

Pietrarsa: da più grande stabilimento metalmeccanico d'Italia a Museo Nazionale Ferroviario. Storia e prospettive di rilancio, con un'intervista al Direttore della Fondazione FS.

di Romualdo Gianoli

Centosettantatre anni di storia, un'area espositiva di ben 36mila metri quadrati (di cui 14mila coperti) affacciata sull'incanto del Golfo di Napoli. Questi sono alcuni dei numeri dell'ex Reale Opificio di Pietrarsa, il più grande stabilimento metalmeccanico fino all'Unità d'Italia, voluto nel 1840 dal re di Napoli Ferdinando II di Borbone. Oggi sede del Museo Nazionale Ferroviario, Pietrarsa accoglie ed espone l'esatta riproduzione del primo treno d'Italia che percorse la ferrovia Napoli-Portici nel 1839, 25 locomotive a vapore, 6 locomotori elettrici, 12 rotabili tra automotrici elettriche/nafta (le cosiddette 'littorine'), numerose tipologie di carrozze (postale, detenuti, centoporte), la carrozza n°10 dell'ex Treno Reale, 5 locomotori diesel, 25 modelli in scala di treni/carrozze, plastici di stazioni ferroviarie, arredi di antiche sale d'attesa e una pensilina storica di fine '800. Pietrarsa, sicuramente uno dei più importanti siti di archeologia industriale d'Italia e polo nazionale di cultura ferroviaria, si avvia a intraprendere un cammino di rilancio grazie ai progetti della Fondazione FS.

BREVE STORIA DI PIETRARSA

Napoli e il vapore. Anzi, Napoli e l'energia del vapore. Apparentemente un accostamento insolito e forse anche un po' pretestuoso. Tutt'altro. La storia del rapporto tra Napoli e la tecnologia che ha letteralmente trascinato il mondo nella modernità è lunga e ricca di interessanti sorprese. E c'è un luogo, a Napoli, dove ancora oggi questa storia di macchine a vapore, operai e sudore si può toccare, rappresa nel ferro di rotaie e locomotori. Questo luogo si chiama Pietrarsa che con la sua cocciuta presenza, a dispetto del tempo che passa e della salsedine che corrode, si ostina a raccontare una storia, a tratti, grande ed entusiasmante. La storia di una possibile altra Italia, che poteva essere ma non è stata e che avrebbe potuto cambiare il volto del meridione. Come dicevamo, è una storia di ferro e di treni che però (e come poteva essere altrimenti in una città sorprendente come Napoli) comincia...dal mare!

È il settembre del 1818 quando il battello *Ferdinando I*, battente bandiera del Regno delle Due Sicilie, prende il mare da Napoli alla volta di Marsiglia, via Livorno e Genova. Niente di strano se non fosse che quella è la prima nave di uno Stato italiano, mossa da un motore a vapore a solcare le acque del Mediterraneo. Costruito a Castellammare di Stabia, il cantiere storico delle costruzioni navali del Regno di Napoli, il *Ferdinando I* era equipaggiato con un motore a vapore da 42 cavalli di costruzione inglese, dislocava 260 tonnellate, era lungo circa 38 metri, largo 8 e mezzo e poteva trasportare 60 tonnellate di carico oltre a una cinquantina di passeggeri sotto coperta e quasi 200 sopra. Erano altri tempi e quella nave, seppur mossa da un motore di appena 42 cavalli, sembrava fantascienza: una cosa letteralmente mai vista prima. Talmente nuova che alcuni passeggeri

raccontarono come, durante il viaggio, fossero stati affiancati più volte da barche di pescatori andati in loro soccorso perché, vedendo il fumo da lontano, avevano pensato a un incendio a bordo non sapendo che, in realtà, era semplicemente lo scarico del motore.

Intanto, però, quella prima nave aveva aperto la strada verso la modernità. Una modernità che 21 anni dopo si sarebbe spostata sulla terraferma. È il 3 ottobre 1839 quando, per la prima volta in Italia, il fischio di una locomotiva annuncia la partenza di un treno. E' un viaggio breve, poco meno di 8 Km da Napoli a Portici, lungo quel tratto di costa che per bellezza naturale e magnificenza delle residenze nobiliari sarebbe stato chiamato il "Miglio d'Oro", ma basta a iniziare una nuova storia che, dopo 174 anni, è più viva che mai: quella delle ferrovie in Italia.



