

STORIA ECONOMICA

ANNO IX (2006) - n. 2-3



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO IX (2006) - n. 2-3

ARTICOLI E RICERCHE

- C. BARGELLI, *Produzione e produttività nelle terre ecclesiastiche emiliane nel secolo dei Lumi: il caso dei Gesuiti del collegio S. Rocco di Parma.* pag. 201
- F. DANDOLO, *Giovanni Marcora e la legge sulla partecipazione dei lavoratori nella gestione delle imprese in crisi (1981-1985)* » 263
- L. DE MATTEO, *Imprenditori a Napoli nell'Ottocento* » 305
- D. MARENOT, *Borsa, fisco e politica negli anni sessanta* » 339
- M. MORONI, *Circuiti fieristici e scambi commerciali nel medio Adriatico tra basso Medioevo e prima età moderna* » 379
- M. OSTONI, *Controllo contabile e contabilità. I progetti di riordino delle finanze lombarde nella prima metà del XVII secolo* » 415
- F. PILLER HOFFER, *La Federazione delle Casse Rurali ed Artigiane del Friuli-Venezia Giulia dalle origini alla nuova legge bancaria (1968-93)* » 439

NOTE E INTERVENTI

- R. GIULIANELLI, *Sulla élite economica nell'Italia pre-repubblicana. I presidenti delle camere di commercio* » 469
- A. GIUNTINI, *Ascesa e declino delle prime officine ferroviarie italiane. Appunti per una storia di Pietrarsa dalle origini al museo* » 485
- M.P. ZANOBONI, *L'inventario di una fornace «a coquendo bochalles terre» a Milano nel secondo Quattrocento* » 505

STORIOGRAFIA

- A. ZANINI, *Saperi mercantili e formazione degli operatori economici preindustriali nella recente storiografia* » 519

RECENSIONI

- A. LEONARDI, *Una stagione «nera» per il credito cooperativo. Casse rurali e Raiffeisenkassen tra 1919 e 1945*, il Mulino, Bologna 2005.; ID., *Collaborare per competere. Il percorso imprenditoriale delle Cantine Mezzacorona*, il Mulino, Bologna 2005. (F. Bof) » 539
- P. PECORARI, *Storie di moneta e di banca*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, Venezia 2006. (F. Bof) » 552
- G. VITOLO (a cura di), *Città e contado nel Mezzogiorno tra Medioevo ed Età moderna*, Laveglia, Salerno 2005. (F. Dandolo) » 563
- P. SYLOS LABINI, *Scritti sul Mezzogiorno (1954-2001)*, a cura di Giuliana Arena, Pietro Lacaita, Manduria-Bari-Roma 2003. (F. Dandolo) » 569
- M. FORNASARI, *Finanza d'impresa e sistemi finanziari. Un profilo storico*, G. Giappichelli, Torino 2006. (F. Dandolo) » 575
- F. SBRANA, *Portare l'Italia nel mondo. L'IMI e il credito all'esportazione 1950-1991*, il Mulino, Bologna 2006. (F. Dandolo) » 578
- M. OTTOLINO, *L'agricoltura in Italia negli anni del corso forzoso*, Cacciucci, Bari 2005. (G. Farese) » 581
- F. NOVARA, R. ROZZI, R. GARRUCCIO (a cura di), *Uomini e lavoro alla Olivetti*, Bruno Mondadori, Milano 2005. (G. Farese) » 584

ASCESA E DECLINO
DELLE PRIME OFFICINE FERROVIARIE ITALIANE.
APPUNTI PER UNA STORIA DI PIETRARSA
DALLE ORIGINI AL MUSEO

Premessa

Qualche anno fa l'azienda ferroviaria decideva di avviare un ampio progetto di sistemazione del museo ferroviario di Pietrarsa a Napoli. Concepito in un'ottica di rilancio e di trasformazione del museo ferroviario più importante del paese, il piano prevedeva un vasta gamma di interventi, per i quali furono convocati studiosi connotati da profili scientifici molto diversi gli uni dagli altri e come tali in grado di contribuire ad una realtà multiforme, della quale si presero in considerazione vari aspetti: dal marketing alla comunicazione museale, dall'inserimento nel territorio alla organizzazione degli spazi interni e all'allestimento. Poi purtroppo il progetto si arenò e non venne proseguito; quanto venne discusso ed elaborato è rimasto sulla carta e il museo versa nelle medesime condizioni di prima.

Il museo, oltre ad incarnare come vedremo un pezzo significativo di storia dell'industria e delle ferrovie italiane, conserva alcune preziose testimonianze del materiale rotabile in circolazione sulla rete nazionale, ma la sua organizzazione appare palesemente insufficiente, al punto che pochi lo conoscono e ancora meno lo visitano. Se confrontato con le realtà più avanzate all'estero, le differenze, da ogni punto di vista, spiccano in maniera molto netta.

Chiamato in veste di storico delle ferrovie, anche lo scrivente ebbe la fortuna di entrare a far parte dello stimolante gruppo di lavoro. La presente nota, ben lungi dal proporsi in termini di esaustività, rappresenta una prima riflessione su un tema centrale sia per la storia industriale del Mezzogiorno sia per la storia della produzione ferroviaria italiana. Non esiste ancora uno studio approfondito sulla vicenda di Pietrarsa, esiste però una bibliografia tutto sommato ricca, ma sparsa, che questo studio ha in parte raccolto e sistematizzato, con lo scopo

soprattutto di far riemergere la questione e stimolare, auspicabilmente, sia un prosieguo della ricerca sia il compimento del progetto iniziale interrotto.

Le origini

Le origini dello stabilimento di Pietrarsa risiedono nell'iniziativa del capitano di vascello scozzese William Robinson, intorno al 1830, di installare nella zona di Torre Annunziata «una piccola officina meccanica e pirotecnica»¹. Negli intendimenti del re Ferdinando II di Borbone, che aveva incoraggiato il suddito britannico, il nuovo opificio doveva contribuire ad emancipare il Regno delle Due Sicilie dalla tutela industriale esercitata dai grandi paesi europei che andavano industrializzandosi.

