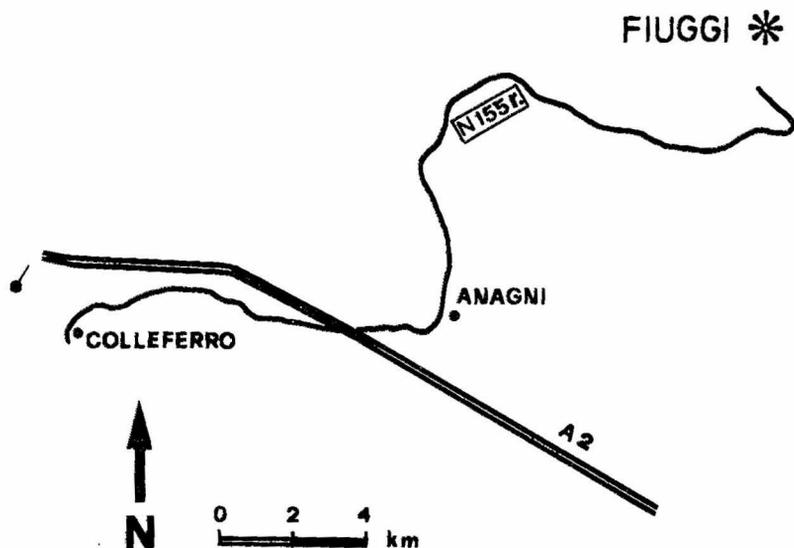


IL NUCLEO INDUSTRIALE DI COLLEFERRO



L'escursione inizia percorrendo la "Superstrada Anticolana" (SS. 155 racc. di Fiuggi), il cui nome ci ricorda la vecchia denominazione – Anticoli di Campagna – conservata fino al 1911.

Superata, attraverso una galleria, la piccola conca verdeggiante, la strada scende lungo le pendici sud-occidentali degli Ernici. Una cava di calcare, a destra, subito dopo la galleria; i muretti a secco – per proteggere i piccoli terrazzamenti dove alligna l'ulivo, in parte, ormai, abbandonato – che scandiscono i ripidi pendii; i materiali con cui sono costruite le case rurali, tutto ci ricorda (seppure ce ne fosse bisogno, visto l'abbondanza delle rocce affioranti) che siamo nel dominio assoluto del calcare.

Davanti a noi, con ampie vedute, si apre la valle del Sacco, designata spesso come Valle Latina, "frequentata e abitata da tempi remoti co-

me la miglior via di accesso dal Lazio alla Campania” (Almagni, 1966, p. 135).

Rapidamente raggiungiamo il fondovalle, frequentemente interrotto da lievi intumescenze. Agli ordinati paesaggi agrari del vigneto, cui spesso si associano essenze arboree da frutto, si alternano aree a coltivazione erbacee, spesso a grano, e residue zone a bassa boscaglia, che ancora ricoprono i dossi più elevati.

Il paesaggio si anima con numerose case sparse e piccoli nuclei, mentre, sulla sinistra, allungato su una modesta collinetta, appare l’abitato di Anagni. La sua posizione, strategicamente importante a dominio della valle, ha condizionato le tante turbinose vicende che ne hanno scandito la storia.

Lungo la superstrada – ma tale qualifica non è del tutto appropriata, non essendo interamente a quattro corsie – si notano diverse grandi infrastrutture ricettive (alberghi, ristoranti, bar), che, se ci ricordano la vicinanza di importanti vie di comunicazione, testimoniano, anche, la vocazionalità turistica della zona.

Giungiamo all’incrocio con la Casilina, in località detta appunto Quattro Strade, e la imbocchiamo in direzione di Roma. Davanti a noi si erge in tutta la sua imponenza l’alta bastionata calcarea dei Lepini; in alto, in posizione arroccata sulla dorsale, si nota l’abitato di Segni.

