



RIVISTA

museo Torino

SPECIALE OGR

**OFFICINE
GRANDI
RIPARAZIONI:
FUCINA
DI TRENI E DI VITE**

Gennaio 2011

MuseoTorino è un progetto della Città di Torino per il **150° anniversario dell'Unità d'Italia**

Sindaco

Sergio Chiamparino

Assessore alla Cultura e al 150° dell'Unità d'Italia

Fiorenzo Alfieri

Direttore Divisione cultura, comunicazione e promozione della Città

Anna Martina

Dirigente coordinatore dei servizi museali

Daniele Jalla

Comitato di indirizzo

Anna Martina
Stefano Benedetto
Franco Carcillo
Francesco De Biase
Daniele Jalla
Paolo Messina
Enrica Pagella
Vincenzo Simone
Francesca Soncini

Amministrazione

Tiziana Avico
Clara Soffietti

Gruppo di progetto

Sara Abram
Paola Boccalatte
Laura Carle
Francesca B. Filippi
Alessandro Martini
Maria Paola Soffiantino
Alessandro Vivanti

Comunicazione

Laura Danzi



SPECIALE

Gennaio



2011

Periodico di MuseoTorino
Città di Torino Divisione cultura,
comunicazione e promozione della Città

Via S. Francesco da Paola, 3
10122 Torino
Tel: 011 443 4440
Fax: 011 443 4494
rivista.museotorino@comune.torino.it

«Rivista Museo Torino» si rivolge a tutti coloro che sono interessati alla conoscenza della città ed è lo strumento con cui Museo Torino comunica i propri obiettivi, progetti, attività e presenta la città e la sua storia attraverso i luoghi, le persone, gli edifici, le idee, le memorie.

NUMERO SPECIALE A CURA DI

Alessandro Martini

DIRETTORE RESPONSABILE

Daniele Jalla

PROGETTO GRAFICO

Paolo Sacchetti e Antonino Varsallona

IMPAGINAZIONE

Paolo Sacchetti

STAMPA

Tipografia Ianni, Santena

REGISTRAZIONE

Tribunale di Torino
n. 66 del 19/05/2011

TIRATURA

3.000 copie
Distribuzione gratuita



IN COPERTINA

Fasi della "Grande riparazione" di locomotore trifase E.43, 1992 (Collezione Claudio Pedrazzini)
Elaborazione grafica di Antonino Varsallona



Fotografia di Michele D'Ottavio



EDITORIALE

03| Fiorenzo Alfieri, Assessore alla Cultura
e al 150° dell'Unità d'Italia

Fabio Malavasi, Presidente del Museo Ferroviario Piemontese

LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI

06| Museo Torino per le "Officine"

Daniele Jalla

Non solo una cattedrale

Carlo Olmo

09| Le Officine: la fabbrica per antonomasia del Borgo

Stefano Musso

14| Oltre le Officine Grandi Riparazioni: ferrovie, stazioni e città

Luigi Falco

16| Le nuove Officine nascono "al plurale"

Gian Carlo Franceschetti

17| Una fucina dell'Unità nazionale

19| Una grande famiglia di 1.100 ferrovieri

20| Forma e funzione per l'industria

Angelo Nascimbene

21| Quale vite?

22| Stufa di pace

Claudio Demaria e Fabio Malavasi

LA MOSTRA

25| «Officine Grandi Riparazioni: fucina di treni e di vite».
Catalogo fotografico

Presentazione

Gianfranco Cavaglia

APPUNTAMENTO CON «ESPERIENZA ITALIA 150°»

55| «Fare gli italiani. 150 anni di storia»

«Stazione futuro. Qui si rifà l'Italia»

«Il Futuro nelle mani. Artieri Domani»

E dopo il 2011?



Fotografia di Michele D'Ottavio



Le Officine Grandi Riparazioni (OGR), secondo il Piano Regolatore del 1995, avrebbero dovuto essere abbattute. Successivamente sopravvenne un ripensamento che le salvò per diverse ragioni: la bellezza e l'imponenza dello storico edificio, la sua collocazione sul nuovo boulevard del Passante ferroviario, le straordinarie potenzialità socio-culturali che apparivano evidenti in un momento storico (la fine degli anni '90) in cui si elaborava il Piano strategico di Torino e non era ancora ascrivito alla categoria dell'utopia e magari dello spreco il puntare su una città della conoscenza e della cultura. La Città, in accordo con le Ferrovie di Stato proprietarie del complesso, mise a punto un progetto per collocare nelle OGR la sezione contemporanea della Galleria civica d'Arte moderna e gli spazi per grandi mostre. Il passaggio di proprietà dalle Ferrovie alla Città si inceppò per ragioni finanziarie e, in attesa di tempi migliori, le Ferrovie concessero in comodato gratuito alla Città il fabbricato per trent'anni.

Tutti ci auguriamo l'acquisto delle OGR da parte della Fondazione CRT, la quale, adattando il progetto elaborato dalla Città, ha ipotizzato

di collocarvi un grande centro dedicato alla contemporaneità dove arte, ricerca, produzione innovativa convivano e si intreccino.

Nel frattempo tutti coloro che prenderanno parte alle celebrazioni per il Centocinquantesimo dell'Unità d'Italia potranno vivere un'esperienza che forse non si ripeterà mai più: le OGR, infatti, presenteranno il loro attuale aspetto di archeologia industriale fedelmente conservata e nello stesso tempo sapranno ospitare grandi mostre, attività formative, luoghi per lo spettacolo e la ristorazione con le modalità più moderne ed efficienti. In futuro sarà inevitabile una ristrutturazione definitiva: per il 2011, invece, vivremo tutti insieme un miracoloso equilibrio tra passato e futuro che ben si addice alla particolarità di un evento celebrativo tutto dedicato proprio alla delicatezza e al fascino di quel non sempre facile ma pur inevitabile passaggio.

Fiorenzo Alfieri
Assessore alla Cultura
e al 150° dell'Unità d'Italia



Il Museo Ferroviario Piemontese è lo strumento della Regione istituzionalmente deputato a conservare elementi importanti per la storia del trasporto su rotaia. Per questo, il Museo da una parte raccoglie e restaura rotabili significativi, dall'altra conserva la storia e la cultura ferroviaria insieme alle nozioni delle lavorazioni correlate, altrimenti destinate a perdersi.

Il Museo ha inteso far conoscere anche i luoghi di queste lavorazioni, ora posti all'interno della Città, dalla quale sono stati a lungo separati da alti muri.

Anche queste barriere fisiche hanno rappresentato uno strumento di diluizione della memoria, rendendo molti luoghi ignoti alla maggior parte dei cittadini.

Un esempio di tale rimozione è costituito dalle Officine Grandi Riparazioni. Le Officine sono state dismesse negli anni '90 e assorbite da altre istituzioni: la parte centrale ospiterà quest'anno gli eventi che marcano i festeggiamenti per i 150 anni dell'Unità d'Italia.

Per aggiornare i cittadini e i visitatori sulla storia della struttura ospitante, il Museo Ferroviario Piemontese ha individuato in una mostra

fotografica lo strumento adatto a un rapido aggiornamento visivo. Le immagini esposte – e in parte riprodotte in questo numero speciale della «Rivista MuseoTorino» – analizzano in ordine cronologico le varie fasi in cui i rotabili venivano sottoposti alla «Grande riparazione», un intervento dopo il quale il mezzo usciva rinnovato e pronto per il servizio. La rimessa a nuovo di un rotabile era legata a tipi di lavorazione molto particolari e accurati, per cui la popolazione che operava nelle Officine aveva acquisito competenze assai elevate: nel tempo, un vero e proprio standard di riferimento. A livello locale, invece, hanno conferito alla gente che vi lavorava e alle loro famiglie uno status di rispetto e stima, non intaccato nemmeno dalle pesanti traversie politiche e belliche del secolo scorso. Il mio augurio è che il Museo e i suoi volontari abbiano raggiunto l'obiettivo prefissato.

Fabio Malavasi
Presidente del
Museo Ferroviario Piemontese



Fotografia di Michele D'Ottavio



MUSEOTORINO PER LE "OFFICINE"

di Daniele Jalla

La mostra fotografica «Officine Grandi Riparazioni: una fucina di treni e di vite», curata dal Museo Ferroviario Piemontese, precede l'inaugurazione di MuseoTorino. E manifesta uno dei tanti modi attraverso cui esso si propone di comunicare i luoghi della città, illustrarne la storia, conservarne la memoria.

Nasce nel quadro della collaborazione avviata con il Museo Ferroviario su come conservare e rappresentare la storia della rete ferroviaria torinese partendo dai luoghi stessi che ne fanno parte: le stazioni, in primo luogo, quelle tuttora attive come Porta Nuova, Porta Susa, Lingotto, Stazione Dora, e quelle che non lo sono più come la stazione della Torino-Ceres di Ponte Mosca. Ma anche le tratte di linea ancora visibili dopo la creazione del Passante ferroviario, il suo stesso percorso sotterraneo, i depositi, le officine...

Si è lavorato attorno all'idea di fare della stazione di Ponte Mosca un "Museo Stazione" creando altri Centri di interpretazione e coinvolgendo – in collaborazione con GTT – i punti nodali di un'altra rete, quella tranviaria: dal Deposito di Borgo San Paolo alla stazione della Dentiera della Sassi-Superga. Idee e progetti per il futuro, dando per il momento priorità alle OGR prima della loro trasformazione in sede cittadina delle manifestazioni per il 150° dell'Unità d'Italia.

È così nato un documentario, «OGR: un futuro antico», che mostra la nuda maestà delle loro architetture prima dell'inizio

degli interventi, intrecciandone la visione con immagini storiche, voci di esperti e memorie di alcuni dei loro protagonisti. In parallelo, l'ingente materiale raccolto dal Museo Ferroviario Piemontese in vista della pubblicazione di un libro, ha suggerito l'idea di questa mostra, inizialmente pensata per essere ospitata all'interno delle stesse Officine durante i lavori. Ma si è preferito allestirla al loro esterno lungo la cancellata e il muro delle ex Carceri Nuove, nel tratto di corso Castelfidardo che va da corso Vittorio Emanuele II all'ingresso dell'edificio ad H delle OGR, mantenendola visibile per l'intera durata delle manifestazioni del 150°.

Curata da Fabio Malavasi, presidente del Museo Ferroviario Piemontese, in collaborazione con l'architetto Gianfranco Cavaglia, progettista dell'allestimento, è una mostra all'aria aperta, un racconto per immagini su che cosa e su come erano le Officine prima della loro definitiva chiusura. È la storia di un luogo – invisibile ai più finché attivo, come tanti altri luoghi di lavoro e di vita – le cui mura celano quanto avviene al loro interno. È la storia di un luogo importante per le tante ragioni che indicano gli interventi di questo numero speciale della «Rivista MuseoTorino».

È la storia di uno dei tanti luoghi della città da scoprire o riscoprire insieme alla storia dell'edificio e alle storie di vite e di lavoro che si intrecciano con esso. Storie del passato e del presente, come quella delle OGR, per cui nel 2011 inizia una nuova vita.

NON SOLO UNA CATTEDRALE

Le OGR sono state centro di saperi

e di "saper fare", modello industriale

e sociale, luogo di una memoria

condivisa ancora da realizzare

di Carlo Olmo

Le Officine Grandi Riparazioni di Torino raccontano due storie, lontane nel tempo e nella trama. La prima è quella di una società alla ricerca di un modello, insieme industriale e sociale. Una società cosciente di non possederlo, che invia l'ingegner Callisto Candellero in *voyage d'inspection* in Europa. Il primo di una lunga serie di ingegneri torinesi, come Callabioni o Bonadé Bottino, che studieranno, negli Stati Uniti, i modelli insieme organizzativi e sociali per Lingotto e Mirafiori, o come Adriano Olivetti, che sempre negli Usa inizierà la sua personale ricerca sulla responsabilità sociale dell'impresa.

I progettisti di quella che, nell'immaginario collettivo recente di Torino, sarà una cattedrale del lavoro, come gli artefici delle cattedrali gotiche, non entrano nelle storie. È l'opera a rimanere e a raccontare di una cultura che aveva nelle misure e nelle proporzioni i suoi codici, che usava tecniche e materiali, il mattone come il ferro o il vetro, secondo metriche che anche il più accorto visitatore di oggi non coglie più. Ingegneri progettisti, come, tra molte contraddizioni, erano sicuri del loro progetto di città e di società quegli amministratori che fecero delle aree lungo la ferrovia, tra largo Orbassano e piazza Rebaudengo, la spina di una città industriale, fatta di grandi parcelle e di infrastrutture, di fabbriche e di servizi.

Una Torino che oggi è difficile persino da immaginare, se non per il permanere di alcune di quelle grandi parcelle e di rari, ormai, vuoti urbani. Una città del lavoro, i cui suoni e rumori, tempi e protagonisti

IL MUSEO FERROVIARIO PIEMONTESE

Il Museo Ferroviario Piemontese è un'Associazione con personalità giuridica di diritto pubblico, costituita con la Legge Regionale 45 del 26 Luglio 1978. Il Museo opera in due campi correlati. Il primo è il reperimento e la conservazione di materiale ferroviario di interesse storico, in particolare per il Piemonte. In oltre 30 anni di attività, il Museo è riuscito a salvare dalla demolizione e a conservare un significativo numero di mezzi, che oggi costituiscono una dotazione di grande valore storico e culturale, seconda solo a quella delle Ferrovie dello Stato. I rotabili e i cimeli ferroviari sono visitabili nella sede espositiva del Museo a Savigliano (CN). Il secondo campo di azione è di tipo culturale. Il Museo si è proposto di non disperdere il capitale di conoscenze tecniche e scientifiche del modo di lavorare nelle Ferrovie: questa missione didattica è stata portata avanti principalmente attraverso volontari che operano per lo più nella sede tecnica del Museo, presso le Officine della Stazione GTT di Torino-Ponte Mosca. In linea con entrambi gli obiettivi, il Museo ha raccolto un'importante biblioteca specializzata a Savigliano, mentre a Torino-Ponte Mosca conserva un crescente archivio storico. Il Museo promuove inoltre eventi, mostre fotografiche e pubblicazioni di cui, recentemente, è diventato editore in proprio.

www.museoferroviariopiemontese.com



raccontano, nel caso delle OGR, una storia di carrozze e locomotive, di operai orgogliosi del loro “saper fare” e di ingegneri che dentro la fabbrica misuravano i loro saperi, non ancora interamente formalizzati, di lotte e di feste, di conflitti e di regole, sociali, non solo organizzative, le cui tracce sono ancora leggibili sui muri e sui pilastri che reggono la struttura architettonica.

Non era una città né comoda né attraente, la Torino che sfila per quasi tutto il Novecento nelle OGR, una Torino rumorosa e inquinata, come il lavoro che dentro questa fabbrica si svolgeva, ma anche la Torino dell'orgoglio produttivo e sindacale, della tecnica e dell'appartenenza, fondata sulle condizioni di vita condivise, sulle regole imposte e poi contrattate, sull'innovazione che nasceva dallo studio ma anche dal conflitto.

Quella Torino si spegne alle OGR qualche anno prima che nel resto della città. La sua chiusura è un campanello d'allarme, non recepito, di un cambiamento che con gli anni ottanta diventerà radicale. Lungo quell'asse che era l'anima anche sonora della città, in pochi anni cala un non metaforico silenzio. In un decennio si spengono, quasi fosse mancata la corrente, tutte le fabbriche e i grandi servizi. L'ultimo a chiudere – anche questa quasi un'involontaria allegoria – saranno le Carceri Nuove. Una parte di città, fatta di recinti invalicabili, dentro i quali vivevano regole diverse, ma dentro cui si formava la società urbana del XX secolo, diventa insieme un'opportunità e un termometro della difficoltà per la società postindustriale di costruire progetti e realizzarli.

Sarebbe sufficiente mettere in ordine, su un metaforico tavolo di anatomo patologo, le quasi infinite proposte – chiamarli progetti lederebbe l'etimologia stessa del termine – per raccontare la seconda storia che le OGR nascondono. Proposte nate spontaneamente o volute dall'amministrazione comunale, che vedono sfilare sulla scena di questo edificio che il Piano Regolatore approvato dalla città nel 1995 voleva demolito, musicisti e uomini di teatro, conservatori di museo e scienziati, Politecnico e imprese, progettisti e artisti. Mentre la società industriale celebrava su questa sua memoria improvvisamente riscoperta quasi tutti i riti del consumo culturale, dell'avvenimento più che della costruzione, l'edificio offriva rifugio a gruppi spontanei, a

immigrati e emarginati, ripetendo un copione che la città europea conosce, almeno dal Settecento. Gli edifici abbandonati – il paradigma rimane il settecentesco cimitero parigino dei Santi Innocenti – sono lo spazio dello scambio tra una società che emargina chi non rientra in regole che stanno mutando e i nuovi cittadini, che non parlano neanche la lingua del luogo, quella che avvia il dialogo.

L'architettura conserva le tracce, più di ogni altra testimonianza umana, delle storie e degli uomini che le abitano. Le storie di una destinazione che a più di trent'anni dalla chiusura della fabbrica non è ancora definita, avendo consumato quasi tutte le possibili prospettive: quasi una scena finale invertita de *La vita è un sogno* di Calderón de la Barca, dove Sigismondo non si è risvegliato. Le storie degli uomini che, proprio sulla necessità di una società che fa dell'avvenimento il suo modo di convivere con l'incapacità di dar corpo ai suoi progetti, ricavano gli interstizi in cui sopravvivere e imparare a convivere con una società tanto fragile e insieme esclusiva.

Sarebbe allora quasi un sogno che nel «Fare gli italiani», dopo la mostra, le tracce di tutte queste storie non scomparissero, che il recupero, per una volta, significasse davvero una rielaborazione di una memoria inclusiva di ogni frammento di storia, che la topografia di chi utilizzerà questi luoghi, come accade al Reichstag di Berlino, non solo conservi ma renda leggibile le vicende umane, i progetti realizzati e mancati, le conquiste e le sconfitte, gli eroi e gli uomini senza volto e forse senza nome, che hanno popolato quest'architettura.

