L'« Intervista » di Luciano Lama

Dialogo col sindacato

Dagli anni della ricostruzione ai problemi odierni della lotta per una nuova linea di politica economica

Nelle settimane che già sono trascorse dalla pubblicazione dell'*Intervista* di Luciano Lama sul sindacato dalla Liberazione ad oggi (a cura di Massimo Riva, Laterza editore), il movimento sindacale unitario ha vissuto uno dei periodi più difficili e intensi della sua storia recente. Sono in effetti venuti al pettine alcuni dei nodi chiaramente individuati nell'ultima parte dell'*Intervista*, ed è andato ancora avanti quel processo di allargamento e mutamento del ruolo e della responsabilità del sindacato di cui Lama parla senza nasconderne le difficoltà e i problemi. Il libro può dunque essere letto con ancora maggior interesse alla luce degli avvenimenti recenti e delle discussioni appassionate e tese in cui sono stati e sono coinvolti milioni di lavoratori.

Il sindacato è cambiato e sta cambiando: ma uno degli elementi che più felicemente emergono dalla prima parte (quella dedicata a una rapida ricostruzione storica del periodo '44-'76) dell'intervista a Lama, è la continua evoluzione, nel corso del trentennio, del movimento sindacale, delle sue posizioni e della sua collocazione nella società. Ponendosi, e con notevole spirito autocritico, dal punto di vista della CGIL, fino agli anni in cui matura una rinnovata unità tra le tre Confederazioni (ma sarebbe importante che altri, con non minore spirito autocritico, ricostruisse la storia di quei decenni dal punto di vista della CISL e dell'UIL), Lama indica tutta una serie di fasi successive, a ciascuna delle quali corrisponde, in sostanza, una diversa scelta e caratterizzazione del sindacato: la risposta alla necessità primordiale di ricostruire il Paese, il contributo alla ricostruzione; la scelta, densa di significato, del « piano del lavoro »; la svolta — dopo la sconfitta del '55 — in direzione del decentramento e della contrattazione aziendale; la difficile maturazione, attraverso non lievi divergenze, di un atteggiamento positivo ma autonomo sul tema della programmazione; il grande balzo in avanti del '68-'69 e degli anni seguenti, sul piano della conquista di migliori condizioni di salario e di lavoro e dell'affermazione di un nuovo potere sindacale; l'impegno, prima verso alcuni obiettivi di riforma, e poi verso la rivendicazione di una nuova linea di politica economica.

Da questo quadro d'insieme risulta come il sindacato si sia, di volta in volta, maggiormente caratterizzato nel senso di una difesa efficace degli interessi dei lavoratori occupati, di una modificazione del rapporto salario-profitto, di una limitazione del potere padronale, o nel senso di una impostazione dei problemi, e quindi di un'iniziativa, di respiro più ampio, anche in relazione all'evolversi della situazione del Paese e del quadro politico.

Lama rivendica, richiamandosi a Di Vittorio, la continuità di una fondamentale caratteristica della CGIL, quella del rifiuto di una « concezione sindacalistica e corporativa » del sindacato, dell'apertura verso le esigenze dei disoccupati e delle masse popolari più larghe, e insieme quella della difesa degli interessi dei lavoratori anche sul piano sociale e del rapporto con lo Stato, dell'impegno a « perseguire una politica di classe a livello nazionale ». Ma non c'è dubbio che questa linea è stata portata avanti con maggiore o minore chiarezza e coerenza nelle diverse fasi; ed è un fatto che mai essa si è imposta come necessità vitale per il movimento sindacale e per l'intero movimento operaio e democratico italiano con la forza con cui si impone nel momento attuale.

