



RUBBETTINO

www.ecostampa.it

MAGGI RIPERCORRE PER RUBBETTINO LA STORIA DEL MUSEO FERROVIARIO DI PIETRARSA

Treni, l'ultimo viaggio nell'epopea del Demone con il fuoco dentro

Tra mare e vulcano, si legge tutta l'evoluzione del lavoro italiano: dai tempi dell'artigianato a quelli della Rivoluzione industriale, dalla produzione in serie all'ingresso in campo dell'alta tecnologia

Luogo unico in Italia, affacciato sul Golfo di Napoli, il Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa racchiude un pezzo significativo di storia del Paese. Nel 1840, venne qui fondato dal re Ferdinando II di Borbone il Reale Opificio meccanico e pirotecnico di Pietrarsa, che divenne la più grande industria del Regno delle Due Sicilie e una delle più importanti dopo l'unificazione nazionale. Nel 1839, proprio in quest'area era stata inaugurata la prima ferrovia della Penisola, che collegava Napoli a Granatello di Portici. Oggi la vecchia area industriale è un grande museo recentemente riallestito dalla fondazione FS che lo ha di nuovo trasformato in un luogo di produzione. Non di locomotive ma di contenuti culturali. A Pietrarsa, alla sua storia e al museo, è dedicato il volume curato da Stefano Maggi, edito da Rubbettino in collaborazione con la Fondazione FS, di prossima uscita in libreria dal titolo *"Pietrarsa. Da officina a museo ferroviario"*. Su gentile concessione dell'Editore, anticipiamo la prefazione di Paolo Rumiz.

di PAOLO RUMIZ

Non posso dimenticare il tuffo al cuore che ho provato uscendo dalla conurbazione di San Giorgio a Cremano, quando ho visto spalancarsi a sorpresa uno dei paesaggi più belli del Golfo di Napoli in uno scontro diretto tra la lava e il mare; uno spazio dove si esegue ogni giorno un' "opera in nero" fatta di locomotive, carbone, magma raffreddato e polvere da sparo, quella delle vecchie Officine Pirotecniche dei Borboni. Oltre una linea ferroviaria seminascosta e un muro di cinta sorgevano capannoni di ex officine grandi come cattedrali, e un'incredibile vastità di spazi aperti in pieno sole.

Un'emozione fortissima sul piano sensoriale. Gli odori innanzitutto. Il ferro, la salsedine, il grasso dei lubrificanti, le

vernici antiruggine (il Museo di Pietrarsa, a causa della costante aggressione dal mare, richiede infatti continue cure). E poi i suoni, il richiamo registrato del falco per tenere lontani i gabbiani, e la pancia delle locomotive che, come cassa di risonanza, ripetevano, amplificandoli, le voci e persino il tuono dei frangenti sulle scogliere di pietra vesuviana.

Pietrarsa, ai miei occhi, è persa contenere tutto ciò che è stato mandato in pensione dai moderni convogli "aeronautici", che vanno pure veloci ma ti bombardano di prescrizioni sonore troppo simili a quelle trasmesse a bordo di un aeroplano, quasi che il treno dovesse scontare un certo senso di inferiorità per la sua incapacità di volare. Essa narra soprattutto l'epopea del Demone con il fuoco dentro, la locomotiva, guidata dai leggendari "musi neri", come venivano chiamati i macchinisti.

È un mondo che ho narrato a puntate, nell'anno 2002, attraversando l'Italia in un viaggio lungo come la Transiberiana, compiuto seguendo fedelmente linee minori. È allora che ho conosciuto macchine monumentali come la 480 o la 685; o la 640 dagli alti garretti, o la 740 dallo stantuffare potente e sensuale, sulla quale ho raggiunto la massima velocità finendo annerito io stesso di carbone.

Non si sono mai visti bambini salutare corriere assieme ai loro nonni. Ma la locomotiva sì.

Lì i bimbi li vedo ancora entusiasinarsi davanti a quella macchina favolosa e carica di simboli. Locomotive vive, diverse tra loro, con una loro musica, un loro ritmo e una personalità ben definita. Espressioni di meccanica pura e di zero elettronica, esse hanno fatto il loro dovere fino all'ultimo per servire il loro Paese, quando il viaggiatore non era solo un cliente.

E non dimentichiamo le littorine: simbolo italiano anch'esso, come il rosso pompeiano dei caselli dell'Anas o il nero della divisa dei Carabinieri. Macchine "furbe" e leggere, capaci di affrontare,

fra Alpi e Appennino, una delle più complesse orografie d'Europa. Un labirinto montagnoso che per aggirare i dislivelli ha imposto un'audace tessitura di gallerie e viadotti, che oggi rimanda a una capacità ingegneristica speciale, tutta italiana.