Forse per realizzare un progetto in grado di restituire davvero non solo la retorica del lavoro e dell'Officina, ma la storia di un luogo, occorrerà un altro *voyage d'instruction*, questa volta, oltre che a Berlino, forse anche allo Yad Vashem di Gerusalemme, perché la memoria collettiva si realizza solo se si rielabora continuamente il significato delle parole con cui indichiamo i luoghi. E Torino, a oggi, non ha ancora trovato un nome per questo luogo.

Carlo Olmo, storico dell'architettura, insegna al Politecnico di Torino, I Facoltà di Architettura



Fotografia di Michele D'Ottavio





LE OFFICINE: LA FABBRICA PER ANTONOMASIA DEL BORGO

Nate nel 1884, fino alla dismissione degli anni novanta del Novecento

le Officine Grandi Riparazioni hanno formato professionalità di primo piano e contribuito a trasformare Torino in centro industriale moderno

di **Stefano Musso**

Le Officine Grandi Riparazioni (OGR), edificate in circa un decennio a partire dal 1884, sono state una componente fondamentale della prima trasformazione della città in un centro industriale moderno. Fu infatti negli anni ottanta dell'Ottocento che sorsero alcuni tra i più importanti stabilimenti della storia manifatturiera di Torino: tra le officine meccaniche e metallurgiche, Nebiolo, le officine Savigliano, Ansaldo, Moncenisio, Ferriere Piemontesi, Emanuel, Elli e Zerboni, i primi grossi cotonifici come la Mazzonis, Valdocco, Wild e Abegg, oltre ad alcune concerie di dimensioni ragguardevoli.

Nei vent'anni precedenti Torino aveva stentato a superare le antiche caratteristiche di centro manifatturiero di Ancien Régime: nella dominante struttura pulviscolare dell'artigianato che caratterizzava la città nel 1861, i grandi stabilimenti erano ancora legati all'iniziativa dello Stato sardo, in particolare gli opifici per le produzioni belliche, da tempo associati alle Regie Scuole di Artiglieria, uno dei capisaldi della tradizione militare sabauda, che avevano assunto grande importanza per il settore manifatturiero: «la tecnologia militare poteva essere riconvertita in macchine pneumatiche, a vapore, per la filatura della seta» (Barberis, 1988). A quindici anni dall'Unità, nel 1876, secondo la statistica sull'industria condotta da Vittorio

Ellena, gli opifici militari costituivano ancora gli impianti di maggiori dimensioni del settore metallurgico: l'Arsenale occupava 509 operai, la Fabbrica d'Armi in Valdocco ne contava 457, la Fonderia 242, il Laboratorio di Precisione 156; la Direzione Territoriale d'Artiglieria aveva alle proprie dipendenze 32 operai; l'Opificio Arredi Militari occupava 720 operai (di cui 569 donne), e il Laboratorio pirotecnico 236 operai (di cui 121 donne e 8 ragazzi). La Regia manifattura privilegiata per la tessitura serica, in Borgo Dora, direttamente sostenuta dalla Casa reale, contava 350 operai, l'Officina carte valori ne aveva 180 (di cui 63 donne). Ancora più grande era la Regia manifattura tabacchi di Regio Parco, con ben 2.000 operai, in maggioranza donne.

In questa realtà, già emergevano le Officine di riparazione ferroviaria, anch'esse legate all'iniziativa pubblica, che tra Porta Nuova e Porta Susa concentravano 950 lavoratori. Gli impianti di riparazione delle Ferrovie Alta Italia erano stati allestiti nel 1848 a Porta Nuova, l'anno stesso dell'inaugurazione della Torino-Moncalieri, il primo tratto ferroviario piemontese, pensato come avvio della linea Torino-Genova, completata nel 1853. Le officine di Porta Susa risalivano invece al 1854. Al termine del "decennio di preparazione" dell'Unità, il Regno di Sardegna disponeva già di una rete ferroviaria di 835 chilo-

Immagini aeree delle Officine Grandi Riparazioni:
servizio di Michele D'Ottavio



metri, costruita anche con capitali privati ma con il concorso finanziario decisivo dello Stato e di province e comuni.

Industria, tecnologia e abilità artigiana

Le officine di riparazioni ferroviarie annesso alle due stazioni cittadine costituivano il secondo impianto produttivo per numero di addetti, superato solo dalla Manifattura tabacchi, e soprattutto si ponevano alla frontiera tecnologica dell'epoca, quando il neonato Stato unitario dipendeva in gran parte dall'estero per le costruzioni ferroviarie, in particolare per le locomotive. Il lavoro di riparazione e manutenzione comportava lo smontaggio e rimontaggio di veicoli e locomotive, e richiedeva «operai capaci di realizzare autentici pezzi di bravura, fonditori, addetti ai magli, tornitori e montatori, calderai, tecnici in grado di decodificare e riprodurre i disegni delle più avanzate costruzioni straniere», che costituivano il «patrimonio più prezioso» delle officine ferroviarie (Amatori, Colli, 1999) e, si può a ragione sostenere, dell'economia cittadina tutta. Non a caso, le officine ferroviarie furono a lungo affidate a un ingegnere del valore di Germano Sommeiller, l'inventore della perforatrice ad aria compressa utilizzata per il traforo del Frejus, aperto al traffico ferroviario nel 1871: Sommeiller le diresse insieme ai lavori di costruzione della linea per Genova.

Le officine ferroviarie rappresentavano dunque la più importante concentrazione di operai dalle abilità artigiane, che si estendevano anche oltre le specialità meccaniche, coinvolgendo la falegnameria, la carrozzeria, la sellatura, la verniciatura. Si trattava delle stesse abilità che sarebbero state prerequisite fondamentale dello sviluppo dell'industria automobilistica a fine secolo.

Quando le esigenze di riparazione ciclica dei materiali rotabili di una rete ormai de-

cisamente ampliata spinsero la società Alta Italia ad accentrare gli impianti con la costruzione delle nuove officine, progettate sin dall'inizio come un complesso grandioso, esteso su una superficie di 180.000 metri quadri, l'economia piemontese non attraversava una fase particolarmente brillante: lo sviluppo era stato frenato in un andamento altalenante provocato, in successione, dalla crisi agricola, dalla guerra commerciale con la Francia e dalla crisi finanziaria connessa alle speculazioni sulle aree fabbricabili a Roma.

In questo quadro, le attività produttive a Torino stentavano a superare la dimensione artigianale. Ancora nel 1898, su 81.000 persone addette all'industria 32.000 erano occupate nell'abbigliamento, che rappresentava ancora di gran lunga il comparto più rilevante sotto il profilo occupazionale.

Il settore metalmeccanico e il tessile erano rispettivamente al secondo e terzo posto, con 14.000 e 9.800 addetti. Ma considerando solo i 750 opifici di carattere più propriamente industriale, che davano occupazione a 22.000 persone, il primo settore risultava il metalmeccanico, con il 40 per cento degli addetti, seguito dal tessile, con il 20 per cento. Manifattura tabacchi a parte, l'industria metalmeccanica e quella tessile presentavano anche gli impianti di maggiori dimensioni, con un numero medio di 108 e 72 addetti per stabilimento, contro una media generale di 29.

Sul finire dell'Ottocento, quando le OGR entrarono in funzione, Torino si stava finalmente avviando verso uno sviluppo accelerato, grazie al salto di qualità reso possibile da due fattori: il ciclo espansivo internazionale destinato a durare fino al 1907, e la soluzione del problema energetico, con l'avvento dell'energia elettrica. La rivoluzione industriale si fece a Torino grazie al «carbo-

ne bianco» (Gabert, 1964).

Il primo miracolo economico italiano

Le OGR giocarono ancora, in quello che secondo alcuni ha rappresentato il primo miracolo economico italiano, un ruolo di primissimo piano. Innanzitutto vanno considerate le dimensioni dell'impianto, che a fine secolo affiancavano e superavano, sul piano occupazionale, la Manifattura tabacchi. Nel 1895 le OGR, ora collegate alla Rete Mediterranea, occupavano 2.000 lavoratori (Ragazzoni, 1895); nel 1889, insieme alle ridotte unità ancora presenti a Porta Susa, gli addetti erano 2.023. I dati disponibili sull'occupazione negli impianti variano negli anni successivi: nel 1900 si parla di 1.864 operai; un'inchiesta della Camera di Commercio sulle industrie del distretto camerale, nel 1909, dà la cifra di 2.400 addetti; un'inchiesta industriale del Corpo dei Vigili urbani del 1914, dopo la nazionalizzazione del 1905, per l'Officina riparazioni locomotive e veicoli delle Ferrovie dello Stato, all'indirizzo di via Pier Carlo Boggio, numeri civici 19-21, riporta la cifra di 1.750 operai, tutti maschi adulti (Jalla, 1980a; Pisto, 1980).

Pur con tutte queste oscillazioni, le OGR rappresentavano dunque, a inizio Novecento, il più grande stabilimento produttivo di Torino, una sorta di crogiolo delle operazioni meccaniche e di carrozzeria. Anche se la frontiera tecnologica si stava velocemente spostando verso la produzione di automobili e velivoli e l'industria del cinema, le Officine ferroviarie continuavano a rappresentare un polo di assoluto rilievo per la formazione e il consolidamento delle abilità professionali richieste anche dalle produzioni più raffinate. Solo intorno al 1911 lo stabilimento Fiat di corso Dante arrivò a superare il numero di addetti delle OGR.

Se l'industria dell'auto, principale prota-



gonista del balzo in avanti nello sviluppo di inizio Novecento, poté avvantaggiarsi della presenza tradizionale dei lavoranti in carrozze e nelle riparazioni ferroviarie, gli stessi assetti urbani furono influenzati dall'insediamento delle OGR.

Superato il periodo critico degli anni sessanta, in cui Torino perse il ruolo di capitale e vide diminuire la sua popolazione, con lo sviluppo industriale si intensificò anche la crescita demografica della città, passando dai 213.000 abitanti del 1871 ai 336.000 del 1901, fino ai 428.000 del 1911. In conseguenza dello sviluppo demografico, in massima parte dovuto al saldo migratorio positivo, la cinta daziaria del 1853, un vero e proprio muro alto due metri, fu abbattuta nel 1912 e spostata quasi ai confini del territorio comunale. La netta maggioranza dei 92.000 nuovi abitanti tra il 1901 e il 1911 andò ad abitare nell'area esterna alla cinta del 1853, che registrò, sempre tra il 1901 e il 1911, un aumento di 65.000 abitanti (pari al 120%), mentre la zona entro cinta crebbe di sole 27.000 persone (10%). Nell'area esterna, attorno a piccoli nuclei insediativi preesistenti, si svilupparono una serie di borghi, per lo più in corrispondenza delle porte di accesso (le barriere daziarie) all'area urbana. La crescita di questi sobborghi fu favorita anche da una tendenza delle famiglie operaie che vivevano nell'area centrale a trasferirsi fuori cinta, per il minor costo dei generi non soggetti al dazio, per gli affitti meno cari richiesti oltretutto per abitazioni più recenti e, infine, per la vicinanza al posto di lavoro. I nuovi stabilimenti, infatti, grazie all'avvento dell'energia elettrica che affrancò l'insediamento industriale dalla vicinanza alla Dora Riparia e ai canali di derivazione delle acque, si distribuirono a sud e a ovest del centro, in prossimità delle linee ferroviarie, a ridosso della cinta daziaria. Al 1911, Torino contava almeno 60.000

operai industriali in senso moderno. Molti di essi, con le loro famiglie, abitavano le barriere, che presentavano un'omogeneità sociale operaia molto marcata.

Il "Borgo" dell'aristocrazia operaia

Tra i quartieri operai fuori cinta, Borgo San Paolo fu quello che di gran lunga registrò il più rapido aumento di popolazione tra il 1901 e il 1911, passando da 4.000 a 20.000 abitanti (la sezione di censimento comprendeva anche Pozzo Strada, all'epoca però ancora poco popolato). Una simile crescita è indubbiamente legata alla presenza del maggior stabilimento cittadino, secondo una netta influenza esercitata dall'insediamento industriale sull'insediamento abitativo, come è ampiamente dimostrato dallo sviluppo successivo delle aree abitative adiacenti ai maggiori stabilimenti Fiat, il Lingotto negli anni venti e trenta, Mirafiori negli anni cinquanta e sessanta.

La presenza delle OGR influisce sulla localizzazione in Borgo San Paolo anche di altri impianti produttivi. Innanzitutto la Compagnia italiana dei freni Westinghouse, che aveva messo a punto più efficienti sistemi frenanti per i treni grazie alle applicazioni dell'aria compressa di Sommeiller: la scelta cadde su un terreno posto proprio di fronte alle OGR, al numero 20 di via Pier Carlo Boggio. Nel 1914 la Westinghouse dava lavoro a 230 uomini. Sempre in via Boggio, ai numeri civici 24-26, si installò la Società anonima officine Dubosch, che nel 1914 impiegava 180 uomini e 10 ragazzi in costruzioni meccaniche e produzione di proiettili, ma che avrebbe avuto un futuro nelle produzioni elettriche. Appena oltre, in prossimità della via Circonvallazione (fiancheggiata la linea di cinta) vi era la Società anonima officine già fratelli Diatto, che produceva materiale ferroviario con 120 uomini e che sarebbe stata assorbita nel



LA STORIA

1848-1858

Nasce la rete ferroviaria del Regno Sardo, in breve la più estesa d'Italia. Nell'arco di un decennio 835 chilometri di via ferrata collegano Torino a Genova, Novara, Susa, Pinerolo, Biella, Saluzzo, Casale, Alessandria, Ivrea. Iniziano i lavori per il traforo del Frejus verso la Francia, completato nel 1871.

1884-1895

Sulla tratta di collegamento fra Porta Nuova e Porta Susa, realizzata nel 1864, sorgono le «Nuove Officine», che sostituiscono quelle esistenti nelle due stazioni. Occupano un'area di 190.000 metri quadri e, sino al 1911, con circa 2.000 addetti, sono il più grande stabilimento di Torino.

1901-1921

La presenza delle Officine è all'origine della rapida crescita di Borgo San Paolo, che nel primo decennio del secolo passa da 4.000 a 20.000 abitanti. Altre fabbriche si insediano nel Borgo "rosso", il quartiere dell'aristocrazia operaia torinese: la Westinghouse, la Dubosch, la Diatto, la futura Materferro.

1922-1992

Gli edifici e le strutture originarie delle Officine accolgono via via nuove lavorazioni e al loro interno si succedono generazioni di operai e tecnici specializzati nella "grande riparazione" di locomotive prima a vapore, poi elettriche, sino alla loro definitiva chiusura nel 1992.

1993-2011

Salvate dal Piano Regolatore del 1995, le Officine Grandi Riparazioni sono state oggetto di molte proposte di riuso: parte del raddoppio del Politecnico di Torino, nel 2011 saranno sede delle manifestazioni del 150° dell'Unità d'Italia. Per le gloriose Officine inizia una nuova storia.



1917 dalla Fiat, diventando negli anni venti la sezione Materiale ferroviario della casa automobilistica torinese. Gli intrecci produttivi tra le OGR e questi stabilimenti sono evidenti. Legami meno diretti ma non meno importanti per il mercato del lavoro qualificato e lo sviluppo delle competenze professionali interessavano anche, sempre in Borgo San Paolo, la Società anonima Ligure Piemontese SPA, in via Circonvallazione 616, che nel 1914 produceva automobili, con 580 uomini; la Lancia, in via Monginevro 99, fabbricava anch'essa automobili con 400 uomini, 3 donne e 8 ragazzi, mentre la carrozzeria Lancia, in via Cumiana 15-17, occupava 56 uomini, una donna e un ragazzo. L'elenco può proseguire con la Società anonima Ruotificio Italiano, in via Vochieri 8, per la lavorazione meccanica del legno, con 40 uomini; le Officine meccaniche piemontesi già Ing. Otto Lügg in via Monginevro 121, erano impegnate nelle produzioni meccaniche e di accumulatori elettrici con 60 uomini e 3 ragazzi; vi erano poi carrozzerie di dimensioni minori in via Moretta 55 e via Frejus 11, mentre non mancavano due ragguardevoli fonderie, la Società anonima Fonderie Frejus, in via Frejus 21, dove lavoravano 210 uomini, e la Società anonima Industrie Metallurgiche, in via F.lli Bandiera 1, con 180 uomini e 10 ragazzi.

Le OGR, insomma, non furono solo alle origini di Borgo San Paolo ma influenzarono fortemente la composizione produttiva e sociale dell'area, che divenne un concentrato di quella che può a buon diritto essere considerata un'aristocrazia operaia, di cui i lavoratori delle OGR, specialisti in mansioni tipiche dell'operaio di mestiere e al contempo ferrovieri, rappresentavano la componente di punta,

sotto molteplici rispetti: l'orgoglio professionale, la forza contrattuale, la capacità organizzativa, il ruolo di avanguardia nel nascente movimento operaio, lo status e il rispetto di cui godevano all'interno del mondo del lavoro (Jalla, 1980b).

Ma le OGR, con la grande area occupata, contribuirono anche a fare di Borgo San Paolo una realtà separata dal resto della città: assieme alle OGR, due caserme, le Carceri Nuove, il mattatoio in Foro Boario, gli altri impianti industriali a ridosso della linea di cinta, la presenza del muro stesso fino al 1912 e la linea ferroviaria fino al suo interrimento nel 1930, costituirono altrettanti ostacoli agli spostamenti tra la città e il quartiere, cosicché la netta caratterizzazione sociale del borgo si cementò con l'isolamento fisico dalla città e dalle altre barriere operaie, tra loro separate da ampie aree rurali. E la separatezza accentuò l'identità e il senso di appartenenza territoriale, che in molti casi si colorava di tinte sociali e politiche. Quando gli abitanti di Borgo San Paolo si recavano in centro, dicevano di andare "a Torino": un'altra città, della quale non facevano parte (*Torino tra le due guerre*, 1978).