Si stanno infatti manifestando in tutta la loro gravità sia « la carica di divisione » interna al movimento dei lavoratori rappresentata dalle « differenze di salario o di stato fra lavoratore e lavoratore », che può essere disinnescata solo « puntando al riassetto e allo sviluppo generale dell'economia » e « mediando » in questa prospettiva — come dice Lama — « i conflitti d'interesse contingenti nel mondo del lavoro », sia il pericolo di distacchi e contrapposizioni tra le spinte rivendicative dei lavoratori occupati e le esigenze di altri strati popolari, in primo luogo dei disoccupati e dei giovani in cerca di lavoro, pericolo che anch'esso può essere sventato solo attraverso la scelta netta e conseguente di un'impostazione non corporativa della politica del sindacato. E a questo proposito si leggono affermazioni tra le più significative e coraggiose del libro di Lama: per l'assunzione dell'obiettivo della piena occupazione come obiettivo fondamentale, per lo spostamento dell'asse della lotta dal terreno del salario al terreno degli investimenti, per il superamento di quei meccanismi automatici di aumento dei salari che impediscono di « esercitare un peso, attraverso la politica salariale, sulla situazione economica generale ».

Ma dove va allora il sindacato, caratterizzando in questo senso — nell'interesse dell'unità del movimento dei lavoratori e nell'interesse generale del Paese — le sue piattaforme e la sua azione? Quale fisionomia e quale ruolo tende oggi ad assumere il sindacato, di fronte alla necessità che esso stesso si è posto e si pone di puntare su un nuovo sviluppo economico e sociale del Paese come obiettivo fondamentale da perseguire? A queste domande Lama risponde con grande senso del concreto, da dirigente sindacale fortemente legato all'esperienza del movimento reale e naturalmente restio a procedere sul terreno di elaborazioni e generalizzazioni in qualche modo astratte: risponde criticando i limiti gravi della « cogestione » e il velleitarismo, oggi in Italia, di una ipotesi di « patto sociale ». « Si tratta di stabilire — egli dice — se, in un paese come l'Italia, valga di più la firma posta da qualcuno sotto un certo pezzo di carta che non una lotta politica ingaggiata a fondo fra le masse dei lavoratori per far maturare la consapevolezza della necessità di avere certe coerenze di comportamento in funzione della crescita e della trasformazione sociale del paese. Come movimento sindacale, noi siamo incondizionatamente per questa strada ».

Sono risposte che hanno una loro forza, ma che sollevano altri interrogativi, anche alla luce delle vicende di questi mesi, delle serie difficoltà insorte in seno al movimento sindacale e nel rapporto tra sindacati e lavoratori quando si son dovute definire « disponibilità » e proposte concrete in relazione ai drammatici imperativi della lotta all'inflazione e del risanamento della situazione economico-finanziaria del Paese. La « lotta politica » di cui parla Lama è stata davvero « ingaggiata a fondo » e tempestivamente? Quali sono stati gli elementi che l'hanno frenata in una fase in cui — proprio dinanzi ai comportamenti irresponsabili e all'insipienza dei gruppi dominanti — c'era e c'è da affermare la capacità del movimento operaio di interpretare gli interessi generali delle masse popolari e della nazione, attraverso scelte immediate corrispondenti a questi interessi e attraverso un disegno di rinnovamento che risulti coerente in ogni direzione? E se il ruolo del sindacato deve consistere — come dice Lama — nell'« esercitare una prima mediazione e sintesi di interessi », « una sintesi dei bisogni sociali del presente » che, lungi dal negare il ruolo delle forze politiche, le « aiuti a esercitare la loro funzione », contribuisca alla formazione di una più complessiva sintesi politica e di governo, non va allora sbarazzato decisamente il terreno da equivoci e deformazioni che persistono nelle file del movimento sindacale e che tuttora influiscono sui suoi atteggiamenti nei confronti dei partiti e delle istituzioni?

Abbiamo voluto accennare a tali questioni, nel momento in cui il sindacato, nonostante i suoi responsabili sforzi, è oggetto di pesanti attacchi da parte di forze che non hanno titoli neppure per criticarlo, perché crediamo che la solidarietà non escluda un dialogo critico, nel rispetto dell'autonomia del movimento sindacale e partendo dalla preoccupazione del rafforzamento della sua funzione e del suo prestigio. Un dialogo critico, che può essere particolarmente agevole, non solo per noi comunisti, condurre con un dirigente come Luciano Lama: che con la sua *Intervista ha* confermato di essere uomo aperto e libero da schemi angusti di organizzazione, profondamente legato a una esperienza autonoma di vita sindacale, a una visione dei problemi che è nata ed è di continuo suggerita da questa esperienza — non si può immaginare calunnia anticomunista più sciocca di quella che addita in Lama un « trasmettitore » della politica del PCI nel sindacato! — e appassionatamente votato, con la tenacia e l'equilibrio che traspaiono anche dalle pagine di questo libro, alla grande causa dell'unità sindacale.