Vi si producevano soprattutto, come si deduce dalla citazione, armi ed esplosivi, all'epoca considerati di buona qualità, e inoltre si insegnava il mestiere a molti giovani. Fra le realizzazioni dell'officina in questi anni, ricordiamo i «razzi alla Congreve», le «mitraglie alla Scrapnel», oltre a polveri da sparo di varia confezione, tutte produzioni che godevano di una buona reputazione².

Quando il colera uccise Robinson nel 1837, il tenente di artiglieria Luigi Corsi (1802-1887), che già era impiegato nell'officina, insieme con un altro giovane collega, Giuseppe Caprile, si trovò a gestire in prima persona l'impresa. Fu a quel punto che Ferdinando II impose il trasferimento dell'officina a Napoli, a Palazzo Reale, mantenendovi a capo Corsi, coadiuvato dal maggiore Mori. Corsi restò alla guida dell'opificio per tutto il periodo borbonico. La nuova sede non durò molto a causa di un incendio scoppiato lo stesso anno del trasferimento dell'officina, che arrecò notevoli danni alla reggia.

Fra le molte realizzazioni del Corsi merita un accenno una macchina a vapore della potenza di 12 cavalli, studiata per alimentare una grande fonderia che il sovrano intendeva destinare alla produzione di

¹ *Il comandante Luigi Corsi e lo stabilimento di Pietrarsa*, Tipografia di Filinto Cosmi, Napoli 1887, p. 4. Sulla genesi dello stabilimento, cfr. anche F. ALVINO, *Ercolano Portici il Vesuvio ed il reale opificio di Pietrarsa*, Napoli 1852.

² C. CELANO, *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli divise dall'autore in dieci giornate per guida e comodo de' viaggiatori con aggiunzioni di Giovan Battista Chiarini*, a cura di A. Mozzillo, A. Profeta e F.P. Macchia, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1970, vol. III, p. 2086.

armi per l'esercito borbonico. E ancora, «fu anche costruita per una nave del banchiere Torlonia un'altra macchina della stessa potenza e corredata di ventilatori, trasmissione di movimenti ed altri accessori, con la riduzione delle ruote alla Morghen»³.

In particolare, l'obiettivo consisteva nel produrre batterie di cannoni per le navi della flotta napoletana. Oltre alla macchina a vapore ricordata, esemplare quasi unico in quegli anni nel Regno delle Due Sicilie, Corsi mise a punto nell'officina altre armi, fra cui delle speciali «palle da moschetto ripiene di una materia incendiaria di sua invenzione inestinguibile nell'acqua per appiccare il fuoco alle navi»⁴, presentate al re nel 1839 nel poligono militare di Capua.

La prima linea ferroviaria italiana

Nella stessa epoca il Regno Borbonico si rendeva protagonista della prima avventura ferroviaria in assoluto della penisola italiana. Incuriosito dalla novità che proveniva dalla Gran Bretagna, il re, appoggiandosi inevitabilmente al know how proveniente dall'estero, decise di promuovere un breve tratto ferroviario⁵.

Nel panorama primo ottocentesco l'iniziativa di Ferdinando appariva del tutto pionieristica. Il Regno delle Due Sicilie in questi anni conseguì due primati – la prima ferrovia e la prima nave a vapore del Mediterraneo – che lo ponevano sulla frontiera dell'innovazione in due settori, collegati fra loro, fortemente strategici.

Si trattava evidentemente di un progetto limitato – un tratto ferroviario di pochi chilometri che non riservava difficoltà costruttive di rilievo – sta di fatto però che l'iniziativa includeva egualmente una buona dose di azzardo e perfino di incoscienza per il sovrano borbonico. La prima linea ferroviaria, secondo il progetto del re, doveva giungere fino a Castellammare. Fu realizzata in tempi brevi dall'imprenditore francese Armand Bayard de la Vingtrie, incaricato di portare a termine la realizzazione.

Il primo viaggio di due piccoli treni trainati dalle locomotive Bayard

³ S. CHIURIELLO, *L'officina locomotive ferroviarie di Pietrarsa nel suo centenario 1840-1940*, Edizioni Rispoli, Napoli 1940, p. 13.

⁴ *Il comandante Luigi Corsi...*, cit., p. 5.

⁵ Sulle prime ferrovie napoletane, cfr. N. OSTUNI, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli 1980. Per un inquadramento complessivo della questione ferroviaria italiana, si veda il recente S. MAGGI, *Le ferrovie*, il Mulino, Bologna 2003.

e Vesuvio avveniva il 3 ottobre 1839. Da Napoli a Portici la distanza superava di poco i sette chilometri, eppure si trattò di un evento memorabile, ampiamente riportato e celebrato da giornali e riviste del tempo. Era l'esordio assoluto delle ferrovie sulla penisola italiana.

Pietrarsa

Con un decreto emanato il 6 novembre 1840, il re riportava l'officina fondata da Robinson nell'area dove era sorta, trasferendola dal Palazzo Reale e creando lo stabilimento di Pietrarsa. Il luogo prescelto era chiamato in origine Pietrabanca. Il nome poi era mutato in Pietrarsa, quando nel 1631 era stato raggiunto dalla lava del non lontano Vesuvio.

Lo stabilimento andava ad occupare, in pratica, un tratto di spiaggia situata al confine di tre Comuni: Portici, San Giovanni a Teduccio e San Giorgio a Cremano. La localizzazione coincideva con la posizione di una batteria costiera di cannoni, costituita inizialmente da 3 bocche di fuoco poi cresciute fino a 32, che i francesi avevano impiantato durante il periodo dell'occupazione.

Lo stabilimento cominciò a funzionare a pieno regime a partire dal 1842. I primi lavori realizzati erano destinati alle navi della flotta borbonica; che fossero riparazioni o costruzioni ex novo di parti di imbarcazioni, comunque Pietrarsa all'inizio ebbe una chiara vocazione marittima. Motori a vapore, scafi di carenaggio, caldaie per navi e ruote per battelli rappresentano i prodotti più comuni di questa fase; senza dimenticare le armi, che avevano costituito la prima vocazione dell'officina.