Sarebbero dovuti passare molti decenni perché lo sviluppo della monocultura dell'auto da un lato e l'inglobamento delle barriere operaie nell'indistinto edificato semiperiferico dall'altro lato mettessero in crisi la rilevanza occupazionale delle OGR e la dimensione del borgo. A lungo, tuttavia, in Borgo San Paolo le OGR continuarono a essere chiamate semplicemente "le officine": la fabbrica, dunque, per antonomasia, del borgo. Né sarebbe mai venuta meno, negli ambienti operai, la considerazione delle OGR come un luogo nel quale si raggiungeva la sicurezza

del posto di lavoro e, soprattutto, si raccoglievano professionalità di primo piano, testate all'ingresso attraverso il "capolavoro", mai destinate al lavoro dequalificato e ripetitivo della produzione di serie che caratterizzava i grandi impianti di stampo fordista degli anni del secondo miracolo economico. Il senso della partecipazione a una comunità di lavoro sotto molti rispetti privilegiata restò così vivo tra i lavoratori delle OGR fino alla dismissione degli impianti all'inizio degli anni novanta del Novecento.

Stefano Musso, storico, insegna all'Università degli Studi di Torino, Facoltà di Scienze Politiche

PER SAPERNE DI PIÙ

V. Ellena, *La statistica di alcune industrie italiane*, in "Annali di statistica", serie II, vol. 13, 1880

A. Ragazzoni, *Le Nuove Officine delle Strade Ferrate (Rete Mediterranea)*, Camilla & Bertolero, Torino 1895

P. Gabert, *Turin Ville industrielle*, Presses Universitaires de France, Paris 1964

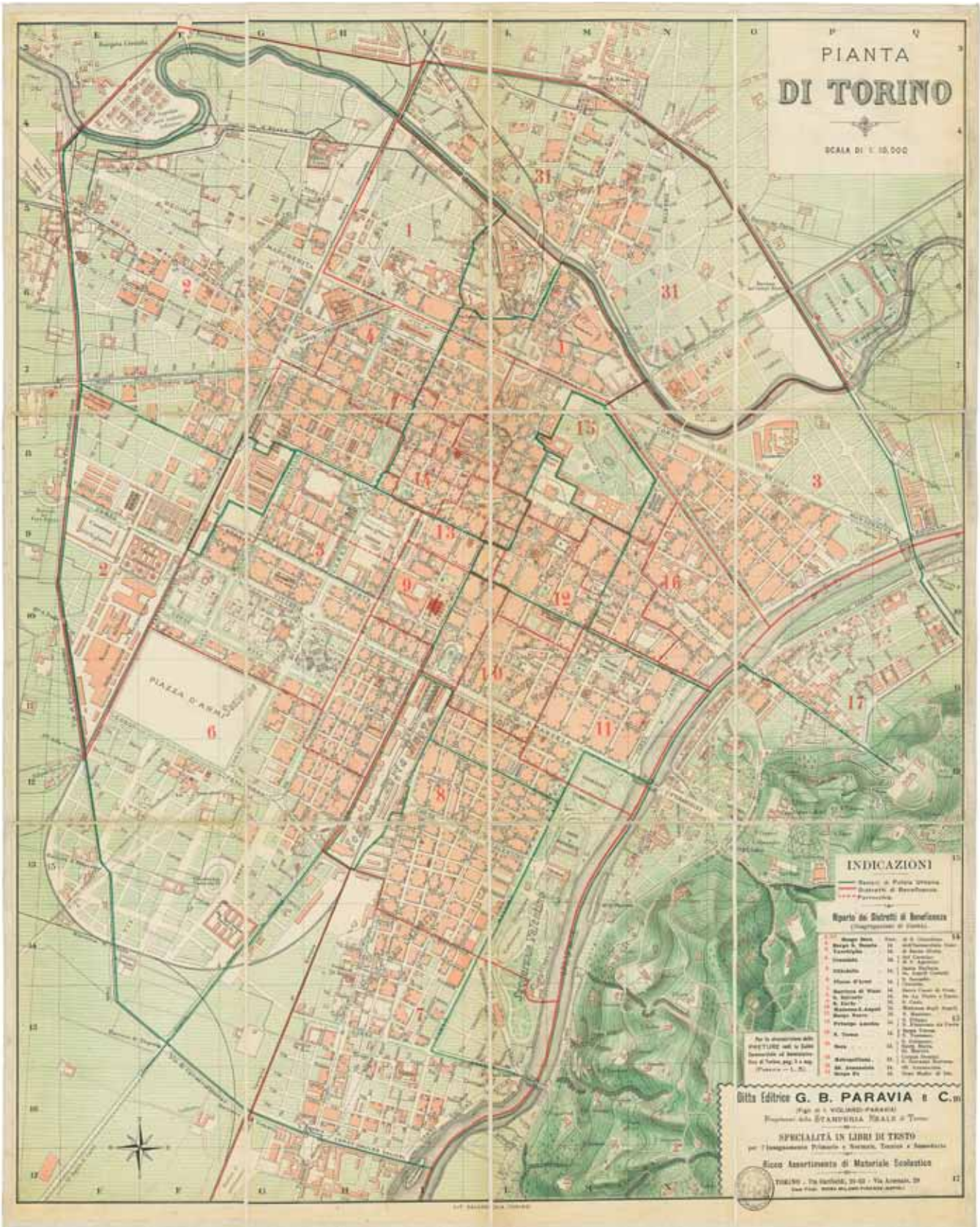
Torino tra le due guerre, Musei civici, Torino 1978

D. Jalla (a), *Le officine e il Borgo San Paolo: storia di un rapporto esemplare tra fabbrica e territorio* e M. Pisto, *Le Officine delle Strade Ferrate: perché sono sorte e come sono state strutturate*, in *Le officine delle Strade Ferrate in Torino. Un'idea di riuso per il fabbricato delle locomotive a vapore*, Associazione Museo Ferroviario Piemontese, Torino 1980

D. Jalla (b), "perché mio papà era un ferroviere...". *Una famiglia operaia torinese dei primi del Novecento*, in "Rivista di storia contemporanea", n. 1, 1980

W. Barberis, *Le armi del principe. La tradizione militare sabauda*, Einaudi, Torino 1988

F. Amatori, A. Colli, *Impresa e industria in Italia dall'Unità a oggi*, Marsilio, Venezia 1999



«Pianta di Torino» del 1896 circa con al margine sinistro il complesso delle Officine Grandi Riparazioni incuneato tra la linea ferroviaria e la cinta daziaria del 1912; (Archivio Storico della Città di Torino, *Collezione Simeom*, D 126)



OLTRE LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI: FERROVIE, STAZIONI E CITTÀ

Nel corso del secondo Ottocento si realizza il sistema delle infrastrutture ferroviarie cittadine

che ancora oggi condiziona la localizzazione dei servizi e le strategie di crescita e sviluppo di Torino

di **Luigi Falco**

L'Ottocento è un secolo cruciale per la trasformazione della città europea antica in città moderna. Sviluppo delle scienze e delle tecnologie, nascita e consolidamento del sistema produttivo capitalistico e, in Italia in particolare, il raggiungimento dell'unità nazionale contribuiscono prepotentemente a questa trasformazione. In tale quadro, che ha importanti riflessi sulla trasformazione e sulla crescita di Torino, un ruolo fondamentale è giocato dalle linee ferroviarie e

dalle due stazioni cittadine, nonché dalle attrezzature di servizio connesse.

Nel 1844-45 ha inizio la costruzione della prima linea ferroviaria del Regno di Sardegna, la Torino-Genova, i cui lavori sono diretti dall'ingegner Pietro Spurgazzi e che si attesta all'esterno della Porta Nuova della città murata seicentesca, a chiusura dell'asse di via Roma. Lo stesso Spurgazzi è anche il progettista della primitiva stazione di Porta Nuova, un modesto fabbricato provvisorio lungo via Nizza, e della

stazione definitiva, lungo l'attuale corso Vittorio Emanuele II. Nella linea Torino-Genova si inseriranno le linee secondarie per Cuneo, Chieri e Pinerolo.

Dopo circa quindici anni la stazione non appare più dignitosa per la città, divenuta capitale del regno italiano; nel 1861 il Parlamento approva la legge per la costruzione di una più grandiosa stazione su progetto di Alessandro Mazzucchetti, ingegnere del Genio civile dove si occupa proprio di linee e stazioni ferroviarie



A sinistra, Porta Nuova, la stazione ferroviaria “di testa” della linea per Genova, realizzata da Alessandro Mazzucchetti con Carlo Ceppi nel 1861-68 (fotografia di Patrizia di Rovasenda per MuseoTorino, 2010);
in alto, Porta Susa, la stazione delle linee per Milano e per Aosta, realizzata nel 1856 (fotografia di Patrizia di Rovasenda per MuseoTorino, 2010)

(Alessandria, Genova Principe e altre minori). A fine anno iniziano i lavori, che terminano nel 1868, quando ormai la capitale è stata trasferita a Firenze.

La stazione di Porta Susa, alla quale fanno inizialmente capo le linee per Susa e per Milano, viene edificata nel 1856 con carattere definitivo, e appare a tutt'oggi sostanzialmente invariata. Su Porta Susa confluiranno successivamente la linea per Aosta e altre minori.

Le due stazioni – inizialmente separate perché “di testa” e gestite da differenti società, ciascuna con la propria linea ferroviaria – negli anni '80 dell'Ottocento sono ormai unite da binari lungo i quali hanno incominciato a collocarsi scali merci, smistamenti e attrezzature connesse all'esercizio ferroviario.

Un vero alto muro, la cinta daziaria del 1853, racchiude entro la città molte aree ancora non edificate; in particolare la Piazza d'armi, allora a cavallo del corso Vittorio Emanuele II, impedisce la prosecuzione verso ovest del corso e della città tutta; soltanto la decisione del suo trasferimento più a sud, rende possibile il prolungamento del viale lungo il quale, in pochi anni, vengono edificati il Mattatoio

(1886-87), le Carceri Nuove (1862-70), le Officine della Società Alta Italia (dal 1884) su progetto di Callisto Candellero (note oggi come OGR), il Foro Boario (1870-71) e le caserme Pugnani e Sani.

Anche le stazioni e le linee che le collegano sono chiuse entro la cinta daziaria e il loro attraversamento costituisce un problema per l'estensione delle vie del tessuto urbano e, soprattutto, frena lo sviluppo della città verso ovest.

È nel 1887 che – a partire da un'iniziativa della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino – si sviluppa il dibattito sulle nuove stazioni della città e sulle linee ferroviarie. È un dibattito ricco di suggestioni progettuali, anche radicalmente innovative, che prosegue fino al 1914 e che prevede, tra le tante ipotesi, l'eliminazione di Porta Nuova, il suo arretramento al quadrivio Zappata, una linea passante con una sola stazione principale all'altezza di corso Vittorio Emanuele II, l'interramento della linea tra stazione Dora e quadrivio Zappata, il collegamento tra le stazioni con una linea di metropolitana. Tante di queste ipotesi sono state riprese in anni anche molto recenti e – la cosa appare perlomeno singolare – senza la con-

sapevolezza che si trattava di idee vecchie, anche molto vecchie, e già lungamente discusse in un periodo in cui i mezzi tecnici non erano certamente efficienti come lo sono ora. Anche le giustificazioni per sostenere un'idea piuttosto che un'altra sono proprio quelle di oggi: i costi, gli interessi di chi gravita attorno alle stazioni (spedizionieri, albergatori ecc.), le ragioni della rendita fondiaria, l'“attesa” del turismo per la città.

Negli anni venti del Novecento si realizza, infine, l'interramento delle linee ferroviarie interne alla città, risolvendo – almeno in parte – il problema dello sviluppo urbano svincolato dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria. Si arriva così alla situazione di un paio di decenni fa quando il nuovo Piano Regolatore generale, approvato dal Consiglio comunale nel 1995, ha rimesso in discussione l'intero assetto delle linee e delle stazioni.

Luigi Falco, urbanista, insegna al Politecnico di Torino, I Facoltà di Architettura



LE NUOVE OFFICINE NASCONO “AL PLURALE”

Storia e architettura del complesso delle Officine

di Gian Carlo Franceschetti

L'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, in una relazione del 1880 per il Ministero dei Lavori Pubblici, proponeva di riunire, in un solo gruppo di edifici più vasti e più adatti, le due Officine Ferroviarie esistenti allora in Torino, situate nei pressi delle stazioni di Porta Nuova e di Porta Susa e risalenti rispettivamente al 1848 e 1855.

A dicembre del 1881 veniva presentato un primo progetto di massima e già nei primi mesi del 1882, stipulate le necessarie convenzioni con il Comune di Torino, fu inviata all'estero un'apposita commissione per raccogliere dati e informazioni necessarie per definire puntualmente fabbisogni e risorse necessarie per il progetto, che venne poi approvato nel 1884. L'area scelta per la realizzazione delle «Nuove Officine delle Strade

Ferrate» è un trapezio di circa 190.000 metri quadrati delimitato dalla linea ferroviaria per Novara, da parte della cinta daziaria, dall'allora viale principi D'Acaja (poi via Pier Carlo Boggio e ora via Falcone e Borsellino) e dal carcere Le Nuove. La posizione è baricentrica rispetto alle stazioni ferroviarie e si colloca in una zona adiacente alla cinta daziaria e destinata a infrastrutture di servizio alla città: oltre alle carceri, il mattatoio e le caserme. L'ampiezza e la configurazione dell'area hanno permesso ai progettisti di realizzare un complesso industriale in cui le dimensioni e la disposizione degli edifici hanno saputo reggere l'impatto di diverse tipologie produttive senza dover ricorrere a significativi ampliamenti o a sostanziali modifiche per più di un secolo.

Le Officine nascono al plurale. Nella parte a

nord verranno riparate le locomotive, mentre la zona verso sud è destinata alla riparazione dei carri e delle carrozze. La scelta di accorpate in una stessa area le due Officine per la riparazione dei mezzi di trazione e dei veicoli si è rivelata oculata in quanto un'ampia zona tra le due officine è in grado di ospitare i servizi comuni – magazzini e centrale termica – oltre a dare una sistemazione razionale alle lavorazioni comuni – la Torneria, le Fonderie e le Fucine.

I lavori iniziano nel 1884 con lo spianamento del terreno; nel 1885 la gestione della rete ferroviaria piemontese viene assunta dalla Rete Mediterranea; nel 1887, completata la costruzione della sezione locomotive, viene realizzato l'impianto di illuminazione elettrica (un'assoluta novità per l'epoca); dal 1889 vengono edificati i reparti Torneria ruote e il



Torneria generale, 1992
(fotografia Pier Paolo Viola)

grande capannone per il Montaggio veicoli. Nel 1895 vengono assegnati i lavori per il completamento dell'impianto, ma le mutate esigenze di lavorazione costringono a realizzare alcune varianti al progetto iniziale. Sono però modifiche di modesta entità e, nel complesso, la fisionomia dell'insieme è rispettata e il fatto che, nonostante il mutare delle lavorazioni, sia rimasta praticamente inalterata per più di un secolo è rivelatore della qualità del progetto.

Fabbricati Caldereria, Dipendenze e Montaggio Locomotive

Edificato fra il 1885 e il 1887, esistente, destinato all'ampliamento della Gam

È il complesso di fabbricati più antico, ha una superficie coperta di circa 20.000 metri quadrati con una pianta ad H ed è composto da due corpi di fabbrica rettangolari e paralleli lunghi 183 metri e larghi 48 (la Caldereria a nord e il Montaggio a sud), uniti da un corpo centrale (il cosiddetto fabbricato Dipendenze) lungo 40 metri e largo 39. I due corpi paralleli sono suddivisi in tre navate: le due laterali, alte circa 11 metri (all'intradosso della capriata), sono scandite in 33 campate, a passo di 5,50 metri, da colonne in ghisa, di sezione a doppio T, destinate al sostegno delle incavallature del tetto e delle vie di corsa delle gru a ponte (in nove di queste campate si apre un portone metallico di 3,30 metri di luce, attraversato da binari di servizio).

La navata centrale, più bassa (circa 7 metri), è destinata al carrello trasbordatore per la movimentazione delle locomotive e presenta alle due estremità un avancorpo sporgente che, tramite una coppia di portoni metallici, consente l'ingresso delle locomotive nel fabbricato.

UNA FUCINA DELL'UNITÀ NAZIONALE

Era la fine dell'estate del 1971 quando, presentandomi alla dirigenza locale dell'Officina Materiale Rotabile (OMR) di via Pier Carlo Boggio 19, per prendere visione del mio nuovo luogo di lavoro venivo accolto dapprima con stupore, poi con incredulità e, infine, con sollievo: «Lei è di Torino? Non se ne vorrà andare? Davvero resterà con noi?» Lusingato da tanto interesse non sapevo lì per lì darmene una ragione. Bastarono però pochi mesi in Officina perché la spiegazione divenisse lampante.

Già dai primi giorni di lavoro ebbi modo di sapere che, prendendo a prestito il linguaggio militare, l'OMR veniva amichevolmente chiamata CAF, Centro Addestramento Ferrovieri: ampiamente disertati i concorsi dalle maestranze locali, più attratte dalla grande industria automobilistica, i posti via via disponibili erano occupati dalle code dei concorsi (allora tutti nazionali) e l'officina era fatta funzionare da personale proveniente da ogni regione italiana, maestranze che un giorno entravano e l'indomani presentavano la propria domanda di trasferimento per il paese d'origine. Il ricambio era una cosa inimmaginabile. Per fare un esempio, durante un'indagine tesa a quantificare il fenomeno dell'assenteismo, si sono prese in considerazione tutte le persone che avevano lavorato alle

OMR dal gennaio 1973 al dicembre 1974: a fronte di un organico medio di poco superiore alle mille persone, si sono dovuti esaminare circa 4.500 nomi. Se si escludono le circa 300 persone che rappresentavano lo "zoccolo duro" dell'Officina, cioè quelli che risultavano in servizio per tutto il periodo, gli altri 700 posti erano stati occupati per periodi variabili da 4.200 persone diverse. In due anni, ogni quattro mesi c'era stato un ricambio di personale che aveva coinvolto circa i due terzi dell'Officina.

