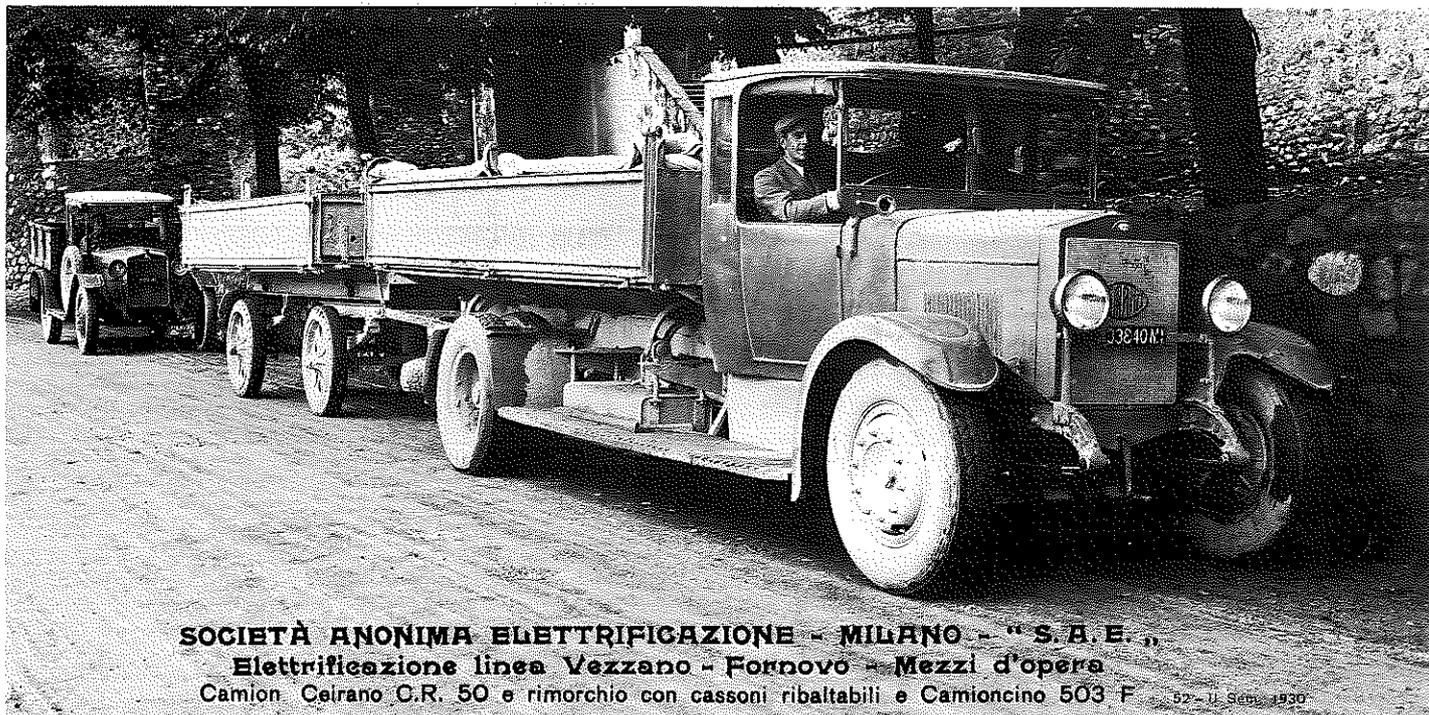
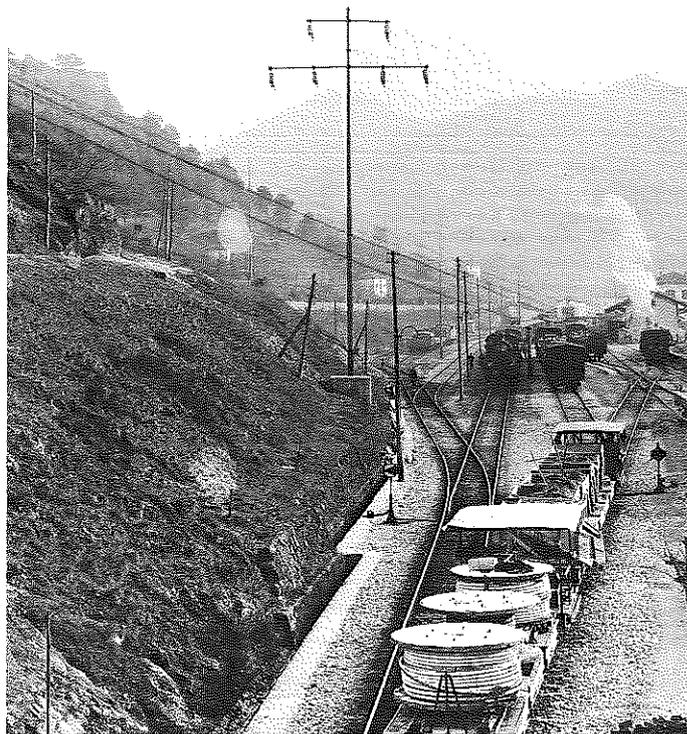
l'azienda dando premi a tutti: operai, impiegati e dirigenti». Verissimo. Questi *bonus* annuali venivano assegnati con estrema larghezza. Negli anni Cinquanta per un certo periodo la SAE donò a chi aveva più di venti anni di anzianità un appartamento. Non a caso nella sua già citata relazione, Gabardini suggerisce di aver fatto e applicato le «relazioni umane» molto prima che fossero inventate o se ne parlasse. Ma tutti, come già detto, lavoravano moltissimo. Chi ha avuto occasione, girando per il mondo, di incontrare suoi dipendenti in Venezuela, Australia, Ceylon, Turchia, India, ecc., è sempre arrivato a una sola conclusione e cioè che «quelli della SAE» erano in genere individui cui piaceva molto il lavoro.

