Due giorni di dibattito all'Istituto Gramsci

A che punto è l'esperienza jugoslava

Riforma dell'economia e del partito - I diversi livelli di autogestione – Perplessità di fronte ad alcuni dati

L'incontro di studio, che si è tenuto per due giornate all'Istituto Gramsci fra due autorevoli delegazioni dei partiti comunisti italiano e jugoslavo, aveva come tema: « Socialismo e democrazia in Jugoslavia ». Si trattava di una discussione aperta, a scopi di informazione e di indagine. L'esperienza jugoslava da tempo suscita in Italia, soprattutto fra i comunisti, ma non solo in mezzo a loro, interesse e simpatia: di qui la necessità di un costante aggiornamento. Nello stesso tempo il convegno del Gramsci è un po' un esempio di quella varietà di modi, con cui possono svilupparsi in questo momento contatti fraterni fra i diversi settori del movimento comunista

Gli aspetti più recenti dell'esperienza jugoslava — quelli che, per intenderci, partono dalla riforma economica avviata nel '65 — vanno visti come uno sviluppo di tutto il precedente sistema di autogestione, in vigore da diversi anni: su questa continuità i compagni jugoslavi insistono molto e di essa hanno fatto anche il punto di partenza delle relazioni presentate a Roma. Tuttavia sono essenzialmente gli ultimi sviluppi quelli che oggi suscitano più interesse e più discussioni. Ad essi quindi erano dedicati i rapporti introduttivi dell'incontro: quello del compagno Albrecht Roman sulla riforma economica vera e propria, quelli dei compagni Pecujlic e Ratkovic sui suoi prolungamenti e sulle sue ripercussioni politiche (il primo soprattutto per quanto riguarda la Lega dei comunisti, il secondo per le altre istituzioni sociali).

Attuata in diverse fasi e con successivi provvedimenti, la riforma economica jugoslava ha portato a una drastica « destatalizzazione » — è questo il termine impiegato dai compagni jugoslavi — delle risorse economiche. I collettivi di lavoro autogestiti dispongono oggi direttamente del 75 per cento del prodotto sociale, mentre ancora nel '63 e nel '64 disponevano solo, rispettivamente, del 48,6 e del 50,7 per cento. Ciò significa che una gran parte degli investimenti vengono ormai effettuati direttamente dalle singole aziende. Questo fondamentale indirizzo è stato accompagnato da una serie di altri orientamenti. Il minore intervento dello Stato si manifesta con la forte riduzione di ogni tipo di sovvenzioni. Nello stesso tempo si attenuano certe misure di protezione dell'economia nazionale, che viene messa maggiormente in contatto con i mercati esteri, l'obiettivo essendo quello della libera convertibilità della moneta.

Sui risultati i compagni jugoslavi chiedono conclusioni non affrettate, con la avvertenza che le misure poste in atto erano state concepite per produrre non un effetto immediato, ma conseguenze a più lunga scadenza. L'esito positivo viene indicato in una maggiore stabilizzazione dell'economia jugoslava, che aveva avuto negli anni precedenti un impetuosissimo sviluppo, di cui però si tende a criticare oggi il carattere inflazionistico. Ma tale stabilizzazione non ha carattere di stagnazione? Per certe manifestazioni si ammette francamente di sì. La più preoccupante è quella nel settore della occupazione, dove le cifre, rimaste invariate per due anni, hanno subito un calo nell'ultimo periodo. Nell'insieme si giudica tuttavia il fenomeno come un'inevitabile tendenza selettiva, per cui alcune branche e alcune aziende tenderebbero a svilupparsi, mentre altre economicamente meno solide, sarebbero in difficoltà

Le conseguenze politiche hanno investito la stessa Lega dei comunisti. L'intera società viene vista dai compagni jugoslavi come un castello di sistemi di autogestione, su base aziendale o territoriale, integrati fra loro sino al parlamento federale, che è considerato come il culmine di tutta la costruzione. La Lega — essi ne deducono — non può più essere un organismo di direzione « al di sopra » e « al di fuori » di tale sistema, poichè in tal caso usurperebbe prerogative che la Costituzione jugoslava non le attribuisce, ma soltanto « nel » sistema, dove opera con la forza della persuasione, capace di conquistarsi di continuo un ruolo egemonico.

