

# STORIA DI PIETRARSA

Ing. Giulio Adamo



## LE ORIGINI E IL PRIMO PERIODO (1840-60). GLI SCOPI.

La macchina di Watt aveva inaugurato l'era della moderna civiltà industriale e le grandi potenze d'Europa, prima fra tutte l'Inghilterra, ne avevano subito intuito le enormi possibilità operative e le molteplici applicazioni in ogni campo della tecnica, così che nei primi decenni dell'800 già erano consolidati ed in crescente espansione potenti complessi industriali, quasi tutti dislocati nelle aree del carbone, unica fonte d'energia praticamente utilizzabile allora per la produzione del vapore.

A quell'epoca il Regno delle Due Sicilie, senza dubbio il più potente degli Stati della penisola e quello dotato della più potente Marina, era costretto a subire la strapotenza dell'industria straniera, da cui dipendeva per materie prime (carbone e ferro) e per ogni tipo di prodotto attinente l'industria. Sia l'Inghilterra, incontrastata dominatrice del Mediterraneo, che l'Austria, egemone in Italia, non vedevano di buon occhio l'esistenza, nel centro del Mediterraneo, di un potente Stato marinaro e facevano quanto era in loro potere per controllarne e — se possibile — ostacolarne lo sviluppo.

Il sovrano regnante, Ferdinando II di Borbone, aperto ad ogni aspetto del progresso e desideroso, prima di ogni altra cosa, di dare il massimo impulso alla propria Marina, civile e da guerra, ma convinto della necessità di sottrarsi al giogo straniero, aveva già creato, nel 1830, a Torre Annunziata, una piccola officina mec-

canica e pirotecnica che doveva servire a costruire macchinario marittimo, affusti per cannoni, proiettili, polvere da sparo e pezzi diversi in ferro ed in ghisa, prevalentemente per l'industria militare. I risultati del piccolo Opificio furono così brillanti ed incoraggianti che il sovrano decise di costruirne un altro più ampio e più vicino alla Reggia, sufficiente per tutte le necessità dell'industria bellica e della Marina, compreso l'addestramento del personale macchinista.

Frattanto si era inaugurato il primo tratto, Napoli-Portici, della linea ferroviaria Napoli-Nocera ed il Re, intuendone l'importanza e le possibilità future, pensò che nel nuovo Opificio potessero essere costruiti anche gli organi ed il materiale del nuovo mezzo di trasporto pubblico.

La data di nascita di Pietrarsa fu quella della emanazione del Decreto di acquisto del suolo per utilità pubblica: R.D. n. 6575 del 6 novembre 1840.

Nel 1842 era già costruito il primo edificio (attuale torneria); nel 1847 l'Opificio era già in pieno funzionamento. Il cammino era iniziato. Pietrarsa entrava a vele spiegate nella storia del lavoro di Napoli e del Mezzogiorno.

Il primo periodo, quello più luminoso della intera vicenda della gloriosa industria napoletana, fu quello compreso fra il 1840 ed il 1860.

Il Re aveva voluto, ad un tempo, emanciparsi dall'industria straniera e dare una fonte di lavoro al suo popolo, anche se non ignorava che,

almeno in principio, i prodotti del nuovo stabilimento sarebbero risultati più costosi di quelli che si fossero acquistati all'estero. A dimostrare l'assoluta chiarezza di idee che il sovrano aveva in proposito, basta ricordare le storiche parole, date in risposta a chi gli muoveva una tale obiezione: «... *Ho una flottiglia e se domani dovessi condurla contro il nemico avrei da dipendere dal possibile malvolere dei macchinisti inglesi a cui sono affidate le macchine dei legni da guerra. Ho una popolazione povera, lacera ed i pochi soldi dello stato debbonsi mandare allo straniero per acquistare da lui rotaie, locomotive, vagoni, mentre quei pochi soldi potrebbero spendersi in casa nostra.... E così faremo le locomotive; costeranno molto ma, dopo tutto, il costo loro rientra nelle saccoche nostre e, se non altro, andrò al mio palazzo di Caserta su rotaie nostre e tratto da locomotive fatte nel paese* ».

Pietrarsa rispose in pieno, ed andò anzi oltre queste aspettative; sotto la direzione del capitano di artiglieria Luigi Corsi, primo direttore dell'Opificio, i vari capannoni furono rapidamente costruiti, il macchinario approvvigionato, le maestranze addestrate e l'industria, la più importante d'Italia a quell'epoca, entrò rapidamente in produzione, superando difficoltà di ordine tecnico come politico, create queste ultime, specialmente dal governo austriaco che mal vedeva la nascente potenza industriale della fabbrica.

Le maestranze napoletane, istruite da validi maestri fatti giungere dall'estero, appresero subito e bene i segreti del mestiere, tanto da rendersi presto indipendenti.

La scuola degli allievi Ufficiali Macchinisti dette risultati non meno brillanti: si creò così la prima generazione di tecnici, macchinisti navali, operai ed artiglieri la cui bravura e la cui fama varcò i confini del regno e provocò l'ammirazione ed il rispetto di tutte le industrie d'Europa.

A Pietrarsa i campi d'applicazione erano, in pratica, tutti quelli delle industrie metalmeccaniche del tempo: fonderie, laminatoi, puddellaggio, macchine utensili, caldalleria, riparazioni e costruzioni navali e ferroviarie, rotaie, macchine a vapore, materiali per la marina da guerra, cannoni, munizioni, ed una grande quantità di macchinari e attrezzi per le varie nascenti industrie del regno. Da così vasta gamma di applicazioni tecniche, si può immaginare quale altrettanto vasta gamma di specializzazioni, di cognizioni tecniche, di mestieri esistessero a

Pietrarsa, che diventò una vera e propria università di lavoro e per almeno alcuni decenni detenne un primato assoluto, nell'intera penisola, di laboriosità ed abilità tecnica. Se si pensa alla rapidità con cui l'Officina seppe elevarsi a tale livello c'è da rimanere veramente ammirati. Bastano, a ricordarlo, questi dati:

1842: appena due anni dopo il R.D. per l'acquisto del suolo, già lavorano a Pietrarsa più di 200 operai e vi funziona la Scuola Ufficiali Macchinisti;

1843: comincia a delinarsi la vocazione più specificamente ferroviaria dell'Opificio che, per volere reale, deve occuparsi «della costruzione delle locomotive, nonchè delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse...»; vengono già costruiti cilindri motori, ruote, stantuffi, ricerciate ruote, allestite e costruite caldaie etc.;

1844: vengono introdotte per la riparazione le locomotive «Impavido» ed «Aligero» e comincia così la serie delle riparazioni che durerà oltre un secolo;

1845: inizia la costruzione della locomotiva «Pietrarsa», la prima di un lotto di sette locomotive, su modello della locomotiva «Veloce» acquistata in Inghilterra nel 1843; molti materiali vengono ancora acquistati all'estero, ma l'Officina è già in grado di costruire interamente locomotive e macchine a vapore, oltre che a riparare navi, mezzi ed attrezzi di ogni tipo;

1847: a Pietrarsa lavorano più di 500 operai, l'impianto è stato arricchito di nuovi capannoni e nuove attrezzature ed il personale è ormai autonomo, come acutamente osserva il Generale Mariano d'Ayala: «*Cominciassi dal far venire macchine forestiere e poi s'imitano, dall'imitare si passa ai miglioramenti, dal migliorare all'inventare e le industrie camminano a passi fermi e sicuri. Infatti più e più macchine non pure sono in questa officina di fabbriche italiane; ma quasi di nostra invenzione, tante sono le imitazioni ed i miglioramenti e mille nuove avvertenze*»;

1853: lavorano a Pietrarsa 619 operai, 200 soldati artiglieri, 40 galeotti addetti ai lavori pesanti.

L'Officina è in pieno fervore di attività di ogni tipo. Le sue realizzazioni destano ammirazione ovunque ed ormai non si contano più. L'11 gennaio, compleanno

del Re, viene inaugurato il monumento a Ferdinando II, voluto dal personale.

Bastano poche parole, estratte dal discorso inaugurale del capitano Vincenzo Afon de Rivera, per esprimere quello che, nei primi 13 anni della sua vita, Pietrarsa aveva significato per il lavoro napoletano e meridionale: «*E questa statua fusa in un sol getto, il suo basamento e tante altre produzioni mostrano evidentemente i progressi già fatti in così breve intervallo nelle arti molteplici e diverse, dei quali progressi, anche nelle industrie private si vedono i frutti, perché sovente si spargono in esse i nostri artefici, divenuti esperti nelle costruzioni meccaniche...*».

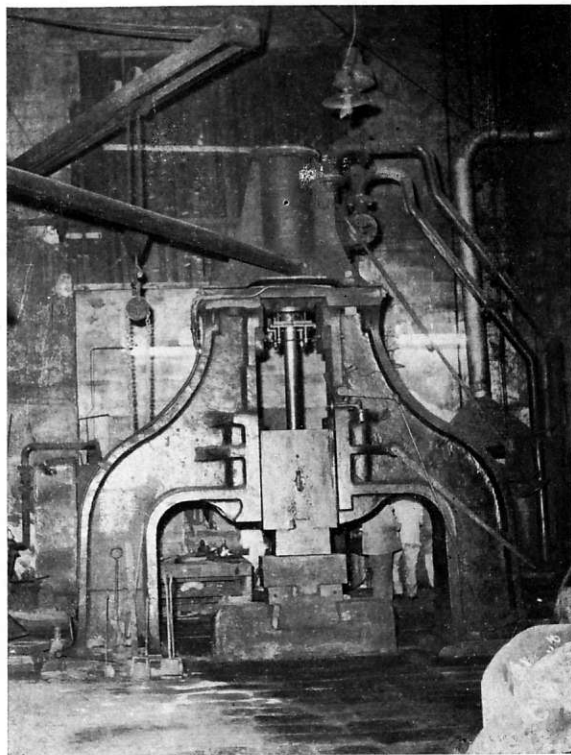
Scuola d'arte quindi, efficientissima industria fu Pietrarsa: in essa si forgiarono operai e tecnici, macchinisti, artificieri, cantieristi ed ingegneri e costruirono il primo patrimonio di sapienza scientifica cui hanno attinto tante generazioni future, fino ai nostri giorni. I maestri del lavoro formati a Pietrarsa frequentemente venivano richiesti da altre industrie nascenti, altri emigravano in varie località del regno, altri intraprendevano attività proprie ed i mestieri si diffondevano, venivano trasmessi, creavano nuove scuole e nuovi allievi. E così la linfa generosa della officina madre, si propagava benefica nel napoletano e nel meridione, dando un impareggiabile contributo di progresso, destinato a durare nel tempo.

Senza alcun dubbio questo fu il periodo più luminoso della storia dell'officina e non a torto ad esso viene dedicata la maggior parte degli studi e degli interessi degli storici.

Nei 135 anni che sono trascorsi dalla sua fondazione ad oggi, l'Impianto è stato sempre generoso nel dare lavoro e progresso, insegnamento e monito, anche se, in tempi successivi, è stato via via uguagliato e superato da altre moderne industrie, a Napoli ed in Italia. È tutta sua però la gloria della primogenitura; è tutto suo il merito di aver creato il primo vero nucleo di moderno lavoro industriale in Italia; è suo il vanto di aver saputo imporre all'attenzione di tutta Europa il valore delle maestranze napoletane e di aver trasmesso alle generazioni future un prezioso messaggio tecnico e morale. Ne fanno fede ancora oggi le opere realizzate, ed i riconoscimenti ricevuti negli anni: alle Esposizioni Internazionali di Napoli del 1853 e 1871, di Londra del 1862, di Vienna del 1873, di Mi-

lano del 1881, di Torino del 1884; l'apprezzamento di principi e regnanti, fra cui lo zar Nicola I, l'afflusso di tecnici e studiosi da ogni parte d'Italia per visitarla o per frequentarvi corsi di istruzione, la visita, e le gran lodi del papa Pio IX.

Il Principe Leopoldo di Borbone, tornando dall'Inghilterra, dopo aver visitato l'Officina, disse nel ringraziare e nel congratularsi con il direttore: «*Confesso la mia colpa di aver finora dato poca importanza a questo Opificio ed ho*



**Reparto Fucine: un antico monumentale maglio, in origine funzionante a vapore e successivamente ad aria compressa. (foto Parise)**

*arrossito per tale mia ignoranza quando in Inghilterra, visitando quegli stabilimenti, ne ho sentito parlare con vantaggio e somma lode...*».

In Russia, la costruzione dello stabilimento di Kronstadt, eseguito ad imitazione di quello napoletano, testimonia la grande impressione che esso aveva suscitato nell'animo dello Zar Nicola I e del suo seguito. Da un capo all'altro del continente dunque, l'industriosità e la bra-

vura del lavoro napoletano e l'efficienza e l'adeguatezza ai tempi dell'Opificio avevano suscitato stima, ammirazione, rispetto.

#### LA VITA TORMENTATA DAL 1860 AL 1905: I PRIMI CONFLITTI DI LAVORO.

Caduto il governo borbonico e passato lo stabilimento al nuovo governo italiano, il Maggiore Luigi Corsi presentò le dimissioni e la gestione dell'impianto fu affidata prima al Colonnello Balegno, poi al Colonnello Grassi.

Nel 1861 erano occupati a Pietrarsa 850 operai, 250 operai straordinari e 75 artiglieri, che garantivano l'ordine. La gamma di lavori era estesissima: ferriere per l'affinazione della ghisa, fonderie, laminatoi per produzione di rotaie, costruzione di caldaie, di locomotive, di macchine a vapore fino a 900 C.V., di proiettili; riparazioni navali, macchine e apparecchiature per altri Opifici ed una estesissima serie di lavori minori.

Intanto il Ministro dei Lavori Pubblici provvedeva a fare studiare le possibilità dell'Officina dall'ispettore ing. Sebastiano Grandis, che il 15 luglio 1861 presentò la sua relazione.