Un particolare: fino al 1962 tutti i dirigenti andavano in ditta anche il sabato pomeriggio, e molti vi tornavano la domenica mattina. Gabardini c'era sempre: era scapolo. Vi entrava alle 7,30 del mattino (vi arrivava a piedi da Viale Bianca Maria leggendo il giornale. Diceva: «per guadagnar tempo»). La moglie dell'ex-vice direttore generale (1976-1980) ingegnere Giorgio Magenta, disse qualche tempo fa a chi scrive: «Quando mio marito cominciò a stare a casa il sabato per me fu come se ogni settimana fosse Natale». Oggi in SAE qualcuno usa ancora dire, di chi, anziano o no, rimane in ufficio oltre l'orario, o vi si reca il sabato, che è «come uno di Via Larga».

Fu in quella sede che la ditta prese forma, forza e cominciò ad assumere dimensioni che forse

Trasporto di materiale sulla Pontremolese. Sotto: foto pubblicitaria.

nemmeno i suoi fondatori avevano mai osato pensare di poter arrivare a darle. Fu sempre in via Larga, tra il 1930 e il 1958, nell'arco di ventotto anni, che la società si inquadrò e si sviluppò. Via Larga fu la base di lancio della SAE che crebbe proprio come volevano il suo Direttore Generale e il suo vice, ingegner Giovanni Corbellini, che comprese e condivise sempre sin dall'inizio le ansie e preoccupazioni dell'amico Gabardini. Quali? Semplice. Direi che furon quelle che condizionarono il carattere e un certo generale temperamento della SAE che, non lo si deve dimen-



SOCIETÀ ANONIMA ELETTRIFICAZIONE - MILANO - "S.A.E."
Elettificazione linea Vezzano - Fornovo - Mezzi d'opera

Camion Ceirano C.R. 50 e rimorchio con cassoni ribaltabili e Camioncino 503 F

52 - 11 Settim. 1930

ticare, appena terminata la Bolzano-Brennero, avrebbe dovuto come società cessare. Morire. Era giusto dato che il campo dell'elettrificazione era nuovo e c'era tanto da fare? D'accordo, c'era tempo sino al '32, ma si poteva lavorare sapendo che pur andando bene, e guadagnando, si doveva chiudere? Bisogna ammettere che lavorare in quello stato d'animo non era facile. Tutto sommato il Consiglio di Amministrazione poteva decretare quando voleva la fine della società. Poi dopo il secondo, ci fu il terzo lavoro, poi il quarto, il quinto, il 1932 passò, arrivarono nuove commesse e di fine della società si parlò di meno. Ma questa possibilità gravò sempre come una spada di Damocle sulla ditta la cui esistenza veniva ogni anno, e questo capitò per un gran numero d'anni, decisa dagli azionisti in Consiglio d'Amministrazione.