I compagni jugoslavi pongono a questo proposito dilemmi drastici: o si procede su questa via o si torna a uno « statalismo » che non è democratico. Tale posizione discende da una loro premessa teorica. Il partito — essi dicono — può anche per un certo periodo gestire il potere « in nome della classe operaia », ma non può farlo a lungo senza staccarsi da quella stessa classe e governare al di sopra di essa: l'autogestione essendo invece ai loro occhi l'autogoverno della classe — anzi, dei lavoratori tutti — il partito deve solo saper trovare il suo posto entro questo sistema.

Resta a questo punto da esaminare quali sono le perplessità che, nel quadro di interesse e di simpatia che circonda l'esperienza, possono destarsi di fronte ai più recenti sviluppi di essa. Così come sono emerse anche dal dibattito al « Gramsci », esse riguardano soprattutto certi aspetti della riforma economica. Innanzitutto, la sua efficacia. Certi criteri che sono efficienti sul piano aziendale, non lo sono più quando si ha una visione globale dell'economia, specie di un'economia socialista Questa non può, ad esempio, rinunciare al pieno impiego, perchè ciò significherebbe trascurare la valorizzazione di risorse umane importanti, così pure sono una perdita netta di tali risorse i fenomeni di emigrazione. Più in generale si è osservato che il tasso di incremento del reddito nazionale non può essere un criterio assoluto di validità di un sistema, ma non è neppure possibile trascurare le ripercussioni di una sua prolungata riduzione o stagnazione Al che i compagni jugoslavi ribattono, non ignorando la portata di queste obiezioni, ma cercando di darvi una risposta in prospettiva: ciò che di negativo oggi si manifesta è per loro fenomeno transitorio destinato a preparare un nuovo sviluppo, su basi più solide.

Ci si può chiedere tuttavia se l'autogestione stessa non si basi su una visione dell'economia racchiusa nella fabbrica, nella singola azienda, proprio quando lo sviluppo tecnologico, anche nei sistemi capitalistici, con lo sviluppo del capitalismo monopolistico e del capitalismo monopolistico di Stato, socializza invece il lavoro e la produzione su scala più complessa di quella aziendale. La risposta jugoslava vuole che proprio il tentativo, oggi in atto, di estendere l'autogestione a tutti i livelli, sin sul piano federale, sia un modo di sfuggire a questa visione aziendalistica chiusa, che avrebbe rischiato — essi riconoscono — di porre in crisi l'autogestione.

Ma non è l'autogestione un sistema troppo avanzato per il livello di sviluppo raggiunto dalle forze produttive, che in Jugoslavia è ancora oggi un livello medio? L'obiezione è possibile. Ma proprio in questo divario i comunisti jugoslavi vedono la loro funzione di avanguardia: è questo, in altre parole, il « volontarismo » che essi accettano, mentre respingono quello che tende a ignorare le leggi della economia. Il problema del rapporto fra socialismo e democrazia è comunque un problema che non sono certo gli jugoslavi ad avere inventato. Esso esiste. Si presenta anche in altri paesi socialisti. Gli jugoslavi non ritengono di avere fornito la sola soluzione possibile. Essi osservano anzi con interesse ciò che si fa in altri paesi: in Cecoslovacchia, ad esempio. Ciò che è certo — essi dicono — è che l'esigenza non può essere ignorata.

Nel dibattito sono intervenuti da parte italiana, Amendola, Sereni, Peggio, Leonardi e Ferri, da parte jugoslava, Albrecht Roman, Pecujlic e Ratkovic.

Fra gli interventi del pubblico da segnalare quello di un sacerdote, che ha chiesto se l'esperienza jugoslava non presupponga anche un sistema dove possano competere più partiti. La risposta è stata che lo sviluppo della democrazia socialista, proprio sulla base dell'autogestione, può aversi in Jugoslavia con gli strumenti che già esistono: assemblee elette, rappresentanze dei produttori, liberi dibattiti parlamentari, organismi di autogestione a più livelli.

Giuseppe Boffa

Una lettera di Giuliano Pajetta

La condizione operaia e l'azione dei comunisti

Caro direttore,

ho letto con commozione, e con indignazione anche, le cose che scrive Baduel nel suo reportage sul lavoro dei bambini in provincia di Mantova. Siamo tornati ai tempi di cui Engels parlava nella « Condizione della classe operaia in Inghilterra » e quando le canzoni di lotta dicevano: « L'esecrato capitale alle macchine ci schiaccia ».