Salvatore Fergola, il viaggio inaugurale della prima ferrovia d'Italia

Quel primo esperimento ferroviario fu un successo tecnologico e di pubblico che contribuì alla nascita del più grande stabilimento metalmeccanico del meridione e, almeno fino al 1861, di tutta l'Italia. La riuscita dell'impresa spinse re Ferdinando II a dare nuovo impulso all'industria nazionale, convinto com'era dell'assoluta necessità per il suo regno di dotarsi d'una moderna industria metalmeccanica, soprattutto per svincolarsi dalla dipendenza dall'estero, in particolare dagli inglesi, a quell'epoca detentori indiscussi del primato tecnologico e industriale e per niente amati dal sovrano napoletano¹. Nacque, così, il Real Opificio di Pietrarsa, appena fuori Napoli, sulla

¹ Su quest'aspetto della vicenda industriale napoletana, pesò in maniera determinante la peculiare personalità di Ferdinando II che, durante tutto il suo regno, fece dell'indipendenza e autonomia delle Due Sicilie, il *leit motiv* di tutta la sua politica, fino ad adottare il principio del protezionismo anche nel campo dell'economia e del commercio con

costa tra Portici e San Giovanni a Teduccio, in un'area dove già dal 1830 sorgeva un laboratorio d'arti meccaniche e pirotecniche.

Lo spirito col quale Ferdinando II fondò quello stabilimento nel 1840, è ben riassunto dalle parole che ancora oggi si possono leggere sul basamento di una monumentale statua in ghisa (realizzata proprio nello stabilimento) che ritrae il re: *“Ferdinando II pio magnanimo augusto fra tante opere grandi queste meccaniche officine emulatrici della industria straniera creò nel 1842 come ricordanza ed ossequio fusero il monumento MDCCCLIIIP”*. Ma ancor di più da un'altra frase che si leggeva su una targa apposta per ricordare la decisione del sovrano di annettere allo stabilimento una scuola per macchinisti e fuochisti: *“Perché del braccio straniero a fabbricare le macchine mosse dal vapore il Regno delle Due Sicilie più non abbisognasse e con l'istruzione dei giovani napoletani tornasse tutta nostra l'italica scoperta, questa scuola di allievi macchinisti Ferdinando II, nell'anno XI del suo Regno, governando le armi dotte Carlo Filangieri principe di Satriano, fondò”*.



La statua di Ferdinando II delle Due Sicilie, realizzata a Pietrarsa in un'unica fusione di ghisa.

Autore: [Reinhard Dietrich](#)

l'estero. A tal proposito nel 1874, Alessandro Betocchi nel suo “Forze produttive della provincia di Napoli” scrisse: *“Nel 1840 s'agitò una questione per gli zolfi tra l'impotente Regno di Napoli e la Gran Bretagna potentissima. Re Ferdinando, per non piegarsi alle pretese del forte avversario, s'atteggiò a belligerante e, in breve, ordinò si allestisse la squadra napolitana! Tre soli vapori avea il Borbone e questi furono tosto armati e pronti all'azione. Senonché un bel giorno fu riferito al Re assoluto, che i tre macchinisti della numerosa flottiglia non avevano punto voglia di tirare contro gli inglesi, se si fosse dovuto venire a battaglia. I tre arbitri della situazione erano inglesi, né re Ferdinando potea in quel momento assoldarne altri, perché non vi era un solo macchinista in un Regno di nove milioni di abitanti. Fu allora che il re si decise a fondare Pietrarsa”*.

Se inizialmente, dunque, Pietrarsa doveva essere una scuola per ufficiali macchinisti e un'officina meccanica, ben presto divenne molto di più. Già nel 1842, infatti, entra in funzione il primo dei nuovi reparti voluti dal re, la torneria, dove lavorano stabilmente 200 operai. Il 22 maggio dell'anno dopo, un decreto reale estende ancora il campo d'attività della fabbrica: *“E' volere di Sua Maestà che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse, degli accessori dei carri e dei wagons che percorreranno la nuova strada ferrata Napoli-Capua”*.