Il Grandis criticò l'ubicazione, le strutture, lo spazio insufficiente, l'eccessivo numero degli occupati, la scarsa economicità dell'opera, la non convenienza di assumerla in gestione governativa. Sostenne che lo Stabilimento non poteva essere usato per la marina da guerra a causa della infelice posizione strategica, della ristrettezza di spazio ed impossibilità di sviluppo, trascurando però di citare tutti i molti elementi favorevoli al compito. Dimostrò che i costi delle rotaie (510 lire/t) erano più che doppi di quelli delle rotaie inglesi e belghe. Sostenne l'inutilità di molti edifici, fra cui la Chiesa, criticò i sistemi di contabilità e l'amministrazione. Concluse che non era neppure conveniente destinarlo a riparazioni o costruzioni ferroviarie perché: *«situato troppo lontano dalla stazione di Napoli e necessiterebbero spese ingenti per il trasporto di materiale, ma ancora perché non possiede l'area occorrente per contenere un sufficiente numero di veicoli e di locomotive»*.

Convenne però che i lavori che uscivano dallo Stabilimento erano *«non meno solidi e precisi di quelli degli altri Stabilimenti meccanici esteri»*.

Al termine della sua relazione, il Grandis consigliò la gestione governativa e ne propose

la cessione all'industria privata, che ne avrebbe dovuto eseguire il ridimensionamento, licenziando una parte del personale e pagando meglio i migliori onde evitarne l'esodo. Sugeriva in sostanza la politica del puro e semplice profitto d'impresa!

Il discredito che la relazione Grandis gettò su Pietrarsa fu enorme e per molti anni in seguito se ne risentirono le nefaste conseguenze. Subito si accesero le polemiche e se ne parlò abbondantemente sulla stampa, in dibattiti e conferenze, ed ancor oggi si potrebbe discutere a lungo sulle conclusioni cui giunse il solerte ispettore governativo.

Giudicandolo a distanza di oltre un secolo, ritengo che si debba riconoscere al Grandis la obiettività dell'analisi e la fondamentale giusta valutazione tecnico-economica. Giuste mi sembrano anche le sue osservazioni sul regime paternalistico con cui era stata fondata e diretta l'Azienda, la cui amministrazione era arretrata e carente, specie se confrontata, ad esempio, alla efficienza amministrativa del dinamico Stato Sardo-Piemontese. Il sistema di assunzioni, di pagamento, di controllo della spesa, si prestava ad arbitrii ed abusi, non esistevano provvidenze contro le malattie e gli infortuni, molti operai erano malamente utilizzati. Sopperiva a tutto però il sostanziale buon governo del direttore e la paterna comprensione del sovrano. È certamente vero che molte lavorazioni erano passive. È vero che l'industria non aveva futuro come Opificio pirotecnico, nè come cantiere prevalentemente navale. È vero che esisteva una sproporzione fra aree disponibili ed aree impegnate, con piazzali ridotti ed inadeguati che precludevano uno sviluppo futuro.

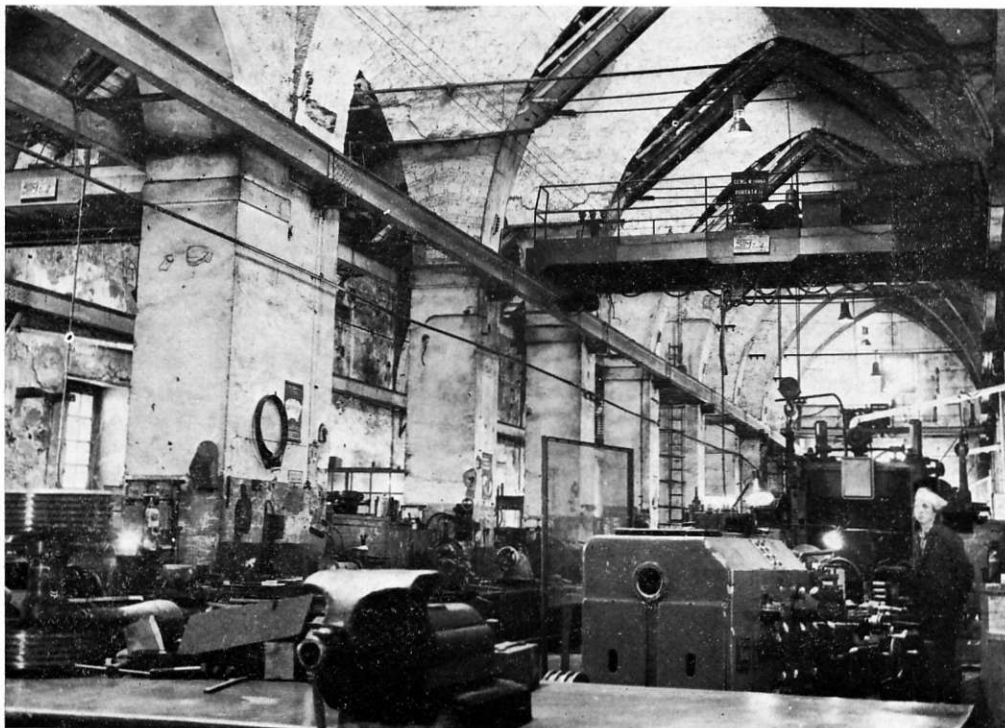
Il Grandis però mostra di non aver compresa la realtà socio-economica in cui l'Opificio era stato inserito, cosa che invece ben percepi, fin dal tempo della sua fondazione, l'illuminato Borbone.

L'Officina era sorta soprattutto per emanciparsi dall'industria straniera, per creare esperti in macchine navali, per forgiare uomini e sviluppare arti e mestieri, per trasformare un ignorante popolino in capaci ed abili artigiani.

E questi scopi erano stati raggiunti in una sola generazione. La Marina non era più soggetta a macchinisti inglesi, le macchine a vapore di Pietrarsa nulla avevano da invidiare per bontà costruttiva ed efficienza a quelle inglesi (storica la gara vinta dalla Fregata «Ettore Fieramosca», con motore costruito a Pietrarsa, sulla

Fregata inglese « Tancredi » che, sul percorso Napoli-Gaeta fu distanziata di ben 29 minuti). Il pubblico danaro mutava impiego e destinazione ma rimaneva nel Regno. Numerose fiorivano le attività indotte. Stabilimenti nascenti, privati, governo ed esercito avevano in Pietrarsa un sicuro riferimento e ad essa potevano tranquillamente rivolgersi per qualsiasi problema di costruzioni meccaniche. Incalcolabile era la sua azione di guida e soprattutto di istruzione del personale per tutto il Napoletano ed il Mezzo-

Ma una tale azione di progresso e di emancipazione dall'Estero doveva pur avere un costo, e Ferdinando II ne era ben consapevole e fu in questo avveduto e lungimirante. Con Pietrarsa, fra l'altro, aveva non solo creato una efficiente industria, ma aveva ben conseguiti fondamentali risultati di carattere sociale. Aveva in sostanza anticipato il principio della massima occupazione — si ricordi che nel 1860 oltre 1200 dipendenti lavoravano a Pietrarsa — e del servizio di Stato senza specifico scopo di lucro.



L'imponente architettura ad arco acuto del Reparto Torneria.

(foto F.S.)

giorno. I maestri d'arte formati a Pietrarsa spesso intraprendevano attività in proprio ed a loro volta si trasformavano in numerosi piccoli centri di istruzione dei più svariati mestieri. Una buona tradizione artigianale ed industriale si era ormai affermata su tutta la fascia costiera, direttamente a contatto con la zona d'influenza di Pietrarsa. I cantieri navali, l'Officina Zino ed Henry (futura Granili), gli Arsenali, si integravano con Pietrarsa che, nel consolidamento e nella diffusione della nuova cultura tecnica, costituiva per tutti una prestigiosa ed autorevole guida.

Il Grandis invece ignorò tutto questo. Esegui una esclusiva valutazione tecnico-economica basata — ripeto — sull'esame dell'eventuale profitto di impresa. Nel consigliare, fra l'altro, una drastica riduzione del personale ed una « migliore mercede » agli elementi più qualificati da trattenere, anticipava la politica di alti salari e minima occupazione e si poneva notevolmente più indietro rispetto alla politica borbonica. Eppure tanto — e tanto spesso a sproposito — si sente parlare di oscurantismo ed arretratezza borbonica!



Giusto era invece il principio, dal Grandis sostenuto, di specializzare il lavoro, abbandonando le attività più onerose: fonderie, puddellaggio, costruzione di rotaie, e tutte quelle attività minori che non erano remunerative. Ma compì l'errore più vistoso, che sarà clamorosamente evidenziato dal tempo, quando sostenne che ne era sconsigliabile una utilizzazione ferroviaria perché « *troppo distante dalla stazione di Napoli* », e perché priva di un vasto parco. Quest'ultimo argomento era sì vero ed ha costituito per anni un punto debole per l'Officina ma, specialmente allora, non doveva essere difficile creare un parco di sosta nelle immediate adiacenze di Pietrarsa. È stato fatto, sia pure inadeguatamente, in epoca successiva, nella stazione di S. Giovanni, quando l'edilizia circostante già ne limitava l'estensione: si sarebbe potuto sicuramente realizzare molto meglio, quando non potevano esistere vincoli sostanziali. Il traffico, allora molto ridotto, non poteva certo costituire ostacolo serio per il movimento in entrata ed uscita del materiale riparando. Non lo è stato infatti nemmeno in epoca recente, con l'intensissimo traffico sul doppio binario della linea tirrenica, la principale della intera rete.

Indipendentemente dalla omessa considerazione delle implicazioni politico-sociali che un ridimensionamento di Pietrarsa avrebbe provocato, la mancata intuizione della vocazione ferroviaria dell'Officina ne condizionò profondamente l'avvenire e provocò esiziali conseguenze. A tutto questo, non dovette essere estraneo l'influsso della nascente e potente industria del Nord e l'ostilità e la diffidenza con cui veniva guardata da parte del neo-costituito governo italiano ogni realizzazione borbonica. Una grande industria nel Sud non poteva certo essere gradita ai gruppi capitalistici che si andavano già consolidando ed addensando in quello che oggi è il triangolo industriale.

Al termine della indagine Grandis, dopo discussioni e polemiche, fu deciso dal governo di cedere Pietrarsa all'industria privata e ne fu affidata la gestione alla Soc. Jacopo Bozza, per un canone annuo di lire 46.000.

Il passaggio da un'industria di Stato (tale era infatti Pietrarsa) senza fini di lucro, ad un'industria privata, che dall'Opificio doveva ricavare un conveniente profitto, non poteva essere indolore; ed indolore non fu. La riduzione degli occupati, nuovi pesanti oneri di lavoro, il ridimensionamento o la rinuncia a molte lavora-

zioni, sfociarono nei violenti moti operai del 1863. Contro nuove pretese imprenditoriali, gli operai proclamarono lo sciopero. Il Bozza fece intervenire la forza pubblica ed avvenne uno scontro sanguinoso: 4 furono i morti, 5 i feriti gravi, imprecisato il numero degli altri feriti. Per la prima volta Pietrarsa, che era sempre stata caratterizzata da una armoniosa laboriosità fin dalla sua nascita, fu costretta a sacrificare i suoi operai per la rivendicazione del diritto al lavoro e alla occupazione.

L'eco nella opinione pubblica fu vasta ed immediata; il governo, che non aveva capito la realtà socio-economica dell'Officina e del contesto in cui essa era inserita, fu costretto a correre ai ripari ed intraprese nuove trattative che sfociarono, il 13 novembre 1863, nella creazione della Soc. Nazionale Industrie Meccaniche, che avrebbe dovuto riunire, ristrutturare e gestire le due Officine di Pietrarsa e Granili. Il capitale nominale era di 5 milioni; la durata della locazione di 20 anni. Il 15 aprile 1865, la Società stipulò un contratto, autorizzato dal Parlamento, con la Soc. Italiana Ferrovie Meridionali in forza del quale gli Stabilimenti riuniti di Pietrarsa e Granili costituivano il grande Stabilimento Industriale che le Meridionali avrebbero dovuto realizzare in rispetto della Concessione governativa del 21 agosto 1862; la convenzione con la Soc. Industrie Meccaniche faceva in pratica risparmiare il costo della realizzazione. In cambio, le Officine avrebbero avuto assicurato il lavoro necessario a tenerle in vita ed a renderle economicamente attive.

Le prospettive erano ottime e molte le speranze.

Prese così l'avvio il periodo della gestione protetta dallo Stato che aveva favorito la riorganizzazione e garantito il lavoro della nuova Industria, periodo che doveva concludersi, dopo alterne vicende, alla fine dell'anno 1877.

Furono tempi difficili, sia per la crisi economica del 1865 che per la guerra del 1866: il momento storico e politico era delicato; la Società, dopo un discreto avvio, cominciò a declinare lentamente tanto che, nel 1875, l'officina era ridotta con poco più di 100 operai.

Nel periodo 1863/1877 furono però eseguiti lavori per 42 milioni sia per la Marina che per le Ferrovie e le industrie private: in particolare, Pietrarsa costruì 150 locomotive nuove, eseguì 72 grandi riparazioni e realizzò le macchine a vapore di 900 C.V. per le navi « Gaeta » e « Prin-

cipe Amedeo » e di 950 C.V. per la « Scilla e Cariddi ».

Il 1° gennaio 1878 lo Stato decise di gestire direttamente le Officine e le affidò al commissario governativo ing. Dionisio Passerini. Dopo 28 anni dalla caduta del Governo borbonico, si era tornati all'industria di Stato; tanti ne erano occorsi per capire e condividere — sia pure in chiave di moderna ristrutturazione — la posizione di Ferdinando II.

Sotto la guida dell'ing. Passerini le due industrie, suddividendosi i compiti (a Granili fonderie e veicoli; a Pietrarsa le locomotive e le macchine a vapore) riflorirono a nuova vita.

Durante questo periodo, fecondo di iniziative e di progresso sia nel ramo tecnico che amministrativo, Pietrarsa costruì 110 locomotive, oltre a varie macchine a vapore, caldaie e macchinario vario; fra Pietrarsa e Granili si realizzarono anche 280 carrozze e 845 carri, contribuendo così, in maniera fondamentale, allo sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria meridionale ed al conseguente sviluppo dei traffici del Mezzogiorno.

