

LA CEAT, UNA FABBRICA IN PARTICOLARE

La storia della Barriera di Milano è, indissolubilmente, intrecciata con quella delle grandi fabbriche, soprattutto metalmeccaniche o siderurgiche, che costellavano il territorio, soprattutto nella zona Montebianco. Le vicende di questi stabilimenti che principiano nell'800 sono sufficientemente note. In questo caso vogliamo parlare della CEAT Gomma, ultima delle grandi fabbriche sorte in barriera.

Nato nel 1939 come fabbrica per la produzione di maschere antigas, lo stabilimento è pesantemente danneggiato dai bombardamenti del 13 luglio e 7 agosto del 1943. Immediatamente ripristinati gli impianti tornano a produrre nel 1944. Nel settembre 1945 l'azienda decise di convertire le lavorazioni finalizzandole alla produzione di pneumatici per vetture e autocarri.

La riconversione post bellica si concretizza il 19 agosto del 1946 quando, il rinato stabilimento, produsse la prima copertura per autovetture.

Ai primi di ottobre dello stesso anno prese avvio la produzione industriale dei pneumatici e nel settembre del 1948 veniva presentata la prima copertura CEAT per autocarro²³⁶.

Lo stabilimento che, inizialmente, consisteva solamente nella manica di fabbrica prospiciente via Leoncavallo, ha una progressiva espansione, fino ad occupare nel 1960 un'area di 65.000 metri quadrati di cui 40.000 coperti; ossia l'intero isolato compreso tra le vie Leoncavallo, Pacini, Broglio e Ternengo.

Le maestranze crescono fino a toccare le 1200 unità nel 1961 e le 1750 unità (1400 operai e 350 impiegati) all'inizio degli anni settanta²³⁷.

Nel 1961, nella notte tra il 6 e il 7 gennaio lo stabilimento subisce un gravissimo incendio.

Quello che segue è il testo completo dell'articolo apparso nelle Cronache Torinesi della Gazzetta del Popolo dell'8 gennaio 1961²³⁸:

Due miliardi di danni nel rogo della CEAT Cento vigili del fuoco lottano per sedici ore contro una muraglia di fiamme

L'allarme nella notte alle 3,30 è dato dal custode che si salva gettandosi da una finestra – Centinaia di operai collaborano con i pompieri – Ventimila litri

²³⁶ La CEAT nel venticinquennio della sua fondazione 1925 – 1950, Edizione in proprio con copie numerate a tiratura limitata

²³⁷ Testimonianza degli ex dipendenti Giuseppe Massera e Antonio Russo

²³⁸ A.S.C.T. - archivio Gazzetta del Popolo, busta I-1138



Ceat incendio
nella notte tra il 6
e 7 gennaio 1961
articolo giornale
8-1-61 - archivio
Gazzetta del
Popolo I-1559 -
ASCT

d'acqua al minuto sull'immane braciere – Quattro feriti – Distrutti alcuni dei più importanti reparti sotto l'edificio crollato – Le cause: forse un corto circuito – Una intervista con il vice presidente della società, che elogia le maestranze e assicura che non mancherà il lavoro – Possibile ripresa della produzione alla fine di gennaio.

Le drammatiche proporzioni del violentissimo incendio che, ieri notte e per tutta la giornata, ha divorato alcuni reparti dello stabilimento CEAT Gomma ci sono state riassunte ieri sera dall'avv. Ugo Ricciardi, vice presidente della società, il quale, con molta cortesia, nella spaventosa giornata, ha trovato il tempo di fornirci particolari e chiarimenti di grande interesse.

La prima domanda che abbiamo posto all'avv. Ricciardi riguardava, naturalmente, l'entità dei danni.

“Non è ancora possibile – ci ha risposto – azzardare una valutazione. Solo martedì o mercoledì avremo un'idea abbastanza attendibile dei danni. Tuttavia la cifra di due miliardi di lire, è senz'altro indicativa: potrebbe aumentare, ma difficilmente potrà diminuire”.

“Quali sono le cause del sinistro?”

“Anche a questa domanda è impossibile, per ora, rispondere e, molto probabilmente, le cause non saranno accertabili. Si può logicamente pensare ad un corto circuito, poiché questo, in generale, rappresenta uno dei pericoli maggiori di incendio”.

“Quali sono i reparti distrutti o danneggiati?”