Tutto sommato per molti anni la SAE non visse, ma sopravvisse e senza mai esser sicura d'esserci il giorno dopo. Qualcuno ha detto: «Eravamo come nuotatori cui toccava sempre far qualche bracciata in più per arrivare alla spiaggia (cioè avere un contratto). Poi, appena la toccavamo, dovevamo allontanarcene e ritornare in alto mare senza sapere quale sarebbe stato il nostro destino e cioè se, una volta tornati a riva, saremmo potuti ripartire oppure no». Vero. Ci vollero anni e anni di lavoro e di affermazioni, il che d'altra parte diede una notevole solidità alle sue fondamenta, prima che la SAE potesse dirsi certa di poter andare avanti. Questa incertezza giocò infine una parte rilevante nel suo destino. Su un volume che illustra a ditte e clienti, stranieri e italiani, la sua opera nel campo dell'elettrificazione ferroviaria e della costruzione di torri e tralicci, un volume pubblicitario edito negli anni Sessanta, c'è una frase che chiarisce e riassume tutto e insieme dice moltissimo di quella situazione. Eccola: «... quando la SAE divenne un'azienda di natura continuativa». Logico che, e per quella ragione e per tante altre, i rapporti con le società che l'avevano costituita non fossero, anche se esemplari e corretti, sempre facili. Per capirne la difficoltà bisogna mettersi sia dalla parte di coloro che avevano costituito la SAE e rischiato del denaro, sia dalla parte di coloro che, lavorandovi, ritengono che vi saranno commesse per diversi decenni. Elettrificare è oramai una necessità. L'elettrificazione ferroviaria non è un prodotto fascista o un derivato dell'idea «autarchia»; è un'esigenza nata molto prima di quel periodo ed è dettata dal progresso.

Per le FF.SS. è soprattutto un problema da risolvere. Provata nel lontano 1902 sulle linee della

Valtellina e giudicata «conveniente», elettrificate con sistemi e mezzi propri le linee dei Giovi e il transito di Modane, le Ferrovie dello Stato, decisesi nel 1925, per accelerare i tempi dell'elettrificazione, a ricorrere all'industria privata, e attuato nel 1926 il primo esperimento di appalto con la Bolzano-Brennero, diedero da allora inizio a un vasto programma di lavori, sempre imponendo tempi record di realizzazione. Così per la Vezzano-Fornovo, ossia «la Pontremolese», la SAE si attrezzò in modo straordinario. Acquistò speciali carrelli tedeschi e americani, quest'ultimi leggerissimi e maneggevoli; migliorò i carri-ponte esistenti delle FF.SS. aggiungendovi carrelli con scala a libro adatti per andare sotto i pali e applicarvi i morsetti e infine adottò carri-ponte con scala telescopica e in cima una piattaforma. Insomma si dotò di una attrezzatura (anche per la sistemazione dei pendini)¹ completamente nuova che rende più agevoli e soprattutto più veloci tutti i lavori.

Dopo l'elettrificazione della Pontremolese finisce velocemente la Trofarello-Fossano-Ceva, sempre con il sistema trifase a corrente alternata, poi nel 1930, quando le FF.SS. – rilevata l'inadeguatezza del sistema trifase al necessario aumento di prestazioni e velocità dei convogli decide di adottare il sistema a 3 kV corrente continua – effettua i primi lavori e costruisce la Firenze-Roma, la Livorno-Grosseto, la Milano-Como-Chiasso, la Falconara-Orte, la rete della stazione centrale di Milano e soprattutto nel 1934 la famosa «Direttissima», cioè la Bologna-Firenze. Chi sul «Lessico Universale Italiano» in 24 volumi, edito dall'Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, cerca la voce *Direttissima*, troverà, oltre la spiegazione della parola in sé e per sé, anche la seguente precisazione: per *Direttissima* si intendono «*quei 97 chilometri di linea che collegano direttamente Bologna con Firenze tagliando in linea retta l'Appennino*». Ideata nel 1902, costruita tra il 1913 e il 1934 con 40 ponti e trenta gallerie, la «Direttissima» è già allora un'opera storica che la elettrificazione avrebbe ancor reso moderna. Quello fu il secondo o terzo vero «grande lavoro» della SAE e fu anche uno dei più sentiti e sofferti da parte di tutti i dipendenti della società di via Larga. Iniziata nel 1934 con linee di contatto aeree a corrente continua, linea primaria e sottostazioni, alla sua ultimazione è giudicata una «meraviglia della tecnica».

