

**Marco Neiretti**

# Quando l'automobile contava

21  
.....

**L'**inizio, l'attività di mezzo secolo e la decadenza di un'industria alle Officine di Sordevolo

Da qualche mese i macchinari residui delle Officine di Sordevolo sono in demolizione. La nota fabbrica metalmeccanica, costruita tra il 1925 e il 1927 in un estremo lembo del territorio del Comune di Occhieppo Superiore sulla strada per Graglia, rimbomba dei colpi di mazza e dei vari congegni distruttivi. Fino agli anni Settanta la quota maggiore della produzione riguardava il settore dei ricambi per automobili, autocarri, trattori, materiali ferroviari. Tra il 1972 e gli anni '80 la proprietà era passata a una ditta torinese specializzata in ricambi d'auto; sicché, dopo un ulteriore cambiamento, le Officine avevano subito una definitiva ristrutturazione, sino a concludere del tutto l'attività: un declino lento e irrevocabile, per lo più dovuto alla mancanza di *leadership* e di innovazione. E pensare che negli anni di piena

attività lo stabilimento aveva occupato sino a 200 dipendenti, su una linea produttiva che partiva dalle barre di ferro grezzo e di acciaio per giungere al prodotto finito.

## **Una contraddittoria atmosfera generale**

In quale atmosfera del ciclo economico si era sviluppata quest'impresa, già attiva in piccola dimensione e in altro genere di produzione, nella frazione Rubiola? Lo slancio era avvenuto sulla sequela della prima guerra mondiale, quando il settore meccanico aveva goduto di un accelerato sviluppo, sotto la pressione bellica accompagnata all'incalzante ricerca tecnologica, progettuale quanto applicativa. Si tenga conto che, per il nostro Paese, la guerra del 1915-18 era stata la prima vera e propria "guerra industriale", con massiccio impiego di autocarri, automobili, mezzi semoventi di ogni genere, armi automatiche, mentre in altri settori la ricerca e l'innovazione erano ferme al palo della sola massimizzazione produttiva, a cominciare proprio dal tessile.

Nel biennio 1923-25 un diffuso «aumento della liquidità e della circolazione monetaria, [...] sorresse per più di due anni l'economia



italiana»,<sup>1</sup> facilitarò coloro che, partendo da una base solida, ebbero il coraggio di impegnarsi in iniziative nuove o di potenziare quelle in corso. E questo fu il caso della “Romano & Pidello”, specie per la spinta di Andrea Pidello; una spinta che portò alla costruzione del nuovo stabilimento e che consentì di superare con successo il critico periodo che travagliò il sistema industriale dal 1926 in poi.<sup>2</sup>

Ancora si aggiunga che negli anni Venti l’industria automobilistica italiana aveva registrato un crescente sviluppo, raggiungendo nel 1927 il tetto massimo delle esportazioni, ma non senza diseconomie. Nello stesso 1927, la Fiat – impegnata in una riorganizzazione per contenere i costi – aveva licenziato ottomila operai.<sup>3</sup>

### Nasce la “Romano & Pidello”

È quindi con un atto di coraggio imprenditoriale che nasce il nuovo stabilimento. L’incontro felice di due geniali personalità

avvia e sviluppa la difficile impresa. Si tratta del sordevolese Andrea Pidello (Sordevolo, 23 luglio 1890 - Biella, 18 febbraio 1927) e del torinese Luigi Romano (Torino, 3 settembre 1883 - Sordevolo, 2 novembre 1953).<sup>4</sup> Andrea Pidello era un uomo brillante e di buona cultura, esperto in organizzazione industriale e commerciale. Aveva lavorato a Torino e pure alle Officine di Netro. Luigi Romano era specialista della ricerca e dell’organizzazione tecnica, cresciuto professionalmente alla Fiat. Alcuni brevetti già negli anni Venti portavano il suo nome.

Le nuove Officine, inserite in un buon sistema viario, erano isolate dall’abitato, contavano sulla fornitura dell’acqua industriale della roggia comunale di Sordevolo, beneficiavano di un territorio con attività meccaniche diffuse: dalle Officine di Netro all’artigianato del ferro di Mongrando; il che favoriva una certa provvista di manodopera locale. Un qualche qualificato apporto si ebbe anche dalla Fiat e dalla Olivetti, con il “ritorno a casa” da Torino e da Ivrea di operai

della Valle dell'Elvo. Il grosso delle maestranze proveniva da una dozzina di comuni circostanti, e raggiungeva il lavoro per lo più in bicicletta.