“Tutti i reparti che erano alloggiati nell'angolo dell'edificio sulle vie Bioglio e Ternengo, con uno sviluppo d'un centinaio di metri, sono andati distrutti. In particolare le fiamme hanno incenerito il magazzino rayon, il magazzino coperture e hanno irreparabilmente danneggiato il reparto tessile, dotato di costosi macchinari, e il reparto di vulcanizzazione. Soltanto alcuni vulcanizzatori potranno forse essere riattati. E ciò senza contare l'edificio, pianterreno e due piani fuori terra, che è completamente da ricostruire nella parte attaccata dal fuoco”.

“Quali saranno le conseguenze dell’incendio per i lavoratori della CEAT Gomma? Fino a quando dovranno essere sospese le lavorazioni?”.

“I reparti distrutti rappresentavano, indubbiamente, la base delle produzioni della fabbrica. Per questo l’incendio interessa tutti i 1200 lavoratori dello stabilimento. Ma per loro non esiste alcun problema. In un primo tempo, tutti i lavoratori saranno impiegati nei lavori più urgenti, che sono lo sgombero delle macerie e la ricostruzione dello stabile. Noi confidiamo, tuttavia, di poter riprendere la produzione entro il mese di gennaio, sia pure con opportuni accorgimenti”.

L’avv. Ricciardi ha concluso le sue dichiarazioni con un caldo elogio dei lavoratori della CEAT che, in questa occasione, hanno dimostrato un commovente attaccamento all’azienda.

“Molti hanno pagato di persona, correndo gravi rischi, per salvare il salvabile. E non possiamo, infine, non dimenticare la coraggiosa e intelligente opera dei vigili del fuoco di Torino i quali hanno impedito che il grave sinistro si trasformasse in un disastro irreparabile”.

In realtà, l’incendio della CEAT è stato uno dei maggiori e dei più impressionanti che si ricordino nella nostra città. Le fiamme, trovando facile esca nelle materie prime impiegate nella lavorazione dei pneumatici, si levavano altissime nella notte gettando un terrificante bagliore su una zona vastissima. Il fumo nero della gomma si alzava in colonne dense che raggiungevano i duecento metri di altezza e poi si spargevano lontano. Fino a Settimo sono giunti il puzzo e la caligine. Nelle immediate vicinanze dell’immane rogo il calore, naturalmente ha raggiunto punte incredibili e ciò ha reso anche più difficile e laboriosa l’opera dei vigili del fuoco. La vernice di alcune macchine dei pompieri, che pure erano assai lontane dal bruciare, è rimasta scrostata dall’aria infuocata.

L’incendio è divampato nella parte posteriore del vasto fabbricato e si è rapidamente esteso ai due bracci che si dipartono dall’angolo di via Bioglio con via Ternengo. L’allarme è stato dato dal custode Francesco Ghione, di 56 anni, il quale ha corso il rischio di rimanere prigioniero delle fiamme ed ha dovuto salvarsi in modo drammatico.

L’allarme è stato dato verso le 3,30. Nessun operaio era al lavoro, giacché i turni erano stati sospesi – in occasione della festività dell’Epifania – con l’ultimo che



Ceat incendio nella notte tra il 6 e 7 gennaio 1961 - archivio Gazzetta del Popolo I-1559 - ASCT

si era concluso giovedì sera. Il lavoro doveva riprendere con il turno di ieri mattina alle 6.

I vigili del fuoco sotto la diretta guida del comandante ing. Malagamba, sono intervenuti con eccezionale tempestività e con largo impiego di mezzi. Un centinaio di uomini, 10 autopompe, 25 motopompe, 3 autoscale: questi i dati più appariscenti. Ma bisogna aggiungere che ciascuna autopompa "serviva" quattro lance da 70 millimetri di diametro e che per molte ore i getti concentrati sull'immane braciere hanno rovesciato 20 mila litri di acqua ad alta pressione al minuto.

