

FONDAZIONE FS ITALIANE, IL MUSEO DI PIETRARSA MEMORIA DELLE FERROVIE DEL PAESE

Napoli, 5 ottobre 2019

Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa di Fondazione FS Italiane custodisce la memoria delle Ferrovie del Paese. Inaugurato nel 1989, in occasione dei 150 anni delle Ferrovie italiane, il Museo si sviluppa su un'area di circa 36mila metri quadrati. Una collezione unica di locomotive e carrozze storiche, modelli, plastici, macchinari, oggetti di interesse storico esposti in padiglioni ottocenteschi affacciati sul Golfo di Napoli.

Il Museo di Pietrarsa sorge lungo i binari della storica linea Napoli - Portici, lungo l'attuale direttrice Napoli - Salerno. Con la Fondazione FS Italiane il Museo ha visto una vera e propria rinascita.

Fondazione FS Italiane si è impegnata per rendere Pietrarsa un vero e proprio moderno polo culturale, ma anche congressuale: il Museo Nazionale Ferroviario è, infatti, una location ideale per eventi e uno tra i più grandi Centri congressi del Mezzogiorno, capace di accogliere fino a 2.500 persone in tutti i suoi spazi di cui 800 nel solo Padiglione della Locomotive a Vapore. Nel 2018 i visitatori del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa sono stati oltre 170mila. Il Museo ospita 55 mezzi fra locomotive, carrozze e "Littorine", cimeli ferroviari, modellini di treni e il grande plastico "Trecentotreni" (lungo 18 metri e largo 2 metri).

LA STORIA

Il Decreto Reale per l'acquisto di una prima parte del terreno su cui poi sarebbe stato costruito il complesso di Pietrarsa, dove inizialmente sorgevano le officine dei Borboni, risale al 1840. Il primo edificio è stato costruito nel 1842. Nel 1843 le officine, dove in un primo momento si produceva materiale meccanico e pirotecnico per la Marina, furono destinate alla costruzione e alla riparazione di locomotive e vagoni ferroviari. All'esterno, nel piazzale sul mare, si erge la statua in ghisa di Ferdinando II. Alta più di 4 metri e fusa nell'Opificio nel 1852, ritrae il sovrano mentre ordina la fondazione delle Officine.

IL RESTAURO

Il 31 marzo 2017 il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha inaugurato il completamento del restauro architettonico dell'intero complesso del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. Il progetto della Fondazione FS, con un investimento economico complessivo di circa 15 milioni di euro, ha interessato le imponenti architetture ottocentesche dei padiglioni e gli ampi spazi aperti affacciati sul mare del Golfo di Napoli. Fra i principali interventi realizzati ci sono il restauro completo dei padiglioni espositivi, i nuovi impianti di illuminazione, il restauro dell'edificio e della pensilina d'epoca della fermata ferroviaria di Pietrarsa, il restauro della statua di Ferdinando II, la riqualificazione dell'area convegni con il restyling di tutti gli ambienti interni che ospitano gli eventi. Sono stati fatti anche interventi a livello urbano e ambientale in collaborazione con le Istituzioni locali: fra queste, la realizzazione della passeggiata ciclopedonale costiera, il miglioramento della ricettività alberghiera e il risanamento della fascia costiera.

