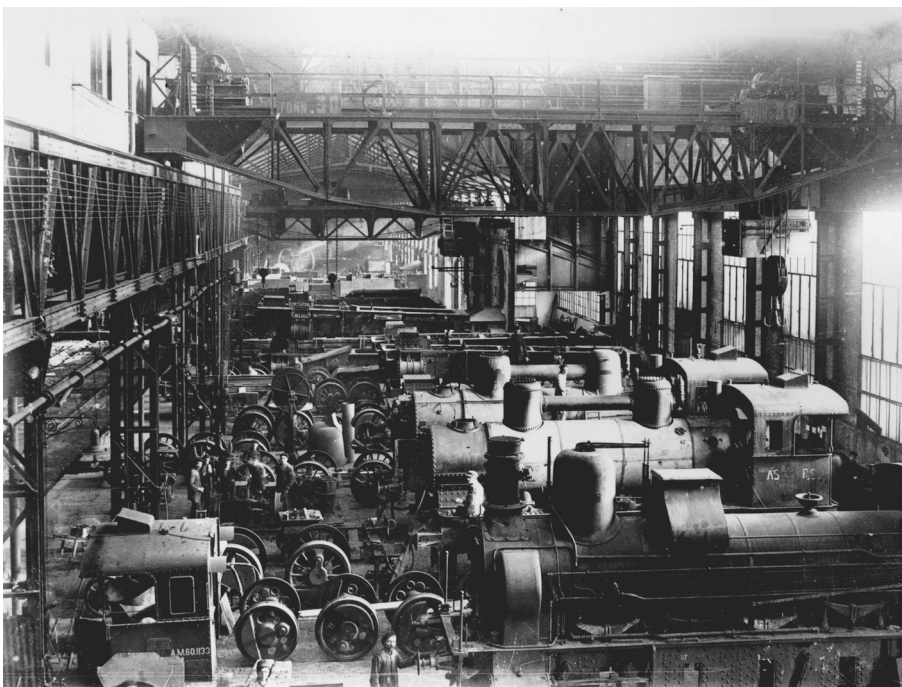


Riparazioni di guerra e “prede belliche”: il caso delle mille locomotive

“Vittoria mutilata”, quella italiana? Al di là delle aspettative frustrate rispetto alle promesse – segrete – del Patto di Londra, l'Italia ottenne significativi guadagni territoriali e finanziari, oltre ad ampie consegne in natura (carbone, metalli, legnami, macchine varie, prodotti chimici, coloranti, motori, piroscafi, battelli fluviali, ecc.). Tra queste ultime, vi fu l'acquisizione di oltre mille locomotive già appartenenti agli Imperi centrali, per l'esattezza **1.117 macchine, in parte “prede belliche”** (poiché abbandonate dal nemico sui territori occupati all'armistizio), in parte “riparazioni di guerra”, cioè pervenute in seguito a lunghe trattative con la neonata Repubblica austriaca sulla base del principio della “densità ferroviaria” dei territori acquisiti. In effetti, con l'armistizio erano passati all'Italia 1.179 km di ferrovie a scartamento ordinario (quelle trentine, atesine, giuliane e dalmate) e 317 km a scartamento ridotto, in precedenza gestite da kkStB (le ferrovie statali austriache) e SB (Südbahn). La gran parte di quel materiale ferroviario – quasi l'80% – era di provenienza austriaca e tecnicamente disparato. Per lo più le “prede belliche”, vetuste o danneggiate, furono radiate e quindi demolite dalle Ferrovie dello Stato italiane entro pochi anni. Quelle efficienti furono in gran parte utilizzate nelle regioni del Nordest, soprattutto nel compartimento di Trieste, perciò continuarono a **circolare sulle stesse linee** in cui operavano in precedenza. Altre furono noleggiate alla Südbahn (più tardi alle ferrovie tedesche) per il traino dei convogli di carbone dalla Slesia. Durante la 2^a G.M. se ne cedettero una cinquantina all'Ungheria per le necessità logistiche della campagna di Russia, e infine, tra 1952 e '56, molte delle più moderne andarono alla Jugoslavia titina.

Dal punto di vista tecnico, le locomotive austro-ungariche e tedesche più moderne e potenti furono – secondo la denominazione delle FS – 116 del Gruppo 729 (690 kW di potenza continuativa), 77 del Gruppo 477 (670 kW), 72 del Gruppo 476 (ex austriache), 9 del Gruppo 473 (720 kW, per treni merci pesanti), 10 del Gruppo 482 (treni espressi del Brennero). **Cinquanta locomotive tedesche** nuove di fabbrica giunsero attraverso gli Stati Uniti, “girate” a Italia e Grecia perché tecnicamente inadatte alle ferrovie nordamericane. Tra queste, 25 locomotive modello P8 di fabbricazione tedesca, le c.d. “prussiane”, immatricolate in Italia come Gruppo 675, considerate le migliori locomotive d'Europa nonché quelle più diffuse (4.000 esemplari costruiti tra 1906 e 1930), non molto veloci (868 kW, 100 km/h max.) ma molto versatili e adatte al traino di ogni tipo di treno veloce. Tra le caratteristiche più apprezzate, la distribuzione del carico assiale su più assi (tre, quattro e anche cinque), per contenere il peso per asse e poter circolare anche su linee in condizioni precarie, com'erano in gran parte quelle delle rete post bellica, prima che venisse realizzato uno dei grandi progetti dell'era fascista, l'elettrificazione in corrente trifase.

Adattamento e rettifica delle locomotive impegnarono per qualche anno le officine italiane, ma sul medio periodo si trattò di una scelta miope. Si prenda il caso dell'Ansaldo di Sampierdarena, stabilimento di punta dell'industria ferroviaria italiana, alle prese con una difficile riconversione di un gruppo industriale che – grazie alle commesse militari per la marina e l'esercito – nel 1918 era giunto a contare ben 80.000 dipendenti, e che nel 1932 fu costretto al fallimento.



A sinistra: *riparazione locomotive di preda bellica, stabilimento Ansaldo, Genova-Sampierdarena, 1918* [per gentile concessione della Fondazione Ansaldo].

Sotto: *una locomotiva 476 di “preda bellica” circolante ancora sulla rete italiana nel 1944, fu indirettamente causa del più grave incidente ferroviario della storia europea, il “disastro di Balvano” sulla linea Salerno-Potenza, dove 521 persone morirono asfissiate in galleria.*



Bibliografia: Giovanni CORNOLÒ, *Locomotive di preda bellica. In relazione alla Prima Guerra Mondiale*, Parma, Ermanno Albertelli Editore, 2009, pp. 240. È rifacimento aggiornato del precedente: Giulio ROSELLI, *Locomotive di preda bellica*, Parma, Ermanno Albertelli Editore, 1985, pp. 147.