L'opificio crebbe alla svelta e venne dotato, fin da subito, di una macchina a vapore di 16 cavalli, che alimentava cinque grandi torni, un foratoio e altre macchine funzionanti all'interno dei capannoni, dove trovarono posto una grande fonderia e un'officina per la costruzione delle caldaie. La popolazione operaia constava di 200 addetti, cifra per nulla disprezzabile tenuto conto del livello di sviluppo industriale del Regno e della stessa intera penisola. Nel 1847, addirittura, il numero degli operai saliva a 500, sei anni dopo si raggiungevano i 619 occupati. Quando il Regno borbonico tramontò, a Pietrarsa lavoravano più di mille persone, molte delle quali erano ospitate in abitazioni approntate per gli operai residenti lontano dall'officina.

I locali dello stabilimento si accrebbero con altrettanta rapidità, probabilmente al di fuori di un organico piano di crescita: «Il grande

lavoro fece ingrandire man mano l'opificio, e vedutasene l'importanza, si moltiplicarono le officine, dove forse non s'ebbe tempo né pensiero di attendere a regolarità di pianta, a simmetria di piani e di armonie di altezze, a correzione di linee, a castigatezza di modanatura»⁶.

Priva di pretese architettoniche e artistiche, l'officina si ingrandì notevolmente secondo i progetti via via formulati da ingegneri militari, piuttosto che da architetti civili⁷. Di qui l'estrema semplicità degli edifici e dei capannoni, costruiti secondo i canoni della nascente architettura industriale. Così il livello estetico restò modesto, se si esclude forse la chiesa dell'Immacolata eretta nel 1853: dei cancelli di ferro, attraverso i quali si entrava nell'opificio, si legge che «non ti annunziano invero la grandezza della fabbrica»⁸.

I lavori di ingrandimento e sistemazione vennero curati soprattutto da Vincenzo degli Uberti, un militare, autore della torneria che occupava la sala più grande dell'intero opificio. Nel complesso all'inizio degli anni Cinquanta lo stabilimento si stendeva su oltre 30.000 mq.

Una buona reputazione

La fabbrica si distinse presto per l'alta qualità delle lavorazioni e acquisì grande fama anche al di là dei confini meridionali. Oltre alle produzioni destinate a navi e treni, dall'opificio uscirono anche produzioni artistiche, come cancellate ed altri oggetti che andarono ad abbellire le numerose residenze reali borboniche. Per questo attirò, a partire dai primi anni di vita, visitatori illustri provenienti da vari paesi oltre che dalla penisola stessa.

L'officina di Pietrarsa suscitò nel 1845 nello zar Nicola I una tale ammirazione, che ne riportò in Russia l'intero modello al fine di riprodurlo uguale a Kronstadt. Un sentimento di stupore non minore venne manifestato da altri due uomini celebri attirati dal nome dello stabilimento. Nel settembre del 1849 giungeva il papa Pio IX⁹ e un-

⁶ CELANO, *Notizie del bello dell'antico e del curioso...*, cit., pp. 2085-2086.

⁷ *Pietrarsa da opificio a museo*, Altrastampa edizioni, Napoli 1997, p. 20.

⁸ *Napoli e i luoghi celebri delle sue vicinanze*, Stabilimento tipografico di Gaetano Nobile, Napoli 1845, vol. II, p. 252. Il testo citato contiene una lunga descrizione dell'opificio risalente al 1845 (pp. 249-254).

⁹ Per la cronaca della visita, cfr. A. GRAMEGNA, *Pietrarsa. Cenni storici*, Stabilimento tipografico vesuviano, Portici 1895, pp. 31-32.

dici anni dopo era la volta di Garibaldi, i cui due busti, irrispettosamente appaiati, ancora sono conservati in una sala del museo¹⁰.

A Pietrarsa, dove la funzione tecnico-professionale venne sempre valorizzata adeguatamente, si recarono anche molti giovani desiderosi di apprendere un mestiere. Fin dal 1845 vi venne impiantata una scuola – la Regia Scuola di macchinisti e artiglieri – frequentata dagli allievi ufficiali macchinisti della Marina da Guerra, capace di ospitare venti allievi alla volta. Per anni vi si organizzarono corsi e si impartì un insegnamento prezioso in un'epoca in cui la carenza di scuole specializzate penalizzava il paese.

Officina ferroviaria

Parallelamente alla vocazione marittima, ben presto però emergeva anche la specializzazione ferroviaria. Già con il 1843 nelle officine di Pietrarsa si cominciano a costruire e riparare locomotive e rotabili che circolano sulla rete, a dire il vero assai ridotta, del Regno delle Due Sicilie.

Non esistevano al tempo officine ferroviarie di portata simile e per questo rappresentarono a lungo un modello da emulare. Lo sviluppo delle ferrovie orientò l'attività dell'opificio sempre di più verso questo settore. Nel giro di qualche anno costruzione e riparazione delle locomotive e di tutti gli altri rotabili si affermarono come il compito principale assegnato allo stabilimento.

Nel 1845 venne avviata la costruzione delle prime sette locomotive, utilizzando materiali provenienti dal Regno Unito. Questa prima serie utilizzò come modello la locomotiva Veloce, acquistata direttamente nella patria delle ferrovie due anni prima. Alle sette macchine furono dati nomi familiari: Pietrarsa, consegnata per prima, Corsi, Robinson, Vesuvio, Maria Teresa, Etna, Partenope.

Il crescente peso assunto dalle ferrovie anche negli stati preunitari spinse sempre di più l'attività dello stabilimento verso quel settore, aumentando negli anni la dimensione delle officine. Anche sotto il profilo tecnologico, i vari comparti della fabbrica subirono continui

¹⁰ Quattro anni più tardi veniva inaugurata una statua a Ferdinando II di dimensioni notevoli, opera dello scultore Pasquale Ricca: V. AFAN DE RIVERA, *Per la inaugurazione della statua in ferro fuso di S. M. il re Ferdinando II nel Reale Opificio di Pietrarsa il dì 11 del 1853*, Stabilimento tipografico di Gaetano Nobile, Napoli 1853.

miglioramenti: dalla torneria alla fonderia al reparto per la lavorazione delle caldaie alla fucineria, ogni fase della lavorazione venne rafforzata e migliorata. Da parte sua, Ferdinando non mancò di mostrare di avere a cuore il destino dello stabilimento, grazie al quale ottenne lentamente la definitiva emancipazione dalle importazioni estere di materiali meccanici.