### **Il complesso industriale a ciclo completo**

Il quadro edilizio del nuovo complesso presentava una razionale distribuzione di spazi che ovviava alla limitata superficie disponibile. L'ampio piazzale riceveva sul lato sinistro le barre di metallo grezzo, che venivano dimensionate in funzione dei prodotti. Successivamente i pezzi passavano alla fucatura: dal fuoco dei forni alla formattazione delle berte e dei magli. La lavorazione proseguiva nel salone principale: dalla sgrossatura alla tornitura, fino alla dentatura,<sup>5</sup> che portava all'ingranaggio finito. Dopo di che i pezzi venivano trattati nel piano sottostante ove erano attivi giorno e notte i forni a carbone per la cementatura e la tempera. Superato il primo collaudo con l'applicazione della prova Brinell<sup>6</sup> per la verifica della durezza e della resistenza, gli ingranaggi – dopo il rodaggio – risalivano al piano del piazzale per il collaudo. A lavorazione conclusa, dopo una sosta nel magazzino dei prodotti finiti, avveniva l'imballaggio in cassette di legno e – con i camion della ditta – le merci venivano trasferite alla ferrovia o ai grandi spedizionieri di Biella. Di frequente erano gli stessi committenti a salire alle Officine per il prelievo.

Nei saloni dello stabilimento erano dislocati i magazzini materie prime, semilavorati, utensili; i reparti della manutenzione e della fattura di utensili. L'ufficio tecnico era com-

posto dal capo officina e da più disegnatori e progettisti, mentre gli uffici amministrativi, situati al primo piano, operavano con l'ufficio ragioneria e il direttore generale.

Nell'organizzazione del lavoro si applicavano, fin dagli anni Venti, procedimenti aggiornati a cominciare dal "sistema Bedaux".<sup>7</sup>

### **Una produzione di alta qualità**

La produzione principale, come si è detto, si qualificava nel settore automobilistico, in particolare degli ingranaggi, delle coppie pignone-corona, dei cambi di marcia. Una pubblicità degli anni Trenta esortava: «Proprietari di Fiat 509! Valorizzate la vostra macchina applicando il nostro cambio a 4 marce con innesto rapido della quarta velocità. Il 90% delle salite che dovete ora superare in seconda velocità alla media di km. 30-35, le supererete in terza alla velocità di km. 50-55. La vostra spesa è minima, perché con il nostro cambio vengono utilizzate, senza alcuna modifica, la scatola, la leva e gli alberi secondari e primari. Montaggio in un giorno. Sei mesi di garanzia. Nelle nostre officine si fabbricano pure Cambi a 4 marce per Balilla Citroen - Cambi con terza silenziosa e riduttori di velocità per autocarri: 18 BL, SPA, Ceirano, Lancia, Pentaiota, Eptaiota, Fiat 634, 632, O.M.». <sup>8</sup>

### **L'infortunio mortale di Andrea Pidello**

Nel 1927 la fabbrica lavorava ormai a pieno ritmo: l'ora dell'inaugurazione era giunta. Purtroppo fu l'ora della tragedia. Un

*Il duca di Bergamo con le maestranze  
della ditta Romano & Pidello, agosto 1932  
(raccolta Silvio Mossetti, Sordevolo)*



mattino di gennaio Andrea Pidello passava in rassegna la fabbrica, percorreva reparti e saloni, controllava il procedere del lavoro. Nel salone maggiore, per la metà occupato dai torni, volle controllare il funzionamento di una puleggia della trasmissione; vi salì con la scala a pioli: in un baleno il congegno lo afferrò per l'abito e, sbattuto contro la scala, cadde sul pavimento di cemento. L'infortunio era stato tanto fulmineo che neppure tutti si erano resi conto dell'accaduto e nessuno fece in tempo a intervenire. Ricoverato in ospedale, Andrea Pidello moriva dopo lunghi giorni di sofferenza e di cure inefficaci. Nel cimitero di Sordevolo, la lapide funeraria porta inciso: «Fatale disgrazia troncò sul lavoro la vita buona intelligente operosa – Pidello Andrea – 1890-1927».

