



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-