Al momento della nascita del Regno d'Italia lo stabilimento copriva un'area di 33.600 mq e vi operavano macchine a vapore per una forza complessiva di 163 hp. Insieme con una fonderia per la ghisa, dotata di un forno a riverbero di 12.500 kg, e vari forni per la fusione del bronzo, vi funzionava anche un'officina meccanica e altre più piccole di fabbri e calderai, oltre ad altri dieci forni cubilotti da 250 a 8.500 kg per un totale di 36 tonnellate. Quattro gru vi stazionavano, macchine di varia natura – anche per rigare cannoni e fucili – insieme con una munita utensileria e un maglio a vapore contribuivano alla produzione di materiale ferroviario e navale di primo livello, fra cui anche 70.000 quintali di rotaie, che nell'Italia del tempo nessun altro stabilimento fabbricava¹¹. Al 1860 erano state prodotte venti locomotive costruite secondo il brevetto Stephenson.

L'epoca unitaria

Da parte delle prime classi dirigenti italiane non provennero segnali di particolare interesse nei riguardi dell'officina ferroviaria di Pietrarsa, che fu inizialmente mantenuta nella sfera pubblica, ma, nei fatti, declassata a impresa secondaria. E come tale fu trattata, benché all'epoca fosse preceduta in Italia soltanto da Sampierdarena¹².

¹¹ L. DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini editore, Napoli 1968, p. 63.

¹² J.A. DAVIS, *Società e imprenditori nel Regno Borbonico 1815-1860*, Laterza, Bari 1979, pp. 111-112. Sulla progettazione ferroviaria italiana, si rimanda soprattutto ai lavori di M. MERGER, *Un modello di sostituzione: la locomotiva italiana dal 1850 al 1914*, «Rivista di storia economica», n.s., I (1986), pp. 66-108; e ID., *L'industrie italienne de locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile*, «Histoire, économie et société», 3 (1989), pp. 353-370. Spunti utili sono anche in A. GIUNTINI, *Un patrimonio inestimabile per lo studio della progettazione ferroviaria in Italia. L'archivio dell'ex Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato a Firenze*, «Ricerche storiche», 2 (1995), pp. 401-411. Sullo stato dell'industria delle costruzioni ferroviarie nell'Ottocento, cfr. ancora M. MERGER, *Le costruzioni ferroviarie*, in *Storia dell'Ansaldo. Le origini, 1853-1882*, a cura di V. Castronovo, Editori Laterza, Roma-Bari 1994, pp. 191-209.

Un tale atteggiamento del ceto politico fu il primo motivo alla base del progressivo decadimento dello stabilimento. L'alternanza, poi, fra Corsi, ritiratosi volontariamente, e Sebastiano Grandis fu esiziale. Quest'ultimo, incaricato di dirigere la fabbrica napoletana, nella sua relazione, presentata il 15 luglio 1861, demoliva letteralmente ogni ipotesi di prosecuzione dell'attività nella sfera statale¹³.

Tecnico ferroviario stimato¹⁴ – aveva lavorato al traforo del Fréjus, una delle grandi epopee ferroviarie italiane dell'epoca – Grandis fu uno dei molti tecnici provenienti da Torino per sostituire il personale borbonico; l'operazione di «piemontesizzazione», nei fatti, coinvolse anche settori economico-industriali come quello delle ferrovie.

Lo scritto del Grandis calcava impietosamente la mano sui limiti dell'azienda. Soprattutto, assecondando evidentemente i desideri dei committenti, negava ogni ragione per lasciarla pubblica. I toni della relazione erano talmente accesi da generare un forte discredito, che poi nuocerà alla cessione alla mano privata.

Fra le molte questioni sollevate da Grandis per dimostrare l'irrecuperabile arretratezza dello stabilimento, venivano sottolineate l'impossibilità fisica di ampliamento, stretto fra il mare e la ferrovia, e la pretestuosa distanza da Napoli. Il tecnico piemontese inoltre si accaniva sulla gestione attuata fino ad allora, definendola troppo paternalistica soprattutto in termini di generosità nel reclutamento degli operai, e criticava la scarsa produttività della produzione industriale, i cui costi erano troppo elevati. Da ultimo, anche sul valore di mercato da lui calcolato influiva un evidente spirito polemico che lo trascinava a travisare molta parte della realtà della fabbrica.

L'incapacità dimostrata di fare profitti doveva bastare per convincere anche i più riottosi statalisti alla vendita ai privati. Il fatto che all'Esposizione londinese del 1862 una locomotiva¹⁵ e alcune decorazioni in ghisa provenienti da Pietrarsa suscitassero vivi apprezzamenti, a conferma dell'elevata qualità della produzione, non faceva cambiare idea al Grandis, fermo sulle proprie posizioni di decisa condanna di

¹³ S. GRANDIS, *Sullo stabilimento metallurgico e meccanico di Pietrarsa presso Napoli: relazione*, Ceresole e Panizza, Torino 1861.

¹⁴ Su di lui, cfr. G. GUDERZO, *Per i cent'anni del Fréjus. Ferrovie e imprenditorialità nel Piemonte di Sebastiano Grandis*, «Bollettino della società per gli studi storici, archeologici ed artistici nella provincia di Cuneo», 65 (1971), pp. 5-51.

¹⁵ Stesso riconoscimento conquisterà nel 1873, in occasione dell'Esposizione internazionale di Vienna, una locomotiva per treni merci. Altrettanta ammirazione avrebbe suscitato la presenza di prodotti dello stabilimento napoletano all'appuntamento espositivo milanese del 1881 e a quello torinese di tre anni dopo.

qualsiasi gestione statale. Meglio sarebbe stato, affermava, demolire tutto piuttosto che caricare lo Stato di un fardello simile.