### **La visita del duca di Bergamo e gli anni '30**

Con gli anni Trenta la notorietà delle Officine Romano & Pidello si diffuse anche all'estero, a seguito dei riconoscimenti ottenuti all'Esposizione di Anversa. Frequentemente avevano corso le visite di tecnici e di rappresentanti commerciali. Domenica 6 agosto 1933 raggiunse le Officine "Sua Altezza Reale Adalberto di Savoia, Duca di Bergamo". I dirigenti Orla, Sormano e Bona fecero gli onori di casa, accompagnando il duca e il suo seguito nella visita dei reparti. L'ospite s'interessò in particolare alle macchine automatiche, quindi provò una Balilla, cui era applicato il cambio a quattro marce del "sistema RP" (Romano-Pidello). Il percorso si snodò attraverso Muzzano e Graglia sino all'omonimo santuario e ritorno. La soddisfazione del duca di Bergamo si tradusse subito nella

*Officine di Sordevolo, interno, anni '30  
(proprietà di Manlio Pedrazzo, Graglia)*



25

dichiarata decisione di montare sulla sua vettura uno di tali cambi.<sup>9</sup> La visita culminò nella fotografia ufficiale scattata nel piazzale interno. Quanto all'ordine, in pochi giorni la ditta provvide all'installazione del cambio sulla sua vettura, come attesta la lettera di ringraziamento, scritta il 15 agosto dall'ufficiale d'ordinanza del duca, che così concludeva: «L'Augusto Principe, che ha molto ammirato lo sviluppo e l'attività dello Stabilimento Meccanico Romano & Pidello, invia alle Maestranze ed agli Operai tutti il Suo cordiale saluto».<sup>10</sup>

Negli anni seguenti le Officine estesero ulteriormente l'attività nel campo automobilistico, forti degli ordini governativi per le forniture della guerra coloniale di Abissinia. In quel periodo la composizione societaria mutò, con il subentro di Costanzo Sormano (1896-1945), residente in Muzzano, meglio

noto come esponente dell'*establishment* fascista biellese. Allora la ditta assunse la forma giuridica e la denominazione di "Società Anonima Officine di Sordevolo".

### **Nella bufera della guerra e della deportazione**

La seconda guerra mondiale vide nuovamente impegnato lo stabilimento nelle produzioni belliche. L'occupazione crebbe, anche sotto la copertura dell'esonero concesso ai dipendenti, verso i quali i dirigenti dimostrarono una certa "comprensione". Tra le maestranze serpeggiava tuttavia un diffuso antifascismo, che l'economia di guerra accentuava, portando in primo piano le rivendicazioni salariali. Il gruppo dei comunisti contava due agitatori di prim'ordine, Annibale



Caneparo di Occhieppo Inferiore e Celeste Nicolo di Sordevolo.<sup>11</sup> Peraltro era impegnato sul fronte rivendicativo anche il segretario del sindacato corporativo aziendale, Alfonso Pedrazzo, di idee democratico-mazziniane.

Nel 1943, tra i circa 200 operai (182 uomini e 11 donne) la tensione era molto forte. Gran parte degli uomini erano capo-famiglia con due o più figli e, spesso, moglie a carico, sicché il crescente costo della vita, non temperato come nelle grandi fabbriche tessili dallo “spaccio aziendale” di viveri e abbigliamento, pesava sempre di più. L'ondata di scioperi avutasi in Piemonte e nel Biellese nel marzo 1943 vide le maestranze delle Officine di Sordevolo in prima linea. Il segretario della

Confederazione Fascista dei Lavoratori della Provincia di Vercelli, Enrico Mendelez, il 23 marzo scrisse alla centrale romana: «È sintomatico che fra coloro i quali più vivacemente espongono tali rilievi [le istanze salariali], riscontriamo dei lavoratori i cui salari superano di gran lunga i minimi contrattuali. Accenniamo ad esempio [...] all'operaio Pedrazzo Alfonso<sup>12</sup> delle Officine di Sordevolo (Biella), che percepì nel mese di febbraio L. 2114,35 e al rettificatore Nicolo Celeste della detta officina il cui guadagno nello stesso mese di febbraio fu di L. 1685, e potremmo aggiungere altri nominativi».<sup>13</sup>

