

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 Fabbriati 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-

to 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»

QUALE VITE?

È passato molto tempo dal giorno in cui, venticinque, 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 validato 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 operaio 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



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