Lo stabilimento, nel suo tentativo di smarcarsi da qualsiasi condizionamento, si attirò probabilmente delle antipatie. Critiche più o meno interessate giungevano da più parti, tutte dirette contro le dimensioni e l'inefficienza delle officine, accusate di costituire un peso eccessivo sulle spalle dello Stato: «Il pensiero dominante del Governo d'allora fu quella smania esagerata di voler fare tutto da sé – si legge in un acido articolo pubblicato nel 1861 su un giornale napoletano – e rendersi indipendente da tutti, quindi con molto lusso si intrapresero le costruzioni e si provvide con grande spesa all'acquisto d'attrezzi e di altri utensili necessari per poter quivi conseguire ogni specie di costruzione di ferro»¹⁶.

Un'esperienza infelice

Si profilava dunque la cessione ai privati, che però, anche per la sconsolante descrizione che lo stesso Grandis ne aveva fatto, si dimostravano scettici di fronte alla possibilità di affrontare un simile rischio.

L'unico che si faceva avanti nel 1863 era Jacopo Bozza, il quale accettava un canone di affitto annuo di 46.000 lire e si installava al posto di comando nell'estate¹⁷. L'esordio del nuovo arrivato nelle officine napoletane non fu dei più felici; appena arrivato, licenziò un gran numero di lavoratori e inoltre pretese immotivatamente aumenti cospicui dell'orario di lavoro estivo, da 10 a 11 ore al giorno. Il clima si surriscaldò subito; il 6 agosto veniva indetta la prima forma di agitazione, se non un vero e proprio sciopero, della storia dello stabilimento. La novità contestata consisteva nell'introduzione del lavoro a cottimo. I disordini scoppiati provocarono la morte di sette operai a

¹⁶ Si tratta de «Il pungolo», riportato da CHIURIELLO, *L'officina locomotive ferroviarie di Pietrarsa...*, p. 30.

¹⁷ L'imprenditore lombardo Bozza, uscito dall'esperienza di Pietrarsa, di lì a poco, nel 1865, si sarebbe associato a Joseph Alfred Novello, fondatore della piombinese Magona, ritirandosi però precocemente dall'iniziativa. Fra i due successivamente si sviluppò una paradossale concorrenza, per la decisione di Bozza di impiantare uno stabilimento simile a fianco di a quello dei suoi ex soci. Lo stabilimento di Bozza venne poi rilevato nel 1875 dal Credito mobiliare (M. LUNGONELLI, *La Magona d'Italia. Impresa, lavoro e tecnologie in un secolo di siderurgia toscana (1865-1975)*, il Mulino, Bologna 1991, pp. 20-21).

causa dell'intervento della forza pubblica e il ferimento di altri venti. Pochi giorni dopo, il 9, lo stesso Bozza restò vittima di un grave attentato da parte di ignoti nelle vie di Napoli e decise di abbandonare l'impresa¹⁸.

La Società nazionale di industrie meccaniche

A Bozza subentrava, dopo pochissimo, la Società nazionale di industrie meccaniche, da poco costituitasi a Napoli con lo scopo di operare nel settore delle produzioni in ferro, materiali per le ferrovie e altre infrastrutture. La società venne dotata di un capitale di 5.000.000 lire¹⁹. Il contratto stipulato prevedeva una durata di vent'anni, denotando un indubbio ottimismo da parte dei nuovi gestori.

Nella società era confluita la Macry Henry, che apportò la fonderia dei Granili a fronte di un ammontare di 900.000 lire di azioni. Da quel momento le due officine furono strettamente legate in un'ottica di specializzazione delle funzioni: ai Granili vennero concentrate la fonderia, la caldareria, la verniciatura dei vagoni, la costruzione di macchine, mentre a Pietrarsa si faceva il resto, soprattutto lavorazioni ferroviarie.

Negli anni successivi al 1863, uscirono dallo stabilimento ben 150 nuove locomotive mentre altre 72 furono riparate; 1.948 carri e 291 vetture completano il quadro della produzione. La vigorosa attività era calibrata sui bisogni espressi nel testo della convenzione, firmata il 28 agosto 1862, con la Società delle strade ferrate meridionali, alla quale doveva fornire l'intero parco rotabile necessario. In ambito marittimo vennero costruiti a Pietrarsa i motori a vapore delle navi Scilla, Cariddi, Principe Amedeo e Gaeta.

Il complesso dei lavori effettuati fra il 1864 e il 1869 tutto som-

¹⁸ CHIURIELLO, *L'officina locomotive ferroviarie di Pietrarsa...*, cit., pp. 32-34.

¹⁹ Questa era l'attribuzione delle azioni: Gregorio Macry 1.800, Maurizio Baracco 600, Oscar Meuricoffre 500, Luciano Serra 373, Eleuterio Fernandez 273, Ferdinando Pertico 200, Francesco Henry 100, Carlo Deangeli 100, Ferdinando Lucchese 100, Ludovico Mohl 100, Giovan Battista Demartino 100, Giuseppe Testa 100, Achille Serra 100, Nicola Serra 100, Giacomo Demartino 80, Vincenzo Derosa 55, Antonio Spinelli 50, Gaetano Labanio 50, Giustino Fiocco 50, Errico Laneri 50, Vincenzo Pignatelli 50, Clemente Fonseca 50, Edoardo di Pompeo 25, Giovanni Carabelli 25, Gaetano Piccalunga 25, Federico Giannini 25, Francesco de Peppo 25, Giuseppe Talamo 25, Giovan Battista Baderò 20, duca di Casalasptra 10, Demetrio Strigari 5, Gennaro Bruno 5, Michele Castelli 5, Oreste Fontana 5, Nicola Targioni 5.

mato appare confortante, così come ampio l'ambito dei clienti dello stabilimento napoletano.

Fatturato delle officine

Anni	Governo	Ferrovie	Municipi	Privati	Totale
1864-65	550.866	73.805	26.915	601.338	1.252.924
1865-66	764.490	434.624	7.084	603.310	1.809.508
1866-67	400.339	659.697	26.329	427.197	1.513.562
1867-68	141.928	1.656.273	10.000	300.543	2.108.744
1868-69	1.446.269	1.306.456	12.246	441.728	3.206.699

Fonte: GRAMEGNA, *Pietrarsa. Cenni storici...*, p. 58.

