

23 aprile 2024

Posa della Pietra d'inciampo

Moncalieri, Strada Genova 275



Qui abitava Matteo Caratto assassinato a Mauthausen

**Restituzione della testimonianza del figlio Bruno,
con ricostruzioni storiche**

Istituto di Istruzione Superiore Majorana

Studenti e studentesse delle classi IIIF e VG

Insegnanti Matteo Foroni, Alessandra Matta, Gabriella Pernechele

Moncalieri, Strada Genova 275

Alessandra Matta

Nell'ambito del progetto *Stolpersteine* dell'artista tedesco Gunter Demnig, ogni pietra d'inciampo viene collocata all'indirizzo dell'ultimo domicilio scelto dalla persona commemorata. Partecipando ad un'operazione artistica di respiro europeo, Bruno che per la brutalità nazifascista non ha mai conosciuto il padre, e noi studenti e insegnanti della scuola che la storia abbiamo bisogno di conoscere da vicino, riportiamo simbolicamente a casa chi vi fu ingiustamente arrestato ottant'anni fa.

In Strada Genova 275, la pietra d'inciampo dedicata a Matteo si trova, in modo apparentemente incongruo, all'ingresso di un'anonima recente palazzina. Essa presidia il luogo dove la sua casa non è più. Del resto, oggi tutta la zona apparirebbe irrisconoscibile a chi vi ha vissuto durante la guerra.

Per questo motivo abbiamo tentato di ricostruirne la storia e restituirne le caratteristiche, dall'analisi del processo di trasformazione del territorio nel corso degli anni fino all'aspetto dell'abitazione e la sua organizzazione interna.

La documentazione presente negli archivi del Comune di Moncalieri ci è stata messa a disposizione dalla responsabile dell'Archivio storico, Cristina Gasca, e consta dei seguenti documenti:

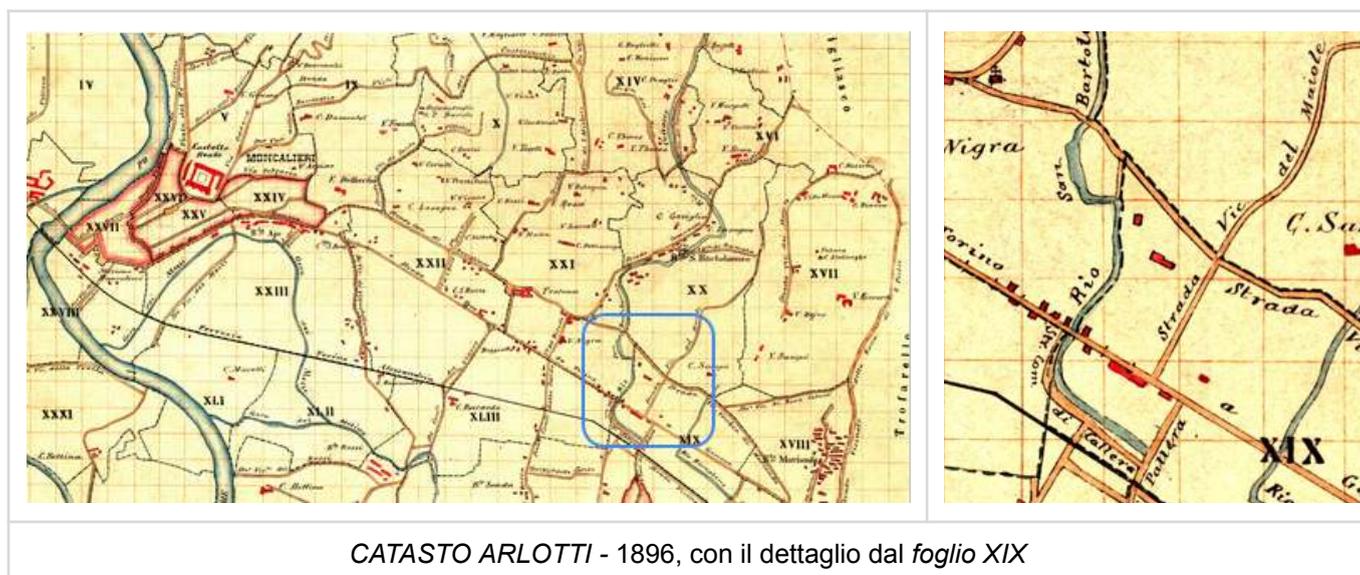
1. *Catasto Arlotti*, levata 1896
2. *Richiesta di un cambio di destinazione d'uso del fienile* - 1935
3. *Catasto Arlotti*, aggiornamento 1966 - foglio 19
4. *Schedatura dei beni architettonici* - Soprintendenza Regione Piemonte, s.d. ma presumibilmente anni '70
5. *Progetto di fabbricato civile condominiale*, con fotografie e planimetria dell'esistente in scala 1:200, datato 26/03/2001

Informazioni ricavabili dalle fonti documentarie

- **1896** - Il catasto illustra il territorio moncalierese. Indicate come "*Strada da Torino a Genova*" e "*Strada Vic. del Maiole*", sono ben riconoscibili le vie, ancora oggi presenti, dove sarebbe poi sorta la casa abitata da Matteo Caratto. All'angolo tra queste non è ancora presente alcuna costruzione. Si osservano nei dintorni edifici sparsi e radi, di probabile connotazione agricola, mentre il centro più vicino è l'insediamento di Moriondo, con una ventina di case.
- **1935** - La prima attestazione dell'esistenza della casa è la richiesta di un cambio di destinazione d'uso del fienile presentata nel 1935. Poiché sul catasto del 1896 non compare alcun edificio all'angolo tra strada Genova e Strada Maiole, possiamo desumere che essa sia stata **costruita dopo il 1896 ma certamente prima del 1935**.
Il dato è confermato da un documento del Casellario Politico Centrale del 16 novembre **1936**, quando Matteo Caratto "*viene vigilato*" in qualità di "*sovversivo*", dove si attesta che "*in questi ultimi tempi non ha offerto motivi o rilievi con la sua condotta politica*" e che risulta appunto residente "*tuttora in Moncalieri, Stradale Genova 275*".
- **1966** - Il foglio catastale numero 19 presenta il tratto di Strada Genova compreso tra il Rivo San Bartolomeo e i confini con la Borgata Moriondo. All'angolo tra Strada Genova e Strada Maiole si può qui notare l'abitazione della famiglia Caratto. Nella zona si conta ancora un numero esiguo di edifici.
- **anni Settanta** - La scheda della Soprintendenza descrive (con le categorie casa "privata", "abitazione", "XIX secolo" [sic.], "tipologia C72p") un "edificio aggregato a linea con due piani fuori terra; la copertura è a quattro spioventi con orditura lignea e manto superficiale in laterizio (coppi)"; mentre i "materiali in opera" sono costituiti da "muratura intonacata e mattoni a vista (deposito)". Alle voci "condizione statica generale", "stato di degrado dei materiali" e "condizioni delle coperture" è indicata la dicitura "buono". La scheda è corredata da due fotografie d'insieme, in bianco e nero: una vista di scorcio, da Strada Maiole, della facciata principale e una del retro, affacciato su un piazzale. Il lotto appare recintato su entrambi i lati.
- **2001** - Il rilievo dell'esistente consta del semplice contorno geometrico dei lotti e degli edifici principali da demolire, con indicazione del passo carraio. Non sono disegnati i due pozzi né uno dei due piccoli depositi per gli attrezzi agricoli. Non c'è alcuna indicazione sulla distribuzione dello spazio interno della casa e del giardino.
La documentazione fotografica presenta otto immagini, di cui cinque della facciata su Str. Genova e tre del fronte posteriore, affacciato su un piazzale asfaltato. Il giardino appare incolto, con alberi bassi, presumibilmente da frutta, e un alto sempreverde in corrispondenza dell'angolo nord-ovest. Il lotto appare recintato sui lati nord, sud e ovest. Non è visibile il lato est.

Il territorio

Riki Muramoto, Samuele Delfino



<p>CATASTO ARLOTTI - 1966 Dettaglio dal foglio F19</p>	<p>Città di Moncalieri - Scala 1:5000 - NORD (s.d., probabilmente fine anni '70)</p>
<p>LEGENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="display: inline-block; width: 45%;">● ABITAZIONE DELLA FAMIGLIA CARATTO <li style="display: inline-block; width: 45%;">● RIVO SAN BARTOLOMEO <li style="display: inline-block; width: 45%;">● PERTINENZE CASA CARATTO <li style="display: inline-block; width: 45%;">● STRADE <li style="display: inline-block; width: 45%;">● ALTRI EDIFICI <li style="display: inline-block; width: 45%;">● FERROVIA 	