In una situazione ben più pericolosa, giacché con l'8 settembre si era instaurata la Re-

pubblica Sociale Italiana, con la sottomissione ai nazisti di Mussolini e dell'Italia del Nord, il 21 dicembre 1943 gli operai scesero di nuovo in sciopero. Fu in tale circostanza che i sordevolesi Celeste Nìcolo e Alfonso Pedrazzo (già segnalati nel marzo dal Mendelez) si recarono, insieme all'occhieppese Placido Comotto,<sup>14</sup> in Direzione a portare le rivendicazioni dei lavoratori. Tanto bastò perché scattasse la rappresaglia, con l'arresto dei tre, avvenuto il 15 gennaio 1944 e la loro destinazione al campo di concentramento di Mauthausen come deportati politici, ove furono annientati nel volgere di quattro mesi.<sup>15</sup>

L'attività clandestina, per quanto resa più attenta, si intensificò. Alcuni giovani scelsero la resistenza armata della montagna nelle Brigate Garibaldi. Il prudente volantaggio e i collegamenti informativi si diffusero. Quando sorse il CLN biellese e si organizzarono quelli zionali, nelle Officine furono reperiti sulla base dei cinque partiti resistenziali (PCI, PSI, DC, Liberali, Azionisti) alcuni componenti per quelli comunali. Nel caso di Sordevolo furono attivi Giovanni Battista Neiretti per la DC e Gino Germano per il PCI, cui si aggiunse nei giorni della liberazione l'elettrotecnico Attilio Mercado, sordevolese anch'egli, proveniente da Roma. I tre quinti del CLN comunale sordevolese provenne dunque dalle Officine di Sordevolo.<sup>16</sup>

Non mancarono, nei mesi della disperata reazione nazi-fascista, altre rappresaglie di ammonizione delle maestranze, quali le perquisizioni, i raduni nel piazzale, la somministrazione di botte, le minacce personali. Fu nel corso d'uno di quegli episodi che le brigate nere cercarono di sequestrare Gino Germano, ma il Germano, già messo sull'avviso, si buttò con un balzo temerario dal finestrone (prudentemente aperto all'entrata dei militi) nelle balze dell'Elvo, scomparendo tra la vegetazione, rincorso inutilmente dalle raffiche di mitra.<sup>17</sup>

### **Il ritorno alla normalità**

Nel secondo dopoguerra le Officine di Sordevolo subirono qualche mese di crisi in prevalenza dovuta all'insufficiente fornitura di energia elettrica e alla carenza di materie prime. Qualche anno dopo, la produzione riprese pressoché con il ritmo degli anni '30, anche stimolata dagli aiuti in sovvenzioni e in macchinari del "Piano Marshall" (detto anche ERP), provvedimento finanziato dagli Stati Uniti per il sostegno della ripresa dell'economia e del sistema produttivo dell'Europa libera. Poi, come detto all'inizio, nei primi anni Settanta lo stabilimento imboccò la via senza uscita della decadenza, sino alla chiusura di fine secolo.