#### IL PERIODO DI ASSETTO DEFINITIVO (DAL 1885).

Lo sviluppo e la crescente importanza dei traffici ferroviari avevano intanto imposto la necessità di gestirli in modo coordinato ed avevano ormai reso evidente che si trattava di un fondamentale servizio di pubblico interesse.

La costituzione delle tre grandi società: Mediterranea, Adriatica e Sicula, preludeva alla definitiva gestione di Stato.

Nel 1884 però, una Commissione Parlamentare, studiando e preparando le Convenzioni Ferroviarie, stava per prendere ancora in considerazione la possibilità di cedere Pietrarsa e Granili all'industria privata; contribuivano a creare questo orientamento alcune proposte avanzate sia in Parlamento che sulla stampa; tutto il personale allora, dall'ingegnere Capo Luigi Bouvret ai commessi, intervenne con la massima decisione, presentando una Storica Memoria al Governo, alla Deputazione del Regno ed alla Commissione Parlamentare perché, nella Convenzione, fosse assicurata la vita dei due Opifici.

La Memoria ottenne il suo effetto e, nel 1885, le due Officine passarono a far parte della Rete Mediterranea: ancora una volta il personale delle Officine aveva saputo salvare il proprio

avvenire e quello delle due gloriose industrie napoletane.

Con il passaggio alla Mediterranea, Pietrarsa fu rinnovata, ampliata, munita di macchine e mezzi d'opera moderni; specialmente rinnovata fu la Sala Montaggio che fu dotata di 4 potenti gru elettriche: l'Officina andava trovando il suo assetto stabile e definitivo che è durato fino ad oggi. Fu adibita infatti alle « Grandi Riparazioni », dopo il completamento, avvenuto dal 1885 al 1890, di 61 locomotive ereditate dalla precedente gestione.

Nel 1895 l'Officina di Pietrarsa era in grado di compiere, oltre a lavorazioni minori, 75 grandi riparazioni all'anno.

In questo periodo Pietrarsa mostrò ancora la sua vocazione all'insegnamento: vi fu infatti istituita una scuola per allievi operai che funzionò fin oltre il 1905, sfornando operai e tecnici di prim'ordine che si fecero dovunque onore, contribuendo ancora alla diffusione nel napoletano di ottima cultura tecnica e tenendo sempre alto il nome ed il prestigio dell'Officina.

Nel 1905 Pietrarsa passò alle Ferrovie dello Stato, ove doveva restare per altri 70 anni, fino alla data di chiusura.

In questo nuovo, lungo, operoso periodo, anche se ormai superata dal tempo e, dal 1930, messa dapprima un po' da parte, poi in ombra dal nuovo prepotente mezzo elettrico, la locomotiva a vapore seppe offrire ancora il suo valido apporto al progresso: linee secondarie, servizi merci, tradotte, manovre, carri attrezzati. Il contributo fu determinante e permise alle F.S. di concentrare, sulle linee principali, veloci servizi elettrici, affidando alla locomotiva a vapore tutto il servizio collaterale, secondario e sussidiario.

In quest'opera di modernizzazione, Pietrarsa provvide generosamente alle grandi riparazioni di locomotive a vapore. Se è vero che ormai queste non venivano più costruite, la grande riparazione doveva però essere intesa come una vera e propria ricostruzione perché le macchine venivano rimesse completamente a nuovo, per una campagna di esercizio ancora di molti anni.

L'Officina, sotto la guida delle F.S., si riattrezzò, razionalizzò i suoi cicli e metodi di lavoro e intraprese il suo ultimo cammino: a partire dal 1930 ebbe inizio un nuovo periodo di fulgore.

Rimodernata nelle macchine e in tutti i servizi sociali e riorganizzata, la sua produzione e la sua produttività toccarono vette elevate: la

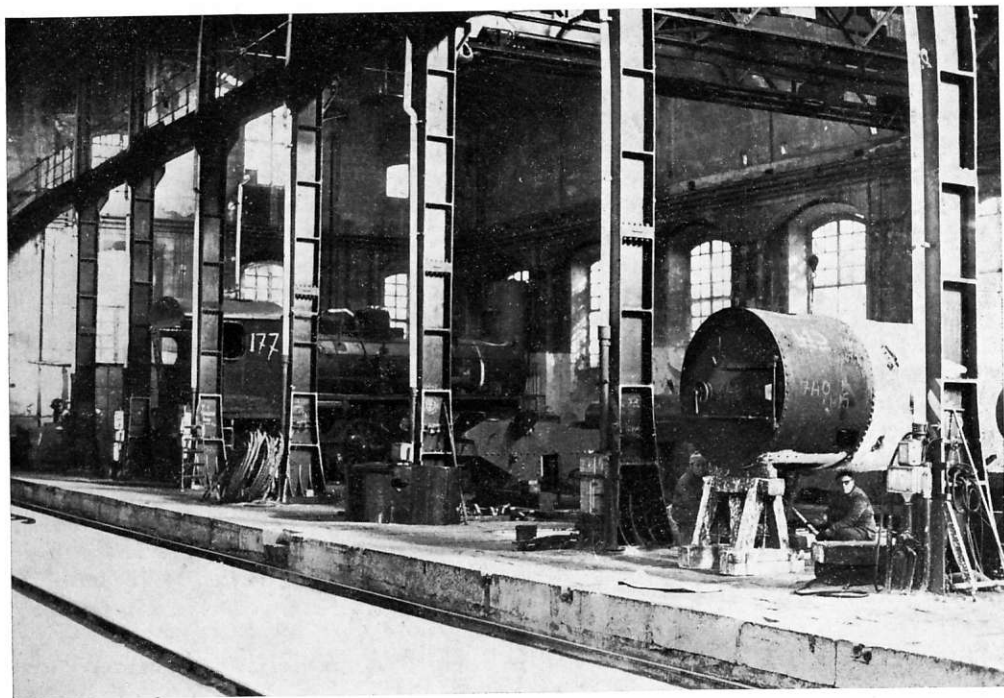
sosta di riparazione, già di 70 giorni, fu ridotta a 30 giorni, il minimo nella intera rete; il numero di unità prodotte fu portato dalle 86 locomotive del 1930-31 alle 154 del 1934-35. Ancora una volta i fatti avevano smentito la relazione Grandis.

Il resto è storia recente.

Nel periodo bellico Pietrarsa, al servizio della Patria rese il suo massimo sforzo produttivo, che raggiunse la vetta di 182 unità nell'anno 1941-42.

Nell'anno 1949-50 furono riparate 88 locomotive, ma ancora eseguiti numerosi altri lavori complementari: molle a balestra, pompe, tubi bollitori, rostri spartineve, lavori in conto terzi.

Negli anni 50 il declino si accentuava. L'avvento dei mezzi Diesel diede il colpo definitivo alla gloriosa macchina a vapore, che tuttavia rese ancora molti preziosi contributi allo sviluppo del traffico ferroviario, provvedendo a tutto il servizio merci lento ed ai servizi sussidiari, tanto utili all'esercizio.



Uno scorcio del Reparto Montaggio e Smontaggio; in primo piano, il vano del carrello trabordatore. (foto G. Pisani)

Dopo la guerra, contribuì in prima linea al lungo e faticoso lavoro di ricostruzione ed il suo apporto fu pari alla utilità che la locomotiva a vapore ancora sapeva offrire. Nel 1944-45 già la produzione era risalita a 126 unità, mantenendosi all'incirca allo stesso livello fino al 1947, poi, per la diminuita occorrenza di servizi a vapore, cominciò a decrescere.

E fino ad oggi Pietrarsa ha ancora fatto il suo dovere.

La sua chiusura segna la fine del vapore come mezzo ferroviario; ma le locomotive riparate a Pietrarsa continueranno ancora a percorrere, sbuffando, tutte le linee della rete ogni volta e fino a quando verrà richiesto il loro generoso concorso.



# LUIGI CORSI

PRIMO DIRETTORE  
DELL'OFFICINA DI PIETRARSA

Nacque a Lucera nel 1802; figlio di ufficiale, frequentò l'Accademia Militare della « Nunziata », uscendone nel 1821 ufficiale di artiglieria.

Col grado di primo tenente, fu chiamato a dirigere l'Officina che Ferdinando II aveva fatto trasferire da Torre Annunziata alla Reggia di Napoli.

In questo periodo emersero le capacità del Corsi, parimenti versato nel ramo meccanico come in quello pirotecnico.

Sua è infatti l'invenzione delle palle incendiarie *inestinguibili nell'acqua* che — racconta il Chiuriello<sup>1</sup> — « nel 1839, in presenza del Re, sul poligono di Capua, furono sperimentate con cannoni da 24, per appiccare il fuoco alle navi e l'esperimento si eseguì sparando contro lo scafo di una corvetta che ne rimase sollecitamente bruciata ». In seguito a tale risultato, il Re ordinò che i cannoni da 24 di talune batterie della costa fossero approvvigionati di palle incendiarie Corsi.

Sviluppatisi l'Officina della Reggia di Napoli ed abbisognando di più ampi locali, il Re ne decise un ulteriore trasferimento in una località ai confini dei tre comuni di Portici, San Giorgio a Cremano, San Giovanni a Teduccio, denominata *Pietrarsa*, lasciandovi alla direzione il neo capitano Luigi Corsi.

Sotto la sua intelligente e competentissima guida, condotta con profondo spirito umanitario, l'Opificio di Pietrarsa attraversò il suo periodo più fulgido, raggiungendo un elevatissimo grado di efficienza e divenendo, in breve, la prima industria ferroviaria d'Italia.

Il Re Ferdinando II lo ebbe sempre in altissima stima tanto che, per onorarne degnamente i meriti, volle ricordare il nome del « Maggiore Commendatore Luigi Corsi » in un'epigrafe sul piedestallo della sua stessa statua in Pietrarsa.

Dopo la caduta del Governo Borbonico il Corsi, che ne era stato fedele collaboratore, coerente a se stesso, si dimise e passò ad altro incarico.

Nel 1863, col grado di Tenente Colonnello, ricco di decorazioni ed onorificenze che ne testimoniavano il valore, fu collocato a riposo.

Ritiratosi nella sua villa di Portici, cessava di vivere nel 1887. La sua fine fu appresa con profondo, sincero cordoglio da tutti coloro che, pur a distanza di oltre 5 lustri, non ne avevano dimenticato l'opera, le doti e i meriti.

G. T.

<sup>1</sup> Salvatore Chiuriello: notizie a pag. 148.



## OFFICINA DI PIETRARSA

Il cancello di ingresso; notare i pilastri a capitello dorico. In primo piano: i binari della linea Napoli-Reggio Calabria (foto Falcone)

# Direttori dell'officina di Pietrarsa

Dalla Fondazione (1842) alla chiusura (1975)

*Dall'apertura, alla caduta del Governo Borbonico (1842-1860):*

Maggiore Luigi CORSI

*Gestione Governativa (1861-1863):*

Colonnello BALEGNO

» GRASSI

*Gestione privata (1863):*

Soc. Jacopo BOZZA

*Gestione protetta dallo Stato (1863-1877):*

Soc. naz. Industrie Meccaniche

*Gestione diretta dello Stato (1878-1885):*

Ing. Dionisio PASSERINI

*Gestione Rete Mediterranea (1885-1905):*

Ing. Stanislao FADDA

» Eduardo DOUX

» Alberto GRAMEGNA

» Ernesto DURANDI

» Badile FERRARA

*Gestione Ferrovie dello Stato (dal 1905):*

Ing. Antonio SAPUPPO

» Vincenzo MELE

» Gustavo ZAINY

» Salvatore ROSSI

» Gennaro GRIECO

» Alberto LA MAESTRA

» Giacomo FORTE

» Eugenio FLORES

» Francesco FRASSETTI

» Morando MORANDI

Ing. Luigi GAGLIO

» Vito LA TORRACA

» Pietro TUCCIO

» Carlo CALENZUOLI

» Raimondo MARRA

» Fiorenzo BARDUCCI

» Giovanni MACCHIAROLI

» Francesco DI GENNARO

» Oreste SALLUSTRO

» Giulio ADAMO



**L'ultimo Direttore:**

**l'Ingegnere Giulio Adamo**  
del Servizio Materiale e Trazione.

OTTOBRE 1975

# VISITA a PIETRARSA

Servizio di ALFREDO FALCONE

L'attività di Pietrarsa cesserà ufficialmente il prossimo 15 novembre. Le storiche Officine vivono dunque i loro ultimi giorni. In riparazione presso il reparto montaggio e smontaggio e pressoché ultimate, sono rimaste soltanto due locomotive. Sono la R 302-038 F.S., una piccola locotender delle ferrovie a scartamento ridotto sicule e la locomotiva a tender separato Gr 640-088 F.S. (Foto a pag. 136).

La locotender, montata su un apposito carrello, sarà quanto prima avviata verso la propria sede di Castelvetro. Sarà poi la volta della 640 la quale, rientrando in servizio completamente ripristinata, concluderà il ciclo di lavorazione delle gloriose Officine. Allora Pietrarsa chiuderà i battenti per sempre.



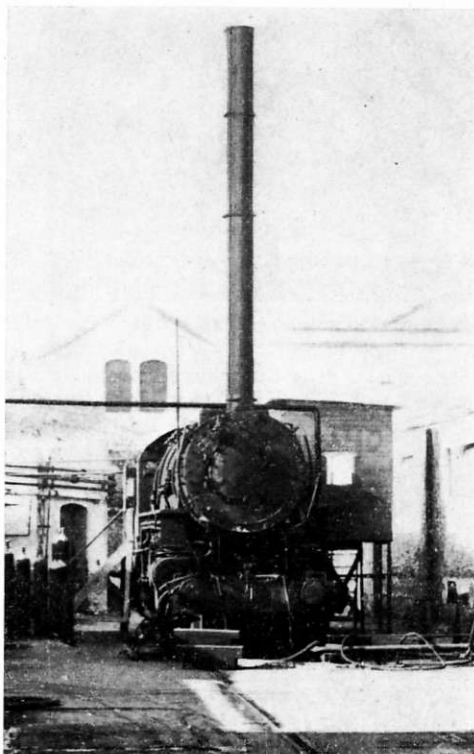
Quante vaporiere siano state riparate presso l'Officina, forse non si saprà mai, certamente furono migliaia. È da ritenere infatti che tutte le locomotive immatricolate nel parco F.S. abbiano fatto ricorso a questa specie di clinica per giganti d'acciaio per poi esserne dimesse in perfetta efficienza e rinnovate anche nell'aspetto mediante un accurato « maquillage » di vernice.