I vigili del fuoco e i loro comandanti, interrogati sulla gigantesca impresa, hanno dichiarato di "aver avuto fortuna" perché nelle immediate vicinanze della CEAT passa un canale ricco d'acqua dal quale le autopompe hanno potuto pescare²³⁹. Ma la fortuna non basta se non si accompagna a una perfetta organizzazione e a una coraggiosa esecuzione di programmi stabiliti al secondo. Siamo in grado, ad esempio, di rivelare che tutti i cavi e i raccordi disponibili nella caserma dell'83° Corpo sono stati concentrati sul luogo del disastro con esemplare sollecitudine. A un certo punto una delle autopompe si guastò. Si era nella fase di maggior sforzo e non si poteva rinunciare nemmeno a una goccia d'acqua. I vigili, con perfetto sincronismo, misero in funzione due motopompe e il torrente d'acqua continuò a rovesciarsi sul braciere con immutata intensità.

Queste cose riescono sempre molto bene nelle esercitazioni, ma è difficile eseguirle nel trambusto di un enorme disastro, nel buio della notte rotto soltanto dai bagliori di un colossale incendio.

Ancora prima delle 6 cominciarono a giungere sul posto operai dello stabilimento. Moltissimi si misero a disposizione, con la loro conoscenza dei reparti, per lo spegnimento e il salvataggio dei materiali. Milioni di merci furono sottratti al danneggiamento e alla distruzione grazie al coraggio e alla abnegazione dimostrata dai lavoratori della CEAT. In silenzio, senza badare al rischio, gli operai penetravano nei reparti già minacciati e ne uscivano con manufatti, materie prime e macchinari che venivano caricati su autocarri già in attesa. L'ing. Virginio Tedeschi, amministratore delegato, che fu tra i primi ad accorrere e dovette assistere con angoscia all'ine-

²³⁹ Si trattava di un ramo della bealera di Lucento che è stato in funzione fin verso la fine degli anni sessanta con scopi irrigui per i terreni agricoli di proprietà dell'Ospedale Maggiore S. Giovanni Battista e di pertinenza alle cascine Dubois e Valinotto. Il canale, le cui tracce sono in parte ancora visibili in alcuni tratti (corso Vigevano prima della stazione Dora, tra via Pinerolo e corso Novara, corso Novara ang. corso Giulio Cesare dove esiste ancora la spalletta del ponte ed esiste un balcone dell'Hotel Rey ad un metro di altezza affacciato su quello che era il letto del canale), percorreva corso Vigevano, corso Novara sul lato destro, attraversava il corso all'altezza dell'attuale Palazzo della Lavazza, piegava verso sinistra verso i prati, piegava poi verso destra passando di fianco alla cascina Nigra e confluiva infine nel canale del Regio Parco che costeggiava il corso omonimo.

sorabile azione delle fiamme, rimase visibilmente toccato dalla dimostrazione di attaccamento all'azienda e di consapevolezza data dai lavoratori.

La lotta durò per circa 16 ore: dalle 3,30 alle 18,30. Solo a quell'ora, infatti, si cominciò a respirare. Anche gli ultimi focolai erano ormai domati, e comunque non destavano più preoccupazioni. Rimasero sul posto solo alcune squadre di sorveglianza, per scongiurare possibili ritorni di fiamma.

Pochi sanno che una delle squadre, appena rientrata in caserma, ha dovuto subito ripartire per andare ad aprire la porta di casa d'un concittadino distratto. I vigili, ridotti a maschere da inferno dantesco, non ebbero nemmeno il tempo di lavarsi le mani.

I vigili, nell'attaccare l'incendio, si preoccuparono prima di tutto di isolare il resto dell'edificio dalla parte fiammeggiante, per la quale non c'era più nulla da fare. Particolarmente minacciato era il reparto per la lavorazione delle camere d'aria, adiacente alle sezioni incendiate. L'intelligente piano poté dirsi riuscito solo verso le 9 di ieri mattina.



Ceat incendio
nella notte tra il 6
e 7 gennaio 1961
- archivio
Gazzetta del
Popolo I-1559 -
ASCT

Crolli e rovine ridestavano di tanto in tanto altissime lingue di fuoco. L'attimo più pauroso si ebbe forse verso le 6, quando, con enorme schianto, rovinò tutta la parte dell'edificio all'angolo con via Bioglio e via Ternengo. Il cemento cedeva come cartone e le armature di ferro fondevano. Chi non ha assistito alla scena non può rendersi conto della drammaticità di tale spettacolo.