Seppur disastrosa dal punto di vista del lavoro (non appena un nuovo operaio o un nuovo tecnico diventava padrone del mestiere, si doveva iniziare a formarne un altro), la situazione mostrava anche aspetti positivi: erano, infatti, rari in un impianto industriale di quelle dimensioni fenomeni di convivenza e di solidarietà come quelli che caratterizzavano il nostro essere "Quelli delle Officine". Si lavorava "a cottimo" – che in ferrovia si chiamava PmP (Premio di maggior produzione) –, il che significava che una quota importante della retribuzione mensile dipendeva dalla quantità (e dalla qualità) del lavoro prodotto. Il lavoro organizzato in squadre non consentiva di scaricare sui meno esperti eventuali mancanze di prestazione: era inevitabile, quindi, che le maestranze più esperte fossero prodighe di consigli e

di aiuti verso i più giovani e che le differenze di provenienza e cultura, anche se potevano generare canzonature, non venissero mai esasperate e cedessero volentieri il passo a uno spirito di squadra capace di creare rapporti umani spesso duraturi. La squadra era il nuovo mondo dell'immigrato e – anche se molti, fuori dall'Officina, avevano i loro riferimenti regionali (sono molte le reti su base territoriale che si sono costituite a Torino negli anni successivi alle grandi immigrazioni) – quando si varcava il cancello dell'impianto sparivano persino i dialetti, le comunicazioni erano rigorosamente in uno strano linguaggio in cui le espressioni tipiche del vecchio gergo operaio piemontese venivano adattate alle diverse pronunce (ma a tutti veniva però fatto, prima o poi, il classico test dei «doi povrom pucù 'nt 'oli»).

Quest'aggregazione di persone dalla provenienza diversa intorno a un unico obiettivo e le caratteristiche delle lavorazioni effettuate – che, seppur industrializzate, erano ben lontane dal lavoro individuale e alienante della catena di montaggio – hanno perciò favorito fenomeni di integrazione delle diverse culture e di partecipazione alla vita collettiva che si inserisce appieno all'interno di quel ruolo che le ferrovie hanno svolto nel processo, ancor non del tutto concluso, di costruzione dell'unità nazionale. G.C.F.

L'illuminazione interna è assicurata da due ordini di finestre di differenti dimensioni e raggruppamento (grandi e binate per il primo ordine e più piccole e raggruppate tre a tre per il secondo), oltre a una finestratura metallica continua che si sviluppa per tutta la lunghezza del fabbricato sfruttando la differenza di livello delle coperture.

Nel reparto Caldareria a tre quarti della navata centrale si eleva una costruzione di circa 15 metri di altezza, destinata a ospitare la chiodatrice idraulica per le caldaie. Questo locale, definito il "duomo" per la sua maestosità, ha un terzo ordine di finestre più piccole e raggruppate a tre o a quattro.

Le facciate a est e a ovest sono caratterizzate da frontoni a cinque gradoni che mascherano le falde del tetto con al centro un occhio circolare, mentre tutta la costruzione è caratterizzata da un decoro esterno costituito da fasce orizzontali in pietra tagliata in modo irregolare alternate a sottili strisce in cotto, materiale usato anche per le lesene, i marcapiano e i modiglioni posti a coronamento della cimasa.

Fabbricato Torneria

Edificato dal 1889, esistente, oggi ospita la mensa del Politecnico

È un fabbricato di circa 10.000 metri quadrati con pianta a croce composto da tre parti comunicanti. La parte più grande (circa 150 x 49 metri) è costituita da un capannone con copertura a shed retta da colonne di ghisa di sezione a doppio T, disposte secondo una maglia pressoché quadrata di circa 12 metri di lato, che lo dividono in 13 campate nel senso della lunghezza e in 4 in quello della larghezza.

Il corpo di fabbrica centrale presenta due appendici. Una a ovest di circa 61 x 14 metri, in origine destinata a ospitare i grandi motori a vapore per l'azionamento delle macchine utensili; l'altra a est, di

forma pressoché quadrata con il lato di circa 37 metri, destinata alle operazioni di ricercatura.

All'interno il fabbricato è percorso da binari longitudinali e trasversali che, mediante piattaforme girevoli, consentono la movimentazione interna delle ruote e le comunicazioni con gli altri reparti delle Officine. All'esterno, abbandonato l'uso della pietra, i muri sono semplicemente intonacati alla francese con elementi di decoro come lesene e marcapiani in cotto, e frontoni che mascherano tetti a doppia falda (solo a partire dalle prime capriate assumono la configurazione a shed).

Nel 1976, per incrementare la produzione, viene realizzato un capannone metallico in adiacenza ai locali della ricercatura (verrà poi demolito, insieme all'appendice ovest, dopo la dismissione delle attività produttive).

Fabbricato Fonderie e Fucine

Edificato dal 1895, parzialmente ricostruito, parzialmente esistente

Questo edificio aveva una pianta a U e una superficie di 4.900 metri quadrati ma, dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale, i rimaneggiamenti e le ricostruzioni ne hanno alterato l'aspetto originario. Dopo la cessione del terreno al Politecnico è stato quasi completamente demolito (si è salvata soltanto la parte a nord che ospitava le Fonderie).

Fabbricato Montaggio veicoli

Edificato dal 1889, abbattuto dopo il 1992 per consentire l'ampliamento del Politecnico

È un grande capannone rettangolare (141 x 132 metri) di circa 18.000 metri quadrati con tetto a shed retto da 96 colonne a sezione circolare in ghisa, disposte con una maglia rettangolare di circa 14 x 11 metri, che dividono il reparto in 9 campate nel senso

est-ovest e in 13 nel senso nord-sud. All'esterno le caratteristiche del fabbricato sono del tutto simili a quelle della Torneria, con muri intonacati e analoghe lesene, frontoni e falde dei tetti. Peculiare è invece la teoria di 26 portoni lungo la facciata sud per consentire l'ingresso dei veicoli dal grande carrello trasbordatore esterno.

Fabbricato Verniciatori e Tappezzieri

Edificato dal 1895, abbattuto dopo il 1992 per consentire l'ampliamento del Politecnico

Simile del tutto al fabbricato Montaggio veicoli si distingue per le dimensioni (79 x 86 metri) la superficie di 6.800 metri quadrati è suddivisa in 8 campate nei sensi nord-sud ed est-ovest da 42 colonne. Lungo il lato sud si segnala un fabbricato a due piani fuori terra destinato a Mesticheria (al piano terra) e a spogliatoio per i verniciatori (al primo piano).

Altri fabbricati ancora esistenti

Lungo l'allora via Principi d'Acaja, in adiacenza al muro di cinta, c'erano diverse costruzioni: la palazzina degli uffici di direzione a due piani, affiancata da due corpi minori classicheggianti e sormontata da una torretta con un orologio; un fabbricato con tetto a shed, originariamente destinato alla lavorazione dei tubi delle caldaie, poi a mensa (fino agli anni '70) e spogliatoio generale; e, infine, una costruzione civile che negli anni ha ospitato rispettivamente la scuola per saldatori, lo spaccio dell'Associazione di mutuo soccorso fra ferrovieri "La Provvida" e un magazzino di mobili usati. Sempre in adiacenza al muro di cinta, era situato il Magazzino legnami che in seguito ai bombardamenti della seconda guerra mondiale è stato ricostruito in cemento armato, con tetto a volta, e alla fine degli anni '70 è stato riconvertito in nuova mensa aziendale.

All'angolo fra la via Principi d'Acaja e corso



Panorama dell'Officina vista da corso Ferrucci angolo corso Peschiera (montaggio), 1990 (Archivio Francesco Apicella)

Ferrucci una casa di civile abitazione di due piani fuori terra in cui c'erano gli alloggi per gli operai reperibili della Manutenzione.

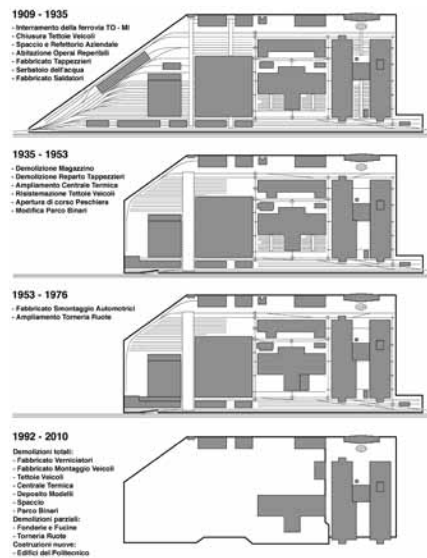
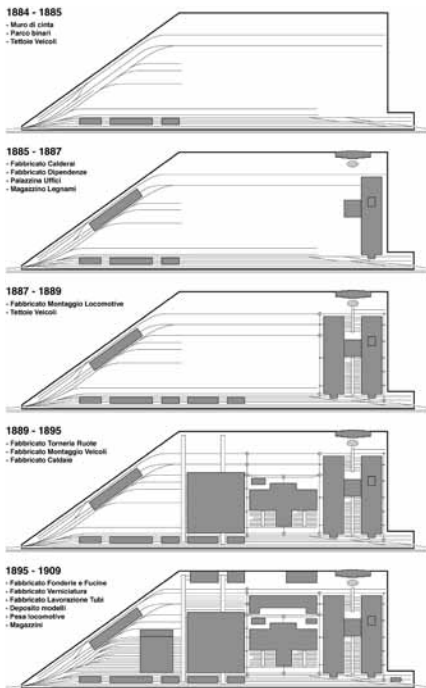
Altri fabbricati non più esistenti

Lungo il corso della ferrovia, sul lato sud-orientale dell'Officina erano state costruite, nel 1884, cinque tettoie destinate alla visita e al ricovero dei mezzi in lavorazione, ma già a partire dal 1919 vennero chiuse e trasformate in capannoni per essere destinati alle lavorazioni galvaniche, a spogliatoi e ad altre lavorazioni sui veicoli; nel 1972 in adiacenza a quella più meridionale è stato affiancato un capannone metallico per lo smontaggio delle porte.

All'estremità nord, in corrispondenza del cancello d'ingresso dei rotabili, un piccolo

fabbricato ospitava la pesa delle locomotive: un sistema di bilance facenti capo a un binario munito di rotaie segmentate permetteva la pesatura simultanea dei vari assi di diversi tipi di locomotive. Tra le Fonderie e la Torneria venne costruita una palazzina a tre piani fuori terra dapprima destinata al deposito dei modelli della Fonderia, in seguito convertita in sede per gli uffici dell'Organizzazione e scuola professionale. Lungo corso Ferrucci c'era il grande magazzino generale poi abbattuto, nel 1953, per consentire l'apertura al traffico di corso Peschiera.

Gian Carlo Franceschetti è membro dell'Associazione Amici delle OGR



UNA GRANDE FAMIGLIA DI 1.100 FERROVIERI

L'approssimarsi delle festività natalizie coinvolgeva in Officina un po' tutti i Reparti di lavoro. Nella settimana che precedeva il Natale il cottimo veniva raggiunto a ritmo paranoico; perché bisognava poi essere disponibili a preparare teglie, pentoloni e scaldiglie elettriche per il grande pranzo del 23 dicembre. Quel giorno, era ormai consuetudine tramandata, maestranze tecnici e impiegati anticipavano il cenone di Natale ognuno nel proprio reparto di lavoro. Settanta e più persone sedute in cerchio: era uno spettacolo a vedersi.

Il grosso delle provviste, degno – per quantità – del consumo medio giornaliero di una caserma di alpini, arrivava fin dalle prime ore del 23 mattina: nessun controllo in entrata, erano le provviste per il pranzo! Alle 9 i profumi della cucina si spargevano per tutti i capannoni; alle 10 era quasi tutto pronto, mancavano solo i dettagli della polentata; alle 11 tutti in spasmodica attesa dell'ingegnere Capo Impianto, che veniva nei reparti di lavoro per gli auguri ufficiali. Era un susseguirsi di telefonate ai colleghi degli uffici: «Ha già firmato la posta? Da quanto? È già sceso?» E via di seguito... Ricevuta la tanto agognata risposta – «Sì, sta arrivando» – via con gli aspiratori al massimo nel tentativo di far sparire il proprio effetto.

L'ingegnere, accompagnato dalla Direzione tecnica, procedeva fra i Reparti con nonchalance elargendo sorrisi e strette di mano, facendo attenzione a non toccare o spostare i contenitori di cascame: poteva saltar fuori qualche riserva strategica di barbera... Alle 12, al suono della sirena per la pausa pranzo, cominciava la festa e continuava, ininterrotta, fino alle prime ombre della sera. Qualcuno indugiava ancora fra i Reparti alla ricerca di qualche anima buona che lo accompagnasse a casa. Si racconta – e l'aneddoto è sospeso a metà tra cronaca e leggenda – che una volta gli agenti della Polizia Ferroviaria di Porta Susa, che avevano in consegna le chiavi dell'Officina, abbino dovuto a notte fonda spiombare i cancelli dei Reparti per consentire l'uscita di chi, svegliandosi dai postumi di Bacco, s'era ritrovato ancora negli spogliatoi...

Questa erano le Officine Grandi Riparazioni: una grande famiglia di 1.100 ferrovieri. E infatti – chiuso dopo oltre cento anni di storia l'impianto – continuiamo ancora a rivederci. Ogni anno, organizziamo in occasione delle feste un grande pranzo sociale con la partecipazione di oltre centosessanta colleghi che vengono a Torino da tutt'Italia. La neonata Associazione OGR si prefigge di perpetuare questa amicizia.

Giuseppe Bagalà



FORMA E FUNZIONE PER L'INDUSTRIA

Le strutture delle Officine sono nate e si sono trasformate

per soddisfare le necessità legate ai tipi e alle modalità della produzione

di **Angelo Nascimbene**

Se poche sono state le modifiche che hanno interessato il complesso delle Officine Grandi Riparazioni rispetto al progetto originario di fine Ottocento, ben più numerose e significative sono state le trasformazioni legate ai tipi di lavorazione effettuati al loro interno. L'evoluzione tecnologica, innanzitutto, ha determinato un profondo cambiamento non solo dei rotabili ferroviari, ma anche delle macchine utensili utilizzate per le riparazioni: le Officine nascono con due grandi motori a vapore, uno per la Torneria e l'altro per il Reparto calderai, che trammettevano il moto alle singole macchine utensili mediante trasmissioni a cinghia, in parte in cunicoli praticabili e in parte con alberi a pulegge aerei che correvano per tutta la lunghezza dei fabbricati. Per quanto riguarda il materiale da riparare, le Officine nacquero come due entità distinte: una destinata alla riparazione delle locomotive, situata a nord nei fabbricati del 1885-87, l'altra del 1889, per i veicoli, nella parte sud. La zona centrale, tra le due Officine, ospitava i magazzini e le lavorazioni comuni: la Torneria, le Fonderie, le Fucine e la centrale termica.

La "cattedrale" delle locomotive

Il complesso del 1887, destinato al montaggio locomotive e ai calderai, è stato il cuore delle Officine sia dal punto di vista architettonico sia per la centralità delle lavorazioni effettuate. Ciascuno dei due bracci principali del reparto, caratterizzato da una pianta ad H, aveva tre navate lunghe 183 metri. Quella centrale, più bassa, ospitava il carro trasbordatore che nel capannone montaggio correva per tutta la lunghezza del fabbricato distribuendo le locomotive nei 64 binari di lavoro e fu poi allungato per consentire l'introduzione delle locomotive elettriche E 431 ed E 432. Il carro del Reparto calderai, invece, aveva un percorso più breve ed era

più piccolo, perché doveva distribuire sui binari solo le caldaie alloggiare sopra appositi carri a sella. A un'estremità entrava nel cosiddetto "duomo" che, con i suoi 15 metri di altezza, sovrastava tutte le altre costruzioni e ospitava l'imponente chiodatrice idraulica per le caldaie, sostituita in seguito da martelli pneumatici decisamente più maneggevoli.

105 anni di treni

Il Reparto locomotive per 30 anni ha riparato soltanto macchine a vapore che venivano smembrate nel capannone montaggio. Le sale con le ruote erano inviate in Torneria, le altre parti alle diverse lavorazioni, mentre le caldaie passavano all'adiacente Reparto calderai dove venivano completamente smantellate per venir poi ricomposte nel "duomo", di altezza tale da consentire di rizzare la caldaia in verticale per la chiodatura idraulica.

Tra le locomotive a vapore sottoposte alla "Grande riparazione" le più grandi furono le 685 e fino agli anni '20 la lavorazione per ciascuna unità era in media di 8 settimane. Qui vennero montate anche molte locomotive del Gruppo 735 fatte costruire dalle Ferrovie dello Stato durante la prima guerra mondiale negli Stati Uniti e spedite in Italia smontate, via mare. L'ultima locomotiva a vapore riparata effettuò la corsa prova nel mese di dicembre del 1948.

Nel 1902 in Italia inizia la sperimentazione della trazione elettrica trifase e, fra 1917 e 1922, il nuovo sistema diventa una realtà per le linee che da Torino vanno a Pinerolo, Genova e Modane, in Francia. Ovviamente l'Officina di Torino si prepara alla "Grande riparazione" di questi nuovi mezzi così diversi dalle locomotive a vapore; alcuni binari del capannone montaggio vengono pertanto dotati di fosse calamotrici per lo smontaggio verso il basso dei motori delle E 550,

551 ed E 431, una parte del fabbricato Calderai viene trasformata in Avvolgeria per il rifacimento degli avvolgimenti dei motori di trazione e il locale Dipendenze viene adattato per gli interventi sulle apparecchiature elettriche. Dopo la seconda guerra mondiale, le locomotive trifase vengono progressivamente sostituite con quelle a corrente continua; il reparto continuerà a lavorare sulle locomotive fino al 1965, proseguendo poi la manutenzione dei soli motori fino ai primi anni '70. Qualche dato: nel 1939 la durata media per l'esecuzione della "Grande riparazione" di una locomotiva a vapore era di 36 giorni, quella di una locomotiva trifase di 38 giorni.