Non c'è dubbio: negli anni Trenta i pochi giovani ingegneri della SAE, a Milano, o a Bolzano o al Brennero, o sulla Pontremolese o sulla Diret-

tissima, insomma «sulla linea», con le difficoltà esistenti allora e le limitate comunicazioni telefoniche, in un campo completamente nuovo, come era quello dell'elettrificazione, oltre a risolvere moltissimi problemi pratici o di attrezzature hanno capito un fatto molto importante e cioè che *il trasporto di energia a lunga distanza* non è solo una serie di lavori in successione che possono rendere denaro, ma è *un prodotto*, a quei tempi molto sofisticato, che ha un avvenire. Tutte le linee ferroviarie prima o poi, avrebbero dovuto essere elettrificate e con lo sviluppo dell'industria si sarebbe dovuta portare sempre più energia da un punto all'altro del Paese. Essi comprendono anche che pali, sostegni a traliccio, sottostazioni, cavi, morsetti, isolatori, conduttori, sono soltanto elementi di un «prodotto» – la linea – che può e deve esser sempre migliorato. Poi la SAE oltre ad aver intuito il futuro e le possibilità della società e del nuovo «job» sa che se vuole continuare a vivere deve, come ripete sempre e da tempo l'ingegnere Corbellini, «andar più forte degli altri e arrivare dovunque prima», cioè studiare e migliorare, sviluppare al massimo quello che oggi tutti chiamano «R e S», ossia la Ricerca e lo Sviluppo che si sarebbero incentrati sulle macchine per le lavorazioni speciali e soprattutto sui sostegni metallici e avrebbero portato a creare nuove strutture e a impiegare nuovi materiali e a *provare sempre nuovi prototipi*. «Questa iniziativa d'avanguardia deve esser considerata l'origine delle affermazioni della SAE» è scritto a pag. 10 sul volume «*Linea di trazione elettrica in Italia*» edito a cura della Società nel 1972.

Verissimo. Ma all'origine v'è anche qualcosa d'altro, e cioè la cura estrema e la precisione assoluta che venivano messe nella realizzazione dei lavori, e soprattutto nella preparazione delle offerte o, come allora si diceva, dei «preventivi».

Quando se ne preparava uno importante – di solito durante tutto l'anno, dato il numero di gare esistenti, ne venivano sempre approntati molti – la ditta assumeva un ritmo diverso, più nervoso e scattante. Le ore di lavoro aumentavano per tutti ed era facile trovare a mezzanotte, in via Larga, assieme a Corbellini, Gabardini, Bianchi, Vespignani, Arrigo Colombo, Monduzzi, tecnici e disegnatori intenti a sviluppare o discutere progetti. Anche le stenodattilo rimanevano in quelle occasioni fino a ore impossibili: i «preventivi» risultavano poi essere volumi di due-trecento fogli di carta extrastrong battuta con estrema precisione a macchina, con cinque o sei copie, tutte riviste con minuziosa attenzione ed esasperante metico-