Un prezioso apporto è stato pure fornito da reparti del Battaglione Mobile di P. S. della squadra mobile al comando del dott. Valerio, da agenti del commissariato di zona, dai carabinieri e dai vigili urbani, che hanno teso attorno alla zona minacciata un vasto cordone protettivo per tenere a distanza le migliaia di curiosi accorsi da ogni parte della città. Senza questi provvidenziali interventi, a parte i possibili

rischi, la folla degli spettatori avrebbe potuto intralciare molto seriamente l'opera dei vigili del fuoco.

Invece, nel complesso, si lamentano soltanto quattro feriti, nessuno dei quali è grave. Ieri sera abbiamo parlato con uno di essi, il custode dello stabilimento, Francesco Ghione, che abita con la moglie e due figli in via Nicola Fabrizi 13. Egli ha narrato di essere stato investito dalle fiamme, dopo aver sentito odore di bruciato, nell'aprire una porta che dava su un corridoio del primo piano. Mentre dava l'allarme, telefonando alla squadra di servizio, rimase circondato dal fuoco. Allora rompe una vetrata e si gettò dalla finestra, compiendo un salto di circa quattro metri. Quando i compagni lo soccorsero perse i sensi. All'ospedale lo giudicarono guaribile in sei giorni e lo ricoverarono per alcune ore per fargli passare lo choc. Poi lo fecero trasportare a casa. "Non spaventarti – disse alla moglie – vengo dall'inferno, ma sono ancora vivo".

Due altri dipendenti della CEAT sono rimasti feriti. Marco Calcagno ha riportato leggere ustioni e Giorgio Cavina ha corso il rischio di rimanere soffocato mentre portava fuori da un magazzino alcune gomme.

Un vigile del fuoco, Carlo Giargia, di 40 anni, è caduto da una scala. Ha riportato una distorsione ad un piede e il medico del corpo lo ha giudicato guaribile in 20 giorni.

Nel terribile disastro rimane almeno il conforto che lo spaventoso rogo non abbia chiesto il sacrificio di vite umane.

Per tutta la notte squadre di vigili del fuoco sono rimaste sul luogo del disastro ed hanno continuato a lavorare alla luce di potenti fari. Vi sono ancora numerosissimi focolai: basta rimuovere i mucchi di cenere e di macerie per provocare sinistri scoppiettii e piccole fiammate sulle quali i pompieri lanciano immediatamente getti d'acqua.

I curiosi continuano ad affluire e le forze di polizia mantengono il rigoroso isolamento di tutta la zona. Oggi, con ogni probabilità, saranno demoliti i tratti di muri sbrecciati e pericolanti all'esterno e all'interno dello stabile. Sarà questa la prima fase dell'opera di ricostruzione.

Lo stabilimento riprende a funzionare a pieno ritmo nel giro di pochi mesi, e produrrà fino al 1979 quando tutte le lavorazioni saranno spostate nel nuovo stabilimento di Settimo Torinese.

Tra i motivi che avevano portato alla chiusura della fabbrica ci sono da segnalare la difficoltà di ristrutturare il vecchio stabilimento secondo le nuove tecnologie di produzione e la crescente protesta degli abitanti della zona (la CEAT era adiacente al nuovo insediamento E8 di edilizia popolare) per l'inquinamento prodotto dalle lavorazioni. Restano in funzione solo alcuni uffici e magazzini. Nel 1982 il fabbricato di via Leoncavallo è completamente sgomberato e abbandonato.

Per ripercorrere le vicende e conoscere le produzioni di questo stabilimento ci siamo avvalsi dei ricordi di Giuseppe Massera²⁴⁰

Mi chiamo Massera Giuseppe e sono nato nel 1929. Io sono entrato alla CEAT nell'ottobre del 1945 e la CEAT Gomma non esisteva, si chiamava Sirca ed era in corso Regio Parco, era una specie di succursale della CEAT cavi, durante la guerra questa ditta faceva maschere antigas.

Finita la guerra hanno assunto mio fratello che era un reduce dei campi di concentramento tedeschi, e l'hanno assunto perché era pratico della lavorazione della gomma; facevano suole di gomma per scarpe, i "carri armati". Io ho cominciato lì da apprendista perché sapevo che poi subito dopo nel 1946 avrebbero iniziato la costruzione della CEAT Gomma, allora si chiamava così non CEAT Pneumatici, ed infatti, sono stato lì alcuni mesi con mio fratello poi lui è rimasto lì perché era esperto nel lavoro della gomma, io invece avevo la vocazione di fare il meccanico e mi hanno trasferito nella primavera del 1946 in via Leoncavallo.