Siamo pressoché al centro dell’ampia valle del Sacco, che ha sempre svolto – com’è stato già accennato – un’importante funzione di collegamento fra Roma e la Campania. È percorsa, infatti, dall’antica via Casilina, dalla ferrovia a doppio binario Roma-Cassino-Napoli e, dal settembre 1962, dall’Autostrada del Sole (A2).

Sottopassiamo quest’ultima, in prossimità del nucleo di S. Bartolomeo, e poco più avanti, a sinistra, superiamo la piccola area industriale di Castellaccio, il cui maggiore stabilimento è quello della SNIA FIBRE, che, fra l’altro, produce le scocche in materiale sintetico per alcune autovetture Ferrari. Di fronte, il vecchio nucleo agricolo, sorto intorno ai resti di un castello, si è sviluppato in funzione degli insediamenti industriali; infatti, alcune palazzine, destinate a residenze operaie, contrastano con le altre piccole dimore rurali (Milone, 1969).

Tutt’intorno si estendono ampie coltivazioni erbacee, mentre il progressivo avvicinamento ai Lepini permette di mettere meglio a fuoco le profonde ferite inflitte dalle numerose cave al loro fianco nord-orientale.

Entriamo in provincia di Roma, e all’improvviso, superati alcuni

dossi, compaiono gli elementi tipici del paesaggio industriale: imponenti opifici, alte ciminiere e grossi capannoni.

Non mancano tuttavia tracce di un lontano passato: sulla destra si intravedono l'altissima Torre Santi, semisventrata e in rovina, e, un po' più avanti, i ruderi di un casolare allungato. È quanto rimane dell'Osteria Bianca, nota stazione di posta ad una giornata di cammino da Roma. Costeggiando il Sacco, la Casilina giunge, così, a Colleferro.

Ancora sul finire del secolo scorso esistevano, in questa zona, soltanto alcuni casali; uno di questi era abitato, e prendeva il nome, da Silvestro Tomassi, affittuario dei terreni che i principi Doria possedevano tutt'intorno. Sorgeva su una modesta altura a meno di un chilometro e mezzo, in linea d'aria, dalla destra del Sacco.

Nel 1892 l'apertura di una tratta più rapida nella linea ferroviaria Roma-Napoli potenziò il ruolo della stazione di Segni-Paliano (successivamente chiamata Segni-Scalo) – localizzata proprio in quest'area – e le conferì le premesse per il coagulamento di un piccolo nucleo di abitazioni.

Nel 1898, anche per iniziativa di Silvestro Tomassi fu costituita la Società Valsacco, con lo scopo di costruire uno zuccherificio. La materia prima, la barbabietola, poteva essere largamente prodotta nei terreni circostanti, che avevano già dimostrato di avere questa vocazionalità culturale. Lo stabilimento fu eretto di fronte alla stazione ferroviaria e già l'anno seguente funzionava a pieno ritmo.

Dopo un iniziale successo, che aveva anche determinato la nascita di un piccolo villaggio, – abitato da gente convenuta dai paesi vicini per lavorare in fabbrica – l'iniziativa fallì e lo stabilimento chiuse dopo pochi anni.

Le case, già occupate dagli operai dello zuccherificio, furono acquistate dall'azienda ferroviaria per ospitare i propri dipendenti di stanza alla stazione; ad esse, poco alla volta, se ne aggiunsero altre abitate da piccoli artigiani e da piccoli commercianti, che vivevano degli esigui traffici che sempre si verificano intorno ad una stazione.

Si giunge, così, a quel 1912, anno in cui si compì l'episodio fondamentale, che doveva mutare profondamente i destini di tutta l'area. Si era decisa, infatti, la costruzione di una fabbrica di esplosivi militari (balistiti) e industriali (dinamiti) e il sito di Segni-Scalo era parso il più opportuno, in quanto, la localizzazione della fabbrica doveva rispondere a precisi requisiti di ordine geografico:

- essere lontana dai confini terrestri e marittimi;
- essere protetta da un’eventuale offensiva proveniente dal mare, rappresentata, all’epoca, dai bombardamenti navali;
- essere ubicata nell’Italia centrale, possibilmente non troppo lontana né da Roma, né da Fontana Liri Inferiore, dove esisteva già uno stabilimento analogo.