Purtroppo i fatti di cui parla Baduel non rappresentano una eccezione e forse nemmeno un caso limite: quanto è risultato alla conferenza di Genova domenica scorsa sulle condizioni di salute dei lavoratori nelle fabbriche e quanto risulta dalle varie inchieste promosse sulla condizione operaia in vista della Conferenza nazionale di Torino del prossimo dicembre confermano quanto questa sia intollerabile.

L'Unità in queste ultime settimane ha aumentato e migliorato la sua opera di informazione e di denuncia, dagli omicidi bianchi ai vergognosi casi di supersfruttamento. Credo che in questa direzione il nostro giornale deve fare anche di più.

Leggendo l'articolo di Baduel mi sono però posto la domanda: « ma noi facciamo tutto il possibile perchè queste infamie cessino? » Il mio « noi » è un noi retorico; quando dico noi intendo in primo luogo chi si occupa direttamente nel partito del lavoro operaio, al centro e nelle federazioni, i comunisti che occupano posti sindacali, eletti o meno, e poi gli altri, gli eletti, parlamentari, sindaci, consiglieri, i dirigenti delle sezioni, i compagni medici, professori, i giovani e le ragazze comunisti.

Nelle province, nelle cittadine e nei paesi dove succedono i fatti che denuncia Baduel e in tante altre parti analoghe, i comunisti ci sono e anche organizzati. Questa nostra forza, questa nostra influenza le facciamo valere abbastanza e sempre? Non si tratta di aspettare un convegno, una conferenza, un'interpellanza. Tutte cose importanti e utili ma sempre lente e troppe volte fredde Si tratta di mettere in movimento tutta l'opinione pubblica, di animare e unire la resistenza operaia di essere presenti subito e con energia, come comunisti, contro i padroni e contro quel governo, quella stampa che li coprono e li proteggono. Con l'Unità, il comizio, il volantino, la manifestazione di protesta la petizione, con tutte le forme possibili di azione e di pressione unitaria di massa.

GIULIANO PAJETTA

Dove l'occupazione israeliana mostra senza timore il volto arrogante del padrone

La parabola dei 10 fratelli arabi è di tragica attualità a Gaza

Due arabi furono arrestati e dopo vent'anni dissero loro: « Oggi potrete rivedere i vostri otto fratelli », « Siamo liberi? », « No, abbiamo arrestato anche loro » - La città presidiata da migliaia di militari armati - Continuano gli arresti e si favorisce l'abbandono della città - Distruggono a cannonate le case di due piani - Gli errori dell'estremismo arabo e il fallimento del sionismo

Dal nostro inviato

DI RITORNO DA ISRAELE, ottobre.

A Gaza l'occupazione ha perduto la maschera riservata e discreta che trae in inganno i viaggiatori di passaggio dalla « Cisgiordania » e mostra senza pudore il volto arrogante del padrone che ha deciso di metter radici. Gli alberghi principali sono requisiti dalla truppa. A certi incroci stradali tre soldati, il volto adombrato da un largo cappello coloniale, seguono pigramente il via-vai della folla col mitra spianato. L'ingresso dell'albergo « Nasser » è ostruito da una grossa poltrona nella quale è sprofondato un « giovane leone » col mitra sulle ginocchia. La città è piena di soldati, di polizia militare e di agenti in borghese. Molte case portano ancora i segni delle recenti sparatorie. L'ospedale ha un vasto squarcio, rabberciato alla meglio.

A Tel Aviv mi era stato detto, con incontenibile orgoglio, che appena quindici giorni dopo la presa di Gaza il generale Dayan aveva avuto due folgoranti trovate, frutto della sua intelligenza e del suo spirito liberale: aveva restituito le armi ai poliziotti egiziani e aveva aperto le frontiere tra Gaza e la Giordania per permettere il ricongiungimento di centinaia di famiglie separate dalla guerra del '48.