LA CARROZZA RISTORANTE

Nei giardini a mare di Pietrarsa oggi è collocata la carrozza 1921, tra i primi esempi di carrozze italiane interamente a cassa metallica e non in legno entrate in esercizio a partire dal 1922. La vettura è stata trasformata negli anni '30 in carrozza ristorante per i treni del mare istituiti dal regime fascista per le colonie elioterapiche. Lo stile degli interni, passato alla storia come lo stile "anni Venti", era raffinato ed elegante, con riferimenti alla *Belle Époque*, all'*art-nouveau* e allo stile liberty. Niente era lasciato al caso nel progetto della carrozza, dagli accessori, raffinati e semplici allo stesso tempo alla robustezza dei materiali usati. Il legno pregiato usato per gli interni faceva da cornice ai particolari di lusso, come le soglie delle porte d'accesso in bronzo con impresso la scritta "Ferrovie dello Stato". La carrozza, accantonata nel dopoguerra, fu ricostruita negli anni '70 come refettorio e spogliatoio per gli operai dell'armamento. Fu sventrata e gli interni furono demoliti. Fondazione FS Italiane, grazie ad un lavoro di digitalizzazione degli archivi, ha ritrovato i disegni tecnici originari del treno consentendo la ricostruzione integrale della carrozza, presentata in anteprima al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella in occasione delle celebrazioni dei 180 anni della linea Napoli - Portici.

PADIGLIONE A: LOCOMOTIVE A VAPORE

È l'ambiente più grande del Museo, uno spazio di 5.000 metri quadri dedicato all'esposizione delle più importanti locomotive a vapore delle FS. L'area è denominata anche "Salone delle vapore". Il padiglione, originariamente, era destinato al montaggio/smontaggio e riparazione delle locomotive a vapore. La fossa di visita, presente al centro della sala, è una testimonianza di queste attività un tempo svolte da decine e decine di operai. All'ingresso uno dei pezzi più famosi del Museo, la riproduzione (1939) della locomotiva Bayard, gemella della Vesuvio che il 3 ottobre del 1839 trainò il convoglio inaugurale della Napoli-Portici. Ai due lati del salone, allineate su due fronti contrapposti, le locomotive a vapore che hanno fatto la storia della trazione a vapore in Italia. Tra le macchine è possibile ammirare la locomotiva 290, una delle più antiche, il cui prototipo risale al 1889, alcune loco tender, la 477, mastodontica locomotiva fabbricata a Praga, passata in servizio alle FS dopo la Prima Guerra mondiale; la 640.088, l'ultima macchina riparata a Pietrarsa; la 740.115, che trasportò la salma del Milite ignoto da Aquileia a Roma nel 1921. E ancora la 680.037 che, nel 1907, stabilì un primato, raggiungendo con un treno di 210 tonnellate, la velocità di 118 chilometri orari. Infine, la 625, soprannominata dai ferrovieri "la signorina", per le sue forme aggraziate. Prima dell'uscita del padiglione, sulla sinistra, sono allineate anche alcune famose locomotive elettriche trifasi.

PADIGLIONI B E C: CARROZZE E "LITTORINE" E GALLERIA DELLE LOCOMOTIVE

Nel corpo di fabbrica dei padiglioni "B" e "C", che in origine ospitava le caldaree e i forni, sono esposte carrozze e automotrici. È qui che si trovano alcuni dei pezzi più pregiati del Museo. Un esemplare importante è la carrozza numero 10 del Treno Reale, costruita dalla Fiat nel 1929 per le nozze di Umberto II di Savoia con Maria José del Belgio. La carrozza, "Presidenziale" dal 1946, è stata donata al Museo dall'allora Presidente della Repubblica Francesco Cossiga nel 1989. Faceva parte degli 11 vagoni del Treno Reale e si distingue per la ricchezza degli arredi: il salone da pranzo con tavolo decorato in mogano lungo otto metri e 26 posti a sedere e il soffitto intarsiato con lamine d'oro e medaglioni con stemmi delle quattro Repubbliche marinare. Tra i mezzi esposti spiccano poi alcune Automotrici diesel "Littorine" dalla classica livrea "castano" e "castano-isabella" degli anni '30, una "carrozza centoporte ABZ 66546" del