Da quel momento in poi, Pietrarsa si sviluppa senza sosta fino all'unità d'Italia. Già nel 1844 le prime due locomotive inglesi (chiamate *Aligero* e *Impavido*) entrano nelle officine napoletane per essere completamente smontate e revisionate mentre, nel 1845, vengono assemblate le prime sette locomotive con i pezzi fatti venire dall'Inghilterra. I progressi compiuti a Pietrarsa in quegli anni furono stupefacenti: tra il 1850 e il '51 il livello di competenza delle maestranze arrivò al punto da consentire la realizzazione della prima macchina a vapore navale, che fu poi installata a bordo della pirofregata *Ettore Fieramosca*, varata nel cantiere di Castellammare il 14 novembre del 1850.

A questa prima e importante esperienza seguì, tra il 1851 e il '53, la produzione di altri due motori a vapore da 300 c.v. per la Real Marina Borbonica e di altre 46 caldaie installate sia a bordo di navi che in altri stabilimenti meccanici. Di pari passo a quella produttiva, intanto, procedeva anche l'attività di riparazione, indispensabile “palestra” per l'acquisizione di nuove esperienze. Così, in quegli anni, a Pietrarsa saranno riparate le macchine a vapore di molti bastimenti, sia civili che militari: il *Flavio Gioia*, il *San Wenefrede*, il *Peloro*, il *Lillibeo*, la *Maria Teresa*, il *Furia*, il *Veloce*, il *Delfino*, il *Palinuro*, la *Miseno*, la *Ferdinando II* e il *Nettuno*.

Nel 1853 Pietrarsa può dirsi completa in tutti i suoi reparti e costituisce il primo grande polo industriale italiano con i suoi quasi 700 operai, 20 soldati (definiti “artefici di artiglieria”) e 40 detenuti ai lavori forzati. Una simile realtà industriale era praticamente unica nel panorama italiano di quel tempo (si noti che mancano ancora 44 anni alla fondazione della Breda e 57 a quella della FIAT) e così ben organizzata e funzionale da essere oggetto di studio da parte di altre nazioni. Per questa ragione lo stesso governo piemontese inviò a Napoli il generale Lamarmora per studiare la fabbrica, mentre lo Zar Nicola I di Russia ordinò di copiarne la pianta e l'organizzazione, per realizzare il complesso industriale di Kronstadt.

Nel 1856 Pietrarsa è la prima (e unica) fabbrica italiana a produrre rotaie per treni e dai suoi capannoni escono i circa 51.400 pezzi necessari per la costruzione della linea Capua-Sarno. Per la realizzazione delle rotaie fu impiegata la ghisa prodotta in un altro stabilimento meridionale, quello calabrese di Mongiana ma, a causa della necessità di adoperare carbone importato dall'Inghilterra, i costi finali delle rotaie risultarono non competitivi, sicché questa produzione fu

sospesa e per molti anni ancora in Italia non furono prodotte rotaie².

Fino al 1860, Pietrarsa continuò a migliorare la sua attività e a ingrandirsi: a quell'epoca, lo stabilimento si sviluppava su una superficie di oltre 30.000 metri quadrati ritenuti, però, ancora insufficienti, al punto che era stato previsto un ulteriore ampliamento. Tra i suoi capannoni c'erano reparti per l'affinatura della ghisa, fonderie, treni di laminazione per la produzione di caldaie, locomotive, macchine a vapore e proiettili. La produzione poteva contare su apparecchiature moderne e all'avanguardia. Erano disponibili per le diverse lavorazioni numerose macchine a vapore con potenza complessiva installata superiore ai 160 c.v. La sola officina locomotive era dotata di 2 gru a bandiera, 24 torni, 5 pialle, 5 trapani verticali, 2 macchine per viteria, 88 posti di lavoro per riparatori e una motrice a vapore Watt da 20 c.v. con due rami di trasmissione che motorizzava tutte le altre macchine. Grazie a queste apparecchiature, in quegli anni, Pietrarsa fu l'unico stabilimento italiano in grado di produrre rotaie di ottima qualità, al pari di quelle inglesi o belghe. Anche il reparto artiglieria disponeva di ben 14 forni, una macchina per rigare i cannoni, 4 limatrici più altre macchine minori azionate da una motrice di 8 cv. Ma a Pietrarsa si effettuavano anche lavorazioni che richiedevano *“magistero più minuto e gentile, come l'apparecchio per ricoprire di seta i fili metallici de' telegrafi elettrici e le belle e intricate macchine che questi richiegono”*³. In tutti questi reparti, lavoravano circa 1100 operai, più di quelli impiegati dall'Ansaldo di Genova negli anni 1860-61!

