OTTANTA ANNI FA NASCEVA IL MAGAZZINO PRINCIPALE RICAMBI. La logistica militare piacentina alla prova della seconda guerra mondiale.

Il 10 giugno del 1940, esattamente ottant’anni fa, l’Italia fascista dichiarava guerra a Francia e Gran Bretagna, affiancando Hitler nella sua vincente avanzata contro le due potenze europee.

Dallo scoppio del conflitto, nel settembre del 1939, erano passati otto mesi in cui le forze armate italiane avevano cercato di approntarsi all’imminente guerra e di colmare il divario di uomini e mezzi esistente con i principali paesi occidentali, arrivando ad 1.800.000 mobilitati, di cui 600.000 coloniali, suddivisi su 11 armate, 30 corpi d’armata e ben 120 divisioni.

Il Regio Esercito venne dotato di nuovi armamenti, anche se in buona parte ormai tecnologicamente obsoleti, ed un gran numero di veicoli (carri armati, trattori per artiglierie, autoblinde, autovetture, autocarri e motoveicoli) per lo sviluppo della manovra sia in territorio europeo che oltremare, nei teatri balcanici ed in Africa settentrionale.

La città di Piacenza, già punto nevralgico del primo conflitto mondiale per quanto riguarda il supporto logistico delle unità combattenti del Regio Esercito, nel 1939 venne nuovamente interessata dalle attenzioni del governo che decise di potenziare lo Stabilimento militare di San Lazzaro Alberoni, ampliandolo ed incrementandone la capacità operativa.

A fine anno vennero così terminati i lavori di costruzione di otto nuovi, moderni e ampi capannoni in laterizi, di una palazzina uffici con alloggio per il comandante, di un locale mensa con relativa dotazione, di un deposito carburanti di media capacità con quattro cisterne ed un impianto di erogazione e di nuovi cancelli ai quattro varchi del muro di cinta.

Dal punto di vista ordinativo, invece, con la circolare nr. 320 del G.M., del 1940, che definiva il nuovo ordinamento del Regio Esercito sia per la parte metropolitana che per quella coloniale, venne confermata la centralità dell’Officina Automobilistica Regio Esercito (OARE) di Bologna per le grandi riparazioni ed i rifornimenti di veicoli in carico alle unità, con l’ausilio della Sezione Staccata (SSOARE) di San Lazzaro Alberoni, divenuta nel periodo fra le due guerre un’importante realtà lavorativa del settore industriale del Ministero della Guerra, con maestranze specializzate ed operai civili posti sotto la sorveglianza di quadri militari.

Per il potenziamento delle attività lavorative del tempo di guerra vennero inviati a Piacenza operai ed impiegati provenienti dalla Direzione OARE di Bologna, che fornì

anche macchine operatrici (torni, tupie, frese, seghe circolari e a nastro) e attrezzature varie d’officina.

Oltre a ciò, a causa dell’enorme sforzo bellico previsto per il 1940, e delle crescenti necessità di spazi da destinare alle officine di lavorazione, con determinazione dell’Ispettorato della Motorizzazione, d'intesa con lo Stato Maggiore, nel medesimo sedime della SSOARE, utilizzando i capannoni di nuova realizzazione, venne costituito il Magazzino Principale Ricambi (MPR), organo operativamente autonomo e specializzato nel ricevere, conservare e spedire alle unità in fase di mobilitazione ed in guerra la grande mole di materiali automobilistici gestiti (ricambi, materie prime e pneumatici).

Fino ad allora, i ricambi per i veicoli ed i mezzi da combattimento necessari alla costituzione di scorte ed all’esecuzione delle riparazioni e delle revisioni generali, approvvigionati dagli organi centrali del Regio Esercito (il principale di essi, l’Ufficio Approvvigionamenti Automobilistici, UAARE, si trovava a Torino), erano stati assegnati direttamente agli organi riparatori centrali tra cui la stessa SSOARE di Piacenza, che li conservava all’interno di alcuni capannoni nelle originali casse di legno che formavano serie complete di ricambi idonee per più automezzi dello stesso tipo. Tali organi centrali provvedevano a loro volta al rifornimento dei ricambi, con la stessa modalità, agli organi riparatori periferici (reggimenti e compagnie).