La passione per le ferrovie e per il vapore in particolare, mi ha indotto a visitare per l'ultima volta Pietrarsa ancora in funzione, anche se a ritmo ridottissimo.

Com'è diversa l'atmosfera rispetto ai tempi passati! Il frastuono delle macchine utensili, il rimbombare dei colpi di mazza che i calderari, con le orecchie protette dal cotone, calavano ritmicamente sulle lamiere è ormai solo un ricordo.

Si avverte dappertutto un'aria di smobilitazione. Solo l'ignara Gr 736-133, una delle « locomotive di guerra » americane a nafta costruite dalla Baldwin, sbiellata e in parte corrosa dalla ruggine, accantonata in un piazzale, con una spropositata ciminiera, continua senza sosta e con immutata lena la sua produzione di vapore. Anche per essa la fine è prossima: il 9 novembre infatti, allorché scadrà la revisione, verrà spenta definitivamente e seguirà la sorte comune a tante altre locomotive.

Gli operai sono rimasti in pochi, gran parte di essi è stata già trasferita altrove. Ne fotografo una squadra ai piedi della statua di Ferdinando. È forse la loro ultima foto di gruppo che li ritrae nell'ambiente in cui hanno lavorato per tanti anni. La chiusura dello stabilimento segna una svolta nella vita di alcuni

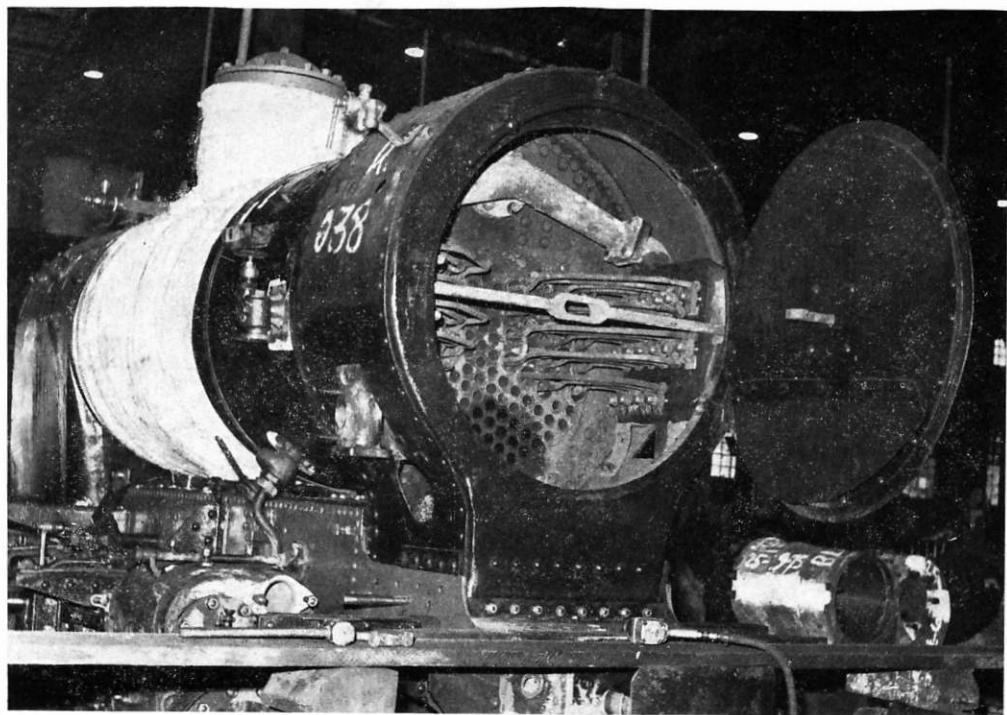


**La 736 133, con ciminiera... fuori sagoma limite, continua la sua produzione di vapore.**

(Foto Falcone)

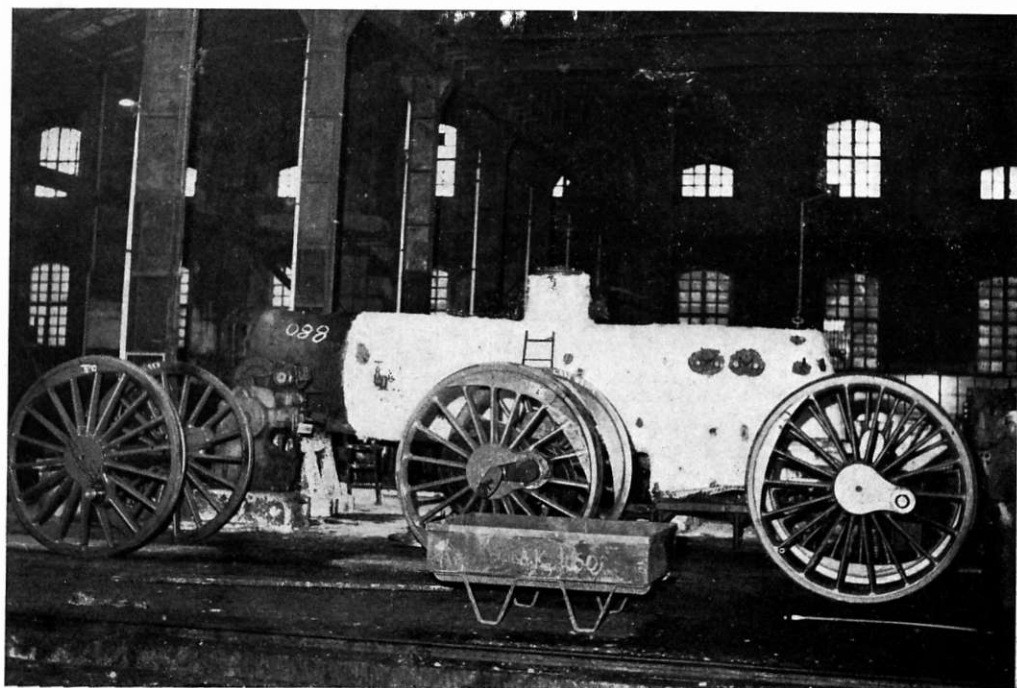
di essi. Se ne intuisce lo sgomento e il rimpianto. Pur rimanendo nell'ambito delle F.S., molti dovranno mutare la loro attività perché le locomotive a vapore hanno fatto il loro tempo: e ricominciare daccapo è duro.

Vado a dare uno sguardo nei vari reparti. Per lo più sono vuoti, qualcuno è stato già smantellato; alcune macchine recano già la ta-



Reparto Montaggio, ottobre 1975. Per queste caldaie la Grande Riparazione è quasi ultimata.

Sono quelle delle due ultime locomotive ancora ricoverate a Pietrarsa all'epoca di questo servizio: la R 302 038, una piccola locotender delle Ferrovie a scartamento ridotto sicule (sopra) e la 640 088; in primo piano le sale motrici di quest'ultima. (Foto Parise)



bella « accantonata ». Si lavora ancora soltanto nel reparto dei calderari ed in quello dei tornitori: nel primo una caldaia effettua la prova a caldo emettendo un sibilo acuto ed un fiotto di vapore bianco, nell'altro si rettificano alcune bielle. Sono tutte parti della locomotiva 640-088: si porta a compimento l'ultima fatica.



Tra pochi giorni dunque la 640-088 lascerà le Officine e attraverserà due terzi dell'Italia per raggiungere il suo deposito a Torino. Pietrarsa conclude pertanto la sua esistenza dopo centotrentacinque anni e nove giorni di attività ininterrotta. Priva di spazio vitale, impossibilitata ad espandersi perché stretta tra il mare e la linea ferroviaria, non più in grado di assicurare alle maestranze le condizioni di sicurezza oggi richieste nel lavoro, essa non cessa però di esistere solo perché superata sul piano tecnico e igienico: cede piuttosto il passo ai tempi perché è sorpassata la locomotiva a vapore, oggi quasi completamente soppiantata dai locomotori elettrici e dai diesel. D'ora in avanti le poche vaporiere ancora in circolazione dovranno ricorrere per la « Grande Riparazione » ad una industria privata a Passignano sul Tramineto.



Il futuro di Pietrarsa è quanto mai incerto. Non è noto infatti a quale uso l'Amministrazione destinerà l'area occupata dalle vecchie Officine, tuttavia l'allarmante voce di un probabile trasferimento nella piazza del Granatello in Portici (stazione terminale della Napoli-Portici) della colossale statua del fondatore del famoso Opificio, Ferdinando II, potrebbe dar luogo a preoccupazioni.

È invece auspicabile che non venga smantellato quello che fu uno Stabilimento rimasto per

quasi un secolo e mezzo all'avanguardia nel settore meccanico in campo europeo. Un patrimonio tanto ingente, prezioso, testimone del progresso tecnico per tutto quanto concerne i campi di applicazione delle Ferrovie dello Stato, non può andare perduto tra l'indifferenza generale.

La destinazione ideale di Pietrarsa potrebbe essere la sua conversione in Museo Ferroviario. Il materiale preservato troverebbe così collocazione *nel proprio ambiente naturale* in una sede che, per le sue stesse strutture, per le testimonianze del lavoro di intere generazioni di operai che si fecero sempre apprezzare per la loro capacità, per essere stata la prima officina di costruzioni ferroviarie d'Italia, riassume tutti i requisiti che la abilitano ad ospitare un Museo Ferroviario degno del nome.

D'altro canto è tempo che anche l'Italia, seguendo l'esempio di tutti i Paesi industrializzati che vantano una tradizione ferroviaria, abbia un vero e proprio Museo nel quale raccogliere quelle che costituiscono le tappe della propria evoluzione tecnica nel campo dei trasporti e dove possano essere sistemati i cimeli, attualmente sparsi nei depositi o addirittura lasciati alle ingiurie del tempo, all'aperto negli scali.

Solo in tal modo, in un futuro più o meno prossimo, raccontando ai nipotini i nostri viaggi in treno non dovremo cominciare così: « C'era una volta la locomotiva a vapore... ». Come se si trattasse di una specie estinta.

È da augurarsi pertanto che l'idea di un Museo Ferroviario a Pietrarsa, idea che, se attuata, richiamo turistico a parte, realizzerebbe il sogno di migliaia di appassionati di tutta Italia, venga raccolta dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e che una simile iniziativa non debba arenarsi per motivi economici o, peggio ancora, campanilistici.

## INTERVISTE

*In occasione della visita, Alfredo Falcone ha voluto intervistare alcuni tra gli operai più anziani, per conoscere il loro pensiero sulla chiusura di Pietrarsa.*

*Riportiamo qui di seguito le risposte: da tutte trapela il rimpianto per la fine di quella che era stata una vera e propria istituzione che aveva creato ed unito con profondi vincoli affettivi tante generazioni di provetti operai e la preoccupazione per dover ricominciare, in età avanzata, una nuova vita, in un ambiente nuovo, spesso con un nuovo lavoro.*



**D'Errico Luigi**, 50 anni, da 32 a Pietrarsa, capotecnico superiore:

« Attualmente dirigo una squadra di venti operai e tredici manovali addetti allo smantellamento dei reparti. Occorreranno molti mesi, poi ognuno raggiungerà la nuova destinazione.

Mi ero molto attaccato a questo ambiente in cui ero da oltre trent'anni pertanto non avrei mai voluto che proprio a me affidassero questo triste compito. Mi piange il cuore.

Qui abbiamo vissuto momenti critici, tutti uniti per fare andare avanti la lavorazione e questo fatto ci affratellava. Ognuno di noi, ultimato il proprio lavoro, andava ad aiutare il collega e se qualcuno qualche volta era in difficoltà trovava sempre tutti, dirigenti e compagni, pronti a dargli una mano. Uno spirito di amicizia così, forse, non si riscontra in nessun altro impianto delle F.S. C'è proprio da piangere! ».

**Esposito Luigi**, 51 anni, da 34 a Pietrarsa, saldatore:

« Pietrarsa era una industria ferroviaria di luminosa tradizione che ha dato un notevolissimo impulso allo sviluppo della trazione a vapore con la costruzione e la riparazione di centinaia di locomotive.

Per noi che vi abbiamo prestato servizio per tanti anni la chiusura costituisce una grossa perdita sul piano sentimentale e addirittura un dramma su quello morale perché qui c'è chi a cinquant'anni deve cambiare mestiere.

E questo significa la perdita della qualità dell'uomo nella società e nel lavoro, significa abbandonare la propria personalità e diventare un altro, un altro uomo che deve inserirsi in un altro ambiente ».

**Esemplare Andrea**, 50 anni, da 33 a Pietrarsa, calderaro:

« Sono entrato a Pietrarsa da ragazzo e posso dire di essere stato formato come uomo dagli operai più anziani con i quali, per anni, ho lavorato gomito a gomito, nei giorni lieti e in quelli tristi, anche sotto le bombe durante la guerra.

Mi sono sempre prodigato senza mai scansare la fatica ora anch'io dovrò iniziare un nuovo lavoro.

Come altri calderari ho subito una menomazione all'udito e soffro di vibropatia, malattie tipiche del mio mestiere, eppure malgrado tutto lascio Pietrarsa con profondo dolore ».

Questa officina, questo ambiente, non si possono dimenticare.