Giorgio Napolitano

La mostra di Siqueiros aperta sino al 20

FIRENZE, 2

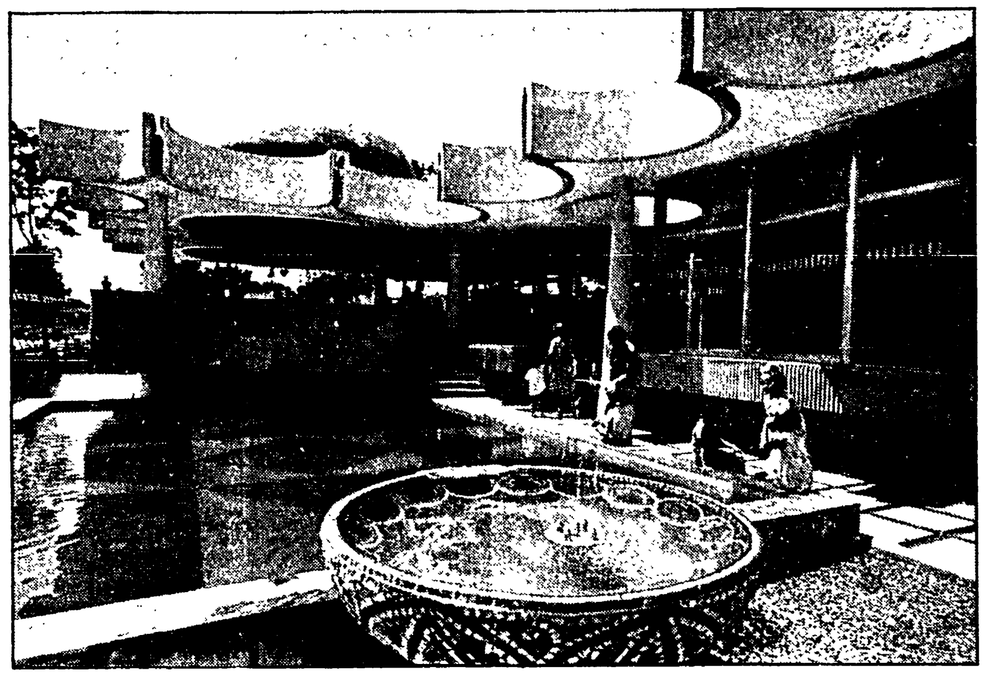
La mostra di David Alfaro Siqueiros, allestita nelle sale di Palazzo Vecchio e di Orsanmichele, a cura della Regione Toscana, è stata protratta sino al 20 febbraio prossimo. La decisione è stata adottata in considerazione del successo raggiunto dalla manifestazione e dall'alto numero di visitatori che si è registrato in queste giornate (oltre 95.000 fino al 31 gennaio).

Nel quadro delle manifestazioni collaterali alla mostra si svolgerà il 7 e 8 febbraio al Palazzo dei Congressi un convegno di studi sul tema: « Siqueiros nella cultura e nell'arte dell'America Latina ».

Al convegno, preparato in collaborazione con lo Istituto di storia dell'architettura dell'università di Firenze, interverranno noti studiosi quali Marcello Fagiolo Dell'Arco, Vittorio Frachetti Pardo, Gian Franco Borsi, Lamberto Pignotti, Mario De Micheli, Ettore De Conciliis, Antonio Annino, Antonio Melis e Mario Agostini.

Impressioni e giudizi di una delegazione dell'Unità di ritorno dall'URSS/3

In un quartiere di Tashkent



Un caffè del centro a Tashkent

I compiti di un soviet di rione nella capitale dell'Uzbekistan, quarta città dell'Unione Sovietica - Rapporti con la fabbrica, obiettivi produttivi e organizzazione della vita urbana Le basi finanziarie dell'autonomia amministrativa - Incontri nello stabilimento « Tash Selmash » che produce macchine per la raccolta del cotone

Una delegazione dell'« Unità » si è recata nell'Unione Sovietica su invito del PCUS. La delegazione, guidata dal direttore del giornale Luca Pavolini, era formata dai redattori Giuseppe Boffa, Romolo Caccavale, Stefano Cingolani, Rocco di Blasi, Vanja Ferretti. Il viaggio è durato dieci giorni. Pubblichiamo oggi il terzo di una serie di cinque articoli nei quali la delegazione riferisce collettivamente su quanto ha visto e ascoltato.