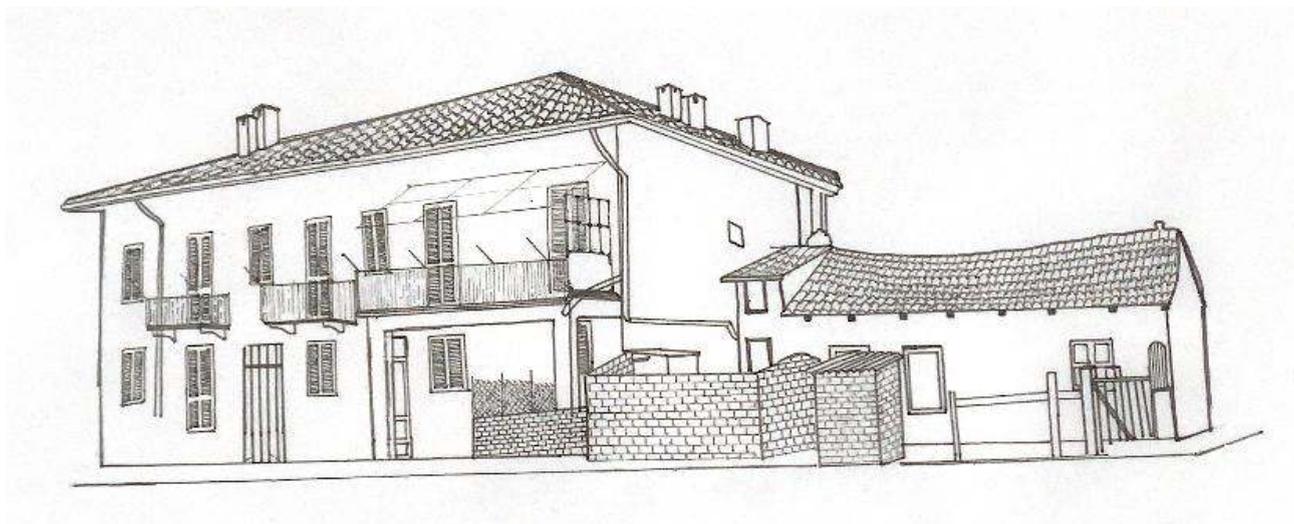
Le rielaborazioni grafiche delle fonti cartografiche hanno lo scopo di mostrare come nel corso degli anni la zona in questione sia cambiata completamente. La campagna a cui fu strappato Matteo ora è coperta di asfalto e anche il giardino dove giocava Bruno da piccolo ora non esiste più.

Per cercare di ricostruire la storia di quei luoghi si sono confrontate tre diverse mappe catastali (una di fine '800, una degli anni '60 e una di fine anni '70) prendendo in esame la zona compresa tra il Rivo San Bartolomeo e il confine con la Borgata Moriondo al fine di mettere in evidenza il processo di progressiva urbanizzazione dell'area. Non siamo in possesso di una mappa catastale degli ultimi anni in cui Matteo visse in Strada Genova 275, tuttavia i catasti Arlotti del 1896 e quello del 1966 possono darci un'idea della Moncalieri pre-urbanizzazione. Nel 1896 la zona interessata non presenta che pochi edifici relativamente isolati, per lo più disposti lungo l'arteria Torino-Genova, mentre nel 1966 il numero di abitazioni cresce, ma il paesaggio rimane fondamentalmente quello tipico della campagna con un numero esiguo di edifici distribuiti in modo sparso.

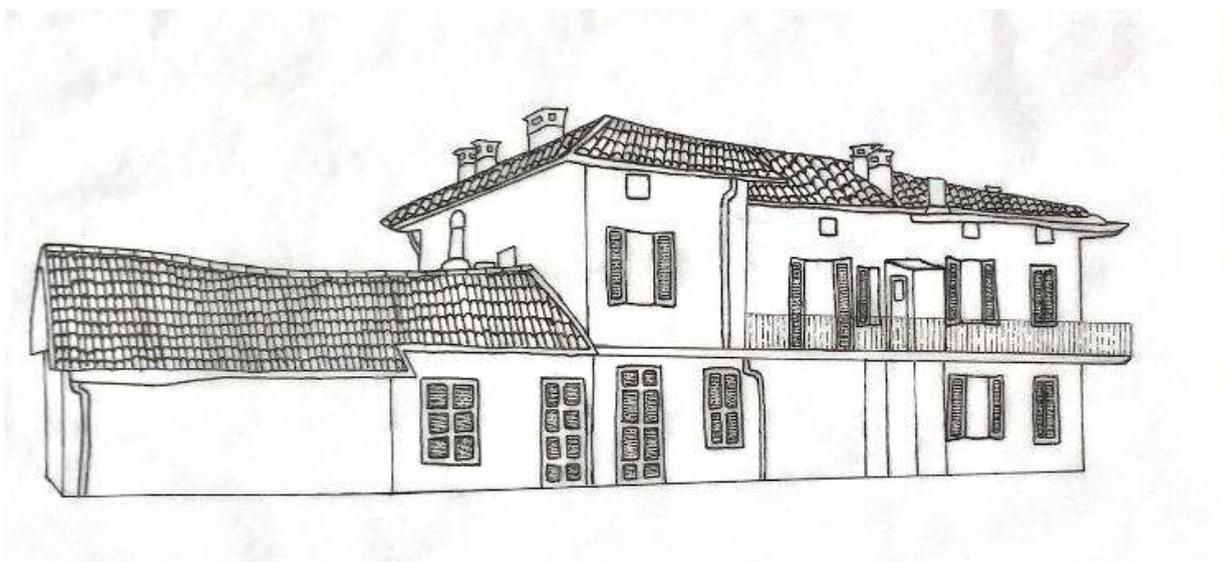
A fine anni '70 il paesaggio è già stravolto rispetto a un decennio prima. La casa della famiglia Caratto c'è ancora ma adesso è circondata da un numero considerevole di nuovi edifici.

Da allora la zona subirà ulteriori modifiche fino al 2001, anno in cui quella che fu l'ultima abitazione di Matteo Caratto venne demolita per far posto ad una moderna palazzina.

La casa

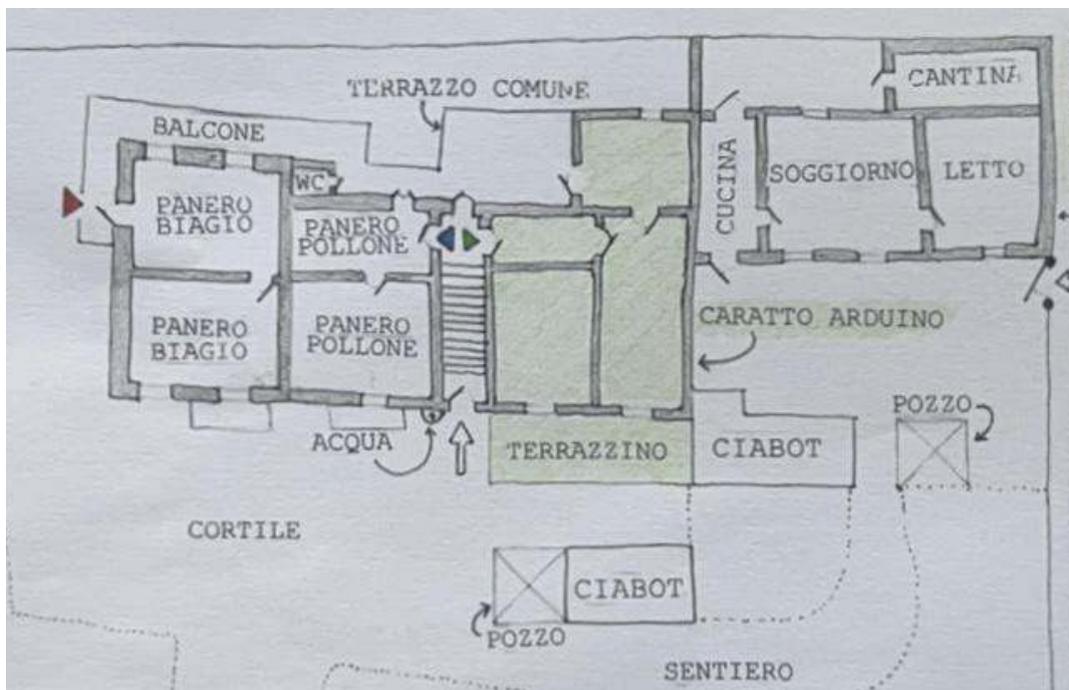
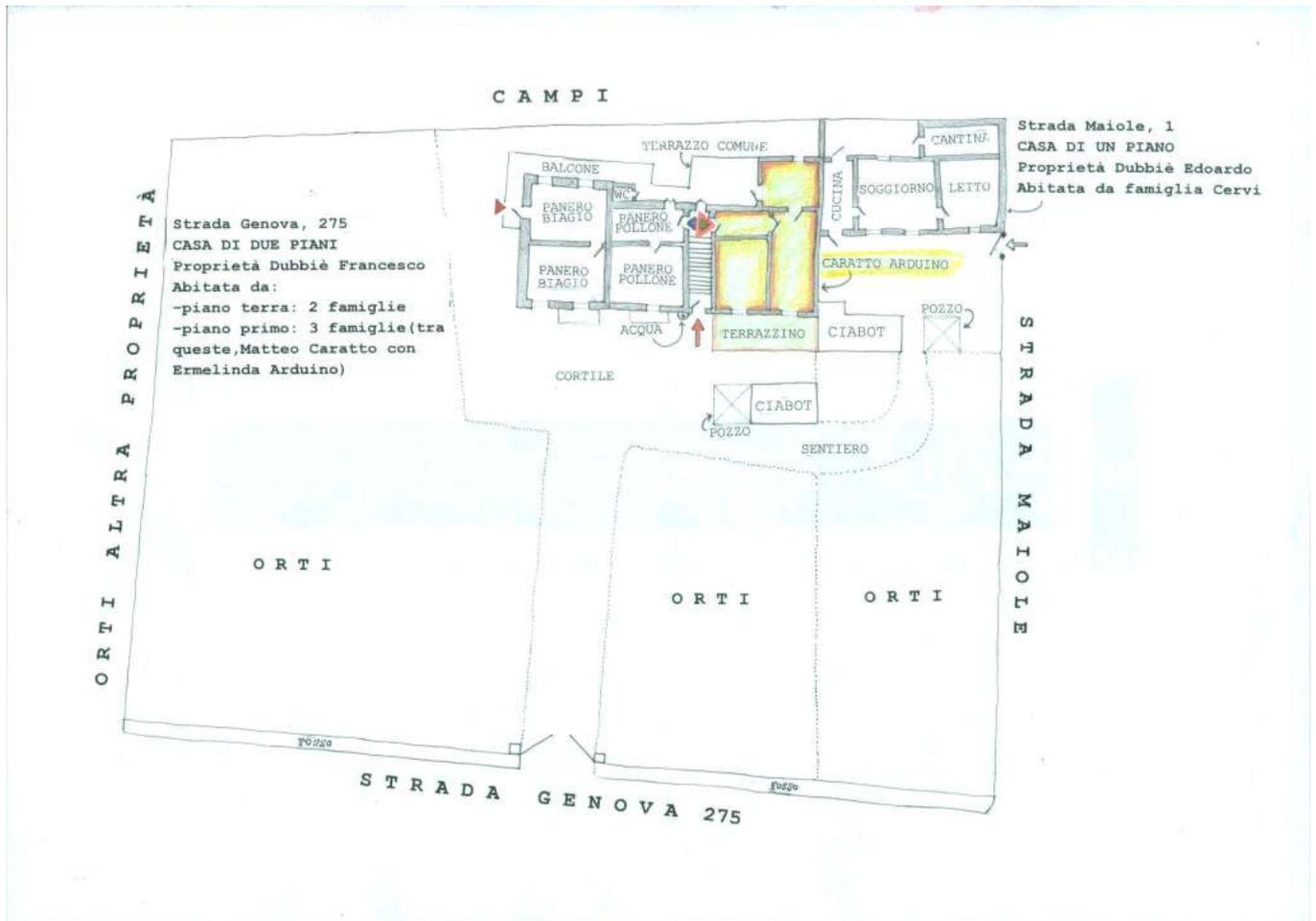