Il Fabbricato Montaggio veicoli, ospitato in una sala di 130,5 x 139,8 metri con la copertura sostenuta da 96 colonne di ghisa, all'inizio si occupava sia di carri sia di carrozze. La bassa tecnologia, fino a un secolo fa, imponeva revisioni frequenti – uno stesso veicolo passava per l'Officina due volte l'anno – mentre la successiva evoluzione del materiale rotabile ha permesso di dilatare nel tempo le revisioni; parallelamente, però, sono aumentati il numero delle carrozze in circolazione e le loro dimensioni. Nonostante questi cambiamenti nelle lavorazioni, non si sono resi necessari ulteriori ampliamenti ai fabbricati, a conferma della bontà del progetto ottocentesco.

Le Nuove Officine fin dalle origini hanno ospitato al loro interno centri di riparazione specializzati per servire i Depositi Locomotive e le "squadre rialzo" con la fornitura di particolari revisionati, in modo da consentire una veloce sostituzione dei pezzi deteriorati, anziché dover attendere i tempi della riparazione: per questo furono creati, all'interno della Torneria, un centro riparatore per la ricercatura e la tornitura delle "sale montate" e, all'interno delle Fucine, un centro per la ricostru-

zione delle molle a balestra che in seguito si è specializzato nelle molle elicoidali. Alla fine degli anni '50, con l'importante espansione della trazione elettrica a corrente continua, il progressivo abbandono della trazione trifase e lo sviluppo dei mezzi leggeri, le Officine vengono unificate, assumono la dicitura di OMR (Officina Materiale Rotabile) ed eseguono la "Grande riparazione" delle carrozze, abbandonata nei primi anni '60, e quella delle automotrici termiche con i relativi rimorchi, esclusi i motori. Negli anni '70, infine, inizia anche quella delle elettromotrici FS costruite prima del 1960 (motori esclusi), mentre i loro rimorchi venivano già riparati da un lustro. Le modifiche necessarie ai Fabbricati Verniciatori e Montaggio veicoli sono minime, più impegnative quelle nel capannone Montaggio locomotive dove vengono riutilizzati gli spazi liberati dall'abbandono delle lavorazioni proprie del vapore per creare un Centro carrelli destinato a rispondere alle esigenze dell'Officina e dei depositi della rete.

Nei primi anni '70 le Ferrovie dello Sta-

sto ipotizzano la progettazione di quattro nuove Officine in diverse città d'Italia. L'OMR di Torino cambia nuovamente il nome (dal 1974 si chiama OGR) e si prospetta l'utilizzo per la "Grande riparazione" di elettromotrici, che però non ha seguito. A metà degli anni '70 sembra che le Ferrovie siano intenzionate a riqualificare l'impianto: viene ampliata la Torneria, e si avviano studi tesi a migliorare la produttività e l'ambiente di lavoro di pannellisti e verniciatori. Del 1979, infine, è l'ipotesi di riuso del reparto ad H come sede espositiva del Museo Ferroviario Piemontese. Nonostante questo fermento di idee, a fine aprile 1992, con la riconsegna all'esercizio dell'automotrice ALn 663 1160, l'attività centenaria dell'Officina Grandi Riparazioni di Torino termina. Oggi, dove una volta sostavano i rotabili in attesa di riparazione, scorre il traffico del "nuovo" corso Castelfidardo.

Angelo Nascimbene, giornalista, è collaboratore della rivista «Tutto Treno»



L'interno della Torneria generale dopo la chiusura, 1993 (fotografia Pier Paolo Viola)



QUALE VITE?

È passato molto tempo dal giorno in cui, venticinquenne, varcavo per la prima volta la soglia di via Pier Carlo Boggio 19: una soglia che - l'ho capito con il tempo - non era solamente spaziale, ma anche e soprattutto temporale. Quotidianamente passavo da un mondo del tutto privo di attrattiva qual era via Boggio, mero tubo di traffico interamente delimitato da alti muri grigi che solo raramente cedevano il posto a grandi finestroni anch'essi opachi, a un altro mondo: una prospettiva di edifici austeri ed eleganti immersi in una vegetazione curata e rigogliosa, una fontana zampillante in cui nuotavano le trote. Lo stesso frastuono dell'attività industriale, che era assordante in certi reparti, veniva in gran parte assorbito sia dagli spessi muri di mattoni sia dalle piante d'alto fusto. Negli spazi esterni il rumore era talmente ovattato da permettermi di ascoltare il canto degli uccelli, numerosissimi. Sono così riuscito a vedere un merlo e un pettirosso, oltre a passeri, piccioni e rondini. Ma un collega cacciatore, molto più bravo di me a riconoscere gli uccelli, sosteneva di averne viste 43 specie diverse.

Un altro elemento che mi ha permesso di compiere un salto indietro nel tempo era costituito dalla qualità delle persone che lavoravano nelle Officine, e dal loro comportamento capace di unire l'efficienza produttiva all'amore per il proprio posto di lavoro. Se quella grande area industriale, progettata più di cento anni fa, con i suoi grandi spazi fra i capannoni e le vaste aree di terreno non asfaltato ha permesso alla natura di esprimersi consentendo la crescita di alberi oggi secolari, la produzione, basata sulla riparazione di rotabili ferroviari e perciò poco standardizzabile, ha favorito la crescita di maestranze capaci di svolgere sia il ruolo dell'addetto all'industria, costretto alla ripetitività delle proprie azioni, sia quello dell'artigiano indotto a esprimere ogni giorno la propria creatività. In questo senso ho anche valicato ciò che ho definito la «soglia nel tempo»: non un ritorno al "bel tempo che fu", ma la capacità - espressa da un impianto e dagli uomini che vi hanno lavorato - di integrare passato e presente, esigenze produttive e bisogni umani. La presenza degli alberi, spesso nati spontaneamente, e l'ampia disponibilità di terreno lungo i binari di accesso ai reparti erano un invito a mantenere verde, sano e bello l'ambiente. Così "la gente dell'Officina" se ne prendeva cura falciando l'erba, potando rami, piantando fiori e anche coltivando a orto piccole aree lungo il muro di cinta. Lo stesso operai poteva così passare in pochi istanti dalla programmazione di una complessa macchina a controllo numerico alla zappetta con cui rincalzava un filare di pomodori.

Per molti di noi le Officine Grandi Riparazioni sono state un luogo in cui l'uomo ha saputo mantenere insieme le proprie tradizioni e la ricerca tecnologica più avanzata. Un luogo in cui, quando parlavo della vite, dovevo distinguere fra quell'oggetto metallico destinato a unire due particolari meccanici, e quella pianta che in estate ombreggiava le mie finestre e in autunno forniva a noi tutti un'ottima uva.

Gian Carlo Franceschetti

STUFA DI PACE

Nel 1961, anno dei festeggiamenti dell'Unità d'Italia,

il nuovo quartiere delle Vallette nasce

senza riscaldamento: in soccorso arriva

una locomotiva "736" alimentata a nafta

di **Claudio Demaria** e **Fabio Malavasi**

Di locomotive straniere in Italia ce ne sono state molte. Già nel corso dell'Ottocento l'arretratezza della giovane industria siderurgica nazionale spinse diverse amministrazioni ferroviarie italiane a ordinare locomotive in Germania, Inghilterra e Belgio. Numerose altre si sono aggiunte nel 1918, a conclusione della prima guerra mondiale e a seguito del Trattato di Pace, sotto forma di "preda bellica". Dopo la disfatta di Caporetto del 1917, l'Italia fu percorsa a tutti i livelli dalla preoccupazione di non riuscire a sostenere lo sforzo bellico. Per questo il governo commissionò con estrema urgenza un grande numero di locomotive a vapore all'industria americana, l'unica in grado di garantire una rapida consegna. Le locomotive ordinate erano una libera interpretazione del modello Gr.740 delle Ferrovie dello Stato, ma sicuramente le prime a non essere disegnate presso l'Ufficio Materiale e Trazione di Firenze. I componenti delle macchine furono prodotti negli Stati Uniti, trasportati per nave e montati nelle Nuove Officine di Torino (divenute poi Officine Materiale e Trazione e, infine, Officine Grandi Riparazioni). Queste locomotive sono state raggruppate come "735" e hanno dato buona prova di sé,

rimanendo in servizio fino agli anni '60.

Una seconda ondata di macchine straniere è arrivata in occasione del secondo conflitto mondiale. Gli anglo-americani pianificarono nel 1942 l'invasione dell'Europa meridionale e, come strumento di sostegno allo sforzo bellico, disegnarono una "locomotiva tuttofare" di facile conduzione e in grado di muoversi anche su una rete ferroviaria in cattive condizioni. Quattro grandi industrie americane e canadesi costruirono oltre 4.000 locomotive, impiegate successivamente in Egitto, Turchia, Grecia e Francia. Alla fine della seconda guerra mondiale, 243 esemplari furono ceduti dagli Stati Uniti alle Ferrovie dello Stato italiane, che le sfruttarono intensamente nel periodo della ricostruzione. Una di queste macchine americane, ad esempio, inaugura il ricostruito ponte sul Po in località Pontelagoscuro (FE): la locomotiva, che ha già la matricola italiana "736", monta però ancora i fari e il faro centrale americani (cfr. l'immagine pubblicata qui a fianco, dalla Collezione C. Pedrazzini).

Queste macchine erano un prodotto tecnicamente avanzato rispetto agli standard italiani, ma non certo dotate di raffinatezza costruttiva. Molte di esse furono trasformate per





fu portata nel quartiere con un trasporto eccezionale della ditta Peyrani e montata su appositi sollevatori. Accanto al locomotore fu lasciato il tender come serbatoio per la nafta. Di quest'esperienza dà conto l'immagine conservata presso l'Archivio Storico della Città di Torino. La locomotiva funzionò egregiamente come caldaia e riuscì con successo a riscaldare i primi 482 appartamenti consegnati nel 1961. Fu così che una locomotiva nata per la guerra si trovò in prima linea a fornire un servizio civile, diventando un valido strumento di benessere per la popolazione. Una locomotiva simile a questa è ora conservata dal Museo Ferroviario Piemontese presso la Stazione GTT di Torino-Ponte Mosca.

Fabio Malavasi, genetista medico, insegna all'Università degli Studi di Torino ed è presidente del Museo Ferroviario Piemontese; Claudio Demaria, assistente tecnico industriale, è consigliere del Museo



essere alimentate a olio pesante, che ne facilitava la gestione. Non ebbero una vita lunga e già negli anni '50 furono accantonate, ma gli ultimi esemplari si salvarono come generatori di vapore in stabilimenti ferroviari. Ne sopravvivono oggi due esemplari, di cui uno conservato al Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa (NA).

In questo contesto, si colloca la vicenda della locomotiva utilizzata a Torino nel 1961,

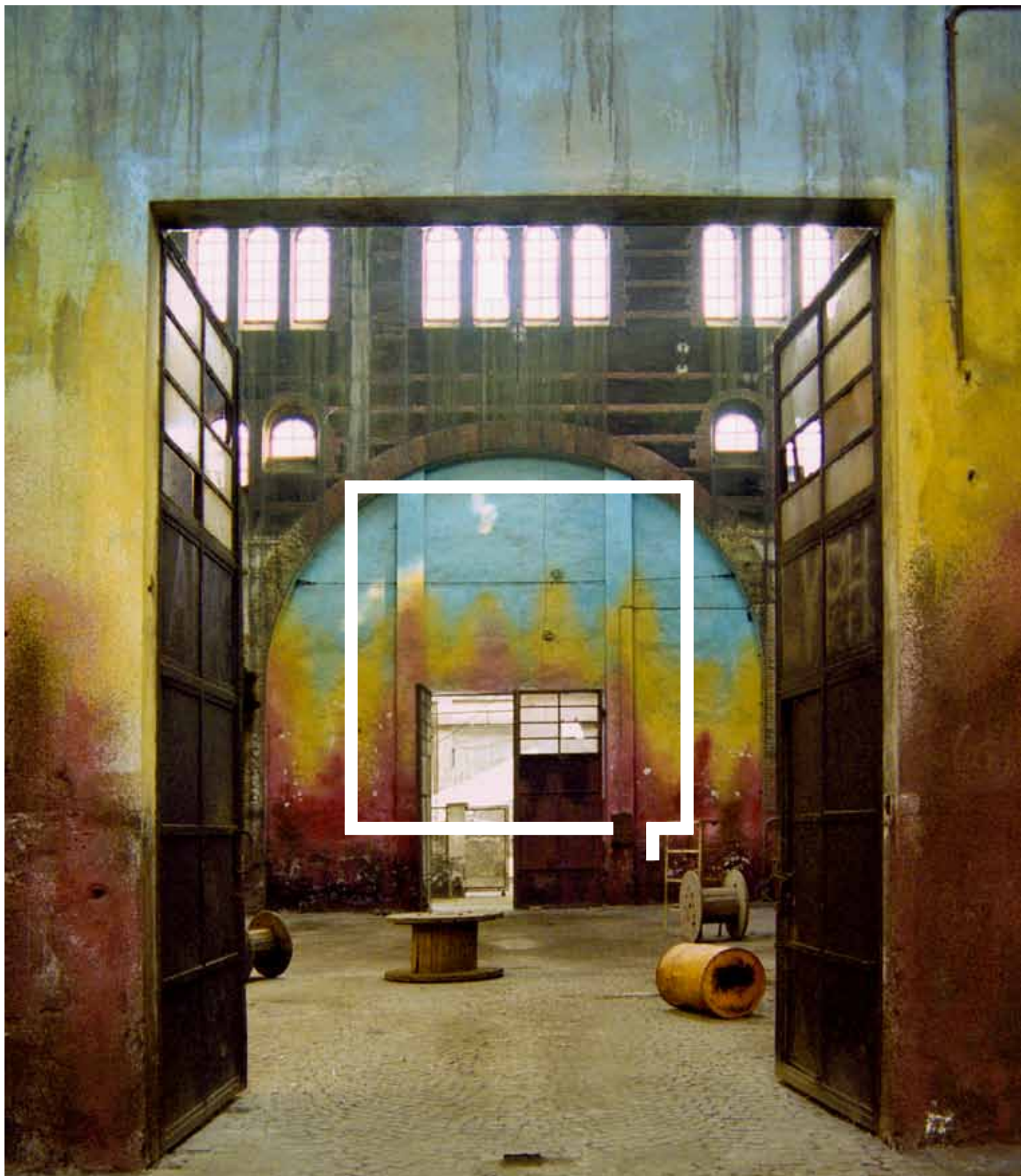
l'anno delle celebrazioni del centesimo anniversario dell'Unità d'Italia. Anno di grande fermento di iniziative e interventi strutturali nella città, cui parteciparono i nomi più significativi dell'urbanistica, dell'architettura e della cultura non soltanto cittadina. L'architetto Gino Levi-Montalcini coordinò un gruppo di lavoro che disegnò e curò la costruzione del quartiere INA-Casa "Le Vallette", allora all'avanguardia nelle scelte progettua-

li, tra le quali i servizi centralizzati.

La prima pietra fu posta nel 1958 e i primi appartamenti furono consegnati nel 1961. Ma al momento dell'arrivo dei primi residenti la caldaia per la centrale termica non era ancora pronta, mentre i primi freddi stavano facendosi sentire. Ecco la soluzione geniale e, soprattutto, rapida: si chiese a prestito alle Ferrovie dello Stato una locomotiva "736" alimentata a nafta, che

01. La locomotiva a nafta è giunta alle Vallette. In attesa delle caldaie per la centrale termica serve a riscaldare il primo nucleo di alloggi assegnati; 4 novembre 1961 (Archivio Storico della Città di Torino, *Archivio Gazzetta del Popolo*, sez. I, b. 1425).

02. La corsa della locomotiva "tuttofare" americana con cui si inaugura nel secondo dopoguerra il ricostruito ponte sul Po in località Pontelagoscuro (FE). La locomotiva ha già la matricola italiana "736", ma monta ancora i fanali e il faro centrale americani (Collezione C. Pedrazzini).



Fabbricati Caldareria e Montaggio Locomotive. *Locale della Chiodatrice Idraulica, detto il "Duomo"*, 2003 (fotografia Sante Prevarin)



«OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI: FUCINA DI TRENI E DI VITE»

CATALOGO FOTOGRAFICO

La mostra «**Officine Grandi Riparazioni: fucina di treni e di vite**» (dal 22 gennaio al 31 dicembre 2011) è un'iniziativa della Città di Torino per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, realizzata da **Museo Torino**, a cura del **Museo Ferroviario Piemontese**, in collaborazione con **GTT** e con il sostegno della **Fondazione CRT**.

Progetto grafico e didascalie della mostra:
Fabio Malavasi, Presidente del Museo Ferroviario Piemontese

Progetto grafico e di allestimento:
Gianfranco Cavaglià

Fotografie:
Francesco Apicella,
Gian Carlo Franceschetti,
Giancarlo Negro, Giuliano Olivetti,
Claudio Pedrazzini,
Sante Prevarin, Pier Paolo Viola

Realizzazione pannelli e allestimento:
Flavio Tiengo Foto&Grafie

La caratteristica principale di questa mostra è che i documenti erano disponibili, già molto ordinati, prima della decisione di esporli. E le motivazioni che hanno portato alla realizzazione della documentazione – fotografie, scritti, oggetti – è quanto si vuole comunicare con la mostra.