Dopo tre giorni passati nell'immutabile notte polare del Nord Siberia, il trasferimento nell'Uzbekistan (Asia centrale) rappresenta per la nostra delegazione un drastico cambiamento. Persino la neve, caduta anche qui, ha un colore diverso da quello filtrato dalla luce artificiale di Norilsk.

Tashkent, la capitale, si presenta completamente ricostruita (e questo naturalmente ci induce ad ammirati e al tempo stesso malinconici paragoni con i fatti di casa nostra) dopo la distruzione a tappeto provocata dal terremoto di dieci anni fa: ora non ha più una pianta « a macchia d'olio », ma è divisa in grandi rioni decentrati e separati da chilometri di verde. Per le strade — intitolate alle città che hanno contribuito alla ricostruzione — si rintraccia sui volti, della gente l'intrecciarsi, negli anni delle cento nazionalità che qui sono presenti, anche se con una predominanza dei caratteri asiatici. E la stessa impressione si ritrova guardando la città, nella quale si mescola l'uso degli elementi prefabbricati comuni a tutta la URSS con i caratteri tradizionali dell'intaglio in legno e « gangio ». Il museo dedicato a Lenin ha la forma di un massiccio cubo che simboleggia l'eternità. Il grande Teatro dell'Opera — pur costruito con moderni sistemi antisismici, che l'hanno salvato dal terremoto — è un susseguirsi di ambienti volutamente asiatici che producono un effetto stupefacente (almeno quanto il « Lago dei cigni » che vediamo sul palco scenico).

Con tutte le sue caratteristiche — dal bazar ancora totalmente impregnato di colore, costumi, atteggiamenti della tradizione musulmana, fino al ricordo ancora vivo delle donne velate — Tashkent e la quarta città dell'URSS: si trova in una regione che realizza il 65 per cento della produzione nazionale di cotone, ma che ha un'economia non puramente agricola, se è vero che solo 8 dei 21 miliardi di rubli di prodotto lordo spettano all'agricoltura: sarà la prima città dell'Asia sovietica a mettere in funzione la metropolitana.

Tashkent è una città moderna, con tutti i problemi che hanno le città moderne e con tutte le contraddizioni che caratterizzano la società sovietica attuale. Ce ne rendiamo conto nel corso degli incontri che i compagni hanno organizzato qui per la nostra delegazione.

« Il soviet di quartiere si è riunito l'ultima volta a dicembre per ascoltare la relazione dell'Esecutivo sull'andamento del Piano per il '76, per approvare il Piano e il bilancio del '77, per discutere le linee di sviluppo economico del quartiere sino all'80. Le prossime sedute saranno dedicate alla tutela del lavoro minorile e alla salute pubblica ». E' questo il biglietto da visita col quale i suoi dirigenti presentano il soviet del quartiere Frunze: 135 mila abitanti del milione e 700 mila che vivono a Tashkent; 20 mila operai in buona parte impiegati in un grande « Kombinat » tessile nel quartiere.

Che compiti ha un soviet di quartiere? Come funziona? Di quali poteri si avvale? Che rapporto stabilisce con la popolazione e i problemi della città? Chi sono i suoi deputati? Tutte questioni che anche noi sentiamo vicine e di cui abbiamo discusso mille volte a proposito dei nostri organismi del decentramento.

Cercare risposte a queste domande qui al quartiere Frunze ha un significato più generale di un resoconto su una realtà locale e limitata. « La nostra, pur con tutte le sue particolarità, è una storia e un'esperienza esemplare », ci dicono gli stessi dirigenti del soviet.

