

STUFA DI PACE

Nel 1961, anno dei festeggiamenti dell'Unità d'Italia,

il nuovo quartiere delle Vallette nasce

senza riscaldamento: in soccorso arriva

una locomotiva "736" alimentata a nafta

di **Claudio Demaria** e **Fabio Malavasi**

Di locomotive straniere in Italia ce ne sono state molte. Già nel corso dell'Ottocento l'arretratezza della giovane industria siderurgica nazionale spinse diverse amministrazioni ferroviarie italiane a ordinare locomotive in Germania, Inghilterra e Belgio. Numerose altre si sono aggiunte nel 1918, a conclusione della prima guerra mondiale e a seguito del Trattato di Pace, sotto forma di "preda bellica". Dopo la disfatta di Caporetto del 1917, l'Italia fu percorsa a tutti i livelli dalla preoccupazione di non riuscire a sostenere lo sforzo bellico. Per questo il governo commissionò con estrema urgenza un grande numero di locomotive a vapore all'industria americana, l'unica in grado di garantire una rapida consegna. Le locomotive ordinate erano una libera interpretazione del modello Gr.740 delle Ferrovie dello Stato, ma sicuramente le prime a non essere disegnate presso l'Ufficio Materiale e Trazione di Firenze. I componenti delle macchine furono prodotti negli Stati Uniti, trasportati per nave e montati nelle Nuove Officine di Torino (divenute poi Officine Materiale e Trazione e, infine, Officine Grandi Riparazioni). Queste locomotive sono state raggruppate come "735" e hanno dato buona prova di sé,

rimanendo in servizio fino agli anni '60.

Una seconda ondata di macchine straniere è arrivata in occasione del secondo conflitto mondiale. Gli anglo-americani pianificarono nel 1942 l'invasione dell'Europa meridionale e, come strumento di sostegno allo sforzo bellico, disegnarono una "locomotiva tuttofare" di facile conduzione e in grado di muoversi anche su una rete ferroviaria in cattive condizioni. Quattro grandi industrie americane e canadesi costruirono oltre 4.000 locomotive, impiegate successivamente in Egitto, Turchia, Grecia e Francia. Alla fine della seconda guerra mondiale, 243 esemplari furono ceduti dagli Stati Uniti alle Ferrovie dello Stato italiane, che le sfruttarono intensamente nel periodo della ricostruzione. Una di queste macchine americane, ad esempio, inaugura il ricostruito ponte sul Po in località Pontelagoscuro (FE): la locomotiva, che ha già la matricola italiana "736", monta però ancora i fari e il faro centrale americani (cfr. l'immagine pubblicata qui a fianco, dalla Collezione C. Pedrazzini).

Queste macchine erano un prodotto tecnicamente avanzato rispetto agli standard italiani, ma non certo dotate di raffinatezza costruttiva. Molte di esse furono trasformate per