È una mostra che rappresenta l'espressione spontanea di coloro che ne sono anche stati i soggetti protagonisti. Il sottotitolo «Fucina di treni e di vite», nella sua espressione apparentemente retorica, comunica un'esperienza non facile da trasmettere oggi; riporta alla forza progettuale del XIX secolo, alle conoscenze di quell'aristocrazia operaia che a fine Ottocento proseguiva nello sviluppo della rete ferroviaria e, nello stesso tempo, sviluppava un contesto di conoscenze e comportamenti che, oggi, possiamo vedere come favorevoli per quell'industrializzazione che cercava di affacciarsi in particolare a Torino e nel suo intorno prossimo. Coloro che hanno sentito la necessità di documentare – direttamente e spontaneamente – quei luoghi, prima dell'abbandono, sono la testimonianza di vite che in quell'ambiente si sono formate e l'espressione della consapevolezza di quanto

stava per andare perduto.

È straordinario che tale consapevolezza sia stata così diffusa, si deve dire, a livello operaio, da portare a produrre centinaia di fotografie, a raccogliere documenti prima che fossero buttati direttamente nell'immondizia, a cercare di evitare che qualche pezzo di attrezzatura andasse in rottamazione. Queste motivazioni sono state così forti, così sentite, così profonde che risultano espresse bene da quel termine di "fucina": non si lavora solo sulla trasformazione della forma, si parte dalla materia e la si plasma.

Queste le radici che hanno condotto alla realizzazione del Museo Ferroviario della Regione Piemonte, luogo in cui queste conoscenze, questi orgogli di identità riescono a trasferire energie anche a nuove generazioni.

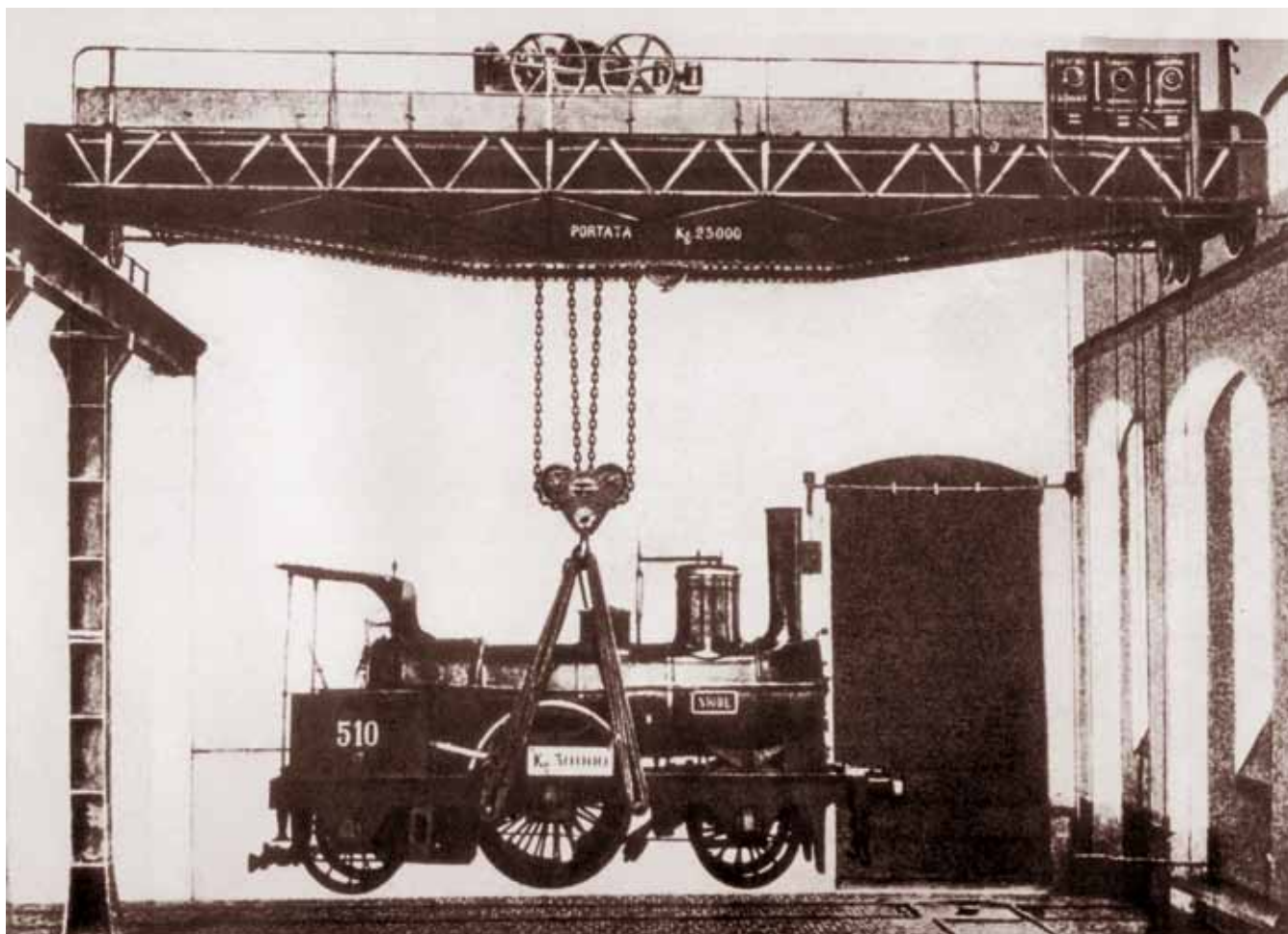
La maggior parte dei documenti fotografici è stata realizzata da persone che hanno lavorato alle OGR prima della loro chiusura: la conservazione, l'ordinamento, le attribuzioni sono originali e realizzati da loro stessi, a cui si devono le immagini qui riprodotte, in particolare Giancarlo Negro, Gian Carlo Franceschetti e Pier Paolo Viola e altri dell'Associazione Amici delle OGR,

nata dopo la dismissione delle Officine negli anni '90.

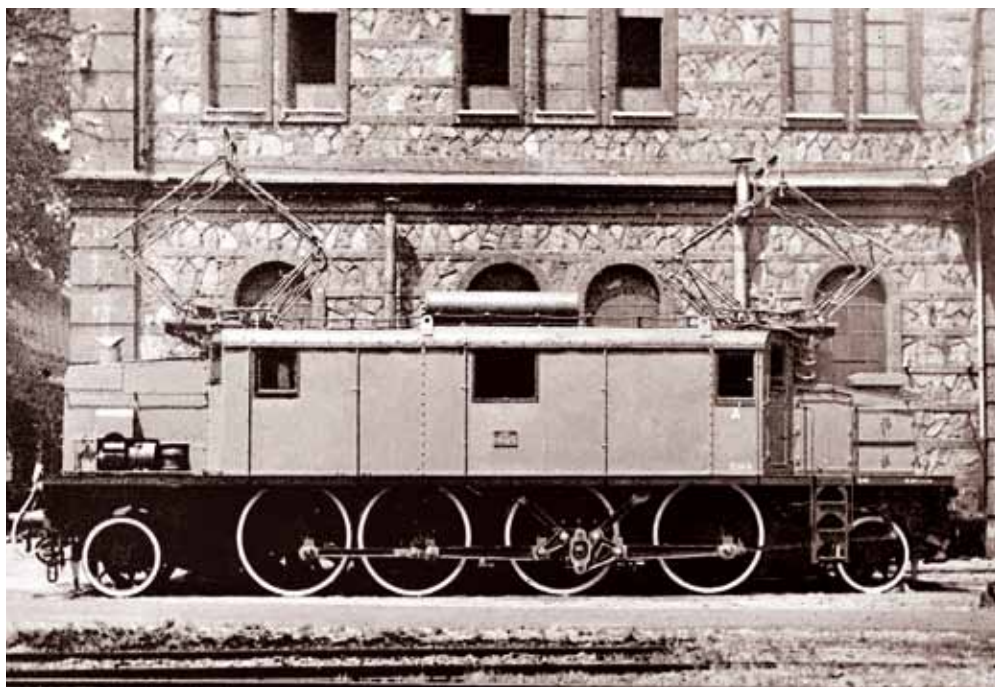
La mostra è l'espressione della volontà di dare visibilità a un materiale tanto prezioso, finora accessibile soltanto a pochi privilegiati. Non è stato necessario un ordinamento: le immagini "parlano" e le brevi didascalie, a volte con espressioni tecniche e idiomatiche, riportano brani di un linguaggio che è distintivo di appartenenza.

Lo spirito della mostra è proseguito nella concezione dell'allestimento: utilizzare quanto disponibile in loco, appendere le fotografie su quella che in passato è stata la recinzione. Le attività sono state trasferite altrove, gli operai sono usciti, sul muro hanno applicato le fotografie delle attività che in passato non erano visibili. Le fotografie della mostra, finalmente stampate per l'occasione, al termine verranno conservate dal Museo Ferroviario Piemontese. La speranza è che, anche così, nella memoria rimanga la percezione dell'orgoglio delle OGR e della loro identità.

Gianfranco Cavaglià, architetto, insegna presso il Politecnico di Torino, I Facoltà di Architettura



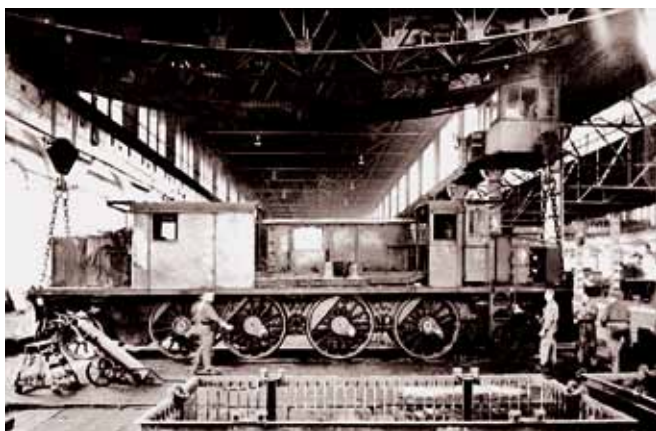
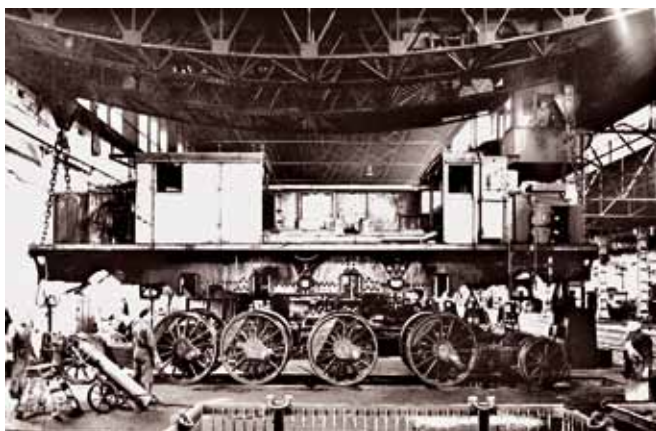
Vista interna delle Officine con la locomotiva Niobe 510 della Rete Mediterranea (poi Gr. 102.004 delle FS), 1890 circa (Collezione Claudio Pedrazzini)



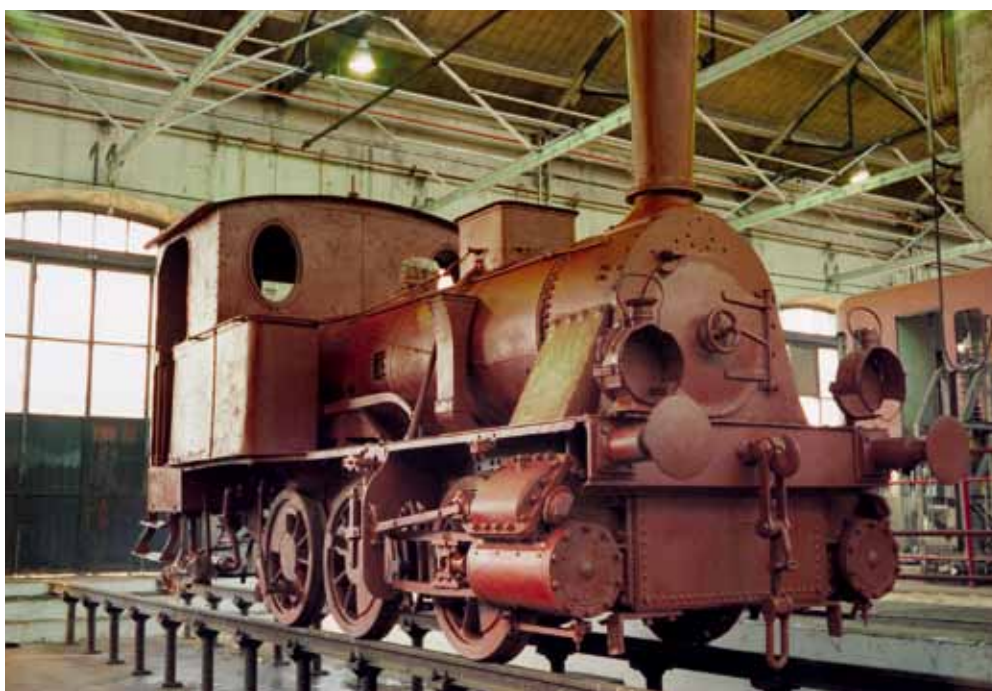
*Uscita dall'Officina di un locomotore elettrico trifase E.432 dopo la Grande riparazione, Montaggio locomotive (lato est),
anni '50-'60 (Collezione Gian Carlo Franceschetti)*



Grande riparazione di un locomotore elettrico trifase E.432: lavaggio della Cassa, anni '50-'60 (Collezione Gian Carlo Franceschetti)

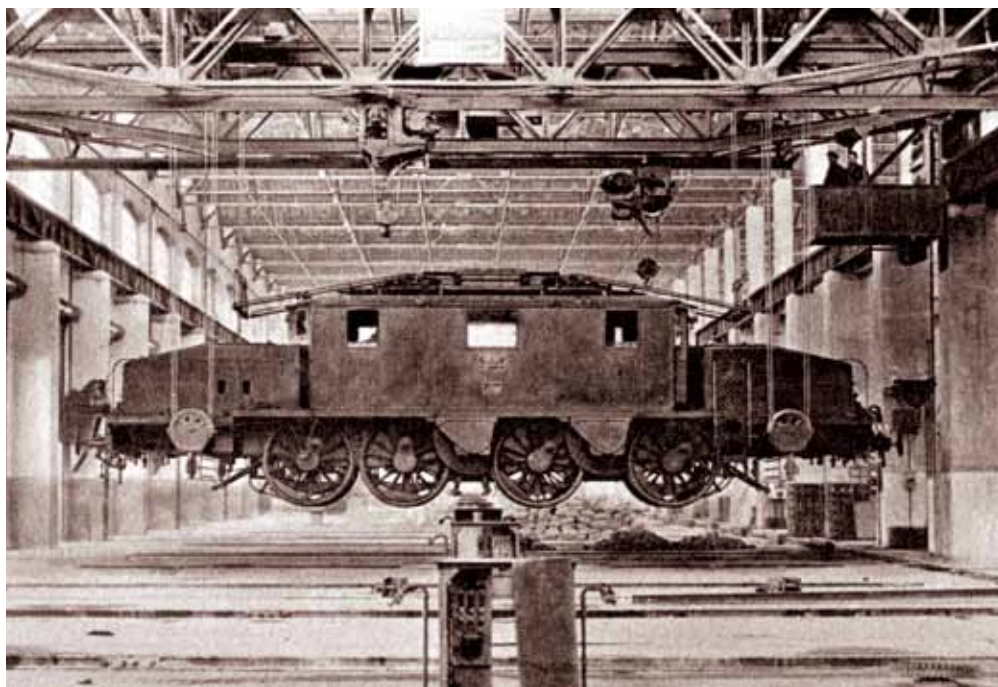
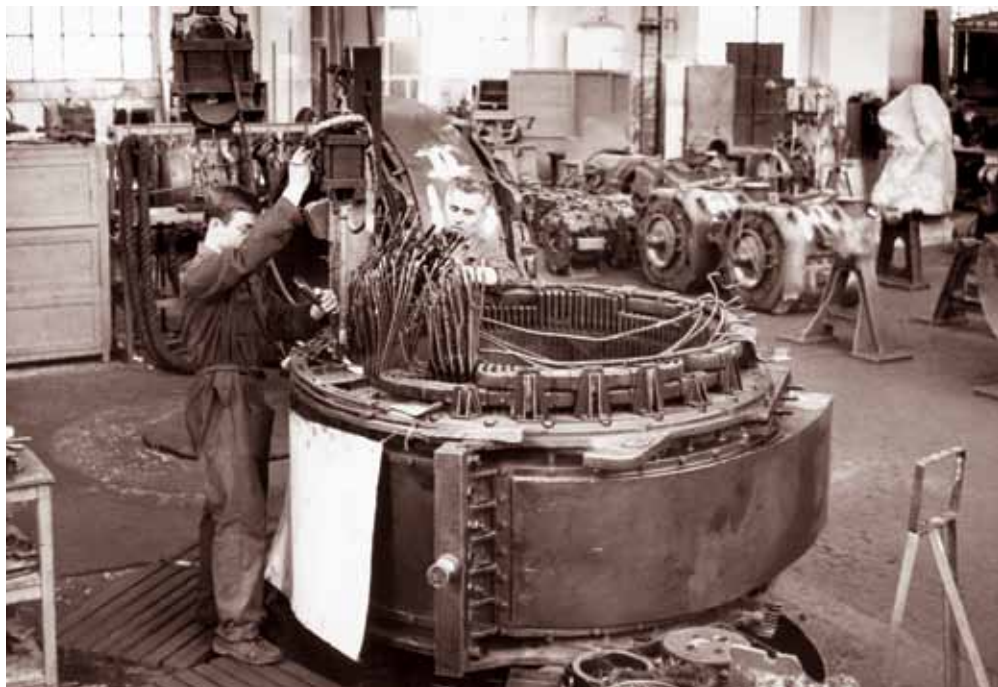


Grande riparazione di un locomotore elettrico trifase E.432, anni '50-'60 (Collezione Gian Carlo Franceschetti)



*Preparazione della FS 899.006 all'interno delle OGR per l'esposizione al Museo di Pietrarsa
(Collezione Giuliano Olivetti)*