Complessivamente fra il 1864 e il 1877 vennero compiuti lavori per 42 milioni di lire, così divisi: Ministero della Marina, 9.000.000; Ministero della Guerra, 7.000.000; società ferroviarie, 16.000.000; industrie private, 10.000.000²⁰.

Ciò nonostante l'impresa non decollò sotto il profilo della gestione economica, al cui buon esito non bastò la nomina a direttore, nel 1872, di Carlo Cigliano. Gli scarsi profitti, dovuti principalmente all'incapacità di tenere bassi i costi di produzione, ma anche alla scarsità di capitale a disposizione, portarono ad una serie di gravi riduzioni del personale; nel 1875 i lavoratori residui erano ormai soltanto un centinaio.

Il capitale insufficiente non bastò ad acquistare il «macchinario che era indispensabile per far concorrenza seria ai lavori che si producevano in altri centri industriali»²¹. Due anni dopo la crisi della società era ormai conclamata. Il tentativo di introdurre una moderna gestione industriale a quel punto poteva dirsi fallito.

Il dibattito sollevato da Alfredo Cottrau

La crisi di Pietrarsa cadeva in un momento delicato della storia industriale del paese. Settori come quello meccanico stentavano e restavano faticosamente in vita soltanto se sostenuti dallo Stato o se indirizzati verso specializzazioni di nicchia, entrambe caratteristiche che lo stabilimento di Pietrarsa possedeva. È ovvio che i concorrenti privati costretti a misurarsi con le officine napoletane, in un mercato nel

²⁰ GRAMEGNA, *Pietrarsa. Cenni storici...*, cit., p. 60.

²¹ *Ivi*, pp. 52-53.

quale l'aiuto governativo cambiava le carte in tavola, non potevano sentirsi soddisfatti.

In questo contesto la polemica sollevata da Alfredo Cottrau (1839-1898)²² si spiega per il fatto che a partire dal 1870 questo valente tecnico napoletano, liberista convinto, venne a trovarsi alla testa dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, che condividendo con Pietrarsa la produzione di molti beni industriali destinati alle ferrovie e ad altre infrastrutture, restava inesorabilmente danneggiato, motivando in tal modo un'avversione profonda rispetto ad ogni privilegio concesso alle vecchie officine borboniche²³.

Contrario al principio di tenere artificialmente in vita imprese industriali incapaci di sopravvivere con i propri mezzi, Cottrau si scagliava contro la preferenza accordata a più riprese alla creatura di Ferdinando II. Invocava, piuttosto, una politica economica nuova nel settore, in grado di far trovare stimoli a tutta l'industria meccanica ed eventualmente anche protezione, ma solo a quelle imprese che, in pratica, se la meritavano, sulla base di un'amministrazione sana e di scelte gestionali azzeccate.

Gli scritti di Cottrau circolarono negli ambienti politici e industriali²⁴, che lentamente si stavano volgendo verso l'abbandono di un rigido liberismo ideologico per approdare ad un protezionismo opportunistico, che nel caso italiano, negli anni successivi, si sarebbe rivelato decisivo.

Fra quanti gli rispondevano, Francesco Martorelli appare come uno dei più documentati. Sostenitore di un supporto governativo a favore di Pietrarsa, indicava nei due settori marittimo e ferroviario l'approdo necessario per la sopravvivenza dello stabilimento, le cui potenzialità andavano adeguatamente salvaguardate e valorizzate. Nella specializzazione delle sue produzioni, Martorelli individuava la salvezza delle officine napoletane²⁵.

²² Su di lui, cfr. la voce curata da M. FATICA, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 30, pp. 471-475; il capitolo a lui dedicato in DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero...*, pp. 227-303; e dello stesso autore *Alfredo Cottrau e il ponte sullo Stretto di Messina*, in «Storia economica», 2-3, 2002, pp. 413-417.

²³ A. COTTRAU, *A proposito di una interpellanza alla Camera de' Deputati degli onorevoli Signori di S. Donato e Nicotera. Gli operai napoletani, la questione di Pietrarsa, i trattati internazionali e l'industria meccanica in Italia*, Stabilimento tipografico A. Trani, Napoli 1875.

²⁴ Come testimonia anche DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero...*, cit., p. 108.

²⁵ F. MARTORELLI, *Pietrarsa e il suo avvenire*, Tipografia del Giornale di Napoli, Napoli 1871.

Il dibattito sulla questione dell'industria meccanica era di massima importanza ai fini del destino della stessa industria italiana e in molti se ne stavano rendendo conto. Cottrau si lanciò contro Pietrarsa, ma nel contempo ebbe il merito di suscitare un interessante dibattito sul coinvolgimento dello Stato in ambito industriale, senza il quale, si cominciava ad argomentare, l'Italia non sarebbe mai stata competitiva rispetto ai grandi paesi industriali del continente.

Il vento di protesta contro i privilegi accordati a Pietrarsa e ai Granili a qualcosa servì, se è vero che alla fine degli anni Settanta molte commesse ferroviarie, promesse allo stabilimento napoletano, furono dirottate verso altre imprese del nord del paese.

Di nuovo nell'alveo pubblico

Così nel 1878 lo Stato stabiliva di assumere direttamente la gestione, affidandone la direzione al regio commissario Dionisio Passerini, il quale optò per una decisa concentrazione della produzione esclusivamente sul settore ferroviario e in particolare sulle locomotive. La scelta intonata alla specializzazione permise di ottenere un certo miglioramento dei conti.

Nel 1885, con le convenzioni firmate fra lo Stato e le società che gestivano la rete del paese, la storia delle ferrovie italiane visse un passaggio fondamentale. La legge n. 3.048 del 27 aprile suddivideva la rete ferroviaria fra tre amministrazioni concessionarie di esercizio ed in parte anche di costruzione. Si trattava della rete Mediterranea, costituita sulla base della precedente società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia e ordinata su una Direzione Generale con sede a Milano, che accentrava tutte le funzioni amministrative e contabili, e un servizio Materiale diretto da Stanislao Fadda con sede a Torino oltre a due direzioni di esercizio stabilite a Torino e Napoli. La seconda era la rete Adriatica esercitata dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, che già operava fin dal 1862 ed era ordinata sulla base di una direzione generale con sede a Firenze e tre direzioni di esercizio suddivise per ramo a Bologna, Movimento e Traffico, Ancona, Manutenzione e Lavori, e Firenze, Materiale e Trazione, diretta quest'ultima da Enrico Plancher. La più piccola era la rete Sicula, le cui direzioni generale e di esercizio erano a Palermo.