Le risposte

E allora raccogliamo le risposte che i compagni uzbeki ci forniscono, con una gentilezza asiatica che si somma alla tradizionale ospitalità sovietica. I compiti? « Il nostro programma è quello del partito comunista — è la prima cosa che tiene a dichiarare il presidente — e attraverso il soviet i cittadini devono imparare ad amministrare lo Stato. Come *funziona*? - L'assemblea del soviet si riunisce ogni 2 mesi e il suo esecutivo due volte al mese. I 180 deputati locali sono suddivisi in 14 commissioni permanenti e sono tenuti a rendere conto del loro operato agli elettori nel corso di assemblee che hanno come ordine del giorno la relazione dell'eletto. Ad ogni elezione, circa un trenta per cento dei deputati non viene, per varie ragioni, confermato. Chi sono i deputati locali? « Qui a Frunze — continua il presidente — il 50 per cento sono operai. La metà degli eletti è rappresentata da donne. Vengono eletti, iscritti al Partito, al Komsomol (l'organizzazione giovanile comunista) e anche non iscritti ». Quali sono gli interventi principali del soviet? « Le prime voci del nostro bilancio del '75 riguardano la manutenzione delle case e il riassetto delle scuole, degli ambulatori, degli asili del quartiere ». E il bilancio come si compone e come si formano? « Le nostre entrate sono in parte di provenienza centrale (dal governo repubblicano dell'Uzbekistan, *ndr*) e in parte di carattere locale: come ad esempio, gli introiti dei vari dalla tassa sulla circolazione delle merci e dagli incassi dei numerosi cinema e teatri rionali. La parte più significativa delle entrate però — ci dice ancora il presidente — proviene dai ricavi e dai profitti delle aziende del Kombinat tessile. La collaborazione con la fabbrica è strettissima: i piani di sviluppo dell'attività economica e della organizzazione sociale procedono di pari passo ».

Questo rapporto fabbrica-quartiere è una costante che, più o meno nella stessa forma, la nostra delegazione ha incontrato anche a migliaia di chilometri di distanza, in Siberia. A Tashkent ne abbiamo parlato anche in un diverso quartiere, con l'altra « parte interessata », la fabbrica « Tash Selmash », nel corso di un incontro con il direttore, col segretario del comitato di partito, col presidente del sindacato.

Questa fabbrica è l'unica in URSS a produrre macchine per la raccolta di cotone e ha come unica concorrente sul mercato internazionale l'omologa industria statunitense. E' dunque un'azienda « di punta », e lavora anche per l'esportazione. I quattro tipi di macchine prodotte qui — ci dicono i compagni — ammontano a 8 mila all'anno e sostituiscono ciascuna mediamente 150-200 lavoratori nella opera di raccolta. La fabbrica Tash Selmash ha 7000 dipendenti che, nonostante gli spostamenti provocati dal terremoto, vivono per il 65 per cento nello stesso quartiere della fabbrica. Per altri — ci dice il direttore — si sta programmando il ritorno « attorno alle mura » dell'azienda con la realizzazione di un cospicuo numero di alloggi.

Il partito

Che rapporti avete col vostro quartiere? « Strettissimi e diversi — risponde il direttore — intanto rapporti di presenza: lavoratori della nostra fabbrica occupano 11 posti nel soviet di quartiere (oltre ai 4 in quello cittadino e uno al Soviet supremo). Poi, con giornate di lavoro volontario i nostri lavoratori collaborano al riassetto e alla manutenzione dei servizi sociali del quartiere. E soprattutto, quando formuliamo il piano di sviluppo sociale della fabbrica, dobbiamo tener conto delle richieste del quartiere. Se l'azienda raggiunge o supera gli obiettivi produttivi, fissati dal piano, abbiamo a disposizione fondi per investimenti a scopi sociali: asili, strutture ricreative, verde pubblico ».

Fabbrica e soviet di rione, dunque, sembrano rappresentare un binomio inscindibile. Gli stessi compagni del quartiere Frunze, d'altra parte, ci avevano detto che i rioni, come entità amministrative, vengono costituiti solo là dove ci sono centri produttivi capaci, coi propri ricavi, di garantire loro margini di autonomia nella composizione del bilancio. Così a Tashkent si contano nove quartieri mentre alla gestione delle strutture sociali delle altre zone provvede direttamente il soviet cittadino.