C'erano quattro mura erette nel 1945 dopo la guerra sui terreni comprati dall'Ospedale San Giovanni Battista, il pavimento della fabbrica era ancora in terra battuta, non avevano ancora messo il cemento, e c'erano tre o quattro macchine vecchie che non so dove le avessero trovate: mescolatori, una calandra a L comprata dalla Pirelli mi pare. Abbiamo cominciato a montare i macchinari e abbiamo creato l'officina, io sono stato destinato a lavorare al tornio meccanico, eravamo in quattro gatti.

La CEAT si è ingrandita poco per volta. La parte dello stabilimento più vecchia è quella dove adesso, dopo la ristrutturazione, c'è il salone. Mi ricordo ancora che qualche macchinario arrivava non con i camion ma con i carri trainati dai cavalli. Scaricavamo il materiale pesante come i cilindri e i rulli dei mescolatori utilizzando l'unica cosa funzionante moderna che era un carro ponte le cui colonne portanti sono ancora visibili nel salone ristrutturato. Via via la fabbrica si ampliava con i reparti del nero fumo e dei semilavorati. Le prime coperture venivano fatte a mano, non c'erano ancora le macchine confezionatrici, erano fatte da operai esperti che arri-



Giuseppe Massera
– archivio
Officina della
Memoria

²⁴⁰ All'intervista ha partecipato Antonio Russo, anch'egli ex dipendente CEAT.

vavano dalla Pirelli; c'era già l'ing. Migneco che ha poi fatto tutta la carriera che doveva fare.

La prima copertura prodotta nel 1946 l'hanno tenuta in esposizione per molti anni nella sede centrale della CEAT in corso Palermo, era una gomma per la "Balilla".

Le macchine confezionatrici erano delle macchine che avevano un tamburo, sopra il tamburo venivano avvolte le tele per fare il battistrada che veniva rivoltato a mano sotto forma di un cilindro; poi c'era una macchina che piegava il cilindro e gli dava la forma del pneumatico ancora "crudo" poi veniva portato alla vulcanizzazione.

La fabbrica si allargava, è stato fatto il reparto vulcanizzazione, non c'erano le presse, ma c'era un'autoclave che spingeva la chiusura degli stampi, poi veniva immesso il vapore sia all'interno che all'esterno del pneumatico e "cuocivano" le coperture, da 6 a 10 per volta a seconda delle dimensioni. Si è cominciato con un'autoclave, poi due autoclavi, poi sono arrivate le presse dall'America con il famoso piano Marshall, erano presse primitive che in America non usavano più, ma da noi erano una novità, avevano la chiusura automatica, ogni pressa cuoceva un pneumatico per volta o due per volta se erano piccoli. Più avanti è stato fatto anche il reparto camere d'aria; poi il reparto dei "giganti" i pneumatici per gli autocarri.

Nel gergo le coperture per le auto erano chiamate "turismo" e quelle per autocarri "i giganti".

Il reparto del nero fumo è quello dove si preparavano le mescole di gomma, si chiamava nero fumo perché è il prodotto predominante nella gomma, c'era la para e altri ingredienti; venivano usate macchine per impastare la para con altri ingredienti quali zolfo e nero fumo. Naturalmente una volta quando non c'erano i macchinari di adesso, la miscelatura avveniva in un singolo mescolatore dove c'erano tutti gli ingredienti. Il nero fumo è una polvere impalpabile che veleggiava dappertutto, chi lavorava lì alla sera doveva fare la doccia obbligatoria ma a volte non bastava perché avevano la polvere dappertutto; quando dovevamo andare in quel reparto per riparare qualche macchina era per noi una tragedia. Queste macchine si chiamavano "Bembury", erano dei mescolatori simili alle impastatrici per il pane e la superficie dei mescolatori era di materiale durissimo perché la gomma li consumava. Erano macchine che richiedevano continue riparazioni e manutenzioni. Adesso è tutta un'altra cosa, il nero fumo è in un mescolatore chiuso.