**Sannino Giovanni**, 51 anni, da 33 a Pietrarsa, operaio specializzato tornitore:

« Sono uno dei più anziani essendo anch'io venuto in giovane età. Sono stato al lievo di Salvatore Chiuriello che è tuttora ricordato dai miei colleghi come un grande maestro. Ora sono in ufficio. Quando vado in archivio a cercare una pratica mi pare di tornare indietro di trent'anni. Allora, come in un film, rivedo tutto il passato, le cose belle e quelle brutte. Ma forse, se si esclude il ricordo di tanta gente che non c'è più, di brutto non c'è niente, è tutto bello. È invece triste incontrare i colleghi già trasferiti altrove e sapere che, specialmente i più anziani, stentano ad ambientarsi. E domani toccherà anche a me la stessa sorte... ».

**Verde Lucio**, 50 anni, da 27 a Pietrarsa, applicato amministrativo:

« In passato abbiamo dato luogo a dimostrazioni per avere un'officina nuova; ora è con grande rammarico che accettiamo la chiusura di Pietrarsa. In queste Officine abbiamo passato gli anni migliori. Oggi ci ritroviamo col fisico logorato e acciaccati, tuttavia nessuno di noi recrimina perché tutto questo lo abbiamo dedicato al buon andamento del lavoro. A lasciare questo posto dopo una trentina d'anni si prova una stretta al cuore ».

**Orvitti Domenico**, 45 anni, da 20 a Pietrarsa, operaio specializzato tornitore:

« La chiusura di Pietrarsa costituisce un brutto colpo per tutti noi. In tanti anni di lavoro duro, a volte massacrante, l'Officina aveva creato fra lavoratore e ambiente, anche se strutturalmente un po' carente, e tra lavoratore e lavoratore, un rapporto affettivo difficilmente riscontrabile altrove. Qui eravamo tutti, dirigenti ed operai, legati da un senso di fraterna solidarietà. Per chi maggiormente ha avvertito questa perdita di affetto, andare a lavorare in un altro luogo, in un ambiente più freddo, a prescindere dall'inevitabile problema dell'inserimento in un impianto nuovo tra colleghi nuovi, è stato un autentico trauma.

Purtroppo anche se ciò ha comportato una perdita di posti di lavoro, non si poteva evitare la chiusura di Pietrarsa. Desidero solo esprimere il mio rammarico per la dispersione di un così qualificato ed efficiente patrimonio di tecnici ed operai, cui il provvedimento ha dato luogo ».

**Ippolito Agostino**, 43 anni, da 28 a Pietrarsa, calderaro:

« Sono tra quelli entrati in queste Officine in età più verde; avevo infatti solo quindici anni, ero poco più che un ragazzino, quando cominciai a lavorare come apprendista.

Ero molto attaccato al mio lavoro, anche perché ero arrivato ad essere provetto calderaro, ero fiero della mia specializzazione, a Pietrarsa ero qualcuno. Ora mi sento spersonalizzato: sono diventato un semplice falegname. Sono stato, infatti trasferito a Napoli-Smistamento presso la "Squadra rialzo". Lì i posti disponibili erano solo quelli di verniciatori e di falegnami. Ho dovuto così cominciare daccapo in un tipo di lavoro per il quale non avevo alcuna propensione. Per me è stato molto duro ».

**Pellegrini Vincenzo**, 56 anni, da 35 a Pietrarsa, capotecnico superiore:

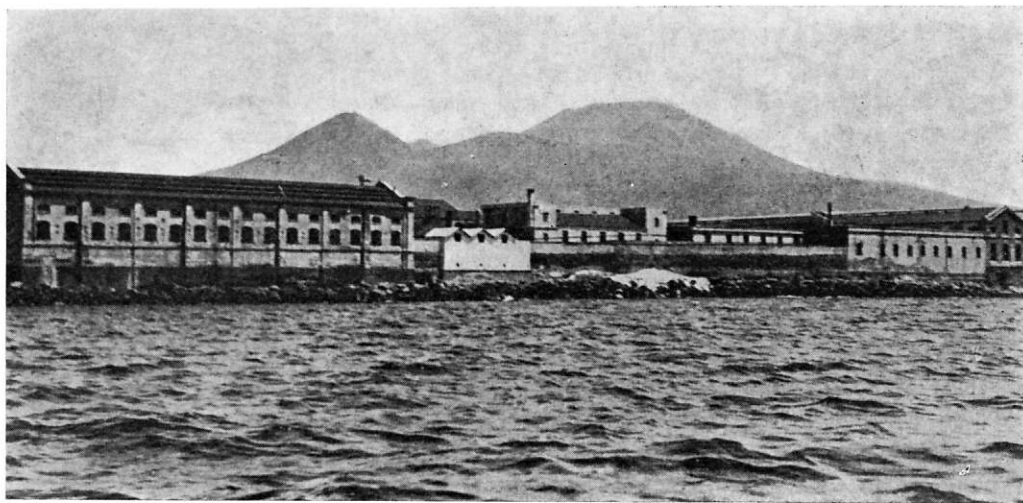
« Anche mio padre ha lavorato, e per quarant'anni, a Pietrarsa. Era molto noto per le sue capacità e per la competenza specifica nel suo campo. Sono dunque "figlio d'arte". Questa chiusura per me, come per i miei colleghi, è un dramma. Non riusciamo a capacitarci che un'Officina in piena efficienza, in grado di costruire, senza alcuna

collaborazione esterna, una locomotiva a vapore possa essere smantellata. A mio avviso Pietrarsa non si doveva chiudere ma migliorare. Tramontata la locomotiva a vapore si poteva trasformare l'impianto e renderlo atto ad eseguire altre lavorazioni come ad esempio la costruzione di carrelli per vetture, respingenti, molle e, perché no, si sarebbe potuto riprendere la produzione dei carri cisterna già approntati un tempo con successo.

Io non posso naturalmente conoscere le idee dell'Amministrazione Centrale; personalmente ritengo però che, se Pietrarsa avesse potuto continuare a funzionare, il personale dell'Officina di Santa Maria La Bruna non sarebbe stato incrementato col nostro; si sarebbero dovuti bandire altri concorsi e altra gente avrebbe trovato lavoro.

E ancora: sembra che in futuro le locomotive a vapore saranno riparate presso un'azienda privata di Passignano sul Trasimeno. Non conosco il grado di efficienza, né quello di competenza specifica dei suoi operai e non formulo quindi giudizi in merito alla riuscita della lavorazione; mi sembra però verosimile pensare che questa risulterà più onerosa per l'Amministrazione delle F.S. che se si fosse effettuata ancora a Pietrarsa.

Il Museo? Sarebbe bello che sorgesse davvero in questo luogo al quale siamo profondamente attaccati. Ma la cosa andrà poi in porto date le ingenti somme che indubbiamente la sua realizzazione richiederà? ».



Pietrarsa dal mare (foto F.S.)

# Foglio disposizioni n. 124 della Direzione Compartimentale F. S. di Napoli

in data 11 novembre 1975

oggetto: **CHIUSURA OFFICINA DI PIETRARSA**

Il 15 novembre di quest'anno — dopo 135 anni dall'istituzione — sarà chiusa l'Officina Locomotive di Napoli Pietrarsa.

L'evoluzione della tecnica del trasporto ferroviario e le più moderne esigenze organizzative richiedono, infatti, Impianti di struttura differente da quello della storica Officina.

In occasione della cessazione delle attività si ritiene opportuno rammentare che l'Opificio, com'era chiamato allora, nacque per volere di Ferdinando II Re delle Due Sicilie, consigliato in tal senso da Carlo Filangieri.

Fu istituito con Decreto Reale del 6 novembre 1840 e prese il nome dalla zona lavica — Pietr'arsa — nella quale fu costruito.

Il complesso industriale fu il più grande tra quelli esistenti negli Stati italiani e un « colosso » in campo europeo. Sorse con due principali finalità:

— istituzione di una scuola professionale per conduttori di macchine a vapore, sia terrestri che marine;

— costruzione di macchine a vapore, sia per usi di terra che di mare.

Di ciò fu fissato il ricordo in un'apposita lapide col seguente testo:

« Perché del braccio straniero  
a fabbricare le macchine mosse dal vapore  
il Regno delle Due Sicilie  
più non abbisognasse  
e con l'istruzione de' 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 ».

Da Pietrarsa uscirono — tra gli altri lavori, anche di fino — gru, ponti di ferro, rotaie, nonché le prime locomotive costruite in tutta l'Italia.

Della sua storia la maggiore ricchezza d'informazioni fu fornita, con un'apposita pubblicazione nel Centenario della fondazione, giusto da un ferroviere: il Capo Tecnico Principale Cav. Salvatore CHIURIELLO, che nell'Officina stessa era pure istruttore.

Un ricordo di ammirazione e di rispetto vada a tutti coloro che dalla istituzione alla chiusura si sono succeduti nell'Officina, contribuendo in modo così positivo con il loro lavoro difficile, impegnativo e pregevole alla storia economica e sociale del nostro Paese.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE  
**Luigi Frunzio**

# **Per la conversione di Pietrarsa in Museo Ferroviario**

*Lettera del G.F.C. al Direttore Compartimentale delle F.S. di Napoli,  
Ing. Luigi Frunzio.*

Napoli, 16 novembre 1975

Illustre Ingegnere,

i Soci del Gruppo Fermodellistico della Campania, a conoscenza della prossima cessazione di attività, da parte dell'Officina Locomotive di Pietrarsa e interpretando anche il pensiero di tutti i Simpatizzanti della Ferrovia in Italia, si rivolgono, unanimemente, per mio tramite, alla S.V., affinché voglia farsi portavoce presso la Direzione Generale, del loro vivissimo desiderio che la Storica Officina non venga smantellata, ma convertita in un Museo Ferroviario, Ente che, come istituzione a sé stante, oggi non esiste in Italia.

I Soci del G.F.C. in particolare, ritengono che Napoli, se non altro per aver dato vita al primo tronco ferroviario in Italia, sarebbe la sede più idonea per un tale Museo.

L'istituzione dovrebbe poi anche accogliere il prezioso macchinario d'epoca, ancora in dotazione all'Officina, la cui diligente conservazione costituisce impegno di interesse mondiale dopo che, per forza di eventi o per negligenza di uomini, sono andate in gran parte distrutte le apparecchiature che, nel secolo scorso, hanno così validamente contribuito alla nascita dell'Era attuale.

Confidando sull'autorevole appoggio che la S.V. vorrà certamente dare all'iniziativa, i Soci del G.F.C. Le porgono distinti ossequi.

*Il Presidente del G.F.C.*  
Gen. Div. **GIORGIO TAIBEL**



*Stralcio di lettera del G.F.C. al Direttore Generale delle F.S. Ing. Lucio Mayer.*

Napoli, 15 dicembre 1975

Ill.mo Ingegnere,

Il prossimo N. 8, sarà quasi interamente dedicato all'Officina Locomotive F.S. di Napoli-Pietrarsa, in occasione della cessazione della sua lunghissima attività.

Nella circostanza, il Gruppo Fermodellistico della Campania, interpretando anche il pensiero di tutti gli « Amici della Ferrovia » in Italia, desidera esprimere alla S.V. il vivissimo desiderio che la Storica Officina venga convertita in Museo Ferroviario.

Il Gruppo di Napoli sarà poi lieto di fornire ogni possibile contributo di attività e di collaborazione per la conservazione di questo Istituto.

Con molti ossequi.

*Il Presidente del G.F.C.*  
Gen. Div. **GIORGIO TAIBEL**

# I lavori in fusione di Pietrarsa

a cura di ALFREDO FALCONE

Nelle Officine di Pietrarsa si eseguivano i lavori più disparati. Come si legge nel pregevole volume di Salvatore Chiuriello, le lavorazioni comprendevano: «*opere per la guerra*» come le palle incendiarie del Corsi, proiettili e grante di vario tipo, armi bianche ed affusti di cannoni, macchinari per le fabbriche d'armi; «*opere per porti e cantieri*» come argani e catene; «*opere per gli arsenali*» come trasmissioni di movimento e macchine a vapore per navi; «*opere per l'organizzazione dello stabilimento*» come macchine a vapore, mantici, forge, utensili in genere; «*opere ferroviarie*» come la costruzione e le grandi riparazioni delle locomotive, la ricerchiatura delle ruote, nonché l'allestimento delle parti di ricambio come cilindri, assi, ecc....

Oltre a queste lavorazioni maggiori, notevole rinomanza ebbe anche la produzione in Pietrarsa di fusioni di ghisa delle quali ancora oggi, a Napoli, si possono ammirare degli esempi come la «Cassa Armonica» sita nella Villa Comunale,



La «Cassa Armonica», fusa a Pietrarsa sita nella Villa Comunale di Napoli. (Foto Falcone)

i cancelli del Palazzo Reale e i candelabri che ne ornano lo scalone principale, oltre a statue e busti di varia mole ed importanza.

Tra le statue, la più celebre è certamente quella del Re Ferdinando II di Borbone raffigurato in divisa di capitano generale dell'Esercito, e-



La grande statua (m 4,50) del creatore di Pietrarsa: Re Ferdinando II di Borbone, collocata alla testata del viale centrale dell'Officina. (Foto F.S.)

retta, per volontà del Direttore Corsi e degli altri Ufficiali di Pietrarsa, per tramandare ai posteri il ricordo del fondatore del Reale Opificio Meccanico Pirotecnico.

Si racconta che il Re, venuto a conoscenza del progetto, ordinasse al Corsi che la statua fosse in ghisa ritenendo probabilmente, e non a torto, che una statua di vile metallo avrebbe



corso minore pericolo, rispetto ad una in metallo pregiato, di venire rifiuta dopo la sua morte.

La statua è certamente una delle maggiori gettate in ghisa. Fu opera dello scultore napoletano Pasquale Ricca e venne fusa nella stessa fonderia dell'Opificio. È alta m. 4,50 e il suo piedistallo, anch'esso in ghisa, è alto m. 3,44. Il suo peso è di circa 140 quintali.

Sulla faccia anteriore del piedistallo l'epigrafe:

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  
MDCCCLII

e sulla faccia opposta:

REALE OPIFICIO DI PIETRARSA  
DALLA SUA FONDAZIONE  
DIRETTO SEMPRE  
DAL  
MAGGIORE COMMENDATORE  
LUIGI CORSI

Questa epigrafe fu voluta dal Re Ferdinando II per onorare i meriti del Corsi e per ricordare ai posteri il suo fedele collaboratore.