Vista anteriore
Francesca Freddo



Vista posteriore
Edoardo Gianotti

Ricostruzione grafica dell'esterno dell'abitazione di Matteo Caratto eseguita sulla base della scheda della Soprintendenza, delle fotografie a corredo del progetto di demolizione e della testimonianza del figlio, Bruno



Planimetria
Giulia Marracino

Ricostruzione grafica eseguita sulla base del *Progetto di fabbricato civile condominiale*, con fotografie e planimetria dell'esistente in scala 1:200, datato 26/03/2001, dove è prevista la demolizione dell'edificio.

La restituzione della suddivisione interna si deve alla testimonianza di Bruno Caratto.

Storia di Matteo

Pietro Dileo

Nato nel 1903, *“sesto di otto tra fratelli e sorelle di una famiglia di contadini che faceva molta fatica a sbarcare il lunario”*, nel 1926 Matteo si trasferì dal suo paese natale (Sommariva Perno) a Moncalieri, in via Cristoforo Colombo 39, per cercare lavoro. *“Rimasti orfani dei genitori abbastanza presto, i cinque fratelli maschi si trasferiscono a Moncalieri, a metà degli anni venti, attratti dalle maggiori possibilità di lavoro. In effetti, alcuni di loro trovarono lavoro alla Fiat, che in quel periodo era in grande espansione. Matteo viene assunto dapprima nello stabilimento del Lingotto nel 1926, successivamente in quello di Mirafiori appena costruito”*(1).

L'uomo ebbe una vita politica abbastanza movimentata, opponendosi al regime fascista e partecipando attivamente al movimento operaio in più di un'occasione. *“Non si era mai iscritto né al partito né al sindacato fascista perché non ne divideva i principi e i metodi. Non era iscritto a nessun partito di opposizione (clandestini) ma era un antifascista dichiarato.”*

Nel 1931 fu coinvolto, assieme ad altri quattro operai, in un'operazione di volantaggio all'interno della fabbrica (nel testo della sentenza si parla di “attività propagandistica”, diffusione di “materiale sovversivo” e “stampati clandestini”) che, una volta scoperta, lo portò ad essere processato, dichiarato colpevole del reato di propaganda sovversiva e incarcerato il 12 dicembre 1931 con la condanna ad un anno di reclusione presso le carceri Giudiziarie di Roma. Dopo poco più di 6 mesi di detenzione tre nipoti presentano istanza di grazia al tribunale di Roma che è accolta con decreto del 22 settembre 1932, dopo quasi dieci mesi di reclusione. Non era la prima volta che Caratto veniva punito per comportamenti o idee dissidenti. *“In due occasioni i fascisti di Moncalieri, per le sue idee di libertà, lo puniscono costringendolo a bere l'olio di ricino. Dopo aver subito questi atti di violenza, presta più attenzione ma non pensa di essere in pericolo di vita, continua a professare la sua opposizione al regime fascista, ma senza atti concreti.”*

Dopo essere stato nuovamente assunto allo stabilimento di Lingotto l'1 luglio 1933, dove sarà occupato in qualità di operaio meccanico, dal 1936 Matteo è residente nella casa che oggi conosciamo come sua ultima: in Moncalieri, *Stradale* Genova 275. Questi dati risultano da una serie di documenti - messi a nostra disposizione tramite ANPI-Moncalieri - redatti da istituzioni come Questure di Roma e di Cuneo, Prefetture di Torino e di Cuneo, Casellario Politico Centrale, Direzione Generale della Pubblica Sicurezza. Vi si evince anche, in sintesi, che, dopo la detenzione e sostanzialmente fino al suo ultimo arresto, il nome di Caratto è sempre rimasto incluso nello “schedario sovversivi” nonostante - si legge - regolarmente “vigilato”, “non dà luogo a rilievi con la sua condotta in genere e non consta espliciti attività sovversiva” o “non consta che si occupi di politica”.

Dall'abitazione di Strada Genova il raggiungimento degli stabilimenti dapprima di Lingotto, e in seguito di Mirafiori (dove fu trasferito verosimilmente in concomitanza con l'inaugurazione nel 1939), avveniva in bicicletta, percorrendo ogni giorno tra andata e ritorno circa 16 chilometri prima e 22 poi. Così nonostante proprio davanti a casa vi fosse la fermata del tramvai elettrico che collegava Poirino col centro di Torino percorrendo tutta strada Genova e corso Moncalieri, come ricorda Bruno.

La vita di Matteo procedette ordinariamente almeno fino al 1943, anno in cui, in seguito all'armistizio, gli stabilimenti FIAT si trasformarono in produttori di arsenale bellico per i nazisti.

Caratto prese parte alla movimentazione generale che coinvolse il mondo operaio dell'Alta Italia, e in particolare le città del triangolo industriale, tra l'1 e l'8 marzo 1944. Essa vide una partecipazione senza precedenti. La repressione partì immediatamente, su ordine, sebbene ridimensionato, di Hitler stesso, procedendo con l'arresto e la deportazione di un numero di persone che si stima di circa 1500, trovate in relazione con lo sciopero, e non necessariamente scioperanti. Tutti, con diversi trasporti, furono inviati nei campi di Mauthausen, destinati ai prigionieri politici e particolarmente punitivi.

A 13 anni dall'arresto, Matteo Caratto risultò tra gli operai FIAT già schedati come sovversivi antifascisti, tra i primi ricercati in relazione alla protesta.

Era probabilmente l'8 marzo 1944, ultimo giorno dello sciopero, quando le camicie nere si presentarono a casa di Matteo, dove incontrarono una vicina coraggiosa che ne difese l'assenza in casa. Solo una seconda vicina, più ingenua, probabilmente impaurita dagli uomini armati, rivolse loro la parola riferendo la reale posizione di Matteo. Fu così sorpreso in cantina mentre stava imbottigliando il vino.

Fu incarcerato presso Le Nuove di Torino dove gli fu attribuito il numero di matricola 5216 e subito consegnato dai militi italiani al Comando Germanico (2).

Strappato via dalla sua famiglia, dal figlio Bruno in procinto di nascere, Matteo Caratto partì dal binario 17 di Porta Nuova il 13 marzo 1944 in direzione Bergamo e, in seguito, Mauthausen, con altri circa 290 piemontesi di cui 31 operai FIAT e molti partigiani.

Durante i giorni di detenzione a Bergamo, dal 13 al 17 marzo, riuscì a scrivere una lettera a sua moglie, a farla recapitare grazie ad una persona che ebbe il coraggio di prenderla e consegnarla. Nella lettera tranquillizzava la compagna sulle sue condizioni di salute e le indicava come agire per tirare avanti fin quando non fosse tornato, con un pensiero al piccolo Bruno. La persona che aveva recapitato la lettera rimase per sempre ignota. Quella lettera rimane per Bruno il testamento di suo padre.

Il trasporto 34 (numerazione Tibaldi), con 563 persone, partì dalla stazione di Bergamo il 17 marzo e arrivò al campo di concentramento di Mauthausen il 20 marzo.

Immatricolato 58769, Matteo sopravvisse meno di due mesi nella *macchina mortifera* nazista: la sua morte fu registrata nel sottocampo di Gusen il 12 maggio 1944.