Quanto ho appurato nella mia visita a Gaza ridimensiona notevolmente, se non l'intelligenza (ma in questo caso sarebbe più esatto parlare di astuzia), almeno la liberalità dell'attuale ministro della difesa israeliano. Per ciò che riguarda la polizia egiziana i fatti sono andati così: prima dell'occupazione operavano nella fascia di Gaza circa 1.800 poliziotti dei vari servizi, compresi quelli municipali. Quindici giorni dopo l'occupazione 300 di questi, disposti a collaborare e in ogni caso sottoposti ai comandi militari israeliani, sono stati riarmati: gli altri 1500 sono stati licenziati. Dayan, con questo gesto, voleva dimostrare che a Gaza « liberata » l'ordine non era mantenuto dai militari israeliani ma dai poliziotti egiziani. In realtà a Gaza ho visto, per ogni poliziotto egiziano, almeno dieci militari delle truppe di occupazione.

Per ciò che riguarda il ricongiungimento delle famiglie il discorso è ancora più grave. Un amico mi ha raccontato una sinistra parabola: dieci fratelli arabi vivevano sulla stessa terra con le rispettive famiglie. Coltivavano il grano e l'ulivo e intrattenevano buoni rapporti con i vicini. Un giorno due dei fratelli vengono arrestati, gettati in prigione senza processo con la prospettiva di consumarvi il resto dei loro giorni. Passano così venti anni Un mattino una guardia del carcere li sveglia e grida loro:

« Allegri, ragazzi, oggi rivedrete i vostri otto fratelli ».

« Dunque — domandano i due — saremo rimessi in libertà? »

« No — risponde il secondino — abbiamo arrestato i vostri fratelli e oggi li porteranno qui ».

La parabola è dura ma sintetizza abbastanza bene la storia di quelle centinaia di famiglie arabe palestinesi spezzate dalla guerra del '48 e rimaste separate per quasi vent'anni, un troncone in Israele, un altro in Egitto, un altro ancora in Giordania o in Siria. Oggi si ritrovano, ma tutte nella stessa « prigione », tutte sotto lo stesso regime di occupazione israeliano.

Dayan, dunque, apre le frontiere tra Gaza e la « Cisgiordania » occupata (e quindi tra Gaza e tutta la Giordania, vista la facilità con la quale si può « fuggire » al di là del Giordano) per favorire il ricongiungimento delle famiglie. Umanitarismo? Liberalismo? Direi piuttosto che la formula aurea che regge queste nuove migrazioni trae la sua ispirazione dalla vecchia sentenza « a nemico che fugge ponti d'oro », anche quando si tratta dello sconnesso ponte di Allenby.

Inizialmente la gente se ne va da Gaza per rivedere i parenti dopo vent'anni di separazione e con l'intenzione di ritornare. Ma c'è un altro fattore più sottile sul quale Dayan ha puntato per alleggerire in modo definitivo la popolazione di Gaza. La fascia di Gaza si trova nel sud della Palestina e tutto il sud palestinese è estremamente povero e sottosviluppato rispetto al nord. Tra l'agricoltura fiorente della Galilea e quella stentata di Bershera c'è la stessa differenza che corre tra l'agricoltura della Valle Padana e quella del più arretrato villaggio siciliano. Alla povertà naturale e endemica di Gaza bisogna poi aggiungere l'arrivo, nel 1948, di trecentomila profughi: il livello di vita, già basso, precipita

Anche l'amministrazione egiziana, e va detto senza esitazione, ha avuto la sua parte di responsabilità in questo stato di cose. Da un lato c'è stato l'errore politico di credere o di lasciar credere nella « liberazione della Palestina » che avrebbe automaticamente riportato a casa loro i profughi; dall'altro lato c'è stata la scelta, necessaria questa, di concentrare gli sforzi economici nello sviluppo della vallata del Nilo. Per tutte queste ragioni Gaza è rimasta un nodo di sottosviluppo nel Medio oriente.

La valle del Giordano, senza essere fiorente come la Galilea, ha un tenore di vita molto più elevato di quello di Gaza. Così la migrazione « temporanea » per il ricongiungimento delle famiglie diventa spesso permanente. Tra i fuggiaschi dei cinque giorni di guerra e i visitatori del dopoguerra la fascia di Gaza ha già perduto più di sessantamila abitanti. E l'esodo continua, favorendo i piani degli annessionisti. Queste sessantamila persone oggi non posseggono più nulla perchè, secondo un'altra formula aurea dell'occupante, « gli assenti hanno torto ». Terre, case, beni degli assenti sono stati confiscati Anche chi ha avuto la ventura di trovarsi all'estero, per ragioni professionali, nei giorni del blitz, si è visto negare al ritorno perfino l'esistenza anagrafica: « Voi non possedete più nulla a Gaza, quindi per noi non esistete Dovete andarvene ». L'occupante è stato irremovibile.