*FS 899.006 (ex "Meran 1" della Bozen-Meran Bahn, costruzione 1882) destinata al Museo di Pietrarsa
(Collezione Giuliano Olivetti)*



*Fasi della Grande riparazione di Locomotore trifase E.431,
anni '50-'60 (Collezione Claudio Pedrazzini)*



Testata est del Montaggio locomotive,
anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



Fronte strada della Palazzina uffici e, sotto, Fontana sul fronte interno, anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



Locali del Montaggio locomotive utilizzati come deposito prima della chiusura delle Officine, anni '80 (fotografia Pier Paolo Viola)



*Revisione delle boccole nella Torneria prima della chiusura delle Officine,
anni '80 (fotografia Pier Paolo Viola)*



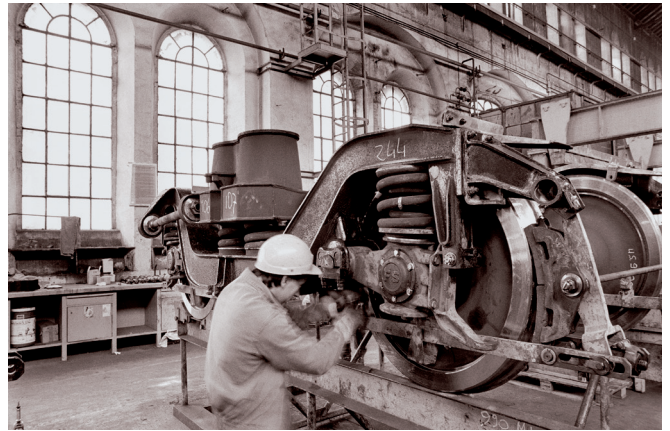
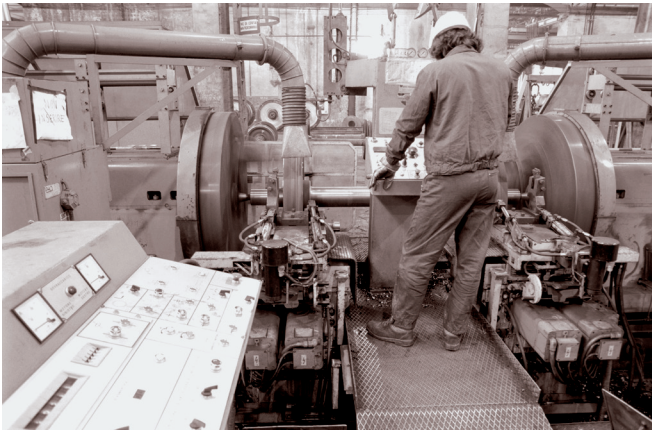
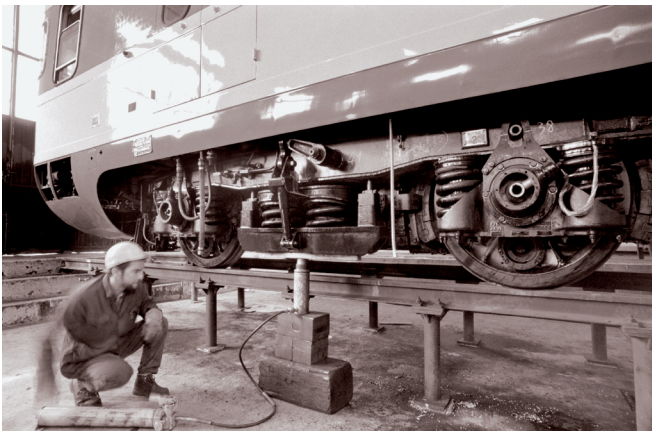
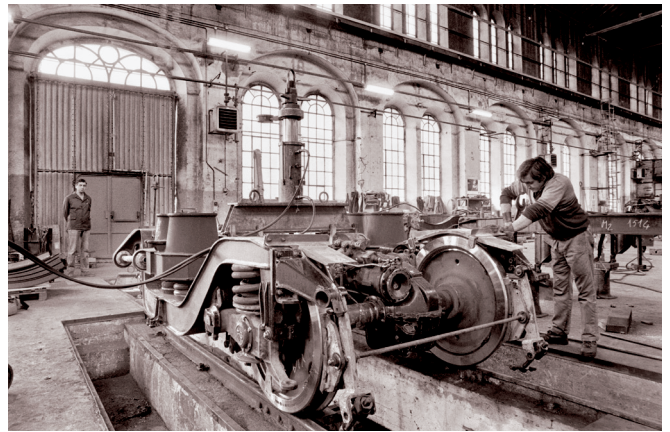
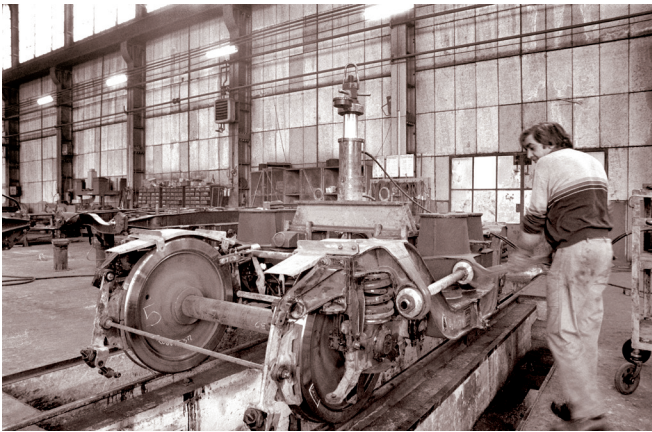
*Sale Montate all'interno del fabbricato Montaggio,
anni '80 (fotografia Gian Carlo Franceschetti)*



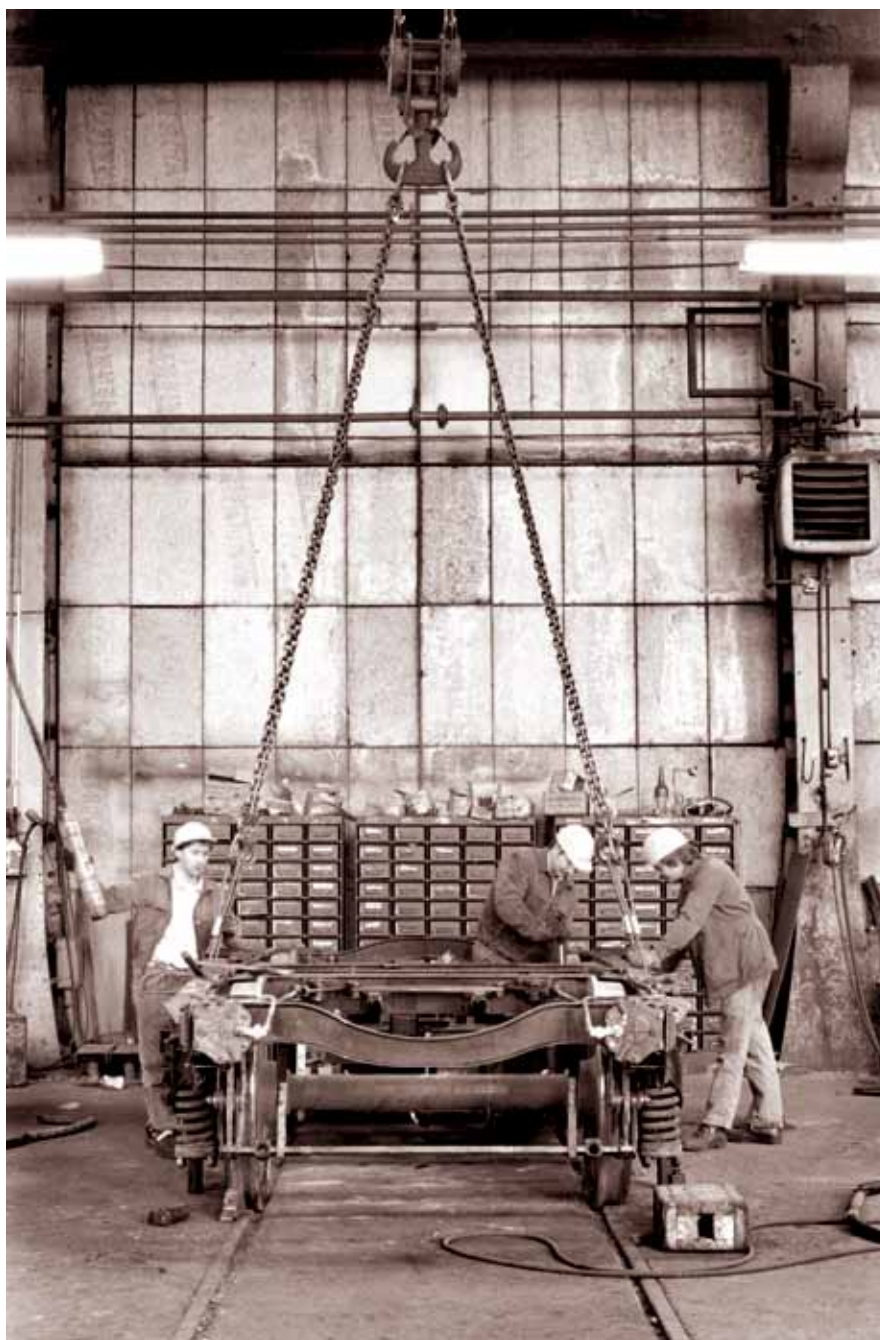
Luoghi di lavoro: dall'alto, *Ufficio dei Capi tecnici tornerai*; *Impianto di aspirazione per la lavorazione dei Pannellisti e riparazione della Cassa di Rimorchio elettrico nel Fabbricato, Montaggio veicoli e lavorazioni*; *Ufficio del Capo tecnico Lavorazione carrelli*; *Montaggio di automotrice ALn 668*, 1992 (fotografie Pier Paolo Viola)



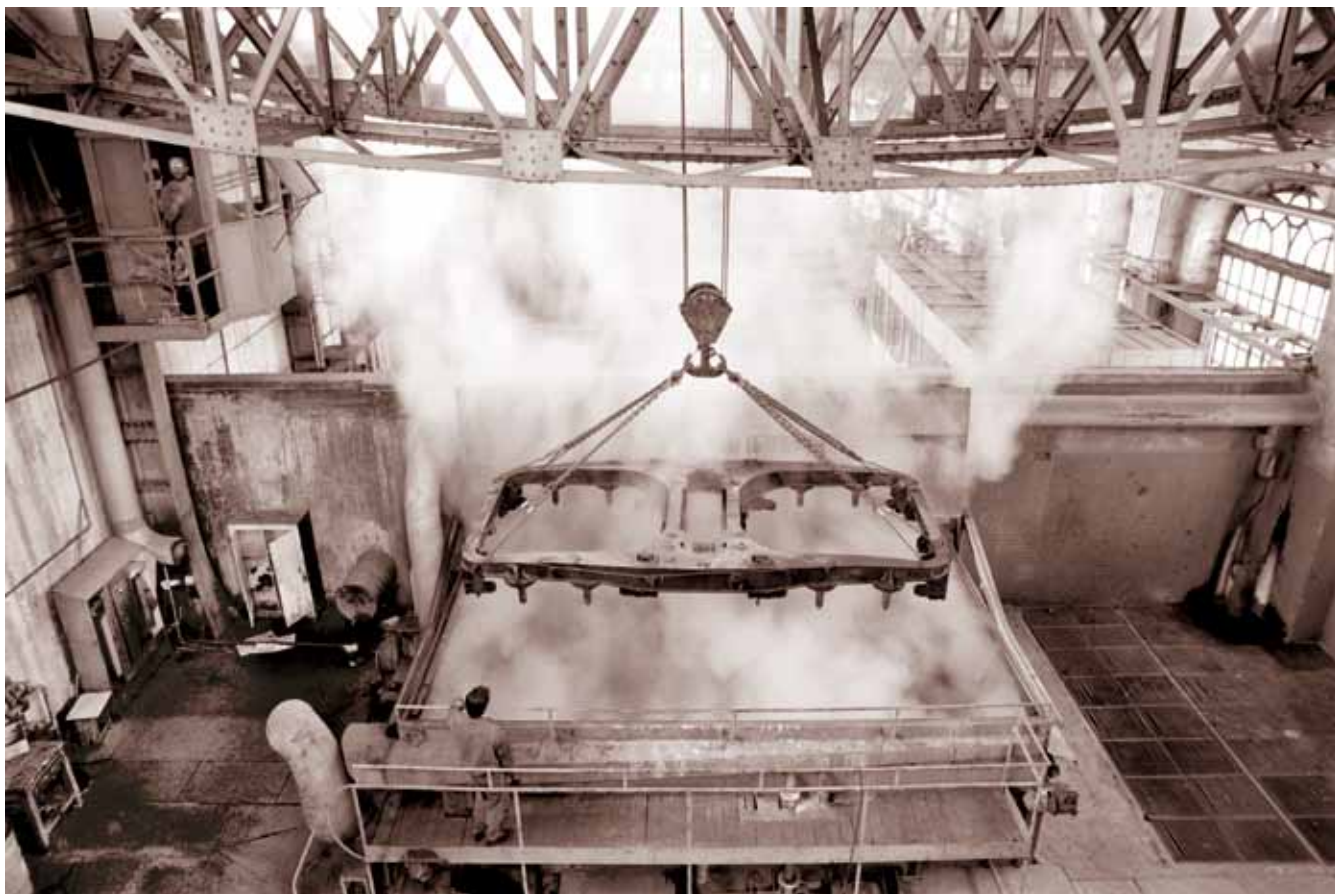
Lavorazione delle Sale Montate e dei Carrelli: Montaggio del Carrello e tornitura della sede del Cerchio della Sala Montata, anni '80-'90 (fotografie Pier Paolo Viola)



Lavorazione delle Sala Montata e dei Carrelli: dall'alto, smontaggio del carrello di automotrice, compressione delle molle del carrello, tornitura e lavorazione dell'assale di una Sala Montata, anni '80-'90 (fotografie Pier Paolo Viola)



Lavorazione delle Sale Montate e dei Carrelli: ricomposizione di un carrello di automotrice, anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



Lavorazione delle Sale Montate e dei Carrelli: sgrossatura del telaio del carrello, anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



Lavorazione delle Sale Montate e dei Carrelli: verniciatura del carrello, anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



Piattaforma girevole per lo smistamento dei Carri,
anni '80-'90 (fotografia Pier Paolo Viola)



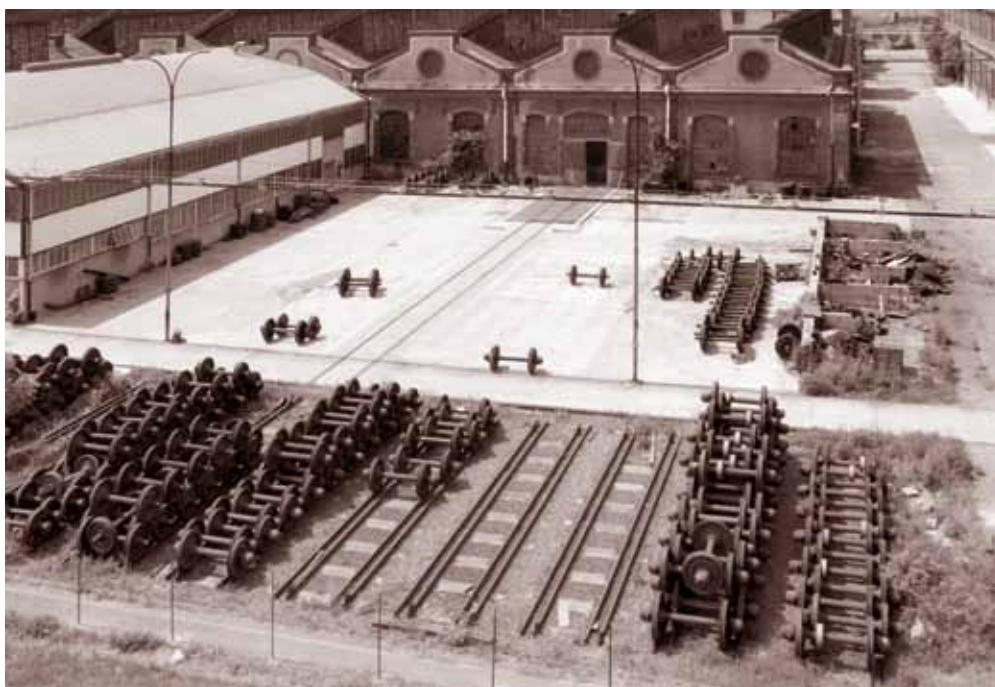
Ingresso del rifugio antiaereo,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)



Interno del rifugio antiaereo,
1992 (fotografia Giancarlo Negro)



Parco Sale Montate,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)

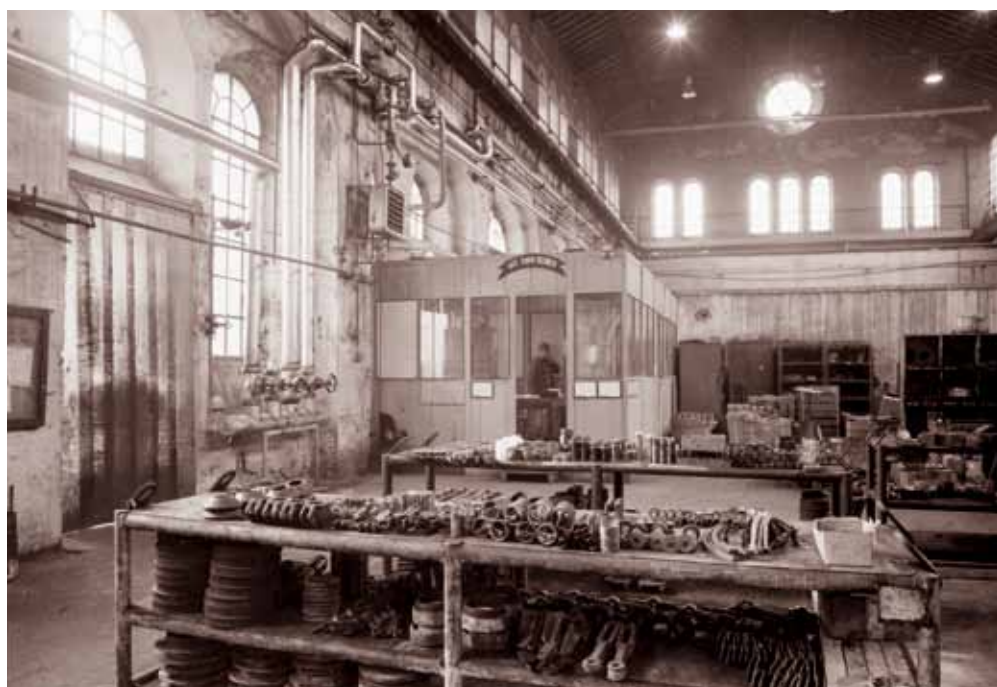


Parco est e Spogliatoio veicoli,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)