Un altro reparto era la tessitura con i telai e con le macchine per la ritorcitura, era un reparto di tutte donne. Inizialmente il filato per le coperture veniva acquistato dalla filatura di Giaveno che era di proprietà della Ceat e diretta dall'avv. Ricciardi che era il genero dell'ing. Tedeschi, proprietario della Ceat. Alla filatura di

Giaveno c'è stato qualche problema e allora hanno deciso di produrre in proprio i filati. Il reparto filatura era posto al secondo piano sopra il reparto finitura sull'ala dell'edificio su via Leoncavallo, quella che è stata ristrutturata per l'anagrafe e i servizi sociali. A piano terra c'era il reparto semilavorati dove i tessuti venivano impregnati di gomma attraverso la calandratura prima di essere messi in lavorazione e c'erano macchine per l'asciugatura.

Poi c'era il reparto confezionamento pneumatici "turismo", il capo reparto era la signora Tasca. Mia moglie l'ho conosciuta che lavorava in quel reparto.

La CEAT Gomma è così diventata, non solo una potenza nazionale ma anche internazionale, si è espansa anche in India dove sono stato anch'io a montare macchine per il nuovo stabilimento, poi in Italia a Settimo e ad Anagni.

Della CEAT di corso Palermo ricordo quando è stata bombardata il 13 luglio 1943. Io ero ancora un ragazzo e abitavo in corso Regina, un mio amico mi dice di andare a vedere che c'è la CEAT che brucia, ed era pomeriggio, era stata bombardata nelle notte e bruciava ancora, uscivano fuoco e fumo dai sotterranei.

L'incendio del 1961 lo ricordo perché ero presente. Nel 1959 ero stato mandato in India ed ero tornato nella primavera del 1960.

Mi ricordo era l'Epifania del 1961, ero andato a lavorare, anche se era giorno festivo, perché dovevamo fare manutenzione approfittando della fermata della produzione; c'erano poi da seguire dei lavori di costruzione.

Quel giorno c'erano degli operai di una ditta esterna che al terzo piano dovevano "tirare" cioè installare delle "norie" che sono dei trasportatori aerei che servivano a portare le coperture dal primo al secondo e al terzo piano, attraverso delle aperture, per essere immagazzinate. Questi operai sembra che abbiano usato per i lavori la fiamma ossidrica per tagliare e saldare dei tubi al terzo piano. Quando abbiamo finito il lavoro siamo venuti via; si è ipotizzato che probabilmente qualche scintilla sia caduta attraverso le botole d'apertura e sia finita nei copertoni che erano stivati nel piano di sotto. In quella parte di fabbricato c'era il magazzino con migliaia di copertoni; nelle vicinanze c'erano la finitura e la ritorcitura.

Il 7 gennaio verso le 4 del mattino ricevo a casa una telefonata da Sandro Ferraro, con cui ero molto amico, che era l'autista del direttore generale, l'ingegner Migneco e mi dice che la CEAT sta andando a fuoco, che aveva ricevuto la notizia dall'ingegner Migneco che l'aveva chiamato perché andasse a casa sua a prenderlo per portarlo subito alla CEAT. Sandro mi dice che la CEAT sta bruciando e mi dice di guardare dalla finestra.

Io allora abitavo in via Mercadante angolo via Cherubini dove c'era il negozio di Giorgio Foto. Dalla finestra non vedo nulla, allora mi vesto ed esco e quando arrivo a un certo punto di via Mercadante vedo le fiamme che escono, mi sono spaventato.



Ceat via
Leoncavallo, anni
cinquanta

Sono stato uno dei primi ad arrivare, l'ingegner Migneco era appena arrivato, c'erano i sorveglianti che non facevano entrare nessuno che non fosse conosciuto. C'era già la prima macchina dei pompieri ed erano entrati nel cortile. C'era buio pesto perché mancava corrente; incontro l'ingegnere e mi chiede cosa faccio, io gli dico che mi aveva avvisato Sandro e mi dice: hai visto che roba? mi sono emozionato e ho pianto e anche l'ingegnere si è messo a piangere. Sono tornato in portineria e ho telefonato ai capi della manutenzione impianti per avvisarli e farli venire allo stabilimento. I sorveglianti facevano entrare solo quelli della manutenzione. Siamo rimasti dentro una trentina di ore senza dormire perché bisognava cercare di salvare il salvabile.