Le convenzioni ferroviarie del 1885, che prevedevano un'ampia riserva all'industria nazionale di rotabili, rappresentarono una boccata d'ossigeno per lo stabilimento. Il sostegno pubblico si dimostrava, in

pratica, insostituibile e necessario. In effetti, rispetto all'epoca borbonica, la produzione ferroviaria dell'opificio napoletano non era più al riparo dalla pericolosa concorrenza del mercato. Cresciuto lo stabilimento, nella prima parte della propria vita, in un regime protezionistico, una volta perso ogni vantaggio di questo tipo, le difficoltà si erano fatte avanti minacciosamente. Del resto appariva evidente come lasciar morire una simile risorsa, in un'Italia che cominciava a muoversi con maggior convinzione verso una prima decisa industrializzazione, sarebbe stata una scelta improduttiva e in ultima analisi profondamente sbagliata.

Gli anni Ottanta così conobbero un relativo miglioramento delle condizioni economiche complessive. Dal 1878 al 1885 vennero costruite 110 locomotive, 845 carri, 280 vetture destinati a circolare sulla rete italiana. Proprio l'anno del varo delle convenzioni, lo stabilimento, anche sotto la spinta delle maestranze e dei dirigenti, passava al servizio della società della Mediterranea, imponendo a quel punto nuovi investimenti studiati per l'ampliamento e l'aggiornamento tecnologico degli impianti.

Fra gli interventi decisi, l'ingegner Cesare Frescot, direttore del Servizio materiale della Rete Mediterranea, provvedeva all'allestimento di nuove sale per il montaggio delle locomotive e alla realizzazione della nuova caldareria, che verrà poi ristrutturata nel 1913. Facevano il loro ingresso nell'opificio anche quattro gru elettriche e allo stesso tempo veniva istituita una scuola di specializzazione per la formazione dei tecnici. Fu un altro tecnico, Stanislao Fadda, già rammentato in precedenza, ad essere incaricato di sovrintendere al completamento dei lavori avviati e non terminati da Passerini; in particolare erano rimaste incompiute ben 54 locomotive. Nel complesso le officine beneficiarono della nuova situazione venutasi a creare dopo il 1885 e vissero un'epoca di relativo benessere e potenziamento.

Nonostante i buoni risultati costruttivi fatti registrare, a partire da questo momento l'officina di Pietrarsa si dedicava esclusivamente alla manutenzione e alla riparazione di locomotive a vapore, acquisendo una specializzazione in questo campo unica in Italia. In un solo anno, nel 1895, vennero riparate ben 75 locomotive e 4.000 veicoli.

Anche le attività legate all'istruzione si volsero definitivamente verso la riparazione. I corsi triennali preparavano i venti allievi ammessi, tutti fra i 14 e i 17 anni e in gran parte figli di dipendenti, a curare esclusivamente la manutenzione delle locomotive.

Produzione ferroviaria delle officine di Pietrarsa

Anno	Locomotive	Carrozze	Carri
1865	-	-	63
1866	-	49	66
1867	-	13	56
1868	12	31	97
1869	11	61	292
1870	8	6	40
1871	10	-	435
1872	11	-	158
1873	12	-	310
1874	8	17	34
1875	14	77	22
1876	-	27	155
1877	14	10	50
1878	5	-	340
1879	12	30	40
1880	15	70	100
1881	15	35	110
1882	18	21	160
1883	15	103	64
1884	16	2	136
1885	19	68	130
1886	15	64	60
1887	10	18	207
1888	10	8	100
1889	-	31	80
1890	7	-	-
<i>Totale</i>	<i>265</i>	<i>741</i>	<i>3.305</i>

Fonte: GRAMEGNA, *Pietrarsa. Cenni storici...*, p. 71.

Il Novecento e il declino del vapore

Il nuovo secolo riservò alle officine di Pietrarsa un declino inevitabile, che non riuscì a rallentare neppure la legge speciale per Napoli del 1904, che prevedeva commesse massicce per la costruzione di materiale ferroviario nell'arco di tempo di dieci anni dalla sua emanazione.

Nel testo della legge si parlava, con riferimento agli stabilimenti meccanici compresi nel Comune del capoluogo campano, di «una

quantità non minore di un ottavo del materiale, che sarebbe stato ordinato per conto dello Stato»²⁶.

Lo stabilimento passava definitivamente allo Stato con la nazionalizzazione. A Pietrarsa si continuavano a riparare le locomotive, mentre ai Granili veniva condotta la riparazione dei veicoli. Ancora in questi anni venivano apportati numerosi e considerevoli miglioramenti alle officine, in particolare, oltre a quelli già rammentati nella sala fucine calderai e nella caldareria, anche nei reparti macchinari, fucinatori e molle. Nel complesso nel primo decennio dall'istituzione dell'azienda ferroviaria di stato si susseguirono in continuazione interventi di potenziamento e di miglioramento dei macchinari.

Fra il 1919 e il 1920, alla demolizione della chiesa, si affiancava l'ampliamento del reparto montaggio, dove veniva installato un nuovo carrello trasportatore. Venivano sistemati poi i reparti dell'utensileria, della saldatura autogena, della fonderia, della cerchiatura delle ruote e veniva progettato l'ampliamento del piazzale del magazzino, poi inattuato a causa dell'opposizione del Comune di Portici, timoroso di una possibile penalizzazione per l'attività turistica dell'area. Invece si introducevano con successo una nuova presa idraulica e una macchina per la prova delle molle.

Negli anni Trenta i principi tayloristici trovavano una conveniente applicazione nell'officina ferroviaria di Pietrarsa. L'organizzazione del lavoro fu completamente rivista e inoltre venivano migliorati i mezzi di sollevamento. Le riforme organizzative permisero una diminuzione dei costi di riparazione delle locomotive, uno dei punti dolenti dello stabilimento, e innalzarono la produttività del lavoro. Un ciclo completo di riparazione, che prima necessitava di 150 ore, scendeva a 30 ore. Nel 1939 una locomotiva usciva completamente riparata a Pietrarsa nel giro di 26 giorni²⁷.