Parco Sale Montate e Torneria,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)



Uscita dall'Officina dell'ultimo rotabile riparato (ALn 663.1160, aprile 1992): uscita dal cancello nord (Cancello Speranza), imbocco e attraversamento di corso Vittorio Emanuele II, 1992 (fotografia Pier Paolo Viola)



Tornio per lavorazioni sulle Sale Montate delle locomotive,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)

Spoglio dei particolari dei carrelli delle Automotrici,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)



*Locali della Caldareria utilizzati come deposito prima della chiusura delle Officine,
1992 (fotografia Pier Paolo Viola)*



*Fabbricati Caldareria e Montaggio locomotive, prospetto verso corso Castelfidardo,
2003 (fotografia Sante Prevarin)*



*Fabbricati Caldareria e Montaggio locomotive e ramo nord-est,
2003 (fotografia Sante Prevarin)*

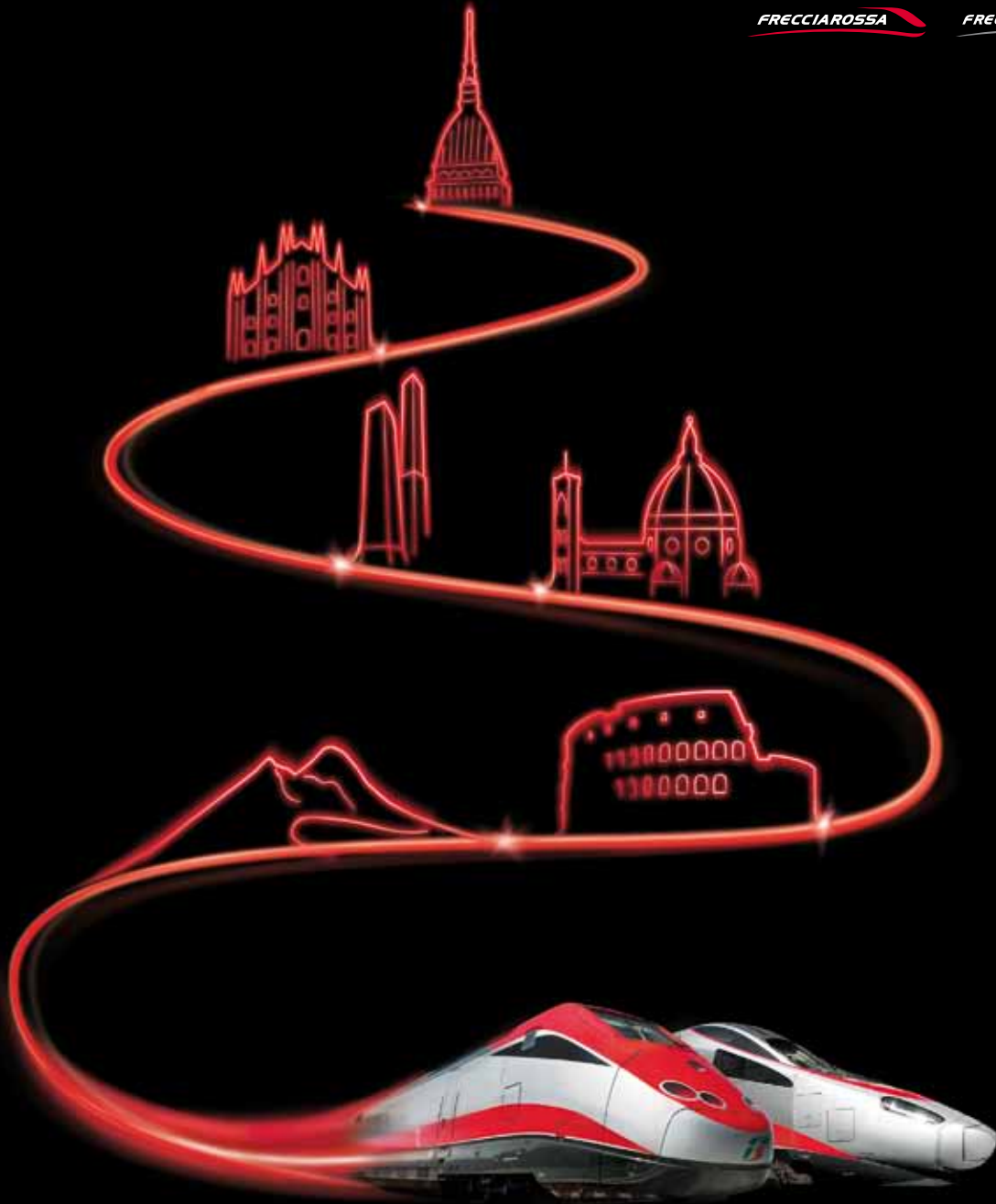


Vagone della ferrovia Torino-Ceres (FTC): costruito nel 1887, ricostruito dal Museo Ferroviario Piemontese come "Carro Soccorso" ed esposto nelle OGR per la mostra «Torino 011», 2008 (fotografia Gian Carlo Franceschetti)

Locomotive di scatole esposta nelle OGR per la mostra «Torino 011», 2008 (fotografia Gian Carlo Franceschetti)

FRECCIAROSSA

FRECCIARGENTO



Frecciarossa e Frecciargento. Alta velocità, viaggi comodi e servizi di qualità.

Scopri le offerte vantaggiose per tutte
le destinazioni e ogni esigenza di viaggio.

Informazioni e acquisti su www.trenitalia.com e nei canali di vendita.
Frecciarossa e Frecciargento. Un'emozione tutta italiana.

 **TRENITALIA**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

www.trenitalia.com

APPUNTAMENTO CON “ESPERIENZA ITALIA 150°”

Da marzo a novembre 2011 a Torino

Le Officine Grandi Riparazioni da marzo a novembre 2011 sono il cuore di “Esperienza Italia 150°” e delle manifestazioni cittadine per il 150° anniversario dell’Unità d’Italia. In corso Castelfidardo 22, nel cuore delle trasformazioni urbanistiche di Torino, lungo il Passante ferroviario e vicino al Politecnico, la spettacolare struttura a forma di H ospita sotto le proprie navate ottocentesche tre mostre ricche di supporti multimediali e interattivi, che raccontano in modo inedito il passato, il presente e il futuro del nostro Paese.

“FARE GLI ITALIANI. 150 ANNI DI STORIA”

Su 10.000 metri quadrati e con un allestimento ricco di multimedialità e di esperienze interattive, la mostra ripercorre 150 anni di storia nazionale, dall’Italia preunitaria fino ai giorni nostri. Un percorso per riflettere sul processo attraverso il quale si sono “fatti gli italiani” evidenziando gli elementi che li hanno aggregati e i fattori che viceversa hanno mantenuto o alimentato le divisioni. I protagonisti sono gli italiani – considerati di volta in volta nei loro aspetti di diversità, nella pluralità dei loro volti, delle loro tradizioni e delle loro culture – ma anche i momenti che li hanno visti unirsi in un sentimento di comune appartenenza. In mostra l’Italia a teatro, all’opera e a scuola, ma anche quella dei due conflitti mondiali e del mondo del lavoro, e ancora il rapporto fra gli italiani e la Chiesa e il boom dei consumi.

Curatori:
Walter Barberis e Giovanni De Luna

“STAZIONE FUTURO. QUI SI RIFÀ L’ITALIA”

È un viaggio che inizia nel presente e conduce verso il futuro prossimo dell’Italia. La rete renderà più forti gli innovatori e potrà essere la scintilla di una nuova rivoluzione industriale: le auto saranno elettriche, le case produrranno e consumeranno energia pulita, molte malattie saranno sconfitte al primo insorgere. Non è fantascienza, ma sono progetti già in corso nei centri di ricerca dei grandi gruppi industriali o in piccoli laboratori. Grazie a ologrammi, realtà aumentate e 3D, i visitatori potranno intraprendere un viaggio nel futuro che li attende e tra le idee che potranno cambiare la nostra vita, nell’Italia che sarà e in quella che vorrebbero.

Curatore:
Riccardo Luna

“IL FUTURO NELLE MANI. ARTIERI DOMANI”

Ispirata alle esposizioni internazionali delle industrie del lavoro che Torino organizzò nel 1911 e nel 1961, la mostra-laboratorio traccia le prospettive positive per un nuovo lavoro artigiano metropolitano, nel solco della più forte tradizione italiana: dal lavoro digitale delle Nuove Officine, per documentare laboratori, progetti e prodotti di architetti, artisti, e giovani creativi, all’eccellenza artigianale italiana, esempio della cultura materiale e del progetto di territori diversi. Gli oggetti in mostra potranno anche essere acquistati dai visitatori nel bookshop.

Curatore:
Enzo Biffi Gentili, con il Seminario Superiore di Arti applicate/Miaao

Giornate e orari di apertura

Dal 17 marzo al 2 giugno 2011

Aperto tutti i giorni
Lunedì h 9-16
Martedì, mercoledì, giovedì e domenica h 9-20
Venerdì e sabato h 9-22

Dal 3 giugno al 18 settembre 2011

Chiuso il lunedì
Martedì, mercoledì, giovedì e domenica h 9-20
Venerdì e sabato h 9-22

Dal 19 settembre al 20 novembre 2011

Aperto tutti i giorni
Lunedì h 9-16
Martedì, mercoledì, giovedì e domenica h 9-20
Venerdì e sabato h 9-22

Biglietteria

Biglietto cumulativo
(per l’accesso a tutte le mostre)
Intero: 15 euro
Ridotto: 10 euro

**Ingresso alla mostra
“FARE GLI ITALIANI”**
Intero: 10 euro
Ridotto: 7 euro

**Ingresso alle mostre
“STAZIONE FUTURO”
+ “IL FUTURO NELLE MANI.
ARTIERI DOMANI”**
Intero: 10 euro
Ridotto: 7 euro



www.itali-avzvvo.it

Un accogliente **bar con gelateria**, una **focacceria** con tanti squisiti prodotti da forno e un **ottimo ristorante** che offrirà una varietà di piatti regionali a prezzi accessibili, con menù ispirati ai protagonisti del Risorgimento. Qualità e servizio garantiti da **Brek**.

SPAZIO SCUOLE

In quest'area saranno attivi - tutti i giorni - uno spazio incontri da **200 posti e 7 laboratori** didattici dotati di Lavagna Interattiva Multimediale per cui è stato progettato uno speciale programma: 150 Digit. l'Italia delle scuole. Nei laboratori si susseguiranno incontri, attività formative, spettacoli e altre iniziative che hanno già fatto registrare decine di migliaia di iscrizioni.

RISTORAZIONE

INCONTRI E MOSTRE TEMPORANEE

Dibattiti, conferenze, convegni, spettacoli e mostre temporanee, con esposizioni a cura delle città estere che vantano un rapporto storico di amicizia con Torino e mostre dedicate al mondo dell'industria, curate da grandi aziende protagoniste della storia del nostro Paese.

BIGLIE

È lo spazio in cui il visitatore può trovare **pubblicazioni, oggetti e gadget** di Esperienza Italia e tutta la documentazione relativa alle mostre.

BOOKSHOP

Un futuro ipertecnologico e pieno di sorprese è già alle porte. Grande merito va all'attività dei centri di ricerca universitari, dei laboratori aziendali, ma anche a molte persone geniali che lavorano in autonomia. **Stazione Futuro è un'officina-laboratorio** che si pone al visitatore come strumento di conoscenza, sperimentazione e condivisione. La mostra renderà pubblici molti progetti, con un **percorso interattivo** e partecipato che spazierà nei più svariati settori: dal **web** alla **biochimica**, dalla **telemedicina** alle **energie alternative**, fino alle **nanotecnologie** abbinata al tessile. Il percorso comprenderà anche supporti 3D, ologrammi e strumenti per la visualizzazione di realtà aumentate.

STAZIONE FUTURO QUI SI RIFA L'ITALIA

È la mostra-laboratorio che illustra la nuova figura dell'artigianato metropolitano. L'esposizione comprende tre sezioni: il **Tunnel treno fantasma** creato dal lavoro digitale, le **Nuove officine** che raccolgono progetti e prodotti del lavoro manuale di creativi famosi ed emergenti e la **Galleria delle botteghe** che espone capolavori provenienti da città di antica tradizione artigianale.

IL FUTURO NELLE MANI ARTIERI DOMANI

ENTI

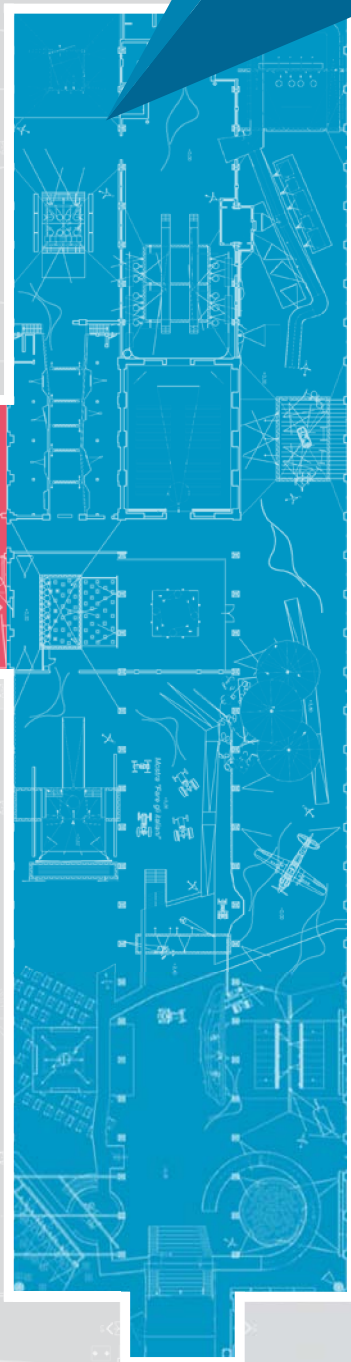
CASTELFIDARDO

I protagonisti della mostra sono gli Italiani, considerati di volta in volta nei loro aspetti di diversità, nella pluralità dei loro volti e delle loro tradizioni, ma anche in tutte quelle fasi che li hanno visti avvicinarsi e unirsi in un sentimento di comune appartenenza.

Fare gli Italiani - 150 anni di storia nazionale raccontati in un grande allestimento multimediale di 10.000 mq che segue le tappe fondamentali della vicenda unitaria con due percorsi paralleli. Il primo è di tipo cronologico con una sequenza di date che richiamano gli avvenimenti più importanti della storia d'Italia e hanno segnato la vita degli italiani, mentre il secondo è costituito da **13 isole tematiche** che riassumono i fenomeni sociali e culturali che hanno influito maggiormente sul profilo degli italiani. Un'esperienza da vivere tra **grandi scenografie, filmati documentari, fondali emozionanti, busti parlanti** di personaggi storici, **oggetti originali**.

FARE GLI ITALIANI
150 ANNI
DI STORIA NAZIONALE

STORIA



GRATA

CORSO CASTELFIDARDO

E DOPO IL 2011?

La Città di Torino e la Fondazione CRT hanno firmato un protocollo di intesa che prevede l'acquisto delle OGR (ancora di proprietà della RFI, Gruppo Ferrovie dello Stato) da parte della Fondazione, allo scopo di realizzarvi un polo della contemporaneità..

È attualmente allo studio la convenzione che definirà i contenuti specifici del progetto. Si realizzerà un centro fortemente dinamico e creativo nel quale produrre, distribuire, studiare, ricercare il "nuovo" in campi diversi: dalle nuove tecnologie ai media, dalle performing arts alla cultura contemporanea nelle sue diverse accezioni. Le esperienze innovative saranno aperte ad attività economiche nella filiera della cultura in senso ampio, in particolare nel settore enogastronomico.



Fotografia di Michele D'Ottavio

OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI

MARZO - NOVEMBRE 2011

L'ITALIA SARÀ QUI

**DAL 22 GENNAIO VISITA
IL CANTIERE EVENTO**

Prenota e potrai conoscere da vicino la storia delle Officine Grandi Riparazioni, la loro originaria e maestosa bellezza, il ruolo che avranno durante il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia.

Tutti i sabati e domeniche fino al 6 marzo 2011.

Info e prenotazioni: 011-5537954 · visiteguidate@urbancenter.to.it

Visite guidate gratuite a cura di Urban Center Metropolitano.

Per tutti i visitatori del Cantiere Evento è previsto l'ingresso ridotto alle mostre che si terranno dal 17 marzo al 20 novembre 2011.



**OFFICINE
GRANDI
RIPARAZIONI**

corso Castelfidardo, 22 - Torino
www.officinegrandiriparazioni.it

**Comitato Italia 150
Soci Fondatori:**

Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Regione Piemonte
Provincia di Torino
Città di Torino

Compagnia di San Paolo
Fondazione CRT
Camera di Commercio Industria Artigianato
e Agricoltura di Torino
Unioncamere Piemonte
Università degli Studi di Torino
Politecnico di Torino
Università degli Studi del Piemonte Orientale
Amedeo Avogadro
Università degli Studi di Scienze Gastronomiche

Main Partners:



Partners:



Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica



1861 > 2011 >>
150° anniversario Unità d'Italia