Il monumento fu inaugurato con una solenne cerimonia l'11 gennaio 1853 in occasione del genetliaco del Re.

Ma i grandi avvenimenti storici incalzavano. Nel 1860 l'Unità d'Italia era compiuta e, come sovente accade all'indomani di profondi rivolgimenti politici allorché si tende a distruggere tutto quanto ricorda il depresso regime, ciò che avevano fatto i Borboni, fu rinnegato. Avvenne cioè quella che potremmo oggi chiamare «deborbonizzazione».

Anche il monumento a Ferdinando II non sfuggì alla tempesta. Dalla faccia posteriore del piedistallo fu asportata gran parte dell'epigrafe e la statua stessa, divenuta oggetto di scherno e ludibrio e fatta segno ai colpi di fucile che le sparavano contro dai treni che transitavano sulla strada ferrata che fiancheggia l'Opificio, fu rimossa dal piedistallo.

Narra il Chiuriello che nel settembre del 1862 il principe ereditario Umberto di Savoia, nel corso di una sua visita allo stabilimento, notata la statua giacente e avendo saputo che si trattava dell'effigie del Re Borbone, con regale spirito cavalleresco, la salutò militarmente.

La statua rimase ancora a lungo nell'oblio finché, nel 1903, alcuni funzionari dell'Opificio invocarono l'intervento del Prefetto di Napoli perché essa fosse collocata in luogo più conveniente.

Fu allora convocata la Commissione provinciale dei monumenti sotto la presidenza del Prefetto e fu deliberato che una Commissione si recasse a Pietrarsa per esaminare la statua e fare le proposte per la sua conservazione.

Francesco Jerace, un famoso artista napoletano, redasse la seguente relazione:

*« Ill.mo Signor Prefetto di Napoli, come la S.V. Ill.ma ha stabilito, col conte De La Ville siamo stati a visitare Pietrarsa e nel magnifico Stabilimento trovammo la statua di Ferdinando II distesa ai piedi del suo basamento.*

*Esaminato il lavoro artistico, nell'insieme presenta dei pregi, i quali all'aria aperta saranno più apprezzati, che non in un ambiente chiuso e ciò per quella fattura larga, senza dettagli di modellatura, perché la fusione nella ghisa si estendesse con maggiore facilità per tutta la figura.*

*È assai pregevole anche l'opera del fonditore, il quale ha calcolato come nella estremità della statua occorre una fusione piena, mentre nel busto ha lasciato uno spessore come quasi per la fusione del bronzo. Il peso della statua è approssimativamente 12 tonnellate.*

*Tale peso enorme, la fusione sapientemente irregolare non si prestano a trasporto di lungo percorso, perché pericoloso ogni movimento, ogni urto e ciò per la fragilità della materia.*

*Considerando lo speso rilevante che occorrerebbe per un allontanamento dal posto, ove giace tale statua, proponiamo, che la detta statua riprenda l'adeguato suo posto sul piedistallo, dove per sentimento di riconoscenza fu collocata e dove dallo Stabilimento, da Ferdinando II fondato, l'Italia nuova sa riconoscere anche i meriti di quei sovrani, che la storia ha giudicato e riconoscendo come l'istituzione di esso abbia rinfrancato la Patria da una soggezione industriale e straniera. F.to Jerace ».*

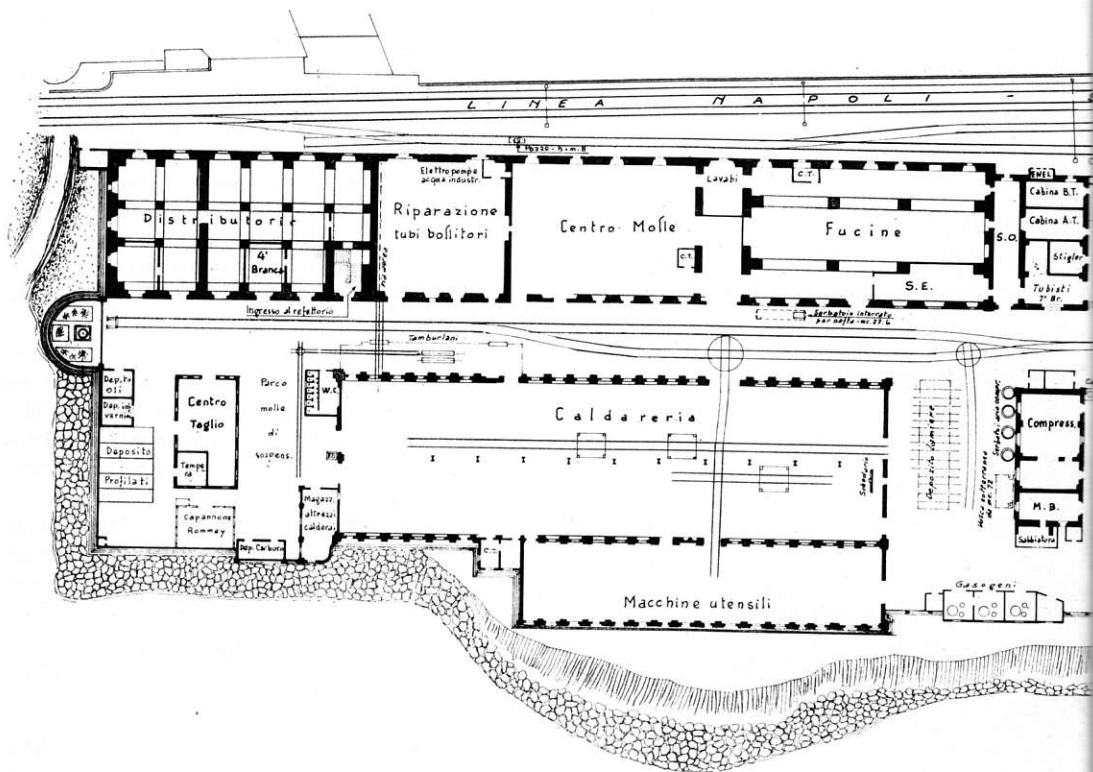
A seguito di tale conclusione la statua fu rimessa definitivamente sul piedistallo in fondo

# Pianta dell'officina di Pietrarsa

anno 1975

Superficie mq. 32.000

Scala appr.va 1:1330



GOLFO di NAPOLI

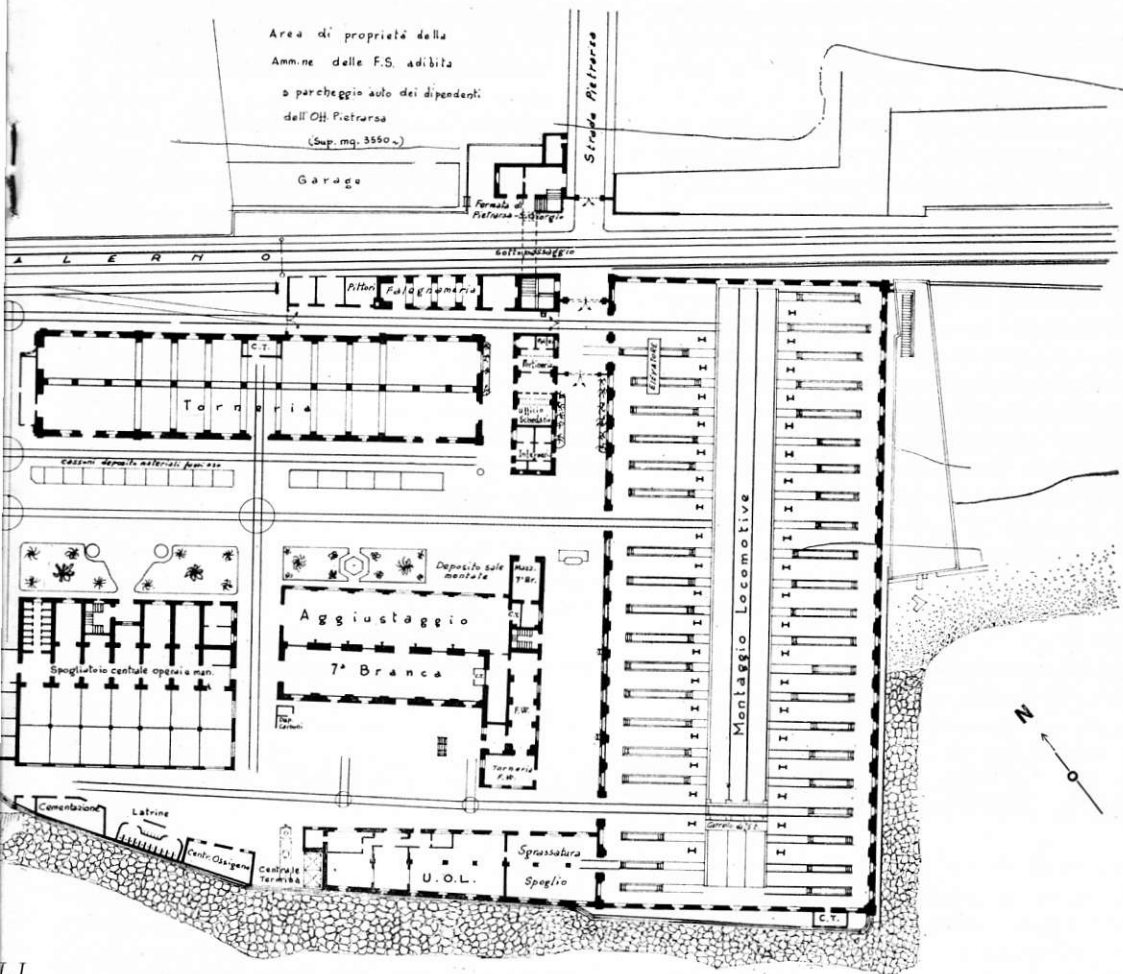
N.B.

Sovrastante il locale denominato «Distributorio», al primo piano, il Refettorio.

Gli Uffici sono al 1° e 2° piano della Palazzina al cui piano terreno è ubicato lo «Spogliatoio centrale operai».

L'attuale complesso differisce dall'originale essenzialmente nell'area di estrema destra della Pianta (attuale Reparto Montaggio) dove, su una porzione di terra in corrispondenza del viale centrale dell'Officina, esisteva una chiesa, sui due lati della quale, nel 1885, vennero edificati due grandi capannoni adibiti al montaggio delle locomotive.

Nel primo dopoguerra, dovendo congiungere questi capannoni per farne uno solo, la chiesa venne demolita e, sull'area complessivamente risultante, sorse l'attuale grande capannone del Montaggio Locomotive.



(Disegno gentilmente fornito dalle F.S.)

All'estrema sinistra della pianta, alla testata del viale centrale, la grande statua di Ferdinando II. Nelle aiuole prospicienti la Palazzina Uffici, i busti di Papa Pio IX e di Garibaldi.

Inoltre, sulla sinistra, di fronte al reparto « Distributorio », era stata ricavata una darsena per consentire, a piccoli natanti, l'accesso diretto all'Officina. In tempi successivi, la darsena venne soppressa, riempita e la corrispondente area recuperata.

Il primo edificio costruito (1842) fu la « Gran sala delle costruzioni » (successivamente « Torneria »).

al viale principale delle Officine dove ancora la si può ammirare.



Tuttora visibili sulle aiuole antistanti la palazzina della Direzione delle Officine sono pure due busti in bronzo di Giuseppe Garibaldi e di papa Pio IX. A proposito di quest'ultimo busto va ricordato che fu scoperto il 23 settembre 1849 in occasione di una visita fatta dal Pontefice al Reale Opificio di Pietrarsa. Sua Santità — scrive il Chiuriello — fu ricevuto dal Cardinale Arcivescovo Riario Sforza, dal Direttore Maggiore Corsi e da altri illustri personaggi ed alti ufficiali. Il Papa visitò per prima la sala meccanica poi la fonderia nella quale gli fu riservata una sorpresa: Egli vide cadere infatti sotto i colpi del martello la terra che avvolgeva il getto di bronzo raffigurante la sua effigie. Una targa, pure in bronzo, recava questa iscrizione:

PIO IX PONTEFICE MASSIMO  
CESSATE LE GENERALI SVENTURE  
FACENDO STANZA IN PORTICI  
VISITÒ  
CON L'AUGUSTO FONDATORE  
RE FERDINANDO II  
IL REALE OPIFICIO DI PIETRARSA  
ED AL LORO COSPETTO  
GLI OPERAI DELLO STABILIMENTO  
LA STATUA FUSERO  
XXIII SETTEMBRE MDCCCXXXIX

Il Papa, fra le vive acclamazioni del personale, benedisse l'opera e gli operai presenti, lodò il Re Ferdinando II come fondatore dell'Opificio, il Direttore Corsi e gli alti ufficiali e, ancora a detta del Chiuriello, « li ammise al bacio del piede ».

Nulla invece si sa al riguardo del busto di Garibaldi il quale pure visitò le Officine di Pietrarsa il 9 settembre 1860.

---

## LA GRANDE RIPARAZIONE

di ALFREDO FALCONE

Si distinguono tre tipi di riparazioni delle locomotive a vapore, cosiddetti « Officina Speciale » (O.S.) che comporta soltanto la sostituzione o la riparazione di un unico pezzo avariato, « Officina Media » (O.M.) alla quale sono sottoposte tutte le unità dopo due anni di esercizio e che a volte comprende anche la riparazione della caldaia e « Grande Riparazione » (G.R.) che ricorre ogni sei anni e che prevede lo smontaggio completo di tutti gli organi della vaporiera. Le prime due riparazioni sono effettuate, in genere, presso il deposito di appartenenza della locomotiva, la terza è quella che, fino al novembre 1975, si eseguiva presso le Officine di Pietrarsa.

A Pietrarsa le macchine abbisognevole della G.R. arrivavano, parzialmente sbiellate, trainate da altre locomotive oppure inserite in convogli merci per i quali fosse prevista una velocità non superiore ai 25 Km/h.