Ma come si sviluppa questo rapporto tra la fabbrica e il quartiere, tra i cittadini e un'unità produttiva il cui andamento economico sembra orientare anche tutta l'area territoriale e sociale che la circonda? Come si concilia la logica dell'efficienza economica di un'azienda legata a piani nazionali e settoriali, con il processo di decentramento delle scelte e di partecipazione politica che sono le premesse indispensabili perché un organismo di amministrazione locale possa non solo esistere, ma anche svolgere la propria funzione? Come impedire che tutte le strutture e le varie sovrastrutture facciano riferimento ai ritmi prioritari dell'attività produttiva diventandone meri indicatori, dipendenti, elementi che acquistano valore solo in quanto sono funzionali a quei ritmi?

Le risposte che abbiamo sentito a Tashkent sono varie, ma non dissimili tra loro. Poiché obiettivo comune dei soviet locali e delle aziende — questo è il succo delle cose che ci sono state dette — è la realizzazione del piano fissato dal partito, *non vi può* esistere né conflitto né prevaricazioni di una parte sull'altra. E inoltre i dirigenti dell'uno e dell'altra fanno parte degli stessi organismi sociali e hanno l'opportunità di discutere in questa sede eventuali divergenze.

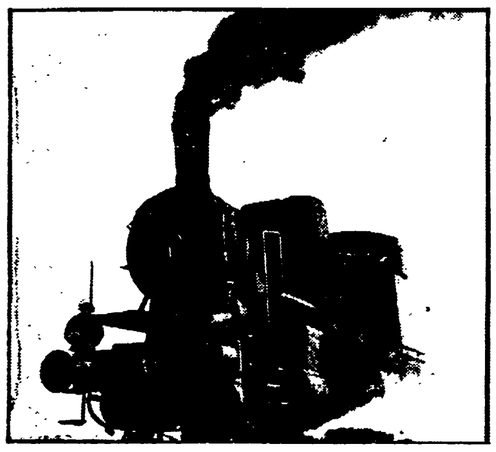
La stessa impostazione, da altra parte, ritroviamo anche nella vita interna della fabbrica Tash Selmash dove tutti i lavoratori sono iscritti al sindacato e dove *diritto* di tribuna sindacale sono contemporaneamente membri del stesso Comitato di partito — almeno nelle intenzioni che ci sono state date — sembrano convinti che questo fatto assicura di per sé una salutare dialettica tra le due parti.

A noi pare convinzione di sostanza e quanto meno da verificare. Ma l'orientamento dei dirigenti del partito e delle organizzazioni sociali sembra tutto quello di concentrare su altri problemi la loro attività e il loro impegno: il *maggior benessere* della popolazione — ci ha detto il secondo segretario del Partito della Repubblica uzbeka — si può ottenere solo con la maggiore efficienza e produttività del lavoro ». O tutto — organizzazione — con una tale sovrapposizione di programmazione economica orientata sui beni di consumo (come ad esempio tutte le ultime delibere del PCUS) e una dotazione tecnica adeguata, ma anche il costante apporto delle organizzazioni di base del partito per spiegare ai cittadini le scelte economiche operate dai ministeri interessati, per organizzare l'emulazione socialista, per propagandare l'esperienza dei lavoratori maggiormente impegnati in questa attività.

Questa è la scala di priorità che, qui, come dappertutto, ci è stata esposta.

Chiude i battenti l'« Officina GR » di Verona

Gli ultimi sbuffi della vaporiera



La locomotiva a vapore esce dalla scena, in questi giorni ha cessato di funzionare l'unico centro di riparazioni ancora esistente: era sorto nel 1851 per assistere le ferrovie austriache

La « 740 » è un tipo di locomotiva a vapore di media potenza, 930 HP, la cui costruzione data dal 1911. Serve a rimorchiare treni merci pesanti, in pianura e con vozzi misti su percorsi accidentati. Un esemplare della « 740 » è stato revisionato e lastrato a nuovo dall'Officina Grandi Riparazioni FS di Verona. Eseguiti questi lavori l'Officina GR » di Porta Vescovo ha cessato i battenti. Era l'ultima in Italia ad attività per macchine a vapore. Si calcola in decine il numero di locomotive ricondotte in efficienza nella « GR » veronese dal 1851, anno di costruzione per conto delle ferrovie austriache.