Inoltre nel reparto Montaggio venivano aggiunti una gru e un elevatore idraulico per l'abbassamento delle sale montate e nei due reparti Caldareria e Torneria venivano installate nuove gru. A queste innovazioni si aggiunsero saldatrici elettriche e gasogeni e venne rifatta la pavimentazione nei reparti e nei viali per rendere più facile il transito dei carrelli elettrici, con i quali si trasportavano i materiali.

Anche sotto le bombe della seconda guerra mondiale l'officina pro-

²⁶ Il testo della legge in DE ROSA, *Iniziativa e capitale straniero...*, cit., p. 213.

²⁷ *Il centenario delle ferrovie italiane 1839-1939*, Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, Roma 1940, p. 257.

seguì la sua attività: fra il 1941 e il 1942 venivano riparate ben 182 locomotive.

La chiusura dello stabilimento

Nel corso del Novecento l'avanzata della trazione elettrica spinge il vapore al margine. Il fenomeno si rende manifesto a partire dal secondo dopoguerra, che per il vapore significa decadenza definitiva. Il vapore riuscirà a mantenere un ruolo di prestigio approssimativamente fino al 1958, anche in virtù del ritardo fatto registrare nel ripristinare i locomotori e gli impianti elettrici; una volta risollevatasi dalle distruzioni e dai danneggiamenti bellici, la trazione elettrica riprese ovviamente il ruolo predominante che le spettava.

Anche Pietrarsa finisce per soffrire questa situazione. Con il 1966 si fanno avanti le prime proposte di chiusura dello stabilimento. Nel giro di pochi anni la decisione viene presa, inesorabilmente motivata dalla progressiva scomparsa del vapore dalla rete italiana. La specializzazione delle officine napoletane risultava ormai inutile.

Il 15 novembre 1975 veniva decretata ufficialmente la chiusura. L'ultima locomotiva riparata nei locali voluti da Ferdinando II fu la GR 640-008, che usciva dalle officine il 20 dicembre²⁸. La produzione di questa macchina era stata iniziata nel 1907; si trattava della prima locomotiva a vapore surriscaldato a semplice espansione con carrello italiano in grado di raggiungere la velocità di 100 km/h.

I primi progetti di conservazione del materiale rotabile e l'idea del museo

L'idea di costituire un museo ferroviario risale addirittura al 1905, al momento della nazionalizzazione, e tornò più volte in auge senza però venire tradotta effettivamente in modo concreto. Fino a quel momento le ferrovie italiane erano state in mostra, raccogliendo anche significativi successi, alle varie esposizioni che si erano tenute in Italia e all'estero.

Si ricominciò a parlare di un museo al termine della seconda guerra mondiale. La prima vera realizzazione, a cura delle Ferrovie dello

²⁸ G. ADAMO, *Pietrarsa da opificio meccanico e pirotecnico a museo*, «Ingegneria ferroviaria», 8 (1982), p. 525.

Stato, prese corpo nel 1954. Nel luglio un vero e proprio museo ferroviario veniva collocato nella stazione romana di Termini sotto la galleria di testa, dunque nei sotterranei, in un'ottica di ovvia provvisorieta.

Occupava un'area di 2.162 mq ed era articolato nelle sezioni: rotabili, opere civili, segnalamento e sicurezza, telecomunicazioni, bibliografia e cimeli, armamento ed elettrificazione. Un esemplare di Bayard ricostruita con precisione rappresentava il pezzo più prezioso. Insieme vennero raccolte anche una locomotiva Sampierdarena risalente al 1854 e la famosa Mucca del 1902, entrambe a vapore. Inoltre era esposto un modello di una sezione della Grande galleria dell'Appennino, un complesso dimostrativo del blocco automatico a correnti codificate in esercizio sulla direttissima Roma-Napoli e infine un modello funzionante di una stazione di smistamento. L'esistenza del museo ebbe il merito di stimolare la raccolta e la conservazione di molti rotabili esistenti nel paese destinati alla distruzione.

Oltre al materiale rotabile, trovarono posto nel nuovo museo anche francobolli, biglietti ferroviari, regolamenti, orari, notificazioni pontificie, orologi, insegne, medaglie e altri oggetti.

Il museo si allargò rapidamente e dal 1964 si cominciò a parlare del bisogno di una sede più appropriata. Furono stabiliti contatti con il Museo della scienza e della tecnica di Milano, interessato ad implementare la propria collezione di mezzi di trasporto. Così venne deciso il trasferimento. Il settore ferroviario del museo milanese veniva aperto al pubblico nel 1969; comprendeva varie sezioni dedicate all'armamento, al segnalamento, alle stazioni e agli apparati elettrici. Nel giro di qualche anno però problemi di spazio si manifestarono anche a Milano e la questione di un museo autonomo si ripropose.

Nel 1974 veniva istituita una commissione apposita che fu incaricata di studiare il problema della creazione di un museo. La chiusura delle officine di Pietrarsa offrì l'occasione propizia. Si rendeva disponibile uno spazio di grandi dimensioni adatto ad essere convertito in museo. Presa la decisione, avveniva finalmente il trasferimento del materiale e l'allestimento. Fra il 1982 e il 1989 il museo, a più riprese, veniva aperto al pubblico.

Conclusioni

La parabola declinante delle officine di Pietrarsa risulta agli occhi dello storico di grande interesse. Attiene evidentemente alla storia delle

ferrovie italiane, ma entra a pieno titolo anche nel dibattito fra liberisti e protezionisti che si sviluppa nei primi decenni di vita del nuovo Regno unitario. Infine appartiene anche alla museologia e all'archeologia industriale, per il rilievo che riveste all'interno di entrambe le discipline.

Nel complesso si tratta di un capitolo di storia economica non secondario, per i molti aspetti sottolineati, che merita indiscutibilmente una collocazione adeguata all'interno della storiografia specializzata e, in prospettiva, di essere approfondito con indagini ulteriori.

ANDREA GIUNTINI
*Università di Modena
e Reggio Emilia*