I pompieri ci hanno dato l'ordine di aprire tutte le finestre per far uscire il fumo, alcune finestre erano bloccate. Il fumo era pericolosissimo tanto che due di noi hanno rischiato, mi ricordo che Giorgio Cavina e Marco Calcagno sono stati portati all'ospedale insieme ad un paio di pompieri. Bisognava aprire le finestre, ma era già arrivato il fumo e si sono sentiti male. Saremo stati un centinaio a intervenire quella notte. Con i carrelli elettrici portavamo via i copertoni e li mettevamo in un posto più sicuro lontano dall'incendio. Per fare in fretta un po' di copertoni sono stati buttati fuori dal fabbricato sulla strada e poi siamo andati a raccogliarli.

Non ricordo bene se la parte di stabile dove l'incendio era più forte all'angolo di via Bioglio con via Ternengo, è crollata da sola o è stata fatta cadere dai pompieri perché era pericolante, era come un castello di carte.

I pompieri ci hanno messo molte ore per spegnere l'incendio e comunque per diversi giorni si è tenuto sotto sorveglianza il posto e ogni tanto scattava l'allarme per qualche filo di fumo che usciva dalle macerie.

L'incendio ha avuto ripercussioni sulla produzione dei "giganti" e del reparo vulcanizzazione che erano vicino alla zona bruciata, c'erano le macchine confe-

zionatrici che erano state danneggiate dal calore. Nei mesi successivi, abbiamo dovuto smantellare molte macchine per sostituirle, inoltre c'erano da rifare gli impianti elettrici. Nessun operaio è stato lasciato a casa, non c'era la cassa integrazione, gli operai di produzione dei reparti danneggiati sono stati utilizzati per sgombrare le macerie, pulire, mettere a posto, selezionare le coperture che si potevano salvare.

In quel momento il presidente era Virginio Tedeschi e amministratore delegato l'avvocato Ricciardi.

Quando sono morti è subentrato Alberto Bruni Tedeschi, figlio di Virginio, che era anche un famoso musicista e compositore di musica dodecafonica e compositore di opere liriche, è stato anche Sovrintendente al Teatro Regio di Torino²⁴¹. A metà degli anni settanta si è trasferito, con la famiglia a Parigi, si diceva forse per paura dei sequestri e del terrorismo. Era padre della top model Carla Bruni e dell'attrice Valeria Bruni Tedeschi. Amministratore delegato diventò l'ingegner Migneco.

Nel 1960 gli operai erano 1200 che diventarono 1400 nel 1970 oltre a 350 impiegati. C'erano tanti impiegati perché esisteva il laboratorio sperimentale di ricerca.

A un certo punto con la tecnologia molta gente diventò superflua e con 600 persone si faceva il doppio della produzione di quando erano 1200.

Verso la fine degli anni settanta Alberto Tedeschi ha venduto la CEAT alla Pirelli in cambio di una quota di azioni Pirelli.

Sono stato a lavorare in via Leoncavallo fino alla chiusura dello stabilimento nel 1982.

Ho aperto lo stabilimento nel 1946 e l'ho chiuso nel 1982; in tutti quegli anni avevo anche fatto un po' di carriera diventando prima capo squadra e poi capo officina alla divisione manutenzione impianti.

Anche io ero stato trasferito a Settimo dove sono stato solo qualche mese, dopo ho chiesto di ritornare in via Leoncavallo dove erano rimasti molti impiegati in attesa di spostamento in altre sedi e dove c'era da smantellare lo stabilimento. Tutti i macchinari sono stati demoliti e venduti a cura di ditte esterne e io sovrintendevo alla demolizione. Nello smantellamento della fabbrica il materiale recuperabile come macchine per scrivere, armadi... venne immagazzinato sotto una tettoia dove venivano i dipendenti CEAT interessati ad acquistarlo.

Ho poi fatto un anno di cassa integrazione con la metà dello stipendio, per gli impiegati era così. Poi mia figlia si è sposata e allora sono andato in pensione in quanto c'era la possibilità di andarci con 37 anni di contributi. Avrei potuto conti-

²⁴¹ Alberto Bruni Tedeschi (Moncalieri, 1915- Parigi, 1996) è stato Sovrintendente del Teatro Regio di Torino dal 1959 al 1971. E' anche grazie alla sua iniziativa che questo teatro è stato ricostruito.

nuare a lavorare a Settimo, ci ho provato, ma non mi andava di viaggiare con l'auto con la nebbia e poi bisognava dare spazio ai giovani.