Non è retorica l'affermazione che un'altra epoca nella storia delle ferrovie italiane sta per voltare pagina. Le locomotive a vapore hanno dato l'impronta ai trasporti ferroviari e industriali, hanno costituito l'ossatura della mobilità nazionale e internazionale delle merci e delle persone per oltre un secolo e mezzo, sono state protagoniste dello sviluppo economico e sociale di quasi tutti i popoli. Fino a quando altri mezzi di trazione più potenti e più veloci hanno decretato la loro sostituzione.

Il « mostro », come venne definita la locomotiva a vapore agli albori del secolo, ha interessato, oltre a tecnici, dei trasporti e agli economisti, scrittori, pittori, registi cinematografici. Jean Renoir ne ha fatto un personaggio con Jean Gabin e Simone Simon nell'indimenticabile film *L'angelo del male*, tratto dal romanzo *La bestia umana* di Zola. Una carrellata dalla locomotiva, unica nel suo genere, sul panorama della linea Parigi-Le Havre, dà l'avvio al film.

L'era della trazione meccanica in ferrovia ha un riferimento preciso, il 15 settembre 1830 con l'inaugurazione della linea Liverpool-Manchester di 22,5 chilometri. La locomotiva era una *rocket*, il *razzo*, di George e Robert Stephenson, padre e figlio, e di Henry Booth. Il carico rimorchiato era di 13 tonnellate, la velocità di punta di circa 44 chilometri orari. La storica del razzo inaugurale si arricchì delle notizie del primo incidente ferroviario, un deputato di Liverpool, William Huskisson, funzionario delle ferrovie, venne travolto e ucciso dalla *rocket*.

L'utilizzazione della locomotiva a vapore e la costruzione di linee ferroviarie si irradiarono dall'Inghilterra in ogni paese. In Italia le ferrovie approdarono nel 1839 per iniziativa di una società francese con la costruzione del tratto Napoli-Portici, estesosi nel 1844 a Torre Annunziata e Nocera, il progetto iniziale prevedeva lo sbocco sull'Adriatico.

La situazione politica italiana del tempo con la suddivisione in piccoli stati non favorì la progettazione di una rete organica, perciò ogni singolo Stato provvide a costruirsi linee secondo esigenze particolari con conseguenze deleterie per lo sviluppo successivo della rete nazionale. La Milano-Monza venne aperta al traffico nel 1840, la Padova-Mestre nel 1842 prolungata fino a Venezia nel 1846 con il grande ponte sulla laguna, la Napoli-Caserta-Capua nel 1843-44, la Livorno-Pisa nel 1844 prolungata a Firenze nel 1848, la Padova-Vicenza nel 1845 fino a Verona nel 1848, la Torino-Moncalieri nel 1848.

S'affronta, per la prima volta, il superamento dell'Appennino, da Genova a Busalla, con la linea del passo dei Giovi. Le difficoltà erano rappresentate da pendenze del 35 per mille, di valore eccezionale per quei tempi. Furono scartate molte ipotesi, anche quella della trazione a fune, e molte prove fallirono. La soluzione dimostratasi idonea fu quella di accoppiare testa contro testa, due locomotive costruite appositamente dalla società Stephenson, in modo da sfruttare al massimo la potenza e il rapporto di aderenza ruota-binario. Si ebbero a disposizione 400 cavalli vapore. Nel 1853 la prova riuscì, le doppie Stephenson superarono la salita con treni del peso complessivo di 150 tonnellate. Nacque la azienda dei « mastodonti dei Giovi ».

« Il successo dei mastodonti — si legge in una pubblicazione FS — ebbe riflessi sul progetto della linea del Moncenisio per la quale, correndo a rampe d'accesso a pendenza elevata, fu possibile ridurre notevolmente la lunghezza della galleria del valico, che si era prospettata proibitiva ». Criteri costruttivi analoghi hanno consentito di attraversare in galleria, ovunque, Alpi e Appennini.