Lo sviluppo di Pietrarsa s'arrestò con l'Unità d'Italia che, purtroppo, segnò l'inizio del suo lento ma inarrestabile declino e vanificò un'incredibile occasione di sviluppo che, come accennato all'inizio, avrebbe potuto scrivere una storia industriale completamente diversa per Napoli e per tutto il Mezzogiorno. Dopo il 1861, infatti, col pretesto degli alti costi di produzione, il governo torinese giudicò lo stabilimento antieconomico e decise di trasferire la produzione al Nord: *“Era noto che questo complesso industriale era stato il più importante d'Italia (...) Aveva un fatturato decuplo di quello dell'Ansaldo di Sanpierdarena. (...) Quasi tutti i forni ad uno ad uno si spegnevano col conseguente licenziamento degli operai, mentre il fatturato dell'Ansaldo a chi voglia saperlo, nel primo quadrimestre del 1861, risultava aumentato del 124%. Anche all'arsenale di Napoli diminuivano sensibilmente le commesse. Iniziavasi lo smantellamento delle industrie napoletane: questo era il primo, grande atto di benevolenza che il governo centrale operava a Napoli”*⁴.

Nel 1863 il governo italiano cede lo stabilimento alla ditta Bozza che inizia un drastico

² A testimoniare l'ottimo livello qualitativo raggiunto dalla produzione di macchine a vapore a Pietrarsa, resta la storica gara di velocità, svoltasi sulla tratta Napoli-Gaeta, tra le fregate *Ettore Fieramosca* e *Tancredi*, la prima equipaggiata con un propulsore a vapore da 300 c.v. prodotto a Pietrarsa, la seconda, invece, dotata di un motore di uguale potenza, ma costruito in Inghilterra dalla ditta Maudslay Field & Sons. La gara fu vinta dalla *Fieramosca* con motore *made in Pietrarsa*, che distanziò di quasi 30 minuti la *Tancredi*.

³ Massimo Petrocchi *“Le industrie del Regno di Napoli dal 1850 al 1860”*.

⁴ G. Sepe, *“Napoli nella vita unitaria”*, Ed. Fausto Fiorentino, Napoli 1964.

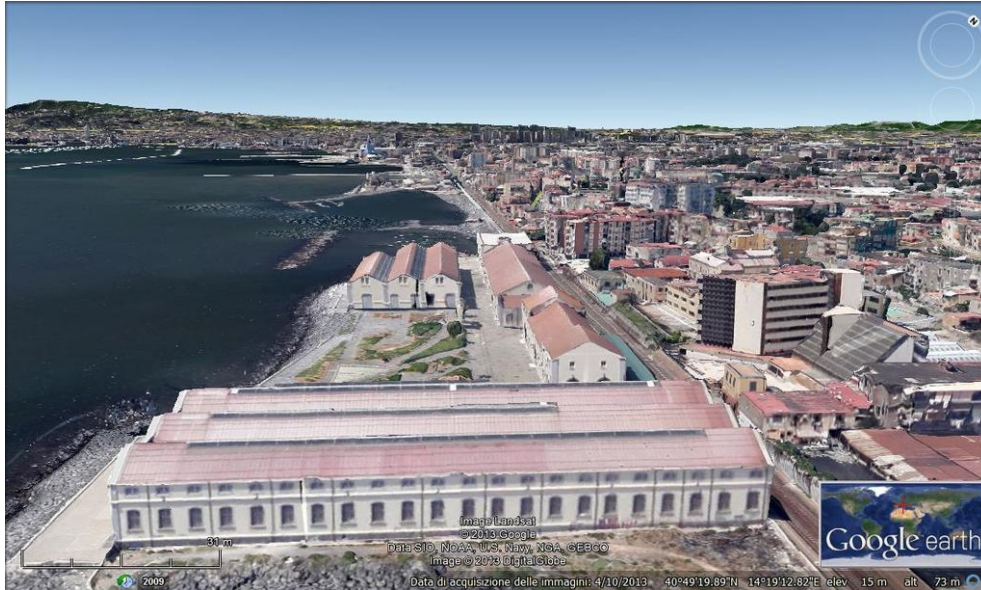
ridimensionamento dell'impianto effettuando numerosi licenziamenti. Non è azzardato affermare che è in quei luoghi e in quegli anni che nascono le prime lotte operaie in Italia. Scioperi e manifestazioni che sfoceranno nella triste giornata del 6 agosto 1863 quando, al culmine della tensione, nata a seguito dell'ennesima serie di licenziamenti, un reparto di bersaglieri chiamato dagli spaventati dirigenti dello stabilimento, apre il fuoco sugli operai e li carica alla baionetta, provocandone la morte di sette e il ferimento di altri venti. Quella giornata di sangue passerà alla storia come "eccidio di Pietrarsa" ed è tuttora ricordata da un monumento in bronzo all'interno del museo. Nel 1877 lo stabilimento torna nuovamente allo Stato italiano e sotto la direzione e con l'efficace opera di riorganizzazione e rilancio dell'ingegner Dionisio Passerini, sembra risollevarsi. Fino al 1885 dai capannoni di Pietrarsa usciranno ben 110 locomotive, 845 carri, 280 vetture ferroviarie e una gran quantità di caldaie e altro materiale ferroviario. Con il nuovo secolo e, soprattutto dopo il secondo dopoguerra, con l'avvento della trazione elettrica e dei motori diesel, riprende però l'inarrestabile declino dello stabilimento che terminerà definitivamente le attività il 15 novembre 1975.