Qui si racconta di un tempo in cui la rete si ramificava in infinite e affascinanti linee secondarie, troppo spesso chiuse e ora salvate e riaperte in parte dalla Fondazione FS, che penetravano i paesaggi giocando con le isoipse e mostrando il meglio del nostro Paese, una terra che sembra destinata a farti assaporare il viaggio con lentezza. Tempi, quelli, in cui spesso ogni piccola stazione aveva le sue aiuole di fiori ben curate e le sue fontanelle. A sovrintendere tutto il capostazione.

La rapidità stupefacente con cui questo luogo è stato strappato dalla Fondazione FS alle ortiche e all'incuria indica l'urgenza che il paesaggio industriale italiano si doti anche altrove di una propria storia narrata. Non è possibile immaginare un futuro se non si ha la coscienza di ciò che si è stati. Ma Pietrarsa non è solo un museo. È anche spazio vivo, di concerti all'aperto, di incontri pubblici, di assemblee aziendali, o di passeggiate a mare, dove capita di bere in pace un caffè o gustare il meglio della cucina campana, lontano dal traffico infernale di Napoli o Torre del Greco.

È un luogo, questo, dove storia e paesaggio si uniscono per narrare un'unica epopea. Pietrarsa svela un Meridione evoluto ben prima dell'unificazione italiana. L'opificio, fondato nel 1840, precede di 13 anni la costruzione dell'Ansaldo in Liguria. E oggi, lì tra mare e vulcano, si legge trasversalmente tutta l'evoluzione del lavoro italiano: dai tempi dell'artigianato a quelli della Rivoluzione industriale, dalla produzione in serie all'ingresso in campo dell'alta tecnologia. Pietrarsa, di conseguenza, parla di storia operaia; una storia fatta di momenti anche tragici, come

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

006633



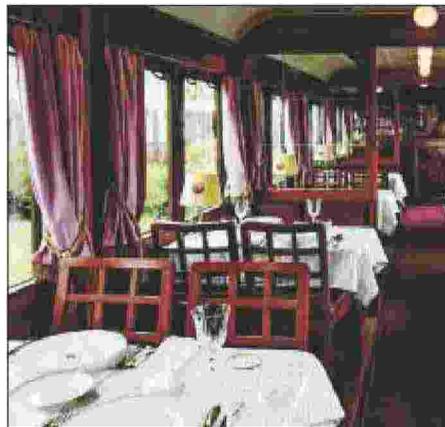
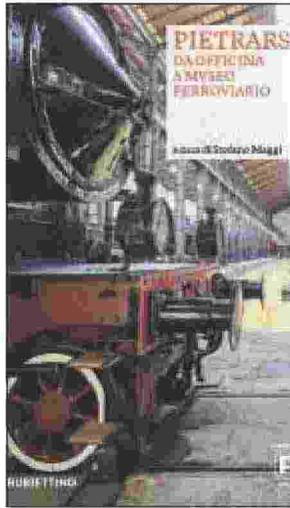
la repressione sabauda degli scioperi proclamati poco dopo l'unificazione del Paese.

Una sera, in attesa di un concerto sinfonico di giovani (cui prestavo la mia voce narrante), ho sentito i capannoni riempirsi magicamente di suoni. I musicisti si erano infiltrati spontaneamente ovunque, non solo per accordare gli strumenti o provare le loro parti, ma anche per sondare l'acustica straordinaria del luogo. Li ho visti accanto alle ruote immense dei locomotori, sui predellini di vagoni e persino nello spazio di guida delle locomotive.

E tutto risuonava nel tramonto, nella scenografia unica al mondo del Golfo di Napoli. Lì ho sentito rafforzarsi il mio amore di nordico per questo luogo, e dunque per Napoli, città che amo come la mia terra di nascita. Succedeva anche perché da bambino avevo vissuto accanto a un altro museo ferroviario: quello di Trieste. Anch'esso sul mare, con davanti non Capri, ma qualcosa di altrettanto emozionante: la visione delle Alpi oltre il Golfo. Un luogo dove ho scoperto meraviglie venute da un altro mondo: la Mitteleuropa. E da un altro tempo, quello in cui Trieste

non era italiana ed era il porto di un impero.

Quel museo, gestito un tempo da un manipolo di encomiabili volontari, è stato chiuso nel 2017 per essere restaurato e riaperto dalla Fondazione FS Italiane che, a differenza di Napoli, qui ha trovato molti più freni burocratici. Che questo mio omaggio a Napoli e a Pietrarsa sia dunque accolto da coloro che devono affiancare l'opera della Fondazione anche con l'impegno a completare a Trieste la narrazione di un pezzo di storia d'Europa, e non solo dell'Italia, lungo quasi due secoli.



Dall'alto: il complesso museale di Pietrarsa, la copertina, una carrozza ristorante e una locomotiva

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



006833