Il sito specifico, inoltre, doveva trovarsi in una zona collinosa, atta allo scavo di gallerie e di particolari opere di difesa; essere non troppo vicino a centri abitati per ragioni di sicurezza, ma, nel contempo, sufficientemente vicina ad essi per favorire l’afflusso delle maestranze; disporre di un notevole patrimonio idrico; essere vicino ad una stazione ferroviaria.

È facile verificare come il luogo prescelto corrispondesse perfettamente ai numerosi requisiti richiesti. Infatti era a poca distanza sia da Roma, che da Fontana Liri Inferiore e collegato ed esse per ferrovia; la stazione c’era già e, felice coincidenza, esisteva il raccordo ferroviario di collegamento, mentre era ancora operante la concessione che autorizzava il prelievo dell’acqua necessaria dal fiume Liri, a suo tempo accordata allo zuccherificio. I Lepini, infine formavano una naturale barriera difensiva da qualsiasi incursione proveniente dal mare.

L’incarico fu affidato al capitale privato e, all’uopo, si costituì un’apposita società fra il senatore Giovanni Bombrini – noto esponente politico del tempo – e l’ing. Leopoldo Parodi-Delfino, industriale già affermato in campo nazionale.

La “Società Bombrini Parodi-Delfino” fu costituita a Genova il 26 ottobre 1912 e già l’anno seguente parte della fabbrica era in funzione e, nella prima metà del 1914, lo stabilimento produceva a regime.

Lo scoppio della prima guerra mondiale determinò un forte impulso e, specie dopo la sconfitta di Caporetto, la produzione di manufatti bellici subì un forte incremento.

Subito dopo la guerra la Società avvertì la necessità di diversificare i prodotti, anche per continuare ad utilizzare a pieno ritmo gli impianti ampliati durante il conflitto. Iniziò, così un processo di espansione produttiva che, pur tra alti e bassi, durerà fino agli anni sessanta, e che, pur non ripudiando le tradizionali produzioni belliche, amplierà di molto gli interessi della Società.

Nel 1919-20 cominciò la produzione di fertilizzanti fosfatici e prodotti chimici per l’industria e per l’agricoltura. Nel 1921 fu fondata la “Società Italiana per la produzione di Calci e Cementi di Segni”, per

sfruttare la pozzolana esistente in zona, i cui stabilimenti sorsero attigui a quelli della Bombrini Parodi-Delfino. Nel 1925-26 sorsero moderni impianti appositamente costruiti per la produzione di nuovi tipi di esplosivo; nel 1930-31 fu costituito tutto un nuovo settore metallurgico e meccanico; nel 1940-41 si ampliarono le produzioni chimiche (ammoniaca, acido nitrico, solfato ammonico, alcool metilico).

La seconda guerra mondiale riaffermò l'importanza delle produzioni belliche e, proprio in quegli anni, la Bombrini Parodi-Delfino raggiunse il massimo livello di occupazione con circa 18.000 addetti.

Le immani distruzioni belliche determinarono gravi problemi di ricostruzione e di riconversione, con inevitabili ripercussioni nell'occupazione e conseguenti conflitti sociali.

Superati quei terribili anni, le migliorate condizioni economiche generali consentirono la ripresa delle produzioni, che, agli inizi degli anni sessanta, erano suddivise in tre rami principali di attività. Le produzioni militari, che nel frattempo si erano diversificate e, ovviamente, ammodernate: munizionamenti vari, razzi e missili, esplosivi da mina, prodotti per caccia e tiro. Le produzioni chimiche con prodotti destinati all'industria, all'agricoltura e agli usi domestici. Le produzioni metalmeccaniche con forniture ferroviarie e impianti industriali di vario tipo (*Il gruppo industriale Bombrini Parodi-Delfino*, 1962).

