
LA FERROVIA DEL FUTURO

Come anticipato con il messaggio n. 231, nell'Opificio di Pietrarsa, a Portici, saranno ricordati i 170 anni della prima ferrovia italiana.

Alessandro Caramiello ci trasmette un articolo pubblicato oggi dal Corriere del Mezzogiorno che riproponiamo ai nostri lettori.

Nonostante l'articolista non brilli per “meridionalismo” e non faccia parte del “fronte revisionista”, egli individua perfettamente il contesto storico e l'importanza di quella innovazione per il progetto di industrializzazione intelligente della Nazione Napolitana. Progetto, poi, stroncato con l'annessione al Piemonte del 1860.

Cap. Alessandro Romano

Corriere Del Mezzogiorno

1 ottobre 2009

Storia e tecnologia

Napoli-Portici: si inaugurava 170 anni fa la prima ferrovia mai vista in Italia

Il 3 ottobre 1839 l'inaugurazione: avventura ardua per le Due Sicilie. In Inghilterra prima linea al mondo nel 1825.



di **BENEDETTO GRAVAGNUOLO**

È stata non di rado avvolta in un alone mitico la data del 3 ottobre 1839 che segnò il varo del primo tratto ferroviario realizzato in Italia, tra Napoli e Portici. Al di là della retorica sui primati borbonici, resta incontrovertibile il tempismo dell'evento. Risale al 1825 la linea ferrata tra Stockton a Darlington, realizzata in Inghilterra da George Stephenson, in assoluto la prima ferrovia del mondo. Se si tiene conto del profondo divario economico tra la potenza imperiale britannica e il Regno delle due Sicilie, si può adeguatamente valutare la portata storica di quegli esili binari d'acciaio, ai quali seguì l'anno successivo la costruzione dell'imponente Opificio di Pietrarsa. Non è forse superfluo ricordare il ruolo propulsivo giocato dall'imprenditoria privata in quell'avventura. La proposta fu avanzata nel 1836 dall'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie, che ottenne subito dal re Ferdinando II la concessione, ma a patto di «costruire a sue spese, rischi e pericoli» la strada di ferro.

Così lo spirito d'intrapresa, coniugandosi con il sapere tecnico, favorì lo sviluppo dell'industria siderurgica e meccanica. Nel giro di pochi anni giunsero nel Regno delle Due Sicilie vari altri ingegneri-imprenditori di provenienza europea, tra i quali spiccano John Pattison e Thomas Richard Guppy che fondarono l'officina «Guppy & Co» capace di produrre circa tre locomotive l'anno. Ebbene, a 170 anni dall'inaugurazione della Napoli-Portici, le Ferrovie dello Stato hanno opportunamente promosso una manifestazione che si svolgerà domani nel Museo Nazionale di Pietrarsa. Alle celebrazioni pomeridiane è stato abbinato in mattinata un convegno del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani finalizzato a riflettere sull'evoluzione della maniera stessa di concepire i trasporti in questo lungo lasso di tempo. Non va dimenticato che i treni irruperono nell'immaginario collettivo fin dal loro primo apparire nei paesaggi rurali. Poeti quali Walt Whitman e Giosué Carducci, da due opposte sponde dell'oceano, elessero la locomotiva a simbolo del «progresso». Così come non è casuale che il primo film fratelli Lumière, proiettato a Parigi il 28 dicembre 1895 nel Salon Indien, abbia puntato l'obiettivo sull'arrivo di un treno nella Gare du Nord.

E, non foss'altro che per tali intrinseche potenzialità estetiche, la costruzione delle stazioni ferroviarie rappresentò il più avanzato laboratorio di sperimentazione linguistica per l'Art Nouveau, prima ancora che per le avanguardie, dal Futurismo al Costruttivismo. Si pensi ai giganteschi fiori metallici che spuntarono dal sottosuolo di Parigi, su disegno di Hector Guimard, o alle 38 Stazioni della Metropolitana di Vienna progettate da Otto Wagner (tra il 1894 e il 1901) come emblemi della Moderne Architektur. Anche in Italia, l'immaginazione delle architetture ferroviarie si librò in un vertiginoso slancio estetico. Ispirandosi all'esaltata ed esaltante utopia di Antonio Sant'Elia, Angiolo Mazzoni («futurista della seconda ondata») riuscì a coordinare presso il Ministero delle Comunicazioni un concreto programma di interventi di alta qualità attuato nel periodo tra le due guerre. Da allora molta acqua è passata sotto i ponti. Ma, per quanto possa apparire singolare, invece di regredire nel soffitto della memoria come una tecnica del passato, il trasporto su ferro è stato rivalutato a livello mondiale come il più agile sistema di mobilità del futuro.

Riallacciandosi al filo interrotto del lascito storico, all'alba del XXI secolo le Ferrovie dello Stato hanno nuovamente promosso una strategia di notevole attenzione verso l'estetica delle costruzioni ferroviarie. Mediante concorsi internazionali, le Stazioni di Torino, Firenze, Bologna, Roma e Napoli sono state affidate a gruppi di progettazione guidati rispettivamente da architetti della caratura di Arep, Foster, Isozaki, Desiderio e Hadid. Fatte le debite proporzioni, non meno significativa risulta nell'attuale scenario nazionale la «sfida dei trasporti su ferro» che Ennio Cascetta (docente di fama internazionale) è riuscito a mettere in cantiere negli ultimi anni in Campania. E ciò non solo per la «quantità» dei chilometri di linea ferrata e di stazioni realizzate, ma anche e soprattutto per la «qualità» dell'innovativa impostazione metodologica. Tant'è che Danuta Hüber (presidente della Commissione Europea per lo Sviluppo Regionale) ha indicato due anni fa questo inedito «sistema trasportistico» come una best practice, ovvero come un'esperienza- modello da esportare per la valorizzazione urbana e territoriale.

Nelle «Linee-guida per la progettazione nelle Stazioni della Metropolitana Regionale» (19 maggio 2006) è stato dichiarato senza perifrasi che le architetture delle stazioni— luoghi nei quali s'incontrano ogni giorno folle di viaggiatori — non possono più ridursi a rispondere solo a esigenze funzionali. Coerentemente, oltre a migliorare la rapidità della mobilità nell'area metropolitana più densamente abitata d'Europa, le nuove stazioni hanno prodotto un incremento sia della crescita economica che del livello di socialità dei territori periferici. Si tratta, dunque, di un nuovo primato raggiunto da Napoli e dalla Campania, su quale vale la pena di discutere.