Tuttavia, tale modello organizzativo risultò non più efficace nell’imminenza di un conflitto diffuso a livello europeo; solamente i ricambi necessari agli organi riparatori periferici andavano spediti, e non le casse intere, mentre i restanti, a basso tasso di movimentazione, sarebbero dovuti rimanere accantonati per l’occorrenza. Per fare ciò occorreva specializzare una unità geograficamente baricentrica rispetto alle sedi delle grandi case di produzione automobilistiche e di pneumatici del triangolo industriale Genova, Torino e Milano, possibilmente dotata di personale già esperto in materia. La scelta non poteva che ricadere sulla SSOARE di Piacenza, rispondente perfettamente ai due requisiti individuati e da essa enucleare una unità dipendente da dedicare esclusivamente all’attività di gestione dei magazzini di ricambi. Nacque così il Magazzino Principale Ricambi, amministrato inizialmente dalla Direzione OARE di Bologna, ma dipendente per l’impiego dal Ministero della Guerra tramite l’Ispettorato della Motorizzazione.

Al fine di popolare l’organico del Magazzino appena costituito, lo Stato Maggiore inviò inoltre ufficiali autieri, sottufficiali, graduati e militari di truppa mobilitati e specializzati nei ricambi della motorizzazione, con precedenti da funzionari, da impiegati o da operai presso le principali case automobilistiche e motociclistiche dell’epoca (FIAT, SPA, Lancia, Alfa, Isotta Fraschini, OM, Bianchi, Guzzi, Benelli, Gilera).

Il sito militare di San Lazzaro Alberoni, così ridisegnato per il supporto alla guerra, divenne il vero cuore, ancor più dell’OARE di Bologna, dello sviluppo logistico del

Regio Esercito, tanto da necessitare di una sorveglianza rafforzata mediante l’istituzione di un servizio di ronda esterna (solo di notte) svolto da autieri armati e di un posto fisso di Carabinieri Reali alloggiati nei pressi della portineria dello stabilimento.

Il primo passo per lo sviluppo operativo del Magazzino Principale Ricambi fu quello di scegliere i capannoni più idonei, fra quelli realizzati con i lavori di ampliamento del 1939 sui terreni adiacenti al nucleo originario dello stabilimento militare, per l’immagazzinamento dei ricambi e dei complessivi accantonati; successivamente si procedette con lo smantellamento delle casse contenenti le serie e con il posizionamento dei vari particolari a scaffale, secondo moderni criteri di funzionalità e computistici commerciali.

Nei magazzini più grandi vennero sistemati i ricambi delle case automobilistiche con più varietà di mezzi, nei più piccoli, invece, quelli delle case minori. Un capannone più ampio, situato nei pressi della portineria del complesso militare fu adibito a Sala Ricezione per l’apertura delle casse di trasporto, il collaudo e lo smistamento; successivamente si trovavano il magazzino Lancia e moto, il Magazzino Bianchi e OM, il magazzino Isotta Fraschini e Mercedes, il magazzino Fiat e Spa (il più capiente, dato il gran numero di veicoli in servizio), il magazzino cuscinetti e parti elettriche, il magazzino cofani completi, il magazzino complessivi (motori, cambi, differenziali, ponti), il magazzino Ansaldo ed infine, distanti per ragioni di sicurezza, il magazzino vernici e quello del legname.

Il magazzino Ansaldo conteneva solo ricambi di carri armati per un fabbisogno di due o tre veicoli (le capacità lavorative della SSOARE), mentre il grosso della riserva, compresi lamiere e cingoli, si trovava a Genova, in località Lanterna, dove un capitano richiamato alle armi fungeva da consegnatario distaccato.

Per dare un ordine ai singoli magazzini e velocizzare le operazioni di picking, i ricambi vennero collocati dalle esperte maestranze civili piacentine (operai a giornata e temporanei) in apposite scaffalature in legno, realizzate dagli stessi falegnami della SSOARE riutilizzando parte del materiale delle casse di trasporto, seguendo l’ordine di progressione riportato nei cataloghi dei produttori, classificandoli con estrema esattezza ed attribuendo a ciascuno di essi oltre al numero di catalogo, il relativo prezzo ed il numero categorico dell’inventario dei beni dello stato.

Ad ogni pezzo corrispondeva un “cartellino schedario” riportante le quantità esistenti, la dislocazione all’interno del magazzino (numero dello scaffale, destro o sinistro, e numero del ripiano) ed i movimenti in aumento ed in diminuzione, con relativa data.

