



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.