Per il materiale di trazione, l'Italia fu tributaria per lunghi anni delle industrie straniere, inglesi e francesi. Nel 1845, dalle Officine di Pietrarsa (Napoli) uscì per le ferrovie napoletane la prima locomotiva italiana, su licenza Stephenson. Seguirono, nel 1854, le locomotive dei Cantieri Ansaldo e quelle delle Officine Ferroviarie di Verona.

Nel 1872, fu costituito lo Ufficio d'Arte delle Ferrovie d'Alta Italia, una delle quattro società che gestivano i cinquemila chilometri di linea sul territorio nazionale. Furono i tecnici dell'Ufficio d'Arte di Torino a progettare le prime locomotive interamente italiane. Successivamente, arrivò l'Ufficio Studi di Firenze della Rete Adriatica. L'Ufficio d'Arte e l'Ufficio Studi di Firenze rappresentarono il fulcro della progettazione delle locomotive in Italia dando contributi di interesse universale all'evoluzione della trazione a vapore.

Dal 1905, nazionalizzata la gran parte delle reti ferroviarie, gli Uffici studi delle FS hanno conseguito successi notevoli nel campo della ricerca e delle realizzazioni. Non si può dire altrettanto dei indirizzi attuali delle Ferrovie dello Stato.

I requisiti di una locomotiva a vapore, come di tutti i mezzi di locomozione meccanica, si fondavano sulla potenza dovuta alla pressione nelle caldaie, sull'elasticità e sull'economia di marcia e di manutenzione. Secondo l'impiego, ogni macchina doveva possedere caratteristiche peculiari e a determinarle contribuivano le condizioni orografiche del suolo italiano. La tendenza verso la specializzazione si rivelò giusta. Per treni merci, locomotive a velocità ridotta ed elevata potenza di trazione con ruote piccole e massimo rapporto di aderenza, per i treni viaggiatori, locomotive ad alta velocità e ruote di grande diametro. Una locomotiva a vapore è composta schematicamente, da tre parti: caldaia, meccanismo di propulsione, carro. Cioè il telaio, più un tender o carro scorta.

La progettazione italiana ha imposto non poche soluzioni tecniche di base allo sviluppo delle locomotive a vapore. Ricordiamo il preriscaldatore a miscela, la caldaia in posizione invertita, l'installazione di due distribuzioni anziché quattro in macchine a quattro cilindri, la costruzione questa volta tutta italiana di un nuovo « mastodonte », il cui schema è servito di base alla locomotiva statunitense « mastodonte »; il « carrello italiano ». Un successo assoluto delle FS è stata la « 685 » che può essere definita « il tipo più rappresentativo delle ferrovie italiane ». Attualmente circolano sulla rete FS 384 locomotive a vapore, di cui 202 del gruppo « 740 ». Sono recentemente in lavorazione o ad hoc e a manovra delle stazioni. Fino ad esaurimento si provvederà alla loro manutenzione nelle officine dove vengono riparate le locomotive elettriche e diesel.

Il ciclo della trazione a vapore è nella fase di compimento. La Fiat, in tecnica del vapore, ha raggiunto limiti forse massimi utilizzando tutte le sue risorse in potenza e in velocità. Il progresso maggiormente dei barriere di velocità fa superare la famosa « corsa a nord » una vera e propria gara di velocità sul tratto Londra-Edimburgo organizzata da società concorrenti, che poi vanno in sperpero nel tratto orizzontale e quello orizzontale prima. Nel 1895, i treni della costa occidentale impiegavano dieci ore e mezza a Edimburgo, contro gli otto della costa orientale, richiamati *flying scotsman*, *scozzese volante*, raggiungevano la città del nord in nove ore. La « corsa » cominciò quando i treni della linea occidentale ridussero i tempi della « scozzese volante ». Si accese tale rivalità fra le società che si arrivò a tentativi di sabotaggio industriale. L'opinione pubblica d'Europa e del Nord America si appassionò alla « corsa al nord » seguendone le vicende sulla stampa quotidiana. Non pochi furono i viaggiatori che vollero vivere l'emozione della « corsa », che si concluse nel 1888 con l'accordo tra le compagnie.

Quelli furono gli anni d'oro della vaporiera che, ormai, lancia gli ultimi sbuffi.

Nicolino Pizzuto