Operai nello stabilimento di Pietrarsa primi decenni del '900.

Fonte: <http://www.amicialifana.it/forum>

Dopo anni di abbandono durati fino all'ottobre del 1989, Pietrarsa recupera, finalmente, se non la dimensione produttiva, almeno la sua dignità storica, diventando prestigiosa sede del Museo Nazionale Ferroviario, l'unico di tale genere in tutta la penisola, tardivo riconoscimento a quei luoghi dove cominciò e si sviluppò la storia della ferrovia in Italia.



Museo Nazionale di Pietrarsa, veduta d'insieme.



Museo di Pietrarsa il padiglione delle locomotive.

Autore: [Cityclass](#)

Come però spesso accade per i musei italiani, la sua realizzazione ha rappresentato certamente un momento di riconoscimento, sistemazione e conservazione di una memoria industriale e culturale collettiva, ma è anche diventato una sorta di sacrario cristallizzato della memoria. E' una realtà di straordinaria bellezza (anche per la splendida terrazza affacciata sul mare su cui sorge), dalle enormi potenzialità turistiche, culturali ed economiche che tuttavia è poco conosciuta nel resto d'Italia al di fuori dell'ambiente degli appassionati e che è quasi sempre rimasta avulsa e come

separata dal contesto territoriale. Ora, però, questo stato di cose sembra destinato a cambiare, grazie ai progetti della neonata Fondazione FS.

LA FONDAZIONE FS E IL RILANCIO DI PIETRARSA

La Fondazione FS è nata il 6 marzo 2013 su iniziativa della capogruppo Ferrovie dello Stato e dei due soci fondatori Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana, per dare impulso alla riscoperta della tradizione tecnica, storica e scientifica delle ferrovie in Italia. Lo scopo è di riunire il vastissimo patrimonio storico del gruppo FS in un “contenitore” che potesse attuare tre azioni: la non dispersione di tutti quegli oggetti (treni, libri e cimeli) che rappresentano la storia delle nostre ferrovie, la conservazione con il restauro storico/filologico di questi beni e, infine, la loro valorizzazione. L'intenzione è chiara: rendere fruibile al maggior numero di persone il patrimonio collettivo che le ferrovie hanno sempre simboleggiato.

