

IL CASO WEBER

«Autocarri di partigiani pattugliavano la città. S'arrestavano ogni tanto ad una porta, su un lato della strada. Scendevano a tre, a quattro, dopo un poco, stretti fra loro come a celare qualcosa. “Vanno a prendere i fascisti” – mormorava la gente. E il camion ripartiva. Nessuno ha mai saputo quanta gente sia stata ammazzata a Bologna in quei giorni; dissero alcune migliaia,¹ i giornali non ne parlarono, non lo si saprà mai». Così è stato descritto² il clima dei giorni che fecero seguito alla liberazione e con il medesimo rituale il 17 maggio 1945 venne prelevato Weber, fondatore dell'industria bolognese sinonimo di carburatore.

Edoardo Weber nasce a Torino, da padre di origine svizzera e da madre italiana, il 29 novembre 1889 ereditando dal padre – tecnico specializzato nel montaggio di impianti per la filatura e la tessitura del cotone – una forte passione per la meccanica. Nel 1904, dopo essersi aggiudicato varie borse di studio, consegue a pieni voti la licenza dell'Istituto professionale di Torino ed entra alla Fiat, prima come operaio aggiustatore e tornitore poi in qualità di disegnatore meccanico. Il suo interesse si appunta sul settore automobilistico e supera il tirocinio di abilitazione; nel 1912 viene promosso collaudatore di motori a scoppio e di automobili e l'anno seguente è nominato capofficina della filiale Fiat di Bologna.

Soldato nella Grande Guerra, serve per quattro anni come specialista della motorizzazione dell'esercito; alla fine del conflitto, nel novembre 1918 la Fiat lo trasferisce alla filiale di Ferrara e successivamente, nel 1922, si stabilisce a Bologna «città nella quale – ricorda la sua vedova – Edoardo Weber doveva soffrire come non mai e dove la sua mirabile tecnica industriale avrebbe contribuito ad imprimere un nuovo volto ad un'epoca,» e che «non aveva più cessato

di risuonare nel suo cuore, come una insoffocabile voce carica di destino».³

La Bologna che lo accoglie è una città dedita in prevalenza all'agricoltura; oltre le mura si apre la campagna, da secoli immobile, con la gente che accorre incuriosita e stupita al passaggio di un veicolo a motore sulle strade polverose. Nel paesaggio sveltano radi i camini di canapifici, mulini, fornaci, zuccherifici e le poche ciminiere delle officine che stanno dando il via a una timida realtà industriale sostituendo i modesti laboratori artigiani;⁴ la sola, vera industria bolognese nota oltre i confini nazionali è la Calzoni-Parenti, che affonda le sue radici negli anni Trenta dell'Ottocento.⁵

Dopo aver rinunciato a una vantaggiosa proposta come rappresentante di autoveicoli, Weber investe i suoi risparmi in un'officina che apre in società con l'ingegner Lancellotti e i fratelli Donini: è la «Fabbrica Italiana Carburatori Weber», che ha sede prima in via Masini poi in via Cairoli. Anche per merito dell'inventore e docente universitario Enrico Bernardi, il carburatore ha superato lo stadio pionieristico ed è caratterizzato dallo spruzzatore per la polverizzazione della benzina; la ricerca dei tecnici è comunque volta al raggiungimento di una maggiore affidabilità e di un più accurato dosaggio della miscela benzina-aria ad ogni regime. Il primo carburatore che Weber mette a punto è destinato all'autocarro 18BL-15TER e offre buoni risultati pratici; lo stesso non può dirsi per la Società, che dopo un periodo di crisi si scioglie.

Unico responsabile dell'azienda che va a costituire, Weber procede alle assunzioni e fra i nuovi collaboratori c'è una bionda, giovane e timida segretaria destinata alcuni anni più tardi a divenire sua moglie. In breve tempo perfeziona un dispositivo che chiama «Econo-super-alimentatore» da interporre fra il carburatore di serie e il monoblocco delle vetture Fiat 501 e 505, per ottenere la massima potenza del motore con il minimo consumo di carburante. L'apparato incontra un enorme successo; libero da preoccupazioni finanziarie egli

può dedicarsi a sperimentare la sovralimentazione con turbocompressore sull'automobile Fiat 501 Sport e nasce il primo carburatore a doppio corpo, subito esteso ai modelli 502 e 503: con vetture elaborate, che montano i suoi congegni, partecipa di persona con successo a diverse competizioni fino al 1927. In virtù del rapido sviluppo dei trasporti stradali, il nuovo carburatore è particolarmente richiesto nel biennio 1926-27 e la sua produzione raggiunge le cento unità al mese.

Il perfezionamento del doppio corpo sfocia nel tipo «A», più leggero e di dimensioni più ridotte, adattabile a tutte le autovetture; fa quindi seguito il modello «AK», che consente un facile accesso agli spruzzatori per un agevole intervento di pulizia, manovra frequente per le impurità che abbondano nella benzina. Dal 1927 al 1930 questo carburatore viene installato sulla Maserati da competizione munita di due motori da 8 cilindri in linea, montati in parallelo e con turbocompressore; è la vettura con la quale nel 1931 Borzacchini conquista il record del mondo di velocità (246,069 Km/h).