Se, in un certo senso, la miseria ha favorito il collaborazionismo qui più che altrove, in senso opposto ha anche acuito il risentimento la disperazione e l'odio verso l'occupante. Gli atti terroristici, gli attentati, si sono moltiplicati e così le rappresaglie. In alcuni casi le forze di occupazione, dopo una sparatoria, hanno letteralmente piallato tutte le case a due piani a colpi di cannone perchè era soprattutto dall'alto che si tirava sulle camionette militari. La storia delle repressioni di questo tipo in alcuni villaggi della fascia di Gaza è ancora tutta da scrivere

Un'altra forma di brutale intervento dell'occupante si è manifestata nell'insegnamento scolastico: dei 300 testi in uso nelle scuole, appena 8 sono stati riammessi dagli israeliani Soltanto il 10 per cento degli impiegati ha ritrovato un lavoro L'artigianato è morente

Tutti questi fatti mi sono stati illustrati nel corso di un incontro avuto con alcune personalità del Fronte patriottico unitario, organizzato clandestinamente in condizioni di estrema difficoltà E' venuto da queste personalità il giudizio critico sugli errori dell'amministrazione egiziana e la condanna dei metodi repressivi adottati dall'autorità militare israeliana

I dirigenti comunisti di Gaza, che ho potuto incontrare in un secondo tempo e non senza grosse precauzioni, mi hanno detto: « Noi non siamo d'accordo con le posizioni estremiste di certi settori del movimento arabo di liberazione che vorrebbero cancellare Israele dal Medio Oriente Dichiarazioni come quelle di Schukeiri hanno recato un danno incalcolabile agli interessi del popolo arabo favorendo i circoli reazionari di Israele e lo sciovinismo israeliano. Allo stesso modo pensiamo che gli attentati favoriscano la repressione e ci riportino al più fosco passato. Per ciò che concerne gli israeliani, essi devono ammettere di aver scatenato anche questa guerra rinunciando al tentativo di rovesciarne la responsabilità sugli arabi per far dimenticare i gravissimi torti di Tel Aviv verso gli arabi di Palestina e degli altri paesi. Gli israeliani devono evacuare i territori occupati e riconoscere agli arabi di Palestina il diritto all'autodeterminazione, cioè il diritto ad una scelta tra il ritorno sulle loro terre o il risarcimento per le spoliazioni subite La pace tra arabi ed ebrei palestinesi potrebbe essere il primo passo verso una pace più vasta tra Israele e gli Stati arabi che sottrarrebbe all'imperialismo qualsiasi base di manovra nel Medio Oriente »

Uscendo da Gaza incrocio una camionetta militare lanciata a tutta velocità verso il centro: porta, chissà dove, cinque arabi, le mani legate dietro la schiena, gli occhi bendati. La « liberazione » di Gaza continua

Nei cinque giorni del blitz le truppe di Dayan e di Rabin hanno occupato una superficie tre volte più vasta dello Stato di Israele L'ho visitata in parte. In essa abitano, o abitarano, circa un milione e mezzo di arabi Israele non può pensare ad una annessione permanente di questi territori perchè, a parte le ripercussioni internazionali che una tale decisione sollererebbe, la nuova popolazione araba — alla quale bisogna aggiungere i 300 mila arabi di Israele — finirebbe per diventare maggioranza assoluta entro un decennio o poco più e per sorpassare due milioni e mezzo di ebrei il cui ritmo di crescita è infinitamente più basso di quello arabo I dirigenti di Israele lo sanno E sanno anche che non potrebbero mai controbilanciare la futura maggioranza araba con una nuova immigrazione ebraica di massa perchè — come ammettono i più illuminati sociologhi — il sionismo, da questo punto di vista, è fallito

Di qui due soluzioni: l'annessione della Cisgiordania e la sua trasformazione in uno stato arabo federato e vassallo, come pensano i « falchi » e non poche « colombe » del centro socialdemocratico; oppure la restituzione dei territori occupati con alcune « inevitabili e gravi » rettifiche di frontiera.