losità dagli ingegneri Gabardini e Corbellini per i quali l'errore non esisteva e non doveva assolutamente esistere. Anche alla SAE capitò di non assicurarsi – sempre «ai tempi di via Larga» – qualche gara (minore), ma chi ricorda quei giorni e quei momenti dice con un pizzico d'ironia che furono sempre «di dolore e lutto» e che era meglio non accostarsi alla dirigenza o all'amministrazione portate in quel momento a vedere in chiave pessimistica, e talora addirittura catastrofica, l'avvenire. Diversa l'atmosfera quando invece giungeva la notizia che la SAE si era aggiudicata questo o quell'appalto: l'assegnazione era allora una buona occasione per restare di più in ufficio senza naturalmente celebrare la vittoria. Si diceva «per scaramanzia», perché se la si fosse festeggiata «non avrebbe portato fortuna dato che prima si fanno le cose bene e in silenzio e poi si fa festa». Ma la verità era, come diceva Gabardini, che non si doveva mai perdere tempo. «La SAE deve correre», ripeteva da parte sua l'ingegner Corbellini. E con occhio critico guardava dal filo della porta socchiusa del suo ufficio se qualche impiegato o disegnatore fumava. Per lui era imperdonabile che un dipendente perdesse tempo ad accendere la sigaretta. Quando diceva in dialetto «è uno che fuma», pareva averne detto tutto il peggio. Alla luce dell'*autunno caldo*, dei diritti sindacali, dalla rivoluzione avvenuta nel campo del lavoro, oggi un atteggiamento del genere pare impossibile, assurdo e deprecabile, ma contrariamente a quanto si potrebbe credere, allora non suscitava affatto risentimento o contrasti. Tanto meno il fumatore si sentiva in colpa perché continuava ad accendere sigarette e fumare. Quello che alla fine contava era il lavoro eseguito. (Chi non lavorava infatti era come messo alla gogna dai compagni e costretto da loro, non dai dirigenti, a far di più e meglio. Soprannomi, nomignoli – «signor Maisuda», «Stancotroppo», «Ottosonni», ecc. – affibbiati a impiegati oppure a capisquadra o disegnatori o operai, sono rimasti nella ditta famosi come i loro titolari. Ma sono stati pochi e se ne sono andati via presto).

Sembra impossibile e quasi assurdo, ma un alto dirigente, e non prima della guerra del '40, ma dieci-quindici anni dopo la sua fine e cioè nel 1957, teneva ancora sul tavolo un quaderno ove segnava i nomi di coloro che non andavano a lavorare il sabato pomeriggio o la domenica. Lo stesso, quando all'inizio degli anni Cinquanta furono sistemati in alcuni locali nella adiacente via Santa Tecla una decina di ingegneri e disegnatori, collegò il loro ufficio al suo con un citofono. Agli estranei diceva che grazie a quello poteva comu-



Al lavoro su una scala telescopica sulla linea Bolzano-Brennero.

nicare sempre con quei suoi «preziosi collaboratori», ma, in verità, ne serviva per controllare se lavoravano o chiacchieravano. Oggi sarebbe accusato di comportamento antisindacale, violazione dei diritti del lavoratore, eccetera. Allora gli stessi impiegati soggetti a quell'assurdo controllo sorridevano e scuotendo il capo gli dicevano che ad esempio la sera prima non avevan potuto lavorare per colpa delle discussioni (tutte riportate dal citofono, rimasto aperto) che *lui* aveva sostenuto con altri dirigenti nel suo studio. «Nonostante le idee e le opinioni o le posizioni diverse, eravamo però molto legati l'uno all'altro dall'af-

fetto. Noi amavamo l'azienda. Tra la SAE e un dipendente c'era amore. E non l'amavano solo i dirigenti o gli ingegneri, ma tutti: fattorini, impiegati, disegnatori, periti tecnici, stenodattilo, personale d'amministrazione. Era una cosa nostra. Gabardini era riuscito davvero a creare un'atmosfera unica», dice l'ingegnere Giorgio Magenta riandando a quei tempi. «Quell'amore continuò, direi, inalterato, tutti gli anni Settanta. Nel 1980 io lasciai l'azienda per limiti di età: credo che la maggioranza l'ami ancora».

Anche in via Larga poi avvenivano discussioni e si aprivano contrasti molto gravi. Fra Gabar-