L'eco dei successi conseguiti dalla Maserati richiama l'attenzione della scuderia di Enzo Ferrari, che corre con macchine Alfa Romeo; Ferrari cerca la collaborazione di Weber e la loro intesa si concretizza nel carburatore «55BMS», che nelle sue diverse conformazioni verrà utilizzato fino al 1949 da Ferrari, Maserati e Alfa Romeo. Esso trova applicazione anche nella motonautica, dove nel 1932 e 1933 si aggiudica il primato mondiale promosso dalla Motonautica Gardone. Il modello derivato «BSV» del 1930, messo a punto per la Fiat 520, conoscerà un grande successo nella sua versione «DR» con l'installazione di serie sulle vetture Balilla e Ardita. Nel 1933 e 1934 i carburatori Weber partecipano a 19 competizioni su auto Maserati e Alfa Romeo pilotate dai leggendari Nuvolari, Campari, Taruffi, Fagioli, Varzi...

Nel biennio 1937-38 viene costruito per il motore Ferrari 8 cilindri in linea il primo «35DCO», che ha la caratteristica di non risentire

degli sbandamenti del carburante in curva e – parallelamente – Weber lavora su auto di serie e autocarri funzionanti a metano, costruendo i riduttori per gas «R200» e «R300». Il 25 ottobre 1937 viene nominato Cavaliere della Corona d'Italia; è l'anno in cui inizia la costruzione del nuovo stabilimento di via Timavo, dopo aver rifiutato alla Fiat – prestigioso socio paritetico nell'impresa – l'invito di edificarlo a Torino. «Non voglio abbandonare Bologna» confida alla moglie, «voglio invece lasciare un ricordo di me dove ho tanto lavorato e soprattutto sofferto con amore e amato con passione».⁶

L'officina, che si innalza su un'area di 40.000 metri quadrati dei quali 17.000 coperti, viene inaugurata nel 1940 e l'anno seguente il capitale sociale viene elevato a cinque milioni di lire. La nuova sede è all'avanguardia per la razionalità degli impianti e la tecnologia delle macchine utensili; un'intera generazione di attrezzi-stampisti e di stampatori bolognesi – alcuni dei quali diverranno imprenditori – deve la nascita e l'enorme patrimonio di esperienza all'ingegno di Weber, primo a introdurre nella nostra provincia lo stampaggio a pressofusione delle leghe metalliche. Anche nel campo sociale egli anticipa i tempi istituendo la mensa aziendale con cucina interna, l'infermeria e – necessità del momento – il rifugio antiaereo. Per supplire alla scarsità di cibo del periodo bellico fa coltivare il terreno adiacente alla fabbrica destinando i prodotti alla mensa. Gli operai dell'epoca, a prescindere dalla loro ideologia politica, ricorderanno unanimi la sua umana disponibilità scevra da paternalismo.

Il 6 maggio 1943 viene nominato Cavaliere del Lavoro e quattro mesi più tardi l'occupazione nazista non mancherà di ripercuotersi anche sulla Weber. Inutilmente i tedeschi cercano di convincerlo a trasferire in Germania impianti e macchine; sfruttando la conoscenza e l'amicizia di industriali del nord Weber riesce a trattenerli in Italia. Una piccola parte delle macchine è portata d'autorità all'Alfa Romeo di Vittuone (Milano) e un'altra parte a Bazzano, dove continua per tutta la guerra la produzione dei carburatori. La sede di via Timavo,

nelle mani dei tedeschi, lavora per l'industria bellica e funge da autoparco per i loro veicoli.

Tre giorni dopo la liberazione di Bologna Weber – che non ha mai cessato di frequentare la sua azienda – è già all'opera per ripristinare l'attività dello stabilimento; tre settimane più tardi – secondo la testimonianza non oculare di alcuni suoi dipendenti – verrà prelevato di prima mattina dal suo ufficio, per non farvi più ritorno, da due civili giunti alla fabbrica su una camionetta militare.

Più attendibile e commovente la testimonianza della vedova, anche se la discordanza non sposta i termini della vicenda. Da quando hanno lasciato la loro villa di Sasso Marconi, in previsione dello sfondamento del vicinissimo fronte, la coppia – che non ha avuto figli – vive in coabitazione con la proprietaria in un appartamento del secondo piano nella Galleria del Leone, le cui finestre danno sulla via Rizzoli. È il tardo pomeriggio di giovedì 17 maggio 1945 e Weber sta lavorando al tavolo da disegno ad un nuovo progetto di pompa d'alimentazione; la moglie è a letto febbricitante; suonano alla porta e va ad aprire l'ospite, che subito chiama l'industriale. Weber si reca nell'atrio, poi al capezzale della moglie per informarla che tre uomini lo invitano a testimoniare a favore di alcuni suoi operai, fermati dalle Forze di liberazione e non rilasciabili senza la sua presenza: un breve saluto affettuoso, quindi esce. Colta da un dubbio premonitorio la moglie balza dal letto e s'affaccia alla finestra appena in tempo per vedere Edoardo, scortato da tre civili con la fascia tricolore al braccio, salire quasi spinto su un furgone che si allontana veloce.