In attesa del loro turno, le locomotive erano lasciate in sosta nel piazzale della stazione di San Giovanni a Teduccio, distante da Pietrarsa soltanto un chilometro.

Una trentina di anni addietro si riparavano contemporaneamente fino a dieci locomotive. Ciò però comportava difficoltà nei movimenti e nello smistamento del materiale e riduceva lo spazio disponibile con conseguente maggiore pericolo per l'incolumità delle maestranze. Pertanto e in seguito all'adozione di ogni possibile misura atta a prevenire gli infortuni sul lavoro, il numero massimo delle macchine simultaneamente in lavorazione fu ridotto a sei.

Da San Giovanni a Teduccio le locomotive erano dunque di volta in volta rimorchiate in officina da una locotender da manovra (negli ultimi tempi attendeva a tale compito la 835-250) e quivi, dal binario di ingresso, per mezzo del carrello trasbordatore del padiglione « Smon-

taggio e Montaggio», venivano immesse su quello loro destinato.

Le locomotive troppo malandate, previo recupero delle parti ancora utilizzabili, erano tagliate con la fiamma ossidrica e i rottami avviati alla fonderia. Per quelle ancora in buono stato di conservazione aveva invece inizio la Grande Riparazione che durava in media intorno ai due mesi.

Si procedeva dapprima alla rimozione della cabina e della caldaia dal carro, quindi al sollevamento del telaio dalle sale e infine allo smontaggio di tutti gli organi collegati alla caldaia, al telaio e alle sale.

Ogni parte della locomotiva veniva avviata al reparto di competenza, per essere sottoposta allo « spoglio » cioè all'esame preventivo delle lavorazioni da effettuare, con emissione dei relativi ordinativi di lavoro e di prelievo dei materiali in magazzino.

Così la caldaia, privata delle sovrastrutture come il camino, il duomo, ecc, delle fodere di rivestimento, del ceneratoio e della rubinetteria, veniva inviata al reparto calderari e i singoli pezzi staccati, sgrassati mediante prolungato bagno caldo in vasche contenenti acqua e fosfato trisodico, venivano esaminati dai « tecnici » che stabilivano di quale lavoro abbisognasse ognuno di essi.

La caldaia, smontati i tubi bollitori, gli elementi surriscaldatori e la camera collettrice e quindi disincrostata, veniva sottoposta alla visita interna da parte del capotecnico dello spoglio e di un funzionario i quali, una volta constatate le riparazioni di cui essa abbisognasse, compilavano il modulo « T. V. 101 » (T. V., cioè trazione vapore) che veniva inviato al Servizio Trazione per l'approvazione dei lavori da eseguire.

A riparazione ultimata, la caldaia, alla quale era stata riapplicata la rubinetteria necessaria, era riempita d'acqua ad una pressione di 5 kg. maggiore di quella di esercizio. Era questa la cosiddetta « prova a freddo » che consentiva la scoperta di eventuali perdite e la verifica del rientro nei limiti consentiti dalle istruzioni tecniche della flessione del cielo del forno. Si passava poi alla « prova a caldo » che consisteva nell'accendere il forno con legna fino a raggiungere la pressione di esercizio per constatare ancora eventuali perdite evidenziate dall'azione del calore (vds. foto di copertina). Superate le prove, la caldaia, pronta per essere rimontata, era rimandata su un apposito carrello

al reparto montaggio. Nel frattempo gli altri organi della locomotiva venivano a loro volta ripristinati nei vari settori.

Le sale, a seconda del tipo, venivano inviate alle Officine di Verona, Rimini o Catania per la ritornitura o per la ricerchiatura e per il controllo di eventuali principi di rottura.

Le bielle, le boccole e la timoneria del freno sostavano prima al reparto saldatura per eventuali riporti di metallo poi alle fucine per la normalizzazione delle saldature stesse, infine alla torneria e all'aggiustaggio per la lavorazione meccanica.

Il telaio, disincrostato e sgrassato, veniva riparato sul posto e cioè nel reparto montaggio dove si procedeva alla schiodatura degli organi avariati, alla eventuale raddrizzatura degli organi rimasti in opera e alla successiva richiodatura degli organi riparati.

I cilindri venivano sottoposti alla prova idraulica per accertarne l'integrità. In caso di necessità di riparazioni che richiedessero saldature, il cilindro veniva sistemato in apposito forno e quindi sottoposto a particolare e delicato trattamento per evitargli difformità e sbalzi di temperatura che avrebbero potuto provocare la rottura, trattandosi di monoblocchi in ghisa.

Eseguita la saldatura, si procedeva al lento raffreddamento.

Va ricordato che questo tipo di lavorazione veniva eseguita soltanto presso le Officine di Pietrarsa dove pertanto venivano spediti i cilindri danneggiati di tutte le locomotive del parco delle F.S.

La rubinetteria, la pompa del freno e le valvole erano revisionate presso la torneria.

Ultimato il piano di lavoro, cominciava la fase finale della Grande Riparazione: il rimontaggio.

Si rimontavano nell'ordine le boccole sulle sale, il telaio completo di cilindri, la timoneria del freno, le sospensioni, le bielle, la caldaia, che veniva rivestita di lana di vetro (per evitare dispersioni di calore), le tubazioni esterne, le fodere, la cabina, i comandi, la pompa e le sovrastrutture. Parimenti veniva rimontato il tender anch'esso revisionato completamente.

Si registravano poi le valvole coali, la valvola a bilancia e il freno e si completavano gli ultimi controlli.

A circa due mesi dal ricovero dunque, la

(segue a pagina 153)



# RICORDO DI SALVATORE CHIURIELLO

di ALFREDO FALCONE

*Il nome di Salvatore Chiuriello è ricorso più volte nei precedenti articoli, come quello dello « storiografo » di Pietrarsa.*

*Questo cenno biografico è quindi un doveroso omaggio alla Sua memoria e alla Sua opera.*

Salvatore Chiuriello nacque ad Ercolano il 2 maggio 1880. Figlio di un operaio meccanico, fu assunto, appena quattordicenne, nella Rete Mediterranea come allievo operaio meccanico.



Dotato di viva intelligenza e di ferrea volontà di emergere, frequentò le scuole serali, conseguendo la licenza tecnica superiore e, senza trascurare il lavoro, non abbandonò mai gli studi, formandosi col tempo una vasta cultura che, oltre alle cognizioni tecniche e scientifiche indispensabili per la sua attività di ferroviere, abbracciava anche la letteratura italiana e straniera, nonché la conoscenza delle lingue francese, inglese e tedesca.

Egli mise in luce anche doti di buon oratore pronunciando vibrati ed efficaci discorsi nelle pubbliche assemblee dei ferrovieri.

Salvatore Chiuriello partecipò attivamente alla vita della società porticese dedicando buona parte del suo tempo libero agli operai e a quanti avessero bisogno del suo aiuto. Numerose furono le cariche, anche di carattere pubblico, da Lui ricoperte e moltissime furono le attività svolte in vari campi, alcune delle quali, eminentemente tecniche, anche all'estero.

Amò particolarmente l'insegnamento agli operai, dei quali si guadagnò sempre stima e affetto sinceri; in proposito, in occasione di un suo onomastico, gli operai della Società di Arti e Mestieri, della quale era anche Presidente, gli dedicarono questi versi:

« Pe fforza t'immo a dà (ti dobbiamo dare)

N'aurio (un augurio) sincero

Overamente é core

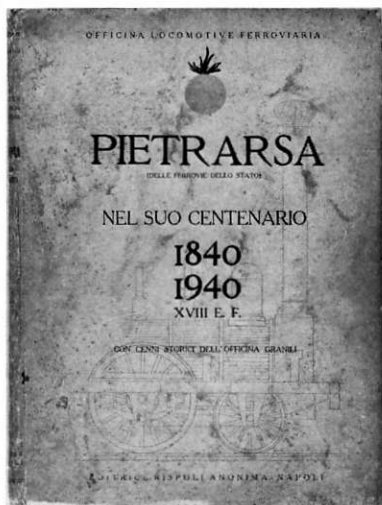
Pecché nce porta ammore

Stu nome, Prisiré (Presidente)! ».

Tutte queste attività sociali valsero a Salvatore Chiuriello importanti onorificenze: nel '33 gli fu infatti conferito il titolo di Cavaliere, nel '39 quello di Cavaliere Ufficiale e nel '42 quello di Commendatore.

Nel '43, grazie alla conoscenza della lingua tedesca, riuscì ad evitare che un reparto di soldati germanici in ritirata distruggesse un complesso macchinario di proprietà dell'Amministrazione e, per questo suo atto di coraggio, ricevette, con la gratifica di L. 1.000, la qualifica di « Patriota della Resistenza ».

Dopo 50 anni di lavoro nelle F. S. raggiunse il grado di « Capotecnico Superiore » (grado V dell'ordinamento ferroviario).



Salvatore Chiuriello legò il suo nome anche alla pubblicazione di opere tecniche e scientifiche di notevole interesse tra cui « Pietrarsa nel suo centenario 1840-1940 », che oggi costituisce la più ricca e circostanziata pubblicazione sull'Officina.

# La R 302 038

quasi in punta di piedi, montata su carrello, lascia il Reparto Montaggio: destinazione Sicilia.



Le locomotive Gr. 302 sono una derivazione del Gr. 301 al quale sono state apportate modifiche, di cui la principale è la trasformazione a combustibile liquido (nafta); nella fotografia infatti, si distingue il serbatoio, dietro il camino.

## Caratteristiche principali della locomotiva

Scartamento 950 mm; a semplice aderenza. Il primo asse accoppiato è spostabile trasversalmente di mm 30 e costituisce, con l'asse anteriore, un carrello girevole di tipo italiano. A vapore saturo, a semplice espansione. Due cilindri esterni - Distribuzione sistema Walschaert.

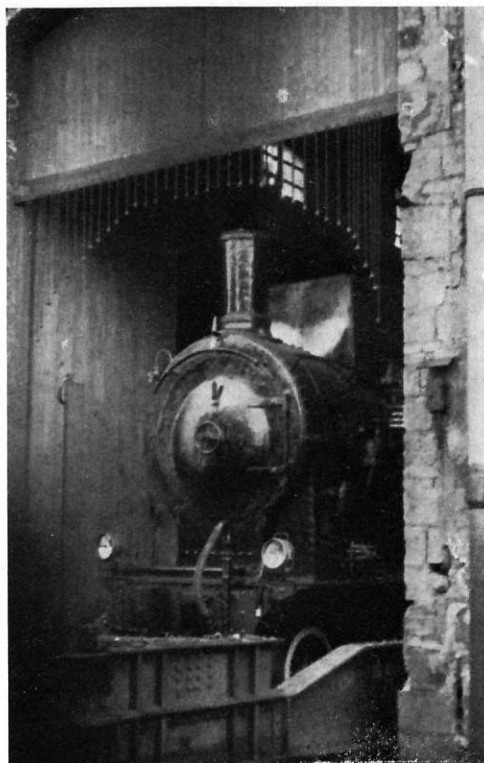
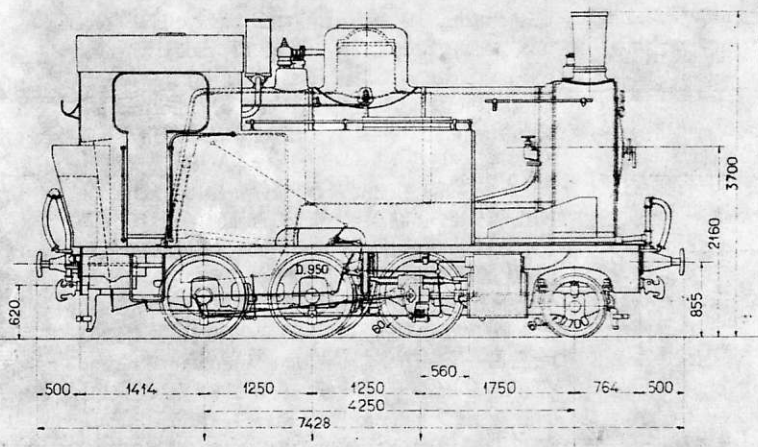


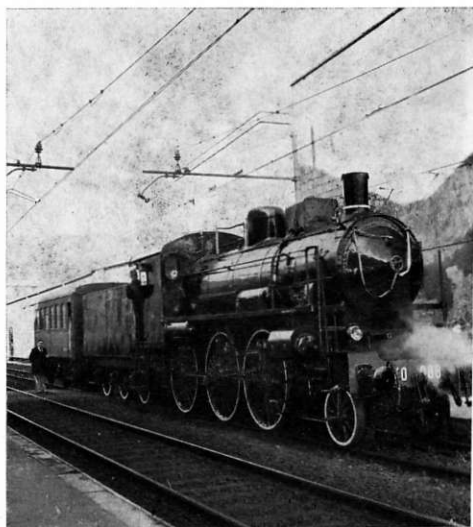
Foto Falcone

## Gruppo R 301 F.S. N. R 301-1 a R 301-27\*)



Peso totale in servizio	kg 36.000
Peso aderente, con scorte al completo	kg 31.100
Capacità acqua	kg 4.500
Capacità di carbone	kg 1.500
Velocità max ammessa	km/ora 50
Potenza normale in HP effettivi, sviluppabile con continuità a 30 km/ora	HP 320

Riportiamo qui un disegno della locomotiva Gr. 301, gentilmente concesso dalle F.S. e ridotto fotograficamente alla scala 1:87.



# La 640 088

## «l'ultima vaporiera» di Pietrarsa

Servizio di ALFREDO FALCONE

**La 640 088, col veicolo attrezzi a rimorchio,  
in breve sosta durante la corsa di prova.**  
(foto F.S.)

Sabato 20 dicembre 1975. La locomotiva Gr 640-088, completata la Grande Riparazione, rimessa cioè perfettamente a nuovo, lascia le Officine di Pietrarsa.

