### Aurelio Scolari “Ragione di vita” (1977)

### Aurelio Scolari

Nato a Cologna Veneta nel 1911, Aurelio Scolari entra in fabbrica, alla Breda, nel 1934 a 23 anni. Perso il padre all’età di dieci anni, deve andare a lavorare alla fonderia del paese per collaborare al sostentamento della sua famiglia. Nel 1925 il fratello maggiore viene assunto alla Breda ed è obbligato a fare la tessera del Partito Nazionale Fascista; Aurelio lo segue qualche anno dopo ma egli riesce a essere assunto nel reparto “finimenti” senza dovere mai fare la tessera. È, infatti, un convinto antifascista e partecipa agli scioperi collettivi delle industrie di Sesto del 1943; il 25 aprile sarà lui il responsabile della chiusura della portineria della Breda alla notizia della disfatta della Linea Gotica. Vive in prima linea come membro del Consiglio di Fabbrica anche gli anni della crisi post-bellica.

## La Breda

Gli operai sestesi della Breda, ancora negli anni Cinquanta del secolo scorso, chiamavano la loro azienda “*Elvetica*”. Era questo il nome di una fonderia di ghisa sorta nel 1846 a Milano, fuori Porta Nuova nei pressi del Naviglio Martesana, in una località chiamata Elvetica, così detta perché era stata sede di un convento di missionari svizzeri. Principale azionista dell’Elvetica era la famiglia Mylius che a Sesto San Giovanni possedeva una villa adiacente il centro dell’antico borgo agricolo.

Nel 1979 la fonderia fu rilevata dalla ditta milanese *Cerimedo & C.* che ne finalizzo la produzione alla costruzione di caldaie a vapore e veicoli ferroviari.

Nel 1886 l'ingegnere Ernesto Breda rilevò l’intera attività, ne mutò la ragione sociale in *Accomandita ing. Breda e C.* e ampliò la produzione con la costruzione di locomotive. Dopo un primo momento di sviluppo grazie alle commesse statali e l’apertura di muove linee di produzione (macchine agricole e armi), una nuova trasformazione societaria diede vita, il 1° gennaio 1900, alla *Società Italiana Ernesto Breda*.

Con l’incremento e la diversificazione della produzione gli spazi dell’Elvetica non bastarono più e la società, dotata a quel punto di consistenti mezzi finanziari, costruì ex novo gli stabilimenti di Sesto San Giovanni. Questa la narrazione che la stessa società propone nel 1908 quando consegnò allo Stato la millesima locomotiva:

«La società acquistò sul principio del 1903 una zona di terreno di circa 200.000 mq., estesa poi oltre a 400 mila, parte in comune di Sesto parte in comune di Niguarda, in posizione non troppo discosta da Milano e comodamente servita dalla linea ferroviaria Milano-Chiasso e dalla tram via elettrica Milano-Monza. Essendosi poi assicurato un ingente lavoro di costruzione di carrozze per conto della Rete Adriatica, in poco più di 8 mesi faceva sorgere su quei terreni uno stabilimento di 22.000 mq. di area coperta per la costruzione di veicoli ferroviari e trebbiatrici». [[1]](#footnote-1)

Nel 1908 la società occupava 456.000 mq. di cui 97.000 coperti e dava lavoro a circa 4500 operai.

Alla vigilia della Grande guerra la produzione si era assai differenziata con la costruzione di locomotive a vapore ed elettriche, caldaie, macchine utensili, proiettili, vetture ferroviarie, carri merci, pezzi fucinati, trattori e macchine agricole.

Quando nel maggio 1915 l’Italia entrò in guerra, Ernesto Breda aveva già provveduto a «rallentare, e in parte sospendere la fabbricazione del materiale ferroviario per concentrare tutti gli sforzi dell’azione sulla produzione del materiale da guerra»[[2]](#footnote-2). La Breda si trasformò di conseguenza in un immenso arsenale che fornì all’esercito milioni di proiettili di grande, medio e piccolo calibro, cannoni e, dal 1917, aerei da combattimento. Per far fronte alla produzione si dotò di uno stabilimento di siderurgia che resterà nella struttura definitiva dell’Azienda.

Nel 1917 nacque a Sesto la “Breda aeronautica” e l’Istituto scientifico Ernesto Breda.

Dopo la guerra, superata la fase di riconversione, la Breda iniziò una nuova fase espansiva pressoché costante fino alla Seconda guerra mondiale: sorge a Marghera il Cantiere Navale E. Breda; nel 1920 costituisce la SIP-Breda (Società Idroelettrica Piemontese – Ernesto Breda) che porta a termine la realizzazione degli impianti idroelettrici che dalla Valle del Lys portano l’energia agli stabilimenti di Sesto e Milano; nel 1926 dà vita a Brescia a uno stabilimento per la fabbricazione di armi leggere automatiche.

Nel 1939 gli stabilimenti Breda in Italia danno lavoro 22.000 addetti che salgono a 32.000 durante il secondo conflitto mondiale. Ed è durante la fase più acuta della guerra in Italia, tra l’8 settembre 1943 e il 25 aprile 1945 che le officine di Sesto divengono uno dei luoghi dove più che altrove si organizza la lotta partigiana contro l’occupazione tedesca e la dittatura fascista della Repubblica di Salò.

Al termine del conflitto la Breda è in gravi difficoltà: gli stabilimenti hanno subito pesanti bombardamenti da parte degli Alleati.

Dal 1951, con la presidenza di Pietro Sette, inizia la ristrutturazione e la ripresa: trasformatasi in holding - *Finanziaria Ernesto Breda* -, rinuncia alla produzione aeronautica, rileva la produzione di motori della Isotta Fraschini (in liquidazione dal 1949), il settore siderurgico viene ceduto alla *Finsider*. Al termine degli anni Cinquanta il personale addetto si è ridotto a 8.500 unità: nei soli stabilimenti di Sesto San Giovanni, l’occupazione scende dai 15.900 addetti del 1949 ai 5.900 nel 1961.

Gli anni Cinquanta e Sessanta sono comunque anni di crescita: la Breda produce tra l’altro l’elettrotreno ETR 300 “Settebello” e le carrozze per la Metropolitana milanese; inizia la produzione di componenti per l’industria nucleare. Negli anni Settanta la società punta soprattutto sulla fabbricazione di materiale militare per la difesa.

La crisi arriva negli anni Ottanta. I settori ferroviario e della difesa vengono acquisiti dalla Finmeccanica, azienda a capitale pubblico; nel 1994 la Finanziaria entra in amministrazione controllata, gli stabilimenti di Sesto San Giovanni sono chiusi e le vaste aree della fabbrica simbolo della città rientrano nel un colossale piano di riurbanizzazione del polo Sesto-Bicocca, oggi praticamente completato.

1. Società Italiana Ernesto Breda, *Per la millesima locomotiva*, Milano 1908, pag. 17. [↑](#footnote-ref-1)
2. *Verbali delle adunanze del consiglio di amministrazione e delle assemblee dei soci*, in Isec,Annali 3*,* 8 luglio 1915, pag. 395 [↑](#footnote-ref-2)