È l'ultima immagine del marito che la donna conserva. A nulla serviranno le meticolose ricerche in tutta Italia condotte per mesi e per anni; inutile sarà la promessa di una lauta ricompensa a chi potrà fornire qualche indicazione: sarà soltanto un'occasione per stimolare ingegnose quanto macabre iniziative di sciacallaggio.⁷ Edoardo Weber si è trasformato in un *desaparecido* ante litteram, senza che si conoscano le ragioni del suo sequestro.

Durante il regime non si distinse per fanatismo; l'opera apologetica e puntigliosa di Pisanò, che lo cita tra le vittime della repressione antifascista,⁸ non lo annovera tra i sostenitori del caduto regime, né abbiamo raccolto testimonianze al riguardo. Ciò sosterebbe la tesi di quanti ritengono che non sia stato fatto sparire per ragioni politiche: in quei momenti ci fu gente – assai meno in vista o politicamente non compromessa – che venne eliminata per motivi personali, sfruttando il clima di immunità quasi totale.

Sulla sua scomparsa vennero avanzate tante ipotesi, alcune delle quali fantasiose: la scomparsa volontaria con fuga in Sud America; un dipendente risentito per un torto; un concorrente minacciato dai suoi avanguardistici progetti; l'eliminazione di un socio scomodo per il gigante Fiat, intenzionato a rilevare – come fece nel dopoguerra – l'intero pacchetto azionario... Riteniamo tuttavia che la vendetta politica rimanga l'ipotesi più verosimile.

Da allora sono trascorsi quasi settant'anni e la vedova di Weber si è spenta nel dicembre del 1985 senza il sollievo di una fossa su cui versare un lacrima. Segnalazioni anonime hanno più volte indotto la magistratura a ordinare scavi nell'area bolognese per la ricerca dei resti degli scomparsi del periodo post bellico; finora non si sono avuti risultati e molto probabilmente il sequestro di Edoardo Weber resterà per sempre un caso fra i molti irrisolti.

Luigi Paselli

¹ «Diecimila uccisi: questo è il bilancio sanguinoso delle giornate che videro la fine della guerra civile in Emilia. Le province dove maggiormente infuriò la strage furono: *Bologna, con tremila fascisti eliminati*, Reggio Emilia con duemila, Modena con duemila, Ferrara con milletrecento. Meno pauroso il bilancio delle altre province: Piacenza, seicento caduti; Ravenna, cinquecento; Parma, seicento e Forlì duecento [il corsivo è nostro]». Giorgio Pisanò, *Storia della guerra civile in Italia (1943-1945)*, vol. III, Milano, Edizioni Val Padana, 1974, p. 1721.

Queste cifre, verosimilmente esagerate, sono tuttora oggetto di discussione fra gli studiosi della liberazione costituendo una ricca bibliografia.

² Gianluigi Degli Esposti, *Bologna PCI*, Bologna, il Mulino, 1966, p. 12.

³ Anna Weber Bolelli, *Edoardo Weber*, Bologna, s.e., pp. 18-19.

⁴ «Nel 1927 a Bologna gli esercizi industriali erano 11.933 con 70.553 addetti. Le classi più importanti per il numero di esercizi erano le industrie del vestiario e dell'abbigliamento (24% del totale), *le industrie meccaniche (17%)*, dei trasporti (15%), del legno (12%) e le industrie alimentari (9%).

Considerando la mano d'opera occupata, il primo posto toccava invece all'industria dei trasporti (16,5% del totale) seguita da quella delle costruzioni (15,9%), dalle *industrie meccaniche (15,2%)*, dalle industrie del vestiario (12,3%), dalle industrie alimentari (9%), ecc. [il corsivo è nostro]». Franco Cristofori, *L'industria a Bologna*, Bologna, Associazione degli industriali della provincia di Bologna, 1976. Si tratta di un'interessante pubblicazione edita per celebrare i trent'anni dell'Associazione, ma non è la *storia* dell'industria a Bologna, che resta ancora da scrivere.

⁵ Gianoberto Suzzi – Maurizio Leonelli (a cura di), *1834/1984 – Centocinquant'anni di vita della Calzoni*, Bologna, Riva Calzoni S.p.A., 1984, pp. 43-47.

⁶ A. Weber Bolelli, *op. cit.*, p. 57.

⁷ Per intascare il denaro della ricompensa, alcuni figuri di un comune della Bassa bolognese mostrarono ad Anna Bolelli – spacciandolo per quello del marito – un corpo a pezzi riesumato, le cui membra visibilmente non appartenevano al tronco.

⁸ G. Pisanò, *op. cit.*, p. 1728.