Il 23 aprile 2024 Matteo riuscirà simbolicamente a tornare a casa, in Strada Genova, grazie alla posa di una pietra d'inciampo a lui dedicata.

(1) Le frasi tra virgolette sono tratte dalla testimonianza di Bruno Caratto data nell'ambito degli incontri dell'Unitre Cambiano Santena, così come pubblicata in <https://www.rossosantena.it/2015/02/20/matteo-caratto>
Santena, Associazione "Le radici, la memoria", 20 febbraio 2015

(2) Dobbiamo i dati ricavati dal registro delle Nuove, così come gli approfondimenti storici relativi agli scioperi e alle deportazioni, alla lezione tenuta per l'occasione da Lucio Monaco agli studenti il 17/04/2024

Gli stabilimenti Fiat di Lingotto e Mirafiori

Giulia Puonzo

Lo stabilimento del Lingotto fu inaugurato nel 1923, tuttavia era già in funzione dal 1921. Si tratta di una struttura fatta completamente di cemento armato, su modello americano. Qui l'automobile prendeva forma salendo verticalmente dal pianterreno fino all'ultimo piano. Tuttavia questo stabilimento, già dalla fine degli anni Trenta sembrava aver fatto il suo tempo, poiché la movimentazione verticale dei materiali imposta dagli edifici a piani procurava troppi inconvenienti organizzativi ed economici.

Così nacque un progetto per costruire un nuovo stabilimento Fiat a Mirafiori. Il presidente dell'azienda, Agnelli, aveva preso in considerazione di cedere lo stabilimento di Lingotto, ma il coinvolgimento italiano nel secondo conflitto mondiale impose alla Fiat la necessità di non smantellare la fabbrica, che rimase attiva fino ai primi anni Ottanta.



Veduta dall'alto dello stabilimento di Lingotto in una grafica del 1928

La produzione dal giugno del 1940 in tutti gli stabilimenti divenne prevalentemente bellica. Vennero prodotti 55.000 mezzi motorizzati e una dotazione di 1.600 carri armati.

La fabbrica di Mirafiori è una struttura disposta su un unico piano, che affianca le diverse fasi produttive anziché sovrapporle come nello stabilimento di Lingotto. I diversi reparti sono collegati da 6 km di gallerie sotterranee, che durante la guerra servirono da rifugio antiaereo per 11.000 persone.

Lo stabilimento fu progettato nel 1936 ed inaugurato nel 1939. Alla cerimonia fu invitato Mussolini, il quale si trovò a parlare in un clima di freddezza dei lavoratori. In realtà il Duce non era neanche convinto del progetto. Egli era fautore del decentramento nella localizzazione della produzione, fu infatti contrario alle politiche di accentramento di complessi industriali di vaste dimensioni in un solo luogo. Preferiva cioè una distribuzione geografica più equilibrata che non trascurasse il Mezzogiorno. Inoltre, a far crescere i dubbi di Mussolini concorsero altri due fattori di ordine militare e politico, da lui ritenuti non secondari. Il primo dubbio era dovuto alla difficoltà di controllare una massa operaia di così vaste proporzioni, concentrata in un unico luogo di lavoro. Lo stabilimento fu progettato per impiegare circa 22.000 lavoratori. La seconda riserva riguardava la vulnerabilità della fabbrica in termini militari (situata a ridosso della città, sarebbe stata un facile bersaglio per gli attacchi aerei). Infatti questo stabilimento subì poi ben 7 bombardamenti.

Il primo bombardamento avvenne nel settembre del 1940. Eppure è a partire dall'inverno del 1942 che iniziò il periodo più difficile: tra il 19 novembre e il 9 dicembre lo stabilimento fu vittima di quattro bombardamenti notturni anglo-americani.

Le sempre più dure condizioni di vita sotto le bombe, oltre ai salari ridotti, ai generi alimentari sempre più scarsi ed a un carovita inarrestabile furono tra le cause del sorgere di una serie di agitazioni che culmineranno negli scioperi.

Fonti:

<https://www.museotorino.it/view/s/5431e6fb4be949bfb79fc973c6576165>

http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede/fiat_mirafiori.htm

http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede/fiat_lingotto.htm

<https://www.museotorino.it/view/s/2da9c2e6c07446ed89d7480f08820cae>



Il Lingotto dopo il bombardamento del 29 marzo 1944



Lo stabilimento di Mirafiori dopo gli effetti prodotti dall'incursione aerea del 20 marzo 1942

L'inaugurazione dello stabilimento Fiat di Mirafiori

Anna Maria Perocchio

Matteo Caratto fu trasferito allo stabilimento di Mirafiori, che entrò in funzione nel 1939.

“50.000 operai inneggiano al Duce”, scrive in prima pagina la Gazzetta del Popolo della Sera per descrivere l'inaugurazione dello stabilimento Fiat di Mirafiori avvenuta il 15 maggio del 1939. A inaugurare lo stabilimento è appunto Benito Mussolini, che lo definisce come la “fabbrica perfetta del tempo fascista”. La dirigenza della Fiat organizza la giornata convocando varie decine di migliaia di operai di fronte allo stabilimento e allestendo un palco scenografico celebrativo del regime fascista. Mussolini arriva con due ore di ritardo e riceve un'accoglienza gelida dagli operai, tanto da decidere di andarsene via prima. Questo episodio rivela il malcontento presente in quegli anni fra gli operai, delusi dalle promesse non mantenute dal regime e insoddisfatti dal rincaro dei prezzi e dalle restrizioni dei consumi imposti dalla politica economica dell'autarchia.



L'Italiano, Gazzetta del Popolo riporta in prima pagina dell'edizione della Sera un articolo con una fotografia del giorno dell'inaugurazione, dove è presente un manifesto che abbiamo voluto ingrandire.

L'olio di ricino

Sofia Rebufello



Rielaborazione di un'immagine di propaganda

L'olio di ricino, estratto dai semi della pianta del ricino, è un olio vegetale molto pregiato come lubrificante, attualmente utilizzato nell'industria cosmetica ed automobilistica proprio per questa sua proprietà.

L'aspetto più noto di questo olio però è legato al suo *potere lassativo*. L'olio di ricino, per questa sua proprietà, fu utilizzato dal fascismo che ne fece largo uso contro i suoi avversari, divenendo uno degli **strumenti di tortura fisica e psicologia** delle squadre.

Esso era impiegato contro dissidenti e oppositori politici, che venivano **obbligati con la forza** ad ingerire una bottiglia di 75 ml del suddetto olio. I pantaloni venivano legati con una corda per impedire alle vittime di sfilarli durante gli attacchi evacuativi, costringendole così a tornare a casa in condizione di **grave umiliazione**.

L'assunzione di olio in dosi massicce era spesso accompagnata da *percosse fisiche*: tuttora famosa è l'espressione "*manganello ed olio di ricino*" per indicare i metodi che adottavano le squadre durante le spedizioni punitive.

Gli scioperi del 1931 e il reato di propaganda sovversiva

Gianluca Marina

Gli scioperi del 1931 a Torino rappresentano un importante capitolo nella storia operaia italiana e nell'evoluzione del movimento sindacale nel contesto dell'Italia pre-bellica. Nel corso di quell'anno, Torino fu teatro di una serie di agitazioni operaie e scontri che ebbero profonde conseguenze sociali e politiche.

L'economia italiana nel periodo tra le due guerre mondiali era segnata da profonde crisi economiche, disoccupazione diffusa e tensioni sociali. Torino, nota per la sua industria automobilistica, non era immune da queste difficoltà. L'opposizione tra i lavoratori e i proprietari delle fabbriche era palpabile e alimentata da condizioni di lavoro spesso precarie e da salari bassi.

Gli eventi che portarono agli scioperi del 1931 furono innescati da una serie di fattori, tra cui la crisi economica globale del 1929 e l'incapacità del governo di risolvere i problemi socio-economici del paese. La tensione montò quando le fabbriche cominciarono a licenziare operai e a ridurre i salari per far fronte alla crisi economica.

Gli operai, organizzati principalmente dai sindacati di sinistra, iniziarono a mobilitarsi e ad organizzare proteste e scioperi per difendere i loro diritti e rivendicare migliori condizioni di lavoro e salari più dignitosi. Le fabbriche automobilistiche, tra cui la Fiat, furono il fulcro di molte di queste manifestazioni, con migliaia di lavoratori che abbandonarono i loro posti di lavoro per protestare nelle strade di Torino. Gli scontri tra manifestanti e forze dell'ordine furono frequenti e spesso violenti. La polizia e le autorità governative cercarono di reprimere duramente le proteste, mentre i lavoratori resistevano con determinazione, costringendo il governo a negoziare con i sindacati per trovare una soluzione alla crisi. Gli scioperi del 1931 ebbero un impatto significativo sulla società italiana. Se da un lato non portarono a cambiamenti immediati e sostanziali nelle condizioni di lavoro, dall'altro rafforzarono il movimento sindacale e politico dei lavoratori, gettando le basi per lotte future e per l'organizzazione dei lavoratori nel contesto italiano.

Tra gli operai che parteciparono a questi scioperi ci fu proprio Matteo Caratto che, con coraggio, si ribellò alle condizioni di quegli anni molto difficili.

Matteo, insieme ad altri operai, fu condannato per un reato che non esiste più nel nostro codice penale, il reato di propaganda sovversiva.