## Note

- 1 V. Castronovo, *La storia economica*, in *Storia d'Italia dall'Unità a oggi*, vol. IV.1, Einaudi, Torino 1975.
- 2 Si tenga presente che fin dal 1926 s'erano manifestati diffusi segnali di crisi; tant'è vero che lo Stato dovette intervenire, dapprima con l'Istituto di liquidazione, appunto creato in quell'anno in sostituzione della Sezione autonoma del Consorzio per sovvenzioni su valori industriali, e poi, nel 1933, con l'istituzione dell'IRI (Istituto per la ricostruzione industriale). L'IRI assunse il controllo di grandi complessi industriali insieme a quello delle maggiori banche: dalla Banca Commerciale Italiana al Credito Italiano e al Banco di Roma. Né va dimenticato che in quegli anni il riporto del valore della lira alla cosiddetta "quota 90" (cambio con la sterlina da 125 a quota 90) ebbe pure conseguenze deflative, con diminuzione di reddito nazionale, occupazione, importazioni.
- 3 V. Castronovo, *Il Piemonte*, collana "Storia delle Regioni", Einaudi, Torino 1977, p. 392.
- 4 Chi scrive ricorda (come molti) che Luigi Romano continuò a Sordevolo, fino alla morte, l'attività di ricerca e di minuta sperimentazione in una propria officinetta in miniatura.
- 5 Fin dagli anni Venti operavano le dentatrici Gleason (provenienti dagli Usa) per il taglio dei denti elicoidali, e quelle Fellows (inglesi).
- 6 La "prova Brinell" veniva eseguita da una pressa meccanica, munita dell'ovvio congegno di lettura. Si tratta di un procedimento ideato dal metallurgista svedese J. A. Brinell (1849-1925).
- 7 C. Bedaux (Parigi, 1888 - Miami, 1944), ingegnere, che iniziò l'attività lavorativa come operaio in una fabbrica in Usa; riflettendo sui suoi movimenti durante l'esecuzione delle varie operazioni, escogitò un sistema di misurazione del lavoro, consistente nel definire il tempo accordato per l'esecuzione di un qualsiasi compito, tenendo presente l'andamento dell'operatore. V. Castronovo: «L'introduzione del sistema Bedaux alla Fiat, all'Ansaldo e in altre aziende metalmeccaniche si basò infatti sull'intensificazione unilaterale del rendimento produttivo delle maestranze e su un notevole taglio dei cottimi» (*op. cit.*, p. 276).
- 8 C. Sormano, *Come si fabbricano gli ingranaggi di precisione*, in «Illustrazione Biellese», anno II, n. 1, 20 marzo 1932, scrive che il riduttore Tank e i cambi speciali erano stati progettati da Luigi Romano.
- 9 «Il Biellese», 8 agosto 1933.
- 10 Opuscolo *Officine di Sordevolo già Romano & Pidello*, Scuola Tipografica Ospizio di Carità, Biella Vernato 1933.
- 11 Annibale Caneparo, tornato in patria a seguito dell'occupazione tedesca di Parigi, aveva combattuto in Spagna nelle Brigate Internazionali. Quando passerà alla resistenza armata come Commissario Politico del Distaccamento partigiano Bixio, assumerà il nome di battaglia di Renati. Celeste Nicolo aveva soggiornato per un certo periodo in Francia tra gli emigrati politici. Nel periodo della sua deportazione, la moglie, Giuseppina Negro, ospiterà il sindacalista comunista Giovanni Roveda, poi sindaco della Liberazione a Torino (testimonianza della signora Giuseppina Negro, vedova Nicolo, Sordevolo, aprile 1975). Cfr. pure A. Poma, *Parliamo dei primi distaccamenti garibaldini biellesi: il "Nino Bixio"*, in «L'Impegno», Rivista di Storia contemporanea, ISRPV, anno III, n. 3, settembre 1983.
- 12 Sulle idee mazziniane di Alfonso Pedrazzo, testimonianza di Giovanni Battista Neiretti, aprile 1975.
- 13 G. Vaccarino, *Gli Scioperi del marzo 1943*, in «Quaderni dell'Istituto Nazionale per la Storia del Movimento di Liberazione».
- 14 Placido Comotto era di Occhieppo Inferiore.
- 15 Alfonso Pedrazzo aveva la qualifica di impiegato tecnico e capoturno nel reparto delle "macchine automatiche", le dentatrici; per questo riceveva una maggiore retribuzione. Nato a Netro nel 1904, Alfonso Pedrazzo morì a Mauthausen il 13 aprile 1944, lasciando la moglie e tre figli; Celeste Nicolo, nato a Sordevolo il 2 febbraio 1900, morì pure lui a Mauthausen il 25 maggio 1944, lasciando moglie e quattro figli.
- 16 Il CLN di Sordevolo fu composto dal socialista Domenico Ottella, sindaco; Giovanni Battista Neiretti (DC), vicesindaco; Gino Germano (PCI), Attilio Mercando (Partito d'Azione), avv. Paolo Sormano (liberale).
- 17 Testimonianza dello stesso Germano e di Giovanni Battista Neiretti, aprile 1975.