dini e Corbellini succedevano a volte liti che è poco definire selvagge. Vere scenate. Fra i due amici intenti a cercare la soluzione di un problema amministrativo oppure alla ricerca di una non facile decisione tecnica talora si aprivano duri scontri. Il curioso era che abitualmente, quando la lite arrivava al massimo, uno dei due chiudeva a chiave la porta di comunicazione fra i due uffici, chiamava o la segretaria o l'addetto alla segreteria generale o serissimo gli diceva: «se quello mi chiama rispondi tu, io non gli voglio più parlare. Mai più. Basta». Per uno o due giorni, al massimo, andava avanti quella pantomima, poi le cose si riaggiustavano. Scontri avvenivano pure fra progettisti e disegnatori, tecnici e periti sui cantieri e fuori: «la famiglia di Gabardini» era anche turbolenta. Talvolta certe liti crearono problemi molto gravi, sempre però, bene o male, superati. A parte entusiasmo, spirito d'azienda, patriottismo di fabbrica, come oggi si definirebbero, la «famiglia SAE» si dedicava anima e corpo al lavoro anche perché, come già accennato, era pagata bene. «I nostri operai», dice sempre l'ingegner Corbellini, «già dal 1928-1930 erano trattati meglio che da qualunque altra ditta. Avevano tutti la «quindicina fissa»,² il che non era una cosa facile allora, avevano premi o diciamo una partecipazione agli utili. Noi le chiamavamo «gratifiche», perché non volevamo alcun controllo o discussione in merito, comunque alla fine di ogni anno nelle loro tasche noi mettevamo un gran mucchio di soldi». E sempre inviando a tutti una letterina che lo stesso ingegner Gabardini si curava di scrivere. Le scriveva tutte di sera, dopo le venti, tra il quindici e il diciannove dicembre, con la sua grafia minuta, sempre ripetendo che «questo attestato in moneta sonante è un segno di riconoscenza per quanto Ella ha fatto per la SAE che è orgogliosa di Lei...». Una lettera che oggi sociologi e studiosi di tecniche aziendali definirebbero «paternalista» e considererebbero «strumento per instillare alla giapponese negli operai e dirigenti lo spirito di azienda». Probabile. Comunque ci riusciva. Lui però la scriveva perché credeva nelle «lettere», in certi sentimenti e perché da buon capo famiglia o Direttore Generale voleva avere rapporti con tutti e seguire tutto. (Tutta la corrispondenza in arrivo alla SAE era vista da lui. Interessanti i commenti che poi apponeva ad ognuna. Il più frequente: *e chi paga?*). In breve i «tempi di via Larga» furono contraddistinti da un'atmosfera particolarissima rimasta inalterata per molti, moltissimi anni.

Nemmeno il passaggio nella nuova sede di via Fara, avvenuto nel 1958, muterà «lo spirito della

SAE» (a questo proposito due altre date sono determinanti: 1969 e 1972). A questo punto si deve dire che dietro la disponibilità e la dedizione alla ditta da parte di tutti i dipendenti c'era la fiducia e la stima assoluta nei quadri direttivi e nei vertici di cui tutti conoscevano l'attenzione costante e dinamica alle problematiche tecniche. Chi in modo informale e oscuro e chi a seconda i livelli – ex informata coscienza –, più o meno tutti avevano compreso che la SAE era la SAE perché quel pugno di ingegneri che la guidavano avevano grandi meriti. Anzitutto avevano inuito l'entità, il futuro, le possibilità e il valore del lavoro e poi non cessavano di studiarlo con tutti i suoi problemi. Inoltre avevano quella abitudine, allora quasi rivoluzionaria, di lavorare in *team* e prendere sempre decisioni collegiali. Insomma tutti avvertivano che essi portavano una straordinaria tensione innovativa e una visione ampia e profonda da veri tecnocrati *in fieri*, di tutti gli aspetti tecnici di quel lavoro. Non a caso negli anni Settanta un ingegnere chiamato dall'esterno a dirigere la SAE, l'ingegner Bressan, le darà uno slogan che è un giusto e preciso riconoscimento di tanti anni di studi, ricerche e lavoro: «Technology is our tradition», la tecnologia è la nostra tradizione. Verissimo: proprio dai primi anni di vita la SAE cominciò a studiare, cercare, analizzare...

Logica e conseguente quindi la disponibilità completa alla ditta, cui, per anni e anni, anche nel dopoguerra, i dipendenti, tutti, continuarono a lavorare e dedicarsi con un entusiasmo incredibile oggi quasi incomprensibile. L'ingegner austriaco Joseph Schöber, nato nel 1899 ed entrato nel 1949 alla SAE ha riassunto in modo impareggiabile nel suo curioso italiano, mai imparato bene e rovinato anche da quindici anni di permanenza in Venezuela come direttore della SVECA, società collegata, quell'atmosfera particolarissima esistente con una frase. Eccola: «*Tutti allora lavoravano contenti. In quegli anni dopoguerra era come se tutti impiegati, inecneri, fattorini, operai afessero trofato a SAE loro Patria*».

¹ Tiranti di supporto della linea di contatto al cavo portante. In pratica pendono da un cavo e tengono appesa la linea di contatto.

² Così si chiamava allora il salario percepito dall'operaio ogni quindici giorni. Assicurare comunque il pagamento di quindici giornate di lavoro.