Negli anni successivi, nuove ristrutturazioni nell'industria italiana portarono, nel 1968, all'incorporazione della Bombrini Parodi-Delfini nel gruppo SNIA VISCOSA, da tempo affermato nel settore chimico (*Mezzo secolo di SNIA VISCOSA*, 1970).

Qualche tempo dopo, agli inizi degli anni ottanta, l'intero gruppo fu incorporato in quello FIAT.

Attualmente la SNIA - B. P.-D. opera su due settori, con una superficie di circa 1000 ha e con 1900 dipendenti (dei quali 530 in cassa integrazione). Il primo è costituito dalla Divisione Spazio, che produce parti di vettori di lancio, combustibili solidi per gli stessi e parti di satelliti. L'azienda collabora con i lanci del missile *Ariane* ed è coinvolta nell'Agenzia Spaziale Europea con il progetto ESA; è interessata, quindi, ai grandi programmi e progetti spaziali a carattere internazionale e a finanziamento pubblico. È un settore in buone condizioni e potrebbe avere prospettive di notevole sviluppo se l'impegno italiano in campo spaziale subisse un rafforzamento e un incremento. La seconda attività è rappresentata dalla Divisione Difesa, che continua le produzioni belliche tradizionali - missili, razzi, munizionamento di vario tipo, ecc. -

impiegando la gran parte degli operai dell'impresa. È questo, però, il settore più in crisi. Il mercato dipende, infatti, dalle commesse statali e, in piccola parte, da quelle NATO, dove, però, la concorrenza è molto forte. Inoltre l'auspicata riorganizzazione della difesa italiana e di quella della NATO creano molte incertezze e impediscono programmi a lungo termine. Anche se in realtà, più che di riorganizzazione sarebbe più esatto parlare di un "ripensamento", peraltro, in gran parte ancora da precisare, delinearne ed effettuare.

Scorporata dalla SNIA – B. P. D. (pur facendo sempre parte del gruppo FIAT) è la FIAT Ferroviaria, che seguita ad operare, principalmente, nel settore del materiale ferroviario e, secondariamente, quello dei *containers*. Si tratta, però, di impianti industriali piuttosto vecchi e ciò, insieme alla generale crisi che da tempo attanaglia l'intero comparto ferroviario, provoca una serie di difficoltà e di problemi. Gli attuali addetti, in calo rispetto agli anni passati, sono circa duecentocinquanta.

La Cementeria di Colleferro, erede della vecchia Calci e Cementi di Segni, fa parte, oggi, del gruppo Italcementi, che conta una trentina di stabilimenti, localizzati soprattutto nell'Italia centro-meridionale. Quello di Colleferro è, uno dei maggiori e, con circa 250 addetti fissi (ai quali, secondo le necessità, si aggiungono dagli 80 ai 120 operai fluttuanti), ha una produzione annua che può stimarsi intorno al 7-8% di quella dell'intero gruppo. Si produce soprattutto cemento pozzolanico e calce idrata. Gran parte delle materie prime provengono dagli immediati dintorni, in particolare il calcare giunge, convogliato da un apposito nastro trasportatore pensile, da alcune cave – situate alle basse falde dei Lepini, in località La Nuvoletta e Le Quercie – che si trovano nel territorio comunale di Segni. Anche le pozzolane arrivano da cave localizzate nelle vicinanze (Colledoro, Piombinara), mentre le sabbie vengono da Privero e i gessi dall'Abruzzo e dalla Campania. I prodotti sono diffusi specialmente nel Lazio e in alcune regioni finitime: Abruzzo, Molise e Campania. A proposito delle cave, c'è da sottolineare che quelle di proprietà dell'azienda – che non sono