Quando avevo manifestato il desiderio di tornare a Torino mi aveva telefonato a casa l'ingegner. Capurso, che era il mio capo, mi ha tenuto al telefono due ore dalla dieci a mezzanotte cercando di convincermi a restare a Settimo ma io non ho accettato. Forse è anche per questo che poi mi hanno messo in cassa integrazione.

CEAT Gomma, cortile dello stabilimento di via Leoncavallo, maestranze dell'officina manutenzione, 1950 – archivio Massera



Del problema dell'inquinamento al principio nessuno si preoccupava.

All'inizio degli anni settanta il sindacato e i lavoratori hanno cominciato a sensibilizzarsi.

Erano venuti degli ispettori del lavoro per verifiche sui paranchi, poi hanno cominciato ad affrontare il problema delle polveri nocive e si è cominciata a diffondere una certa coscienza del problema ambientale. Mi ricordo le battaglie che facevamo per sapere cosa si utilizzava. Per esempio c'era un liquido antiadesivo che in gergo si chiamava "boiaccia" che veniva spruzzato tra la gomma e lo stampo per impedire l'incollatura della gomma allo stampo e che probabilmente era dannoso. Diversi operai che lo usavano si sono ammalati di tumore alla vescica. Poi c'era il nero fumo e le varie sostanze chimiche delle mescole come un liquido chiamato "Rodano". Nel reparto del nero fumo le polveri in un certo qual modo venivano dominate perché c'erano degli aspiratori posti sopra ai mescolatori "Bembury" per catturare le esalazioni, le polveri, i fumi, e con abbattitori di polvere e filtri che erano

posti sul tetto. I filtri erano anche molto costosi, i primi arrivavano addirittura dall'America, poi furono prodotti anche in Italia.

Invece nel reparto camere d'aria c'era un calore elevato prodotto dalle presse, i lavoratori di quel reparto non potevano resistere in quelle condizioni e allora c'erano decine di ventilatori che buttavano fuori senza filtri l'aria calda e puzzolente della gomma che cuoceva, servivano per il ricambio d'aria. Nel reparto c'era un altro problema: esistevano delle trafilie che producevano un cilindro di gomma della dimensione della camera d'aria come un lungo tubo di gomma cruda, per favorire la lavorazione c'era un ugello che iniettava del talco sia all'interno che all'esterno del tubo; il talco era difficile da governare, cioè da aspirare senza compromettere la lavorazione. Nei primi anni non ci si preoccupava di questa polvere, poi anche lì furono messi degli aspiratori con filtri.

Quando costruirono le case in via Pacini e in via Leoncavallo, cominciarono le proteste degli abitanti per questa puzza che usciva dallo stabilimento. Anche questo ha contribuito alla chiusura in quanto non era conveniente risolvere il problema su impianti vecchi.

Nello stabilimento di Settimo questi problemi sono stati risolti, ci sono macchine sigillate, confezionatrici automatiche, ed è stato risolto anche il problema della fatica degli operai che per esempio nel reparto "giganti" si rovinavano la schiena per sollevare le tele e le coperture.

Dopo alcuni anni di abbandono l'intera area occupata dallo stabilimento fu oggetto di un piano di recupero che prevedeva l'abbattimento dei fabbricati ad eccezione di quelli prospicienti via Leoncavallo. Il piano destinava la parte perimetrale dell'area su via Ternengo, via Bioglio e via Pacini ad edilizia residenziale, il fabbricato di via Leoncavallo a servizi pubblici e la parte centrale a verde pubblico attrezzato. Dal 1995 al 1999 vennero edificati i fabbricati di edilizia popolare in via Bioglio e di cooperative edilizie in via Ternengo e in via Pacini. La parte di fabbricato che in passato era utilizzata per gli uffici della CEAT venne affidata in gestione al Gruppo Abele per alcune sue attività, e infine per la restante parte dell'ex stabilimento venne predisposto un progetto di ristrutturazione e riutilizzo per servizi pubblici. Nel fabbricato avrebbero trovato posto la sezione di zona dei Vigili Urbani, gli uffici anagrafici decentrati, alcuni uffici del settore assistenza sociale, una biblioteca civica decentrata e un salone polivalente. I lavori sono terminati nell'autunno 2005 e l'inaugurazione dei nuovi servizi è avvenuta il 17 dicembre ad opera del sindaco Sergio Chiamparino e del presidente della Circoscrizione VI, Eleonora Artesio.