Abbiamo chiesto al Direttore della Fondazione, ingegner Luigi Cantamessa, quale ruolo riveste all'interno del patrimonio storico della Fondazione il Museo di Pietrarsa e, soprattutto, quali progetti ha la Fondazione per restituirgli quella notorietà e visibilità che un luogo di tale importanza merita e che, finora, sembra non aver avuto. *“ Innanzi tutto – spiega Cantamessa – Pietrarsa ha un ruolo di primo piano, per la storia del sito e per la sua posizione. E' stato definito il luogo della memoria delle Ferrovie dello Stato e la definizione è esatta nel senso che luogo della memoria significa luogo dove si è costruito il nostro passato. Ma non è un luogo nostalgico dove, cioè, si vede il passato cristallizzato ma dove questo diventa il motore dello sviluppo dell'azienda. Il progetto di sviluppo è estremamente chiaro, si tratta di dare prima di tutto la più vasta e, aggiungerei, consolidata accessibilità al sito. Come? Con il treno! La gente deve poterci arrivare con il treno, in maniera ecologica, comoda e senza problemi di parcheggio. Su questo stiamo lavorando e contiamo nei prossimi mesi di proporre soluzioni nuove. Per quanto riguarda anche la fruibilità in termini di orari, un museo è di norma visitato nei momenti in cui la gente non lavora e quindi adatteremo gli orari di apertura modulandoli sulle necessità del visitatore tipo”*.

Un'operazione di rilancio non può poi prescindere dal rapporto che il Museo dovrà avere con la città di Napoli, il pubblico e gli amministratori locali, un rapporto, come sottolinea Cantamessa, *“sicuramente di richiesta, non dico di aiuto, ma sicuramente di massima sinergia perché noi possiamo creare un polo di eccellenza, ma se questo è disgiunto dal substrato sociale oppure dal contesto amministrativo, non può avere fortuna. Quindi il Museo di Pietrarsa è il luogo delle ferrovie nazionali, ma deve ripartire soprattutto dal territorio. Cioè i napoletani debbono sapere che hanno un balcone stupendo affacciato sul mare con contenuti tecnico/scientifici. Direi di più, gli amministratori dell'immediato intorno dove il museo sorge, devono sempre più avere la*

certezza di avere una risorsa per se stessi e per il proprio territorio e direi anche per l'attrattività turistica. Quindi è evidente che questa sarà una priorità, di parlare col sindaco di Portici, di Napoli, andarli a trovare e capire assieme cosa possa essere il primo punto di attacco di una strategia di rilancio. Ci piacerebbe far rete, questo è evidente. E' ovvio che il bacino potenziale di utenza di Pietrarsa è diverso, ad esempio, da quello della Reggia di Caserta, sia per contenuto che per numeri, però in una rete di musei civici o regionali, Pietrarsa si potrebbe inserire molto bene. Ho un mio pensiero che definisco personale ma che vorrei portare avanti: le isole del golfo attraggono (e ce lo dicono i numeri turistici della Campania) un turismo di origine anglosassone dove, assieme ai paesi francofoni, la cultura del treno ha radici profondissime: per un inglese il treno è un'istituzione! Quindi riuscire a intercettare questo pubblico che va a soggiornare nelle isole del golfo e portarlo qui potrebbe sicuramente creare un flusso continuo”.

A questo punto, però, Cantamessa da buon ingegnere che ragiona in maniera pragmatica, riporta subito il discorso su un piano molto concreto, elencando le tre priorità più urgenti cui bisogna mettere mano a Pietrarsa: *“Sicuramente la protezione dal mare che è il primo alleato, il primo amico ma anche il primo nemico di tutto ciò che è ferro! Quindi il primo problema è la conservazione dei beni, della struttura e del suo contenuto. Secondo, recuperare il consenso del territorio. Terzo, rilanciarlo e pubblicizzarlo per farlo conoscere a un numero sempre più vasto di persone, una fase che però senza le prima due, da sola, non serve”.*

Certo non è possibile illudersi che l'operazione di rilancio di Pietrarsa non si troverà, inevitabilmente, a fare i conti con la pesante crisi economica che sta attraversando l'Italia, ma già il fatto che il Gruppo FS abbia compiuto una scelta di grande coraggio costituendo una fondazione proprio in questo momento, è un segno di enorme speranza per il futuro perché scommette sulla cultura, l'unica grande risorsa del nostro Paese dal quale, ormai, la produzione industriale sembra allontanarsi sempre di più.

Romualdo Gianoli

Per informazioni sul Museo di Pietrarsa si consulti la pagina web ufficiale: <http://www.fsitaliane.it/fsi/Chi-Siamo/La-nostra-storia/Il-Museo-Nazionale-di-Pietrarsa/Il-Museo-Nazionale-di-Pietrarsa>