Il fatto di per sé è banale e senza rilevanza alcuna. Rientra nella « routine » di questo stabilimento presso il quale migliaia di locomotive, quasi tutte quelle immatricolate nel Parco delle F.S., hanno fatto tappa per curarvi i loro acciacchi. Il 20 dicembre segna però una data importante e triste per quanti a Pietrarsa hanno prestato la loro opera e per quanti amano le ferrovie. È il giorno in cui il capitolo di storia delle gloriose Officine, iniziato centotrentacinque anni fa, si conclude: è la fine di un'era.

L'avvenimento, a distanza di un mese e cinque giorni dalla chiusura ufficiale — 15 novembre — si è voluto celebrare con una cerimonia molto semplice, come meglio si addice agli eventi profondamente sentiti.

A Pietrarsa sono in molti a salutare l'ultima locomotiva. Sono presenti il Direttore Compartmentale ing. Luigi Frunzio ed altre personalità delle F.S., Dirigenti e Maestranze dello Stabilimento, i Rappresentanti della Stampa e molti Soci del Gruppo Fermodellistico della Campania col Presidente gen. Giorgio Taibel. I vecchi operai dell'Officina sono presenti in massa. La locomotiva è lì, sul lungo binario che dal reparto montaggio, attraversando tutto il complesso, giunge fino alla gigantesca statua in ghisa di Ferdinando II. Il colpo d'occhio è magnifico.

La 640, pavesata di bandierine tricolori e giallorosse del Comune di Napoli, sfavilla sotto i raggi del sole che è tornato a risplendere dopo tante giornate di pioggia quasi volesse porgere anch'esso omaggio all'ultima vaporiera. Alla tinteggiatura regolamentare: caldaia, cabina, cassa del tender, nere; ruote, traverse di testa, telai, rossi, il bravo verniciatore ha voluto apportare una personale nota di fantasia che non guasta, colorando in rosso il volantino del coperchio della camera a fumo e qualche altro dettaglio e aggiungendo un leggiadro collarino bianco alla base del camino.

Sottoposta al fuoco di fila di fotografi e cineoperatori, la vaporiera « fa passerella » come una modella in una sfilata di moda: avanza ed indietreggia a richiesta, per offrire le migliori condizioni per le riprese, ora mostrandosi in tutta la sua linea aggraziata, ora avvolgendosi nel mantello bianco di una nube di vapore.

La 640-088 rientra poi nel reparto montaggio per essere immessa, per mezzo del carrello trasbordatore, sul raccordo che collega le Officine alla linea Napoli-Salerno.

Nel frattempo i convenuti si portano presso il locale della mensa. La lavagnetta posta all'ingresso dell'ampio salone annuncia l'ultimo menù: « Pasta - Carne ai ferri ». Una mano ignota ha aggiunto: « Fine. L'ultima abbuffata ». Al bar intanto si dà fondo alle superstiti scorte di caffè. L'« espresso » è gratuito e ce n'è per tutti.



... la vaporiera « fa passerella », come una modella in una sfilata di moda... (foto Falcone)

Prende la parola l'ultimo Direttore delle Officine di Pietrarsa, l'Ing. Giulio Adamo il quale illustra, visibilmente commosso, la vocazione all'istruzione e alla specializzazione tecnica che ha sempre caratterizzato le Officine di Pietrarsa ricordando, tra l'altro, alcuni significativi aneddoti a riprova dell'alto grado di efficienza raggiunto in ogni tempo dalle maestranze. L'Ing. Adamo riassume quindi brevemente la storia di Pietrarsa che — conclude — « è storia, più che di impianti di uomini, i quali costituiscono una famiglia, addirittura un popolo, tale è nel tempo e nello spazio la diffusione dei lavoratori che a Pietrarsa sono stati direttamente o indirettamente legati ». È poi la volta del Segretario-capo, sig. Gennaro Pantani il quale, in rappresentanza della Federazione Sindacale Unitaria, dopo aver sottolineato i valori e gli ideali perseguiti dalle maestranze di Pietrarsa e ricordato il tributo di sangue versato dalla nascente classe operaia nella lunga storia delle Officine, si dice certo che Pietrarsa continuerà a vivere imperitura nel ricordo di tutti i ferrovieri che vi hanno prestato la loro opera.

Il Direttore Compartimentale Ing. Luigi Frunzio a sua volta, dopo aver sottolineato i vincoli di affetto che hanno sempre unito i lavoratori

dell'Opificio, assicura che Pietrarsa rimarrà un faro sempre acceso e che la sua luminosa tradizione continuerà con la trasformazione in Museo Ferroviario, « un Museo che non dovrà soltanto essere un luogo di raccolta e conservazione di vecchie cose ferroviarie, ma anche centro attivo di istruzione e di formazione delle nuove generazioni di ferrovieri ».

... l'ultima abbuffata ... (foto Falcone)



Segue quindi un brindisi al glorioso passato di Pietrarsa e alle sue fortune future.

Le cerimonia si conclude poi sul raccordo dove una augurale bottiglia di spumante va ad infrangersi contro le alte ruote della 640-088 ormai pronta a sostenere il suo ultimo esame: la corsa di prova sulla tratta S. Giovanni a Teduccio-Torre del Greco.

Un fischio prolungato, sbuffi di fumo e la locomotiva in retromarcia si porta in un primo tempo alla vicina stazione di San Giovanni a Teduccio.

A bordo della 640 sono l'ing. Giulio Adamo, il capotecnico superiore sig. Vincenzo Pellegrini, il macchinista sig. Gennaro Docimo e l'aiutante-macchinista sig. Vincenzo Mancinelli. Agganciato al tender è il carro attrezzi, una vecchia vettura a tre assi della Rete Mediterranea ancora in ottime condizioni. Vi prendono posto alcuni operai pronti ad intervenire ad ogni evenienza e vari Soci del G.F.C., tra cui il sottoscritto, ai quali viene gentilmente concesso dall'ing. Adamo di effettuare il percorso, a turno, in cabina di guida. Per i fortunati è un'esperienza interessantissima che ben difficilmente il futuro potrà ancora riservare loro.

A San Giovanni il piccolo convoglio sosta qualche minuto, appena il tempo per lasciar via libera ad un « espresso » per la Sicilia poi si rimette in marcia e poco dopo sosta ancora brevemente davanti all'ingresso di Pietrarsa dove si è raccolta una piccola folla. Il macchinista aziona il segnale acustico. Due fischi per un saluto. Gli astanti sventolano i fazzoletti. La commozione prende tutti e quei fazzoletti asciugano anche qualche lacrima.

La locomotiva riparte... è già lontana, è ora solo una macchia scura sormontata da un pennacchio di fumo.

La macchina risponde in pieno alle sollecitazioni del macchinista, la corsa è sicura, in cabina i tecnici sono soddisfatti. La Grande Riparazione è stata fatta ancora una volta a regola d'arte, com'è nella tradizione di Pietrarsa.

Superato nel migliore dei modi il collaudo, la 640-088 che è considerata un « treno straordinario », attende per qualche tempo a Torre del Greco la via libera poi, in retromarcia, ad una velocità quindi di 40 Km/h (in cabina tuttavia si avverte in notevole misura la sferza del vento gelido), riguadagna il raccordo delle Officine.

La corsa di prova è finita. Pietrarsa è ora

immersa nel silenzio. Una stretta di mano, le congratulazioni, l'addio. Il gruppo si scioglie. L'indomani si andrà a lavorare in un altro impianto, chissà dove.



**« Grande riparazione ultimata il 15-12-75 »  
Collaudo brillantemente superato il 20-12-75:  
loco 640 088 promossa. (foto Falcone)**

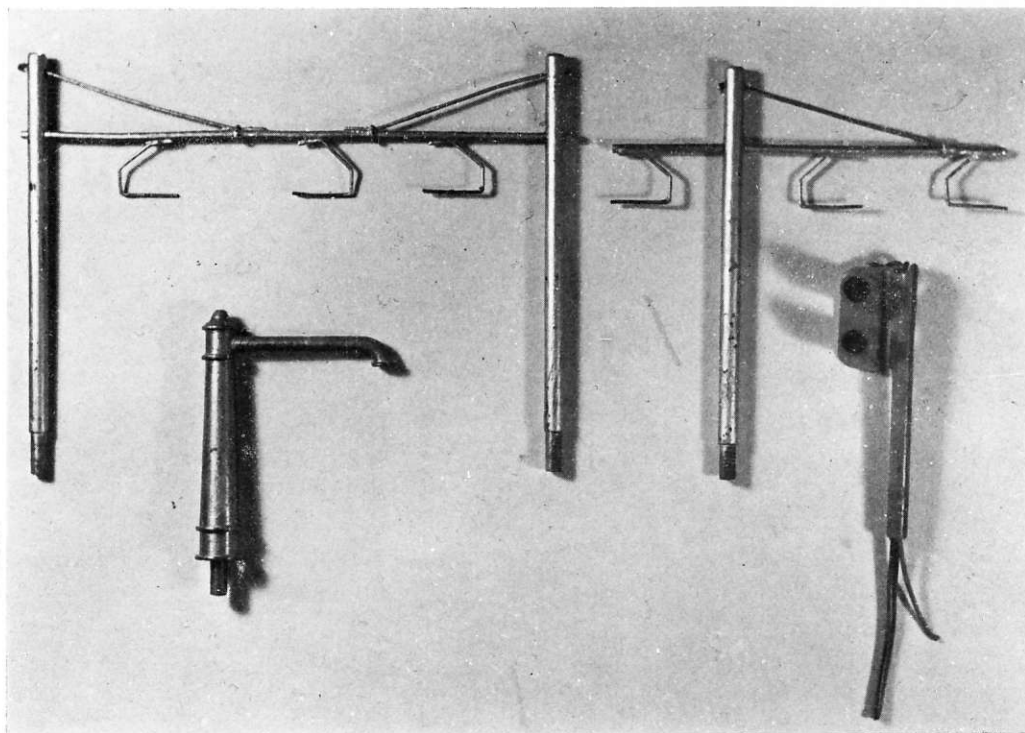
La 640-088, l'ultima locomotiva riparata a Pietrarsa rimane, sola, ad attendere sul raccordo. Dalla piattaforma posteriore del tender sono scomparsi i due fanali di coda. « Sono andati persi lungo il percorso di prova » è la versione...ufficiale. Più probabilmente, « souvenir » di una giornata indimenticabile, saranno andati ad arricchire la collezione di qualche appassionato di reperti ferroviari. Un atto di amore in fin dei conti verso una locomotiva divenuta particolarmente cara che ci auguriamo di incontrare ancora.

Domani un macchinista ed un fuochista, venuti appositamente fin quaggiù, riporteranno a Torino, al suo deposito, « la 640-088, l'ultima vaporiera di Pietrarsa ».



# PRODUZIONE PIETRARSA ?

(foto G. Taibel)



Quasi: si tratta infatti di costruzioni in « HO » dell'operaio **Antonio Angrisano**, negli anni in cui la produzione fermodellistica commerciale era ancora agli albori: palo a portale di buon effetto estetico, sebbene di modello non previsto nelle nostre linee a T.E.; palo a tre mensole; colonna idraulica; segnale a due luci.

Bravo Angrisano!

---

(segue da pagina 147)

locomotiva, ritornata in perfetta efficienza e riverniciata di tutto punto, con a bordo, oltre al macchinista e all'aiuto, un ingegnere ed un tecnico, avendo al rimorchio un veicolo-attrezzi sul quale prendeva posto una squadra di operai pronti ad eliminare qualsiasi difetto affiorasse nel corso del collaudo, effettuava la

corsa di prova. Questa variava nella lunghezza del percorso a seconda del tipo della macchina: erano infatti previsti 25 km per le locomotive a ruote basse (Gr 740, 741, 743, 835 ecc.) e 50 km per quelle a ruote alte (Gr 625, 640, 744, 851 ecc.).

Superato il collaudo, la locomotiva era abilitata a rientrare in servizio e faceva pertanto ritorno al deposito di appartenenza.

# LA STAMPA

Dom 9 nov. 1975  
CORRIERE DI NAPOLI  
Pag. 6

## CRONACA DELLA C

**LE OFFICINE A FINE MESE CHIUDERANNO I BATTENTI**

### PIETRARSA: UN MUSEO FERROVIARIO?

**Ancora due locomotive a vapore si trovano in riparazione, poi si smobiliterà - Sarebbe auspicabile che tutto l'importante materiale e quello che si trova in tutt'Italia fossero raccolti per una mostra permanente**

Le Officine di Pietrarsa chiuderanno i battenti a fine mese. In questi giorni si sta già smobilizzando il materiale che sarà raccolto in un museo ferroviario a Pietrarsa. La grande locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.



La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

### L'ULTIMA LOCOMOTIVA DI PIETRARSA



La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

### CHIUDE OGGI DOPO 135 ANNI DI ATTIVITA' L'OFFICINA DI PIETRARSA VOLUTA DA FERRO



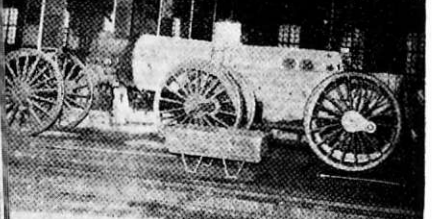
Il «Reale Offificio», parte integrante

Il «Reale Offificio», parte integrante

ROMA  
GIOVEDÌ 13 NOVEMBRE 1975

### CHIUDE SABATO L'OFFICINA DI RIPARAZIONE DI LOCOMOTIVE

## Un Museo Ferroviario a Pietrarsa



La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900. La locomotiva a vapore che sarà smobilizzata è la 1000, costruita nel 1900.

### I LAVORI DEL COMITATO CITTADINO

## L'ultima locomotiva ha lasciato Pietrarsa



Il «Reale Offificio», parte integrante

Il «Reale Offificio», parte integrante

Il «Reale Offificio», parte integrante

Alcuni dei vari articoli apparsi in quotidiani di Napoli sulla chiusura e sul futuro destino di Pietrarsa.

**All'ultimo momento**  
 Apprendiamo che, nei primi giorni di gennaio, lo Stabilimento di Pietrarsa sarà visitato da una Commissione di Funzionari delle F.S. che dovrà raccogliere gli elementi necessari per decidere sulla sua futura destinazione.