

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

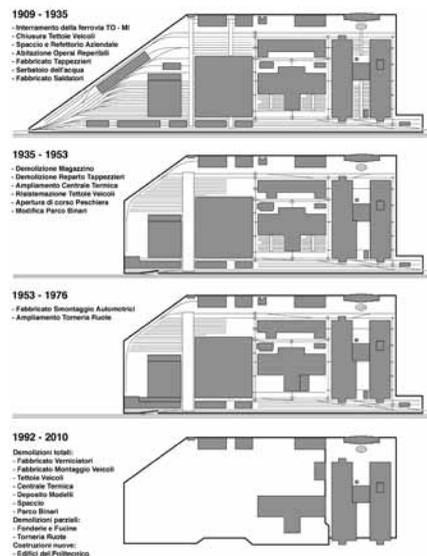
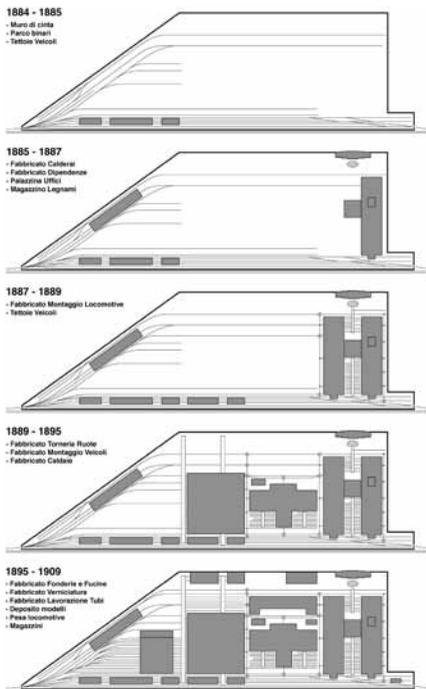
Altri fabbricati non più esistenti

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