Nessuna forza politica israeliana, all'infuori del Partito comunista di Vilner e di alcuni raggruppamenti di intellettuali progressisti contempla il ritiro puro e semplice dai terroristi occupati Bisogna aver chiare queste posizioni (di cui mi occuperò nei prossimi articoli dedicati alla vita politica ed economica di Israele) per capire a quali rischi permanenti di conflitto ha portato la guerra dei 5 giorni di Moshe Dayan.

Augusto Pancaldi

COLLISIONE NEL MARE DEL NORD

Quando i colossi cedono

ROTTERDAM — Quando i colossi sono nei guai, ecco entrare in azione i piccoli, efficientissimi rimorchiatori, vere sentinelle del porto: la scena nella foto, filmata dall'alto, è tipica. La nave tedesca « Hornland », 4234 tonnellate di stazza, ha speronato a morte il bastimento francese « President Pierre », da 2.746 tonnellate all'imbocco del porto, nei pressi del Nuovo Waterweg. Dopo lo scontro, un nugolo di rimorchiatori cerca di evitare il peggio: sedici si schierano vicino alla Hornland e tentano di rimettere in linea la nave tedesca fortemente inclinata su un fianco. Per l'altra c'è poco da fare: dall'acqua emergono ormai solo le strutture superiori. Un solo rimorchiatore l'assiste nell'agonia.

L'URSS PRIMA « POTENZA FERROVIARIA » DEL MONDO

SI FERMANO DA SOLI I TRENI QUANDO IL SEMAFORO È ROSSO

Dal '56 ad oggi sono stati elettrificati 21 mila chilometri di linee (venti volte il percorso Milano-Napoli) — Su altri 55 mila chilometri trazione diesel-elettrica e diesel-idraulica — Un programma di investimenti che si ripaga in 3 anni

Dalla nostra redazione

MILANO 28.

Il Museo della Scienza e della Tecnica ha ospitato giorni fa, un gruppo di specialisti nel campo dei trasporti, riuniti per ascoltare l'ing. Vladimir Shliapin, dirigente dell'Istituto di Ricerche dei trasporti ferroviari dell'URSS, e per discutere e chiarire in una breve tavola rotonda, gli aspetti salienti della sua esposizione.

L'ing. Shliapin, in una conferenza lineare e ricca di dati e di cifre, ha tracciato un quadro quantitativo e qualitativo dello sviluppo in atto nel sistema ferroviario sovietico, ed ha messo in luce alcuni elementi tecnici, alcune soluzioni ed alcune tendenze, di particolare interesse.

Lo sviluppo del sistema ferroviario sovietico è entrato in una fase nuova, di gran lunga più intensa e tecnicamente più interessante nel 1956 quando venne varato un colossale piano di sviluppo, su uno scorcio di 15 anni, oggi in piena fase di svolgimento.

Un primo cardine di tale piano è l'elettrificazione: dal '56 ad oggi, sono stati elettrificati 21.000 chilometri di linee (lo equivalente, per farsi un'idea di questa cifra, di venti volte il percorso Milano-Napoli), con un ritmo di oltre 2.000 chilometri all'anno (due volte la Milano-Napoli). Tale opera equivale ai lavori di elettrificazione ferroviaria effettuati, nello stesso periodo, in tutto il resto del mondo. L'URSS oggi ha la rete elettrificata più estesa e potente del mondo, che trasporta in un anno un volume di merci e di passeggeri superiore a tutte le linee elettrificate del resto del mondo, prese insieme. Sempre dal 1956 ad oggi, lungo 55.000 chilometri di linee, la tradizionale trazione a vapore è stata sostituita dalla trazione Diesel-elettrica e Diesel-idraulica.

La produzione di locomotori sovietici è oggi pari alla somma della produzione degli Stati Uniti d'America, della Gran Bretagna e del Giappone. I tipi fondamentali di locomotori hanno potenze di 5.700 e 4.000 cavalli, con velocità massima di 100 chilometri all'ora, per trazione merci, e potenze di 5.580 e di 3 000 cavalli con velocità massima di 160 chilometri all'ora servizio viaggiatori.