1930 e, infine, il prototipo originale della locomotiva elettrica E 444.001 “Tartaruga” che nel 1967, nel corso del viaggio inaugurale, superò i 200 Km/h sulla tratta Campoleone - Latina della Direttissima Roma - Napoli. Il Padiglione “C”, in comunicazione con il Padiglione “B” “ex caldarerie e forni” di cui costituisce un’estensione, ospita alcuni modelli di locomotive elettriche a corrente continua 3000V C.C. impiegate dalla fine degli anni ’20 del Novecento sulla rete nazionale sia per il traino di treni merci che per viaggiatori. Sono esposte: una poderosa E 428.209 costruita dalla Tecnomasio Brown-Boveri nel 1934, con testata aerodinamica, capace di raggiungere i 130 Km/h, in servizio sino alla fine degli anni ’50 al traino dei grandi treni direttissimi che collegavano il Nord con il Sud del Paese (come la Freccia del Sud da Milano per Palermo - Siracusa); una locomotiva E 626.005 costruita nel 1927 ed una E 326.004 (anni di costruzione 1930-1933). Nel padiglione, quasi a sottolineare il profondo legame di Pietrarsa con la storia d’Italia, hanno trovato posto anche due busti ottocenteschi raffiguranti Papa Pio IX e Giuseppe Garibaldi.

PADIGLIONI D, E, F. LOCOMOTIVE DIESEL E MACCHINARI D’OFFICINA

In origine i padiglioni ospitavano le fucine, il centro molle e i locali per la riparazione dei tubi bollitori. Il nucleo a due piani verso la statua di Ferdinando II era invece utilizzato come deposito. Nel Padiglione D trovano oggi posto alcuni esemplari di locomotive diesel da manovra destinate, cioè, alla movimentazione dei veicoli negli scali e negli impianti ferroviari. Tra i modelli esposti la famosa locomotiva diesel da manovra D 207.020 detta anche “sogliola” per la particolare forma schiacciata della cabina. Tale locomotiva fu costruita dalla ditta Antonio Badoni di Lecco (ABL) su licenza della tedesca Breuer a partire dal 1931 e rimase in produzione fino al 1952. Le sue dimensioni e la forma così schiacciata le consentivano di essere utilizzata anche per manovre in spazi limitati e raccordi ferroviari privati. Nel Padiglione E è stata allestita una sala cinema modernamente attrezzata nella quale è possibile vedere filmati d’epoca sulla storia delle ferrovie. Il Padiglione F “ex centro molle” è dedicato alla storia produttiva dell’Opificio di Pietrarsa e alle sue attrezzature. Sono presenti enormi magli per la forgiatura del ferro, inizialmente alimentati a vapore e poi ad aria compressa; una grande “calandra” di fabbricazione americana per la piegatura delle lamiere, una imponente gru e un’alesatrice verticale doppia, utilizzata per forare le bielle delle locomotive.

PADIGLIONE G: MODELLISMO

Il padiglione, che in origine ospitava le tornerie, costituisce il nucleo più antico delle officine, perché costruito nel 1840. Lo spettacolare edificio, detto “La Cattedrale”, è caratterizzato dalla grandiosità degli archi a sesto acuto che conferiscono all’immobile un aspetto suggestivo e maestoso. Sono esposti arredi d’epoca, oggettistica ferroviaria, vecchie macchine per l’emissione dei biglietti e modellini ferroviari. Tra le curiosità, eleganti sedili in legno della vecchia sala d’attesa proveniente dalla stazione di Roma Trastevere, un esempio di vecchio “armamento ferroviario napoletano” con rotaie a doppio fungo su blocchi di pietra lavica e numerosi modellini ferroviari che riproducono stazioni e impianti ferroviari di tutta la rete nazionale. Nel padiglione è esposto anche il grande plastico “Trecentotreni”, di 40 metri quadri, un tempo installato nella stazione di Roma Termini e ora, recuperato e restaurato, perfettamente funzionante. Al centro delle due navate, illuminate dai finestrini laterali, è esposta anche la prima motrice verticale a vapore, costruita nel 1846 con un basamento di ghisa in stile neoclassico.