Riprendendo il testo della sentenza comprendiamo come l'accusa ai danni di Matteo non riguardasse che l'atto di distribuzione di volantini tra gli operai della fabbrica:

"Facelli Paolo, serviva di collegamento fra il Bricca e gli operai della Fiat Lingotto ed i ferrovieri. Svolsse deliberata attività propagandistica ricevendo dal Bricca copioso materiale sovversivo e passandolo al Ramassotto, al Biora, al Caratto e ad altri, rimasti sconosciuti, con incarico di curarne la diffusione."

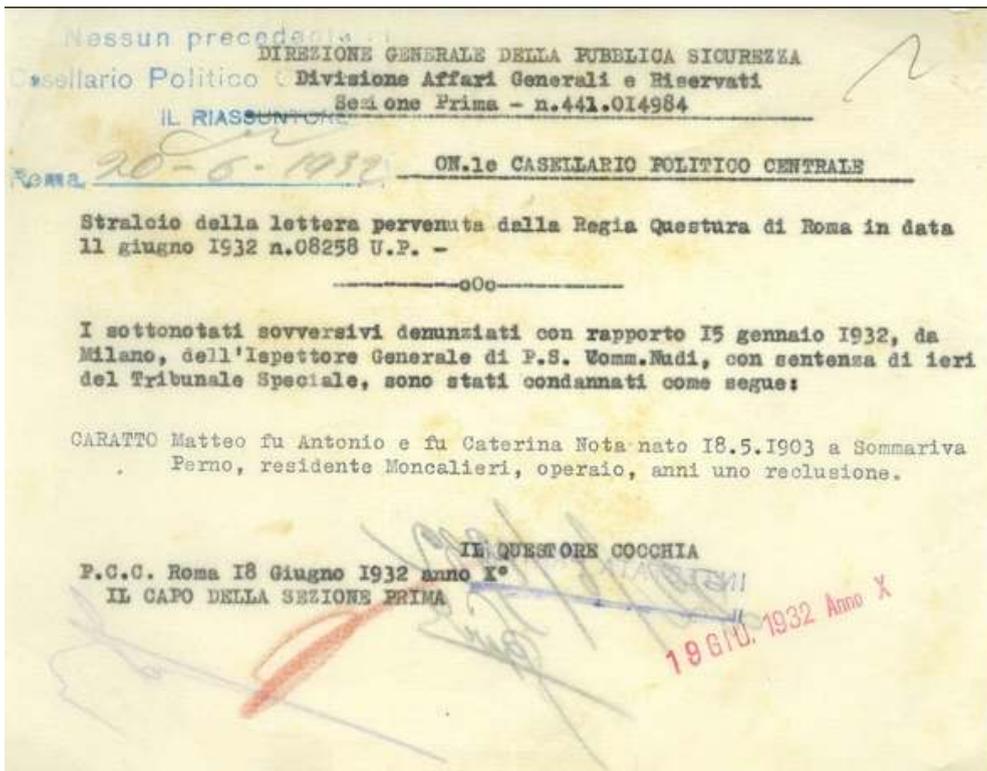
"Caratto Matteo, operaio della FIAT. Sovente ricevette stampati clandestini con incarico di diffonderli fra compagni di lavoro. Qualcuno ne diede a Bozzolin, a Biora e ad altri. Dichiarò di non essere iscritto al Partito Comunista e di essere pentito di quanto fece per leggerezza".

Stando all'Art.272, istituito nel 1930 e ormai abrogato dal nostro codice penale, viene definita propaganda sovversiva un'azione compiuta per "distruggere o deprimere il sentimento nazionale". La pena prevista era la reclusione da sei mesi a due anni.

Stando alla sentenza, Matteo Caratto fu condannato insieme ad altri operai di nome Alzati, Biora, Forneris e Ramassotto ad un anno di reclusione.

Questa pena non fu scontata del tutto, come si legge nelle "Notizie desunte dai fascicoli di esecuzione" allegate alla sentenza:

"Caratto" si associa ad una istanza di grazia inoltrata dalle tre nipoti l'11.6.1932 e con decreto di grazia del 22.9.1932 viene concesso il condono condizionale della residua pena da espiare. Detenuto dal 12.12.1931, viene scarcerato dalle Carceri Giudiziarie di Roma il 1.10.1932. Pena espiata: mesi 9 e giorni 29."



10 giugno 1932

*Il documento riporta
una sintesi della
condanna a un anno
di reclusione*

FONTI:

- La pubblicazione della testimonianza di Bruno Caratto
<https://www.rossosantena.it/2015/02/20/matteo-caratto>
- Il testo della sentenza
https://issuu.com/rivista.militare1/docs/tribunale-per-la-difesa-dello-stato_c24aa07901ad89
- L'art. 272 del Codice penale - 1930
<https://www.brocardi.it/codice-penale/libro-secondo/titolo-i/capo-i/art272.html>

Gli scioperi del marzo 1944 a Torino

Gianluca Geranzani

Antefatto: gli scioperi del marzo 1943

Nel marzo 1943 appare ormai chiaro che le sorti della guerra siano mutate a favore degli Alleati: in Africa, dopo la rovinosa sconfitta di El Alamein nel novembre 1942, le truppe italo-tedesche erano state costrette a cedere la Libia, ritirandosi in Tunisia, ormai circondate dalle forze degli Alleati; nel febbraio 1943 invece si era conclusa disastrosamente per le forze nazifasciste la battaglia di Stalingrado, con la resa del feldmaresciallo Paulus. Oltre alle cocenti sconfitte subite, l'Italia è anche sotto l'assedio dei bombardieri Alleati: i bombardamenti riguardano soprattutto le grandi città ed in particolare Torino dove, durante i bombardamenti di fine 1942, si registrano 500 morti e migliaia di appartamenti sinistrati, mentre molte persone decidono di sfollare in campagna. Infine le condizioni di vita in Italia sono in calo: mancano sempre più gli approvvigionamenti ed in particolare i generi alimentari.¹

Grazie all'azione di propaganda dei partiti clandestini, ed in particolare del Partito Comunista Italiano, si registrano già dall'aprile 1942 diverse agitazioni operaie. Giunti a metà febbraio 1943 all'interno del PCI si inizia ad organizzare uno sciopero generale a Torino, che coinvolga tutte le fabbriche. La scintilla scatta dopo l'emanazione della concessione delle 192 ore di paga per gli operai sfollati, provocando la reazione di quelli non sfollati, che chiedono l'assegnazione delle 192 ore per tutti.²

Ogni giorno alle 10 di mattina risuona a Torino la sirena della prova dell'allarme antiaereo, ma il 5 marzo, giorno concordato per lo sciopero generale, quella sirena che dovrebbe essere il segnale d'inizio dello sciopero non risuona alla FIAT, disinnescata dalla direzione. Questo tuttavia non impedisce l'inizio dello sciopero: all'officina 19 di Mirafiori come anche in altre fabbriche di Torino, la Rasetti, la RIV e la FIAT SPA³, le macchine si fermano e gli operai iniziano a scioperare all'interno delle fabbriche, sotto lo slogan di "Pane, Pace e Libertà", mentre la polizia rimane all'esterno delle fabbriche. Gli scioperi avvengono sotto forma di "scioperi bianchi": per brevi periodi di tempo, qualche ora, una mezza giornata, gli operai fermano le macchine come manifesto del loro dissenso; potrebbe non sembrare molto ma, dopo vent'anni di regime fascista e di mancanza di scioperi, rappresenta un grande atto di coraggio da parte degli scioperanti, che rischiavano molto sotto la dittatura fascista perché si trattava di un evidente manifesto di dissenso nei confronti del regime stesso.

Lo sciopero si diffonde nei giorni successivi in tutta la città e nella provincia, tutte le industrie di Torino sono coinvolte nello sciopero: FIAT (nei suoi vari stabilimenti), RIV, Lancia e Zenith, solo per citarne alcune.⁴

La repressione sembra tuttavia tardare ad entrare in azione: per via di una mancanza di ordini dall'alto durante i primi giorni di scioperi, la polizia non interviene nelle fabbriche. Solo l'11 marzo le forze dell'ordine entrano all'interno delle fabbriche a Torino ed iniziano i primi arresti "di massa" e le prime violenze.

Il culmine dello sciopero si raggiunge a Torino il 12 marzo, quando, dopo la pausa mensa, la maggioranza delle industrie della città, ed in particolare Mirafiori, dove lavorava Matteo Caratto, si fermano completamente, mentre la notizia degli scioperi si diffonde all'estero. I giorni seguenti lo sciopero continua ma in calo, fino a concludersi il 18 marzo, mentre la repressione prende il

¹ Alessandro Barbero, *Gli scioperi del 1943*, 44'. Video caricato su YouTube il 11/09/2023

<https://www.youtube.com/watch?v=dHVRfDLc-BM>

² *Gli scioperi del marzo 1943* - Museo Torino

<https://www.museotorino.it/view/s/dcd8b1753a444f86ada92586d72b2140>

³ Informazioni sui luoghi dello sciopero tratte da "Cronologia Scioperi 1943-1945"

<http://www.cronologiascioperi1943-1945.it/progetto/>

⁴ Informazioni sui luoghi dello sciopero tratte da "Cronologia Scioperi 1943-1945"

<http://www.cronologiascioperi1943-1945.it/progetto/>

sopravvento: alla fine delle agitazioni si avranno a Torino quasi 900 arresti e la revoca di centinaia di esoneri dal servizio militare.⁵

In poco tempo lo sciopero si diffonde a macchia d'olio, non solo a Torino, ma anche a Milano, dove a partire dal 19 marzo coinvolge le principali fabbriche, come Falck, Magneti Marelli e Veglia Borletti, in Emilia Romagna e in Veneto.

Alla fine di marzo il regime fascista è costretto a cedere e così il 31 marzo viene dichiarato un aumento salariale per tutti gli operai a partire dal "Natale di Roma", ovvero il 21 aprile, facendo così interrompere, almeno per qualche mese, le agitazioni.

Gli scioperi del marzo 1943 rappresentano non solo il tentativo di ottenere alcune rivendicazioni economiche, il "Pane", ma sono soprattutto un chiaro messaggio politico di stanchezza nei confronti della guerra e di crescente dissenso nei confronti del partito fascista ("Pace" e "Libertà") ben prima sia dell'armistizio di Cassibile, sia dell'arresto di Mussolini, sia dello sbarco in Sicilia.

Scioperi del marzo 1944

Considerato il teatro di guerra all'alba del 1944, vi era per il movimento di resistenza italiano la necessità di partecipare in modo attivo a questa fase del conflitto. Da qui la necessità di un movimento di protesta che dall'interno dell'Italia potesse mandare un chiaro messaggio agli eserciti alleati. Per l'occasione viene creato dal Partito Comunista dell'Alta Italia il "Comitato Segreto di Agitazione per il Piemonte, la Liguria e la Lombardia", un organo che, sostenuto dal Comitato di Liberazione Nazionale, avrebbe diffuso l'appello per uno sciopero simultaneo e coordinato le agitazioni. Gli obiettivi dello sciopero sono da un lato le rivendicazioni economiche, dall'altro "il desiderio sacrosanto che si ponga fine alle rappresaglie e alle violenze e alla guerra nazifascista"⁶. Originariamente la data prevista per lo sciopero doveva essere ad inizio febbraio, tuttavia solo in questi giorni si riesce a mettere in piedi i Comitati di agitazione (CdA) all'interno delle principali fabbriche di Torino; viene dunque fissata una nuova scadenza il 21 febbraio. Gli operai della FIAT SPA (Società Piemontese Automobili)⁷, tuttavia, dichiarano autonomamente lo sciopero già il 15 febbraio; l'agitazione si diffonde limitatamente anche in alcuni reparti di altre fabbriche, ma i comunisti intervengono per impedirne l'allargamento, per poter arrivare compatti allo sciopero simultaneo in tutte le fabbriche del triangolo industriale. Lo sciopero, inoltre, viene represso duramente dalla Guardia Nazionale Repubblicana che arresta cinque operai.

Lo stesso giorno dello sciopero "anticipato" alla SPA, il Comitato Segreto d'Agitazione ottiene l'appoggio del Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia (CLNAI), ottenendo così l'appoggio delle altre forze politiche antifasciste oltre a quella comunista.

Visto il procedere a rilento delle operazioni militari alleate, lo sciopero viene organizzato come uno sciopero "rivendicativo" anziché come un'azione insurrezionale, come si era ipotizzato originariamente, ma vengono anche emanate delle direttive dal "Comitato Sportivo" (l'organo di direzione militare del PCI) alle bande partigiane per agire "in rapporto allo sviluppo che prenderà il movimento operaio nelle officine"⁸.

Le autorità fasciste, dal canto loro, si attivano già i giorni precedenti allo sciopero, ordinando "ferie forzate" per una settimana, disposizione che viene ignorata in città da quasi tutti gli impianti più importanti, e rinforzando i presidi militari, addirittura distaccando il Gruppo corazzato Leonessa a Torino.

⁵ A. Barbero, *Gli scioperi del 1943*, 44'. Video caricato su YouTube il 11/09/2023

<https://www.youtube.com/watch?v=dHVRfDLc-BM>

⁶ C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 378

⁷ La SPA, Società Piemontese Automobili, era una casa automobilistica con sede in corso Ferrucci 122, acquistata da FIAT nel 1926. Cfr. Donatella Biffignandi, *Fervore meccanico a Torino*, Museo dell'Automobile, s.d., p. 4

https://www.museoauto.it/website/images/stories/articoli/varie/fervore_meccanico_a_torino.pdf

⁸ C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 389

Il primo marzo, giorno stabilito per lo sciopero generale, i maggiori stabilimenti della città scendono in sciopero: dallo stabilimento FIAT del Lingotto a quello di Borgo San Paolo della Lancia, dalla CEAT alla MaterFer, dalla RIV e la Carello di San Salvario alla FIAT Grandi Motori fino alla FIAT Mirafiori dove sciopera anche Matteo Caratto.⁹ Sono pochi gli stabilimenti esenti da scioperi, tra questi la FIAT SPA, colpita dalla repressione dopo lo sciopero del 15 febbraio e alcuni stabilimenti minori del colosso industriale, come gli stabilimenti di Microtecnica e Ricambi. In questa giornata, inoltre, i GAP (Gruppi di azione partigiana) della città riescono a bloccare almeno parzialmente i servizi di trasporto, mentre le autorità nazifasciste non riescono a impedire lo sciopero e il capo della Provincia affigge un comunicato in cui minaccia non solo chiusura degli stabilimenti e licenziamenti ma anche arresti e deportazioni.

Il giorno seguente partecipano allo sciopero anche i lavoratori di quegli stabilimenti rimasti attivi il giorno precedente, come la SPA di corso Ferrucci, mentre il 3 marzo viene raggiunto il culmine di adesioni allo sciopero ed inizia la repressione fascista: la FIAT ordina la chiusura a tempo indeterminato degli stabilimenti (poi riaperti l'8 marzo), viene disposto il presidio armato di molte fabbriche e scattano i primi arresti. Non mancano episodi di violenza da parte della GNR: alla FIAT Aeronautica, alle Acciaierie FIAT e alle Officine Grandi Motori dove si registrano 5 feriti. I giorni seguenti vedono un calo delle adesioni allo sciopero, con la ripresa del lavoro in alcune fabbriche, mentre prosegue il lavoro di repressione delle forze nazifasciste. Considerata la situazione, il CdA invita alla ripresa delle attività lavorative per l'8 marzo, al fine di evitare delle repressioni sempre più dure.

Gli scioperi tuttavia non si limitano solo alla città di Torino e alla sua periferia, anzi in tutta la provincia e in gran parte della regione vi sono manifestazioni analoghe. Nella provincia di Torino giocano inoltre un ruolo importante anche le azioni partigiane. Sabotando le linee di trasporto (per citare un esempio, la ferrovia Torino-Ceres nelle Valli di Lanzo), le loro azioni hanno un impatto significativo sulla riuscita dello sciopero: limitano l'afflusso degli operai alle fabbriche e forniscono anche una "copertura" dalla repressione per una parte degli scioperanti, "la cui assenza dai luoghi di lavoro può oggettivamente trovare giustificazione nell'impossibilità materiale di raggiungerli nei giorni cruciali della mobilitazione"¹⁰. Di rilievo all'interno dello sciopero generale è anche il ruolo di molte lavoratrici, che decidono di partecipare attivamente alle agitazioni, come ad esempio alla Manifattura Mazzonis in Val Pellice. Proprio nel giorno della ripresa del lavoro, appunto l'8 marzo, viene arrestato, mentre imbottiglia il vino, Matteo Caratto.¹¹

"Per Torino e il Piemonte la storia della deportazione operaia legata agli scioperi del 1943-1945 è primariamente legata alla storia di due "trasporti" che [...] partono il primo da Firenze l'8 marzo, il secondo da Bergamo il 16 marzo e giungono a Mauthausen rispettivamente l'11 e il 20 marzo"¹².

I trasporti vengono indicati da Italo Tibaldi rispettivamente con i numeri 32 e 34.

"Nel primo viene incluso un gruppo di 100 torinesi detenuti alle Nuove; il gruppo viene fatto confluire al campo di Fossoli il 6-7 marzo per essere aggregato al convoglio che, partito da Firenze l'8 giunge infine a Mauthausen l'11 marzo"¹³.

⁹ Le informazioni sui luoghi dello sciopero sono tratte dal sito *Istoreto*: http://www.istoreto.it/to38-45_industria/

¹⁰ C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 406

¹¹ Le fonti in questo punto sono discordanti: un documento della Prefettura di Torino datato 18 marzo 1944 riporta come data di arresto il giorno 13 marzo 1944; nel libro dell'associazione ANED "*Gli scioperi del marzo 1944. Tavola rotonda, 17 marzo 1984.*" a pag. 67 viene indicata come data dell'arresto il 6 marzo 1944; nel registro delle Carceri Nuove di Torino viene invece indicata come data di arresto il giorno 8 marzo 1944, data confermata anche da L. Monaco. Siccome la prima data non è plausibile (poiché il giorno 13 marzo 1944 è partito da Torino il "Trasporto 34" alla volta di Bergamo, dunque Caratto non può essere stato arrestato nello stesso giorno), rimangono come plausibili le altre due date, il 6 e l'8 marzo, per via di una maggiore autorevolezza delle fonti ho optato per la seconda data

¹² C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 431

N.B.: nell'opera citata viene indicata come data di partenza da Bergamo il 16 marzo 1944, tuttavia Italo Tibaldi stabilisce come data di partenza il 17 marzo, la stessa indicata sull'ultima lettera di Matteo Caratto, scritta poco prima della partenza da Bergamo.

¹³ C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 432

“Il secondo trasporto raccoglie ben 246¹⁴ torinesi detenuti alle Nuove; trasferito a Bergamo il 13 marzo nella ex caserma “Umberto I”, il gruppo viene unito al convoglio che [...] parte il 16 marzo con un totale di 564¹⁵ politici alla volta di Mauthausen”¹⁶.

Alla luce dei fatti, questo sciopero rappresenta l’inizio della fase di maturità della Resistenza italiana: in primo luogo perché è il primo evento, quantomeno su larga scala, di unione tra le bande partigiane e la popolazione civile, che si rivelerà di fondamentale importanza a livello sociale per la caduta del nazifascismo in Italia. In secondo luogo lo sciopero ottiene una risonanza mediatica internazionale notevole, a tal punto da comparire su testate importantissime nei paesi Alleati, come ad esempio il New York Times. Infine questo sciopero, insieme a quello del marzo 1943, rappresenta l’unico sciopero generale nell’Europa occupata dalle forze nazifasciste.¹⁷

Bibliografia e sitografia completa

C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017.

ANED, *Gli scioperi del marzo 1944. Tavola rotonda, 17 marzo 1984. Con un saggio di C. Dellavalle*. Franco Angeli, 1986.

[Gli scioperi del marzo 1943 - MuseoTorino](#)

[Scioperi antifascisti - Wikipedia](#)

[Fascismo: gli scioperi del marzo 1943](#) - Storia XXI Secolo

[Torino 1938|45 : luoghi della memoria. La città delle fabbriche](#) - Istoretto

[Il progetto | Scioperi 1943-1945](#) - Cronologia Scioperi 1943-1945

[Scioperi del marzo 1944 - Istituto Nazionale Ferruccio Parri](#)

 [Gli SCIOPERI del 1943 - Alessandro Barbero \(Torino, 2023\)](#)

¹⁴ Circa 290 piemontesi secondo le ricerche recenti di Lucio Monaco

¹⁵ 566 secondo Lucio Monaco

¹⁶ C. Dellavalle, *Annali. Fondazione Giuseppe di Vittorio. Operai, fabbrica, Resistenza. Conflitto e potere nel triangolo industriale (1943-1945)*, Ediesse, 2017, p. 432

¹⁷ Informazione tratta dalla lezione di Lucio Monaco tenuta all’I.I.S. Majorana in data 17/04/2024

Il binario 17 di Porta Nuova

Elisa Perotti

Dalla **Stazione di Porta Nuova** partirono centinaia di **deportati** destinati ai campi di transito o direttamente ai lager nazisti. I gruppi di donne e uomini condannati alla deportazione venivano radunati all'alba dentro il carcere delle Nuove e trasportati alla stazione alle prime luci del mattino, transitando lungo corso Vittorio Emanuele II.

Il **primo trasporto** partì il 13 gennaio 1944 con destinazione Mauthausen, luogo in cui giunse il giorno successivo.

Ricorda Italo Tibaldi" (*): "Carceri Nuove di Torino, 13 gennaio 1944, ore 3,30. La porta della cella n. 60 del secondo braccio viene aperta dalle SS e con Porcellana e Montrucchio vengo sospinto bruscamente nella rotonda del carcere dove già molti attendono. Veniamo contati più volte. Tra noi sono anche cinque detenuti ebrei [...], il numero previsto è finalmente raggiunto: siamo cinquanta in attesa. Poi in autocarro ci portano a Porta Nuova. Saliamo sul carro bestiame fermo a un binario, consegnati a quattro militi della polizia di frontiera Alpenjäger" (Tibaldi, p. 21).

Ed Eros Luise aggiunge: "Siamo andati alla stazione direttamente, difatti dove c'è la lapide adesso, lato arrivi, noi siamo entrati di là!".

Un **secondo trasporto** lasciò Torino il 18 febbraio di nuovo con destinazione Mauthausen dove arrivò il 21 febbraio. Compresi i prigionieri saliti a Milano, i deportati furono 122. Anche per questo trasporto abbiamo delle testimonianze.

Terenzio Magliano ricorda: "Da poco i rintocchi della torre campanaria delle Carceri Nuove avevano avvertito gli insonni che erano le tre del 18 febbraio, quando il corridoio del terzo raggio risuonò di passi pesanti, ferrati, di colpi violenti, di comandi secchi alternati ad urla rese quasi bestiali dal rauco accento tedesco [...] Ci fecero radunare nel cortile, piccola folla di esseri soli con la nostra miseria [...] Frattanto ci avevano portato alla stazione. Il **vagone bestiame** ci accolse, dopo una breve corsa per Torino annegata nel sonno e nella bruma (i nostri occhi erano divenuti brucianti per lo sforzo di vedere, di scorgere qualcosa che riempisse il nostro pensiero delle ultime visioni care, degli ultimi ricordi) [...] ci stivavano in 68 in uno spazio che non consentiva ad un buon terzo di noi di stare seduti" (Magliano, pp. 32-33).

Partirono da Porta Nuova gruppi di deportati che vennero aggregati a trasporti formati in altre località, in particolare a **Firenze** e **Bergamo** nel marzo 1944. Si trattava soprattutto di **operai piemontesi, toscani e lombardi**, rastrellati dopo lo **sciopero generale** dell'inizio del mese.

"Una scena pietosissima stamane; transitano per corso Vittorio Emanuele II diretti in stazione i camion degli operai arrestati in seguito agli scioperi e che vengono deportati in Germania. Sono stati prelevati dagli stabilimenti il giorno stesso della ripresa del lavoro e non è stata data loro la possibilità di rivedere le loro famiglie: dalle carceri vanno direttamente in stazione" (Chevallard, p. 201)

Pio Bigo ricorda: "C'era tutto il corso Vittorio, ogni pianta c'era una sentinella con il **mitra** e avanti...". "Quando siamo usciti dalle Nuove, su un camion, eravamo tutti in piedi sul camion c'era: due SS di qua e due di lì, seduti sulla sponda con i mitra in mano. E siamo entrati in via Sacchi [...] Siamo entrati lì, siamo andati verso i **binari**, sempre accompagnati da queste SS. Mentre eravamo lì per salire sul vagone c'era già gli SS che picchiavano, per riempire il vagone perché, il vagone bisognava fare un salto per entrare [...] e qualcuno non riusciva a salire" (Calosso, Adp, p. 7).

Il primo di questi convogli transitò per Fossoli. Con molta probabilità anche alcuni ebrei piemontesi erano su questo treno. Il **27 giugno 1944** partì il **primo convoglio verso Ravensbrück** ed arrivò in Germania tre giorni dopo: vi si trovavano sopra, tra gli altri, **14 donne** di cui 13 faranno ritorno.

Ricorda Lidia Beccaria Rolfi: "La notte fra il 25 e il 26 giugno i tedeschi prelevano me e altre tredici detenute dalle celle [...] Ancora nella notte ci caricano su un camion e all'alba ci trasferiscono a Porta Nuova e ci chiudono in un vagone bestiame" (Beccaria Rolfi, pp. 12-13).

Dopo questa data i trasferimenti avvennero in pullman e partirono direttamente dai luoghi di detenzione.

"Si formano i pullman fuori dalle Nuove, partono i gruppi...numerosi poi gli ultimi pullman, io non so quanti fossero: due, tre, quattro, eran dei pullman bleu, scassati, saliamo sopra" (Vazon, Adp, p. 19); "Ci caricarono su un tipo di corriere, vecchie corriere e tutto" (De Paoli, Adp, p. 32); "Hanno fatto una colonna di pullman e corriere, quello che avevano lì e ci han portati a Bolzano, un campo di smistamento" (Cerrato, Adp, p. 2).

Porta Nuova non fu solo luogo di partenza per i deportati ma anche luogo di arrivo per i rari superstiti.

Ricorda Ferruccio Maruffi: "Quel 9 giugno 1945, a Porta Nuova, scendemmo dal convoglio a piccoli gruppi [...] Afro ed io ci recammo in un bar, sotto i portici di via Sacchi, erano circa le tredici e il locale era affollato e rumoroso. Al nostro ingresso, di colpo, i presenti si allontanarono di qualche passo e si fece improvvisamente silenzio. [...] Afro ed io allora ci guardammo in faccia, attentamente, come se ci vedessimo per la prima volta. E ci siamo "visti" come eravamo" (Maruffi, 1993, p. 67).

Nel **1974** la città ha voluto ricordare i **deportati torinesi** con una lastra in rame incisa da Corrado Cagli e voluta dall'Associazione Nazionale ex Deportati nei Campi Nazisti (ANED) con il patrocinio della Regione Piemonte. La targa è posta sul lato arrivi di via Sacchi.

* Le testimonianze citate sono tratte dalle trascrizioni delle interviste conservate nell'*Archivio della deportazione piemontese* (Adp), depositato presso l'*Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea*.



Trascrizione

1944 - 1974

a cura dell'Associazione Nazionale ex Deportati Politici nei campi nazisti con il patrocinio del Consiglio Regionale del Piemonte

PARTIRONO DA QUESTA STAZIONE
I DEPORTATI POLITICI PER I CAMPI DI STERMINIO NAZISTI
A CHI RIMANEVA LASCIARONO LA CONSEGNA
DI CONTINUARE LA LOTTA CONTRO IL NAZIFASCISMO
PER L'INDIPENDENZA E LA LIBERTÀ

Lapide dedicata ai deportati politici, stazione di Porta Nuova, lato arrivi, di fronte al binario di partenza dei trasporti per i campi (n. 17), collocata dall'Aned.

Né nero, né bianco

Lettura in occasione della posa della Pietra d'inciampo, 23 aprile 2024

Samanta Tripaldi

Uomini e donne che la mattina si svegliano, magari maledicendo la sveglia che li ha allontanati da dolci sogni, uomini e donne che si riuniscono ad una tavola per mangiare con i propri cari, uomini e donne che amano, chi una cosa chi un'altra, uomini e donne in grado di accarezzare con tenerezza il volto dei loro pargoli, uomini e donne che lavorano...

Insomma, uomini e donne comuni.

Se cerchiamo sul dizionario la definizione di comune, questo ci rimanderà alle parole: "Qualcosa o qualcuno che non esce dall'ordinario o non ha nulla di singolare".

Noi tutti lo siamo, chi più chi meno, ma il solo fatto di essere uomini e donne comuni, a differenza di quanto spesso si creda, non ci esonera dal dover fare delle scelte e più di tutto non ci libera dal pericolo di incorrere in scelte sbagliate che hanno un peso sulla realtà che ci circonda e sulle vite altrui.

Matteo Caratto lo sapeva bene.

Egli era un uomo comune: lavorava, aveva una moglie che amava, che all'epoca era in dolce attesa del piccolo Bruno, e probabilmente aveva dei sogni per il futuro.

Questa potrebbe essere la storia di una persona qualunque se non fosse che Matteo nel marzo del 1944 scelse di ribellarsi alle imposizioni di altri uomini comuni: lui e tanti altri operai della Fiat fermarono le macchine, dando inizio a degli scioperi che rischiavano di diventare un spina nel fianco del regime fascista, il quale non poteva tollerare iniziative di ribellione. L'azione di resistenza compiuta da Matteo e dagli altri operai fu pagata a caro prezzo; come sappiamo, purtroppo furono arrestati e portati nelle Carceri Nuove di Torino, come delinquenti, e rinchiusi nei reparti speciali per detenuti politici e oppositori al fascismo, ma il regime, non soddisfatto del loro arresto, consegnò Matteo, con 30 compagni della Fiat e altri detenuti, al Comando Germanico che dispose la deportazione sul treno che partì dal famigerato "Binario 17" di Porta Nuova per destinazione ignota ai prigionieri. Il treno arrivò a Mauthausen il 20 marzo 1944. Matteo Caratto, matricola 58769, morirà nel campo di concentramento di Mauthausen-Gusen il 12 maggio 1944 dove fu cremato il giorno successivo.

A raccontarci questa storia oggi è Bruno, il figlio di Matteo, che non ha avuto la possibilità di conoscere suo padre, ma che porta avanti una testimonianza fondamentale affinché non ci si dimentichi di quel che è stato; ma noi che ruolo abbiamo in questa storia?

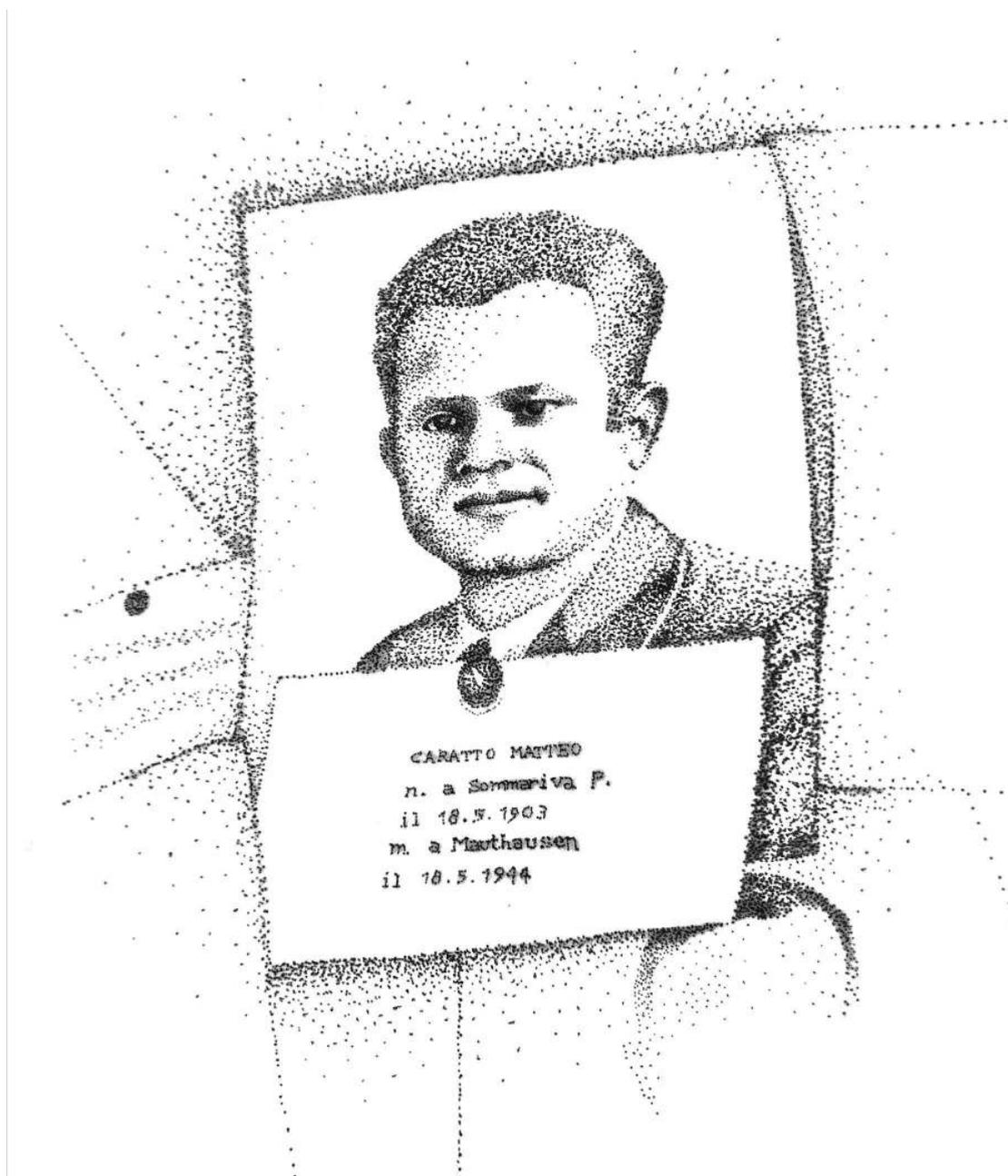
Apparentemente nessuno, si tratta di una storia passata, che forse molti di noi, se non tutti, sentono lontana, ma la verità è che questo racconto ci riguarda più di quel che crediamo, poiché è una storia tracciata da persone comuni come noi.

Ciò di cui dobbiamo fare tesoro in questa vicenda è che in un mondo in cui il male e le tenebre esistono, noi tutti, indipendentemente dal nostro ruolo, abbiamo un'enorme responsabilità: quella di prendere delle decisioni complicate, come lo è la realtà in cui viviamo, ma che determinano la persona che vogliamo essere. Possiamo scegliere se farci assorbire da quelle tenebre e diventarne parte o resistere, anche con delle piccole azioni, che come ci insegna Matteo, talvolta possono costare caro.

D'altra parte nella vicenda di Caratto qualcuno, con una piccola-grande azione, ci regala una scintilla di speranza che ci permette di credere nella solidarietà umana: si tratta della persona, di cui non conosciamo nemmeno il nome, che fece recapitare due pagine di quaderno, scritte con lapis da Matteo, alla moglie, a casa sua.

Quel qualcuno, chiunque egli fosse, ha permesso al caro Matteo di consumare l'ultimo grande atto d'amore verso la moglie e verso Bruno, che ancora era nel grembo della mamma Ermelinda.

Quando la vita ci pone dinanzi a dilemmi morali, dobbiamo ricordarci di "quel qualcuno" e diventarne noi stessi, poiché, essendo la realtà umana né nera, né bianca, ma grigia, possiamo solo scegliere quale sfumatura si addice maggiormente alla nostra essenza e al nostro io.



Il volto di Matteo

Alice Silvini

Il disegno è ricavato dalla fotografia del giovane Matteo affissa dai parenti nel crematorio di Mauthausen, insieme a quelle con cui altre famiglie vollero ricordare le proprie vittime

Costituiscono parti integranti del presente lavoro

- un *podcast* in tre episodi
realizzato dagli studenti della classe 3F
e ascoltabile ai link

<https://m.soundcloud.com/massive-wave-web-radio/podcast-majo>
<https://m.soundcloud.com/massive-wave-web-radio/ddae>
<https://m.soundcloud.com/massive-wave-web-radio/ttdsa>

- la registrazione video della testimonianza
resa da Bruno Caratto agli studenti del liceo

- un *graphic novel* di Valentina Ricca

Tutto il materiale sarà reperibile sul sito istituzionale dell'I.I.S. Majorana

<https://iismajoranamoncalieri.edu.it/index.php/cerca-nel-sito/19-pcto/442-pcto-pietre-d-inciampo>

Moncalieri, gennaio-giugno 2024