Un programma così imponente, è stato varato sulla base di precise scelte tecniche ed economiche. Per quanto concerne il sistema di alimentazione, sono state scelte due soluzioni: il 30 000 volt in corrente continua (come nelle nostre Ferrovie dello Stato) ed il 25 000 volt in corrente alternata monofase a 50 periodi (frequenza industriale), con locomotori muniti di motori a corrente continua e sistema raddrizzatore a bordo, ad elementi al silicio. Il primo dei due sistemi viene esteso più del secondo in quanto in un maggior numero di linee risulta il più economico ed il più efficiente. Ciò è assai interessante, in quanto spesso e con una certa faciloneria (anche nel nostro Paese) non si esita a dichiarare che il sistema a corrente alternata monofase e il più efficiente, ed il 30.000 volt in continua è oramai superato.

Queste scelte fondamentali, sono accompagnate, e rese tecnicamente ancor più efficaci, da tutta una serie di altre soluzioni tecniche, estese praticamente a tutta la rete. I nuovi carri merci, che rientrano nel piano in corso con una rilevanza tecnico-economica pari a quella delle motrici, hanno tutti una grandissima capacità di trasporto: 63 oppure 93 tonnellate; sono in corso esperienze su tipi ancora più grandi, da 125 tonnellate con 6 od 8 assi.

I nuovi binari sono tutti assai più pesanti dei vecchi (tra i 50 ed i 75 chilogrammi per metro), uniti da traversine in cemento armato precompresso, e sono costituiti in parte notevole (novità tecnica assoluta) da acciaio legato con l'uno per cento di cromo, e temperati in olio. Questa soluzione, finora mai sperimentata in altri paesi, consente di ridurre l'usura del binario praticamente alla metà

Lungo le linee elettrificate di recente (ed anche lungo quelle elettrificate già da tempo) funziona un sistema complesso di segnali e di blocchi automatici. Per prima cosa, un sistema automatico arresta il treno, anche se il macchinista non interviene, qualora il convoglio oltrepassi un segnale che si trova sul rosso, oppure qualora il convoglio superi a forte velocità un segnale che impone un rallentamento; contemporaneamente il segnale semaforico esterno viene automaticamente « ripetuto » nella cabina di guida, da una specie di piccolo semaforo posto sul cruscotto.

I segnali e gli scambi vengono comandati da grandi impianti centralizzati, uno dei quali può controllare fino a 200 chilometri di linea, oltre che il parco di una stazione. Il sistema è integrato da dispositivi automatici che non consentono l'avvio di un convoglio su un tratto di linea già occupato da un altro convoglio, sia lungo la linea che in una stazione o in un parco smistamento: entra in gioco, automaticamente, non solo il sistema di segnali luminosi e di bandiere, ma il sistema di arresto automatico dei convogli cui abbiamo accennato più sopra. Tale sistema è ormai esteso ad oltre l'80 % della rete.

L'introduzione del complesso di tali innovazioni tecniche ha conseguenze tecnico-economiche di grande portata: la capacità di trasporto di una linea cresce, nelle linee a binario singolo, dal 25 al 40% e raddoppia o addirittura triplica in una linea a doppio binario.

Sono allo studio soluzioni tecnicamente avanzate: apparecchiature per la guida automatica dei convogli, in base ad un programma precalcolato, con regolazione automatica dell'accelerazione, della velocità e della decelerazione, per ottenere la massima velocità commerciale con il minimo consumo di energia; sono in fase sperimentale sistemi di telecomando via radio delle locomotive di manovra; sono infine allo studio motrici e treni super-veloci (oltre 200 chilometri all'ora)

Il risultato economico di un piano di realizzazione così imponente, è — in primo luogo — un crollo dei costi dei trasporti tale da equivalere, in due o tre anni, al totale del costo dei nuovi impianti e del nuovo materiale rotabile. Si tratta quindi di investimenti altamente produttivi, in quanto i capitali impegnati vengono « restituiti » in un tempo brevissimo.

In secondo luogo, l'aumento della capacità e della velocità di trasporto delle linee risulta essenziale per lo sviluppo agricolo ed industriale delle zone già servite, o delle zone di recente valorizzazione. L'URSS, in conclusione, è divenuta in pochi anni, e senza che alla cosa si riservasse una particolare attenzione la maggiore « potenza ferroviaria » del mondo, oltre che la maggiore « potenza elettro-ferroviaria » per quanto concerne potenziale costruttivo di veicoli, estensione, sviluppi in corso, efficienza tecnica e modernità della rete, che entro il '70 circa, potrà dirsi integralmente rinnovata rispetto all'anno di partenza del piano, il 1956.

Paolo Sassi