Fu così possibile, nel giro di un paio di mesi di ininterrotto lavoro, riporre a scaffale tutti i ricambi esistenti ed in arrivo, in modo da soddisfare con rapidità gli ordini sempre più numerosi e cospicui provenienti dagli organi riparatori del Regio

Esercito, provati dalle prime fatiche di guerra e da parchi veicoli spesso già obsoleti alla fine della guerra di Spagna.

Per effetto dei contratti di acquisto stipulati dall’UAARE di Torino ed in minima parte dall’OARE di Bologna, al Magazzino affluivano giornalmente ricambi, pneumatici, vernici e complessivi per mezzo di vagoni ferroviari completi o a collettame. Con gli autocarri ed i rimorchi in dotazione, condotti dal nucleo autisti in servizio allo stabilimento, i materiali in arrivo venivano trasportati dallo scalo ferroviario militare di Piacenza alla Sala Ricezione e da questa smistati nei vari magazzini, scaffalando quelli prontamente necessari ed accantonando i rimanenti in fondo ai capannoni, oltre gli scaffali, o nei locali del distaccamento del Mulino degli Orti, situato sulla via Emilia a circa un chilometro dallo stabilimento ed uno dallo scalo stesso.

Analogamente agli arrivi, anche le spedizioni di ricambi verso le unità combattenti procedettero con la stessa celerità, raggiungendo giornalmente una media di 3 o 4 vagoni ferroviari e di una quindicina di spedizioni a collettame.

Con il proseguire e l’inasprirsi del conflitto, i militari in forza al Magazzino Principale Ricambi passarono rapidamente a livello di compagnia: la gestione amministrativa venne assunta dalla SSOARE, che li alloggiò in baracche di legno realizzate in un terreno di proprietà del Collegio Alberoni, detto “campo del ghiaccio”, confinante con il complesso militare, la via Emilia e la strada delle Novate, e dotate di docce, cucina e latrine in muratura.

Gli uomini impiegati nelle operazioni di carico e scarico materiali (tra militari e civili) arrivarono così ad oltre una cinquantina, con una decina di autocarri ed una trentina di rimorchi, mentre il personale impiegatizio salì presto ad oltre 30 unità per far fronte ai vari lavori di scritturazione e dattilografia, di compilazione delle richieste di carico e scarico, di classificazione dei materiali, di compilazione delle lettere di vettura e di controllo computistico delle fatture inviate dall’UAARE di Torino (a cui venivano restituite quietanzate mediante la dichiarazione di ricevuta ed assunzione in carico dei materiali).

Alla data dell’8 settembre 1943, dopo tre anni di guerra con alterne fortune al fianco dei tedeschi, SSOARE e MPR erano in piena attività, saturi di materiali, di cui molti in esubero rispetto alle scorte di magazzino calcolate necessarie (le eccedenze erano state decentrate per motivi di sicurezza in magazzini situati in altre località poco distanti quali Pontenure, Parola, Fidenza e Fiorenzuola, facilmente raggiungibili con la via Emilia).

Per l’efficienza raggiunta e la ricchezza di materiali accantonati, le forze tedesche, occupata la città di Piacenza il 9 di settembre, decisero di porre il loro comando all’interno del Collegio Alberoni e le maestranze dell’Organizzazione di costruzioni Todt nelle stesse baracche del cosiddetto “campo del ghiaccio”, adiacente allo stabilimento di San Lazzaro Alberoni, e servirsi delle maestranze italiane per sfruttare le officine ed i ricambi disponibili riparare i propri autoveicoli.

Solo i potenti bombardamenti alleati del 1944 azzerarono ogni attività lavorativa dello stabilimento che fu quasi completamente raso al suolo, e sia magazzino che officine vennero ricostruiti solamente nel 1945 ad opera degli stessi dipendenti che, per riappropriarsi del proprio posto di lavoro, si improvvisarono muratori e manovali.

È in questa lunga e tragica esperienza di guerra e di contiguità del settore industriale militare con quello privato, durata ininterrottamente dal 1915 al 1945, che pongono le loro radici più profonde lo sviluppo occupazionale del territorio piacentino, tradizionalmente a vocazione agricola, ed i settori della meccanica e della logistica commerciale, attività figlie della modernità tecnologica del novecento e divenute oggi strategiche e trainanti per l’intera economia locale.