

Ai giorni nostri chi ricorda ancora la pavimentazione della centralissima Via Roma, a Torino, con blocchetti di legno? Roba da non credere, eppure la posa fu realizzata dall'Impresa Ceratto, che inventò un sottofondo di calcestruzzo per tenere ben fermi i blocchetti.

Per quanto riguarda i lavori ferroviari, la cronaca fornisce un'ampia scelta: dal "Girone di Cavoretto" alla sistemazione di svariati tratti di linea tranviaria a Torino e a Napoli, anche qui con un "brevetto Ceratto" che consiste nell'impiego di speciali cuscinetti di ferro per garantire stabilità alle rotaie e una più lunga conservazione delle pavimentazioni. Ma l'elenco intero delle opere è lungo: in Calabria alcuni tronchi ferroviari portano la firma dell'Impresa Ceratto, come la linea Spezzano-Albanese-Lagonegro e la Castrovillari-Morano-Dirupata, che, neanche a dirlo, si portano appresso ponti, viadotti e case cantoniere.

Lotta alla malaria e bonifica di terreni buoni per la nuova agricoltura italiana hanno anche la sua firma e, infatti, le cronache riportano l'apprezzamento per i lavori di bonifica integrale a Terracina e in altre zone dell'Agro Pontino, per l'Opera Nazionale Combattenti: un cenno particolare meritano i lavori eseguiti a Borgo Faiti (Latina) con la successiva consegna dei nuovi poderi a coloni provenienti dal nord-Italia. Eppure il successo nazionale più dirompente l'ottiene la costruzione a Torino del complesso "Sanatrix", una clinica privata tra il Monte dei Cappuccini e Valsalice. La struttura, con svariati padiglioni e stanze per i pazienti arredate con mobili d'epoca, viene concepita da Martino Ceratto con alcuni luminari del tempo, come i professori Mario Donati e Ferdinando Micheli. Dalla sua fondazione, nel 1931, fino alla sua cessione, nel 1953, con i suoi servizi la "Sanatrix" è sempre all'avanguardia per qualità e innovazioni nel settore e, in particolare, per la perizia di alcuni suoi clinici come il professor Achille Mario Dogliotti ed altri ancora.

Nell'immagine che documenta l'inaugurazione della clinica, si può vedere Martino Ceratto alle spalle del Principe Umberto d Savoia, mentre la prima figura femminile da sinistra è la Principessa Maria José.

Negli anni della Seconda Guerra Mondiale trovano rifugio nella clinica, sotto la tutela dell'Ordine di Malta, persone che rischiano la vita per motivi politici e razziali. Fra le tante, come ricorda Piero Bairati (2), anche il professor Vittorio Valletta, ospite dell'ingegner Armando Ceratto, primogenito di Martino, a cui fu conferita nel 1945 la Croce di Donato di I classe dal S.M.O. di Malta.

"Esplorazioni" e cantieri all'estero Una storia come questa, dicevamo, basta e avanza per ricavarne un buon libro d'avventure: invece non è tutto qui, perché le esperienze all'estero del "Titano del lavoro" avrebbero tutte le caratteristiche per diventare la trama di un lungo sceneggiato televisivo.

Nel 1905 la Compagnia Francese delle Ferrovie dell'Indocina e dello Yunnan assegna all'Impresa Ceratto un lotto dei lavori della strada ferrata che collega la Cina meridionale al Vietnam. Se i conti tornano, all'epoca Martino Ceratto è un imprenditore di soli 19 anni.

Va da sé che lui accetta l'appalto, ben sapendo che il lotto si trova in un'area particolarmente impervia, detta "Valle dei serpenti" e che i lavori comprendono due gallerie e un viadotto, insieme ad altri interventi con sterro in roccia. E' altrettanto evidente che si è conquistata la fiducia dei transalpini se, in seguito, tra il 1910 ed il 1915, la Compagnia Francese delle Ferrovie Etiopi gli assegna un appalto per due lotti della linea Dire Dava – Addis Abeba, lavoro che lui accetta insieme al fratello Giorgio. Questa volta il progetto prevede un tratto di 35 chilometri in una zona davvero non facile, con l'intera costruzione della sede ferroviaria, posa dei binari e costruzione di ponti metallici.

Il 2 agosto 1914, con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, il governo Francese decide che le priorità sono diventate ben altre e ordina la sospensione di tutti i lavori in Etiopia.

Cosa farebbe un imprenditore assennato? Di certo sospenderebbe i lavori con la speranza di poterli riprendere in tempi migliori: ma, dicevamo, Martino Ceratto è un "uomo di temperamento deciso".

Non ha neppure trent'anni e sa benissimo che non otterrà altri pagamenti per lavori in quell'angolo d'Africa, ora abbandonato. Lui, invece, decide di proseguire e, nel 1915, finisce il lavoro

concordato: solo a guerra vinta, nel 1919, l'Impresa riceverà dalla Francia il compenso per i lavori terminati quattro anni prima. Il soggiorno africano è allietato, nel novembre 1918 ad Asmara, dalla nascita del primo figlio.

Poco dopo la fine della Grande Guerra, il Governo francese assegna all'Impresa Ceratto la ricostruzione di Epehy, in Piccardia: la cittadina è stata praticamente rasa al suolo nel lungo e micidiale sforzo tedesco di sfondare la prima linea super fortificata. Oltre a Epehy, che si trova tra Cambrai e Peronne, l'appalto prevede la ricostruzione di due villaggi vicini, Hendicourt e Sorel, e delle strade di collegamento per i 23 comuni circostanti. Lo storico Angelo Paviolo racconta così questa nuova avventura: "Per prima cosa dovette provvedere ai baraccamenti provvisori per coloro che in qualche modo si erano rifugiati nelle macerie dei centri da ricostruire. Poi, con uno sforzo eccezionale, guidando un'impresa da cui dipendevano 6500 persone tra tecnici e operai, ricostruì oltre 5000 case, i municipi, le scuole, le chiese gotiche dai caratteristici campanili... e anche il teatro che non era previsto nelle opere d'appalto, ma che l'impresario volle offrire alla città; il fatto è ricordato da un'iscrizione murata che esprime la gratitudine della Francia, che concesse a Martino Ceratto la Legion d'Onore". (3)

Nella foto, Martino ed Emilia posano davanti ad alcune case pronte per essere consegnate alla popolazione. Successivamente, e certo non per caso, Epehy fu gemellata a Vidracco, grazie all'interessamento diretto di un suo congiunto, il Sindaco ingegner Giacomo Caretti (1909-1975). Per Martino, però, Epehy sarà anche motivo di profonda tristezza: nel camposanto della cittadina francese seppellisce un suo figlio, immaturamente scomparso.

L'ultimo e, forse, più importante impegno del "Titano del lavoro" è ancora oggi non solo visibile, ma percorribile. Si tratta della strada tra Assab e Dessiè, in Africa orientale. In effetti, è la strada che unisce il Mar Rosso a Dessiè, partendo da Assab.

Tra le svariate imprese che sperano di ottenere il lavoro, quella di Martino riceve l'appalto centrale: il più lungo e difficile, tanto per cambiare, con oltre 120 chilometri di tracciato nel cuore della Danalia.

Martino alle sue dipendenze ha diverse migliaia di persone e porterà a termine la strada, con ponti, rilevati, scavi necessari per scavalcare guadi e fratture laviche in aree malariche e franose, rese ancora più inospitali dalle temperature torride del luogo. Lui lavora quotidianamente nel cantiere, a fianco delle maestranze che ha scelto di persona, alcune reclutate persino in Sudan. Nella foto sotto la tenda si riconoscono Martino Ceratto, in borghese, seduto a capotavola e, alla sua sinistra, il Duca d'Aosta.

Ogni avventura porta con sé un prezzo da pagare, nel suo caso davvero molto alto: si ammala a metà dicembre del 1940 ed è subito trasferito in Italia sul suo aereo privato che ha chiamato Alma, il nome dell'unica figlia.

Si spegnerà di lì a poco, a Torino, la vigilia del giorno di Natale, e sarà sepolto a Castellamonte, nella tomba di famiglia della moglie.

Ancora oggi i suoi discendenti ricordano il sogno professionale che non riuscì a realizzare: ottenere un lavoro in Messico, dove avrebbe voluto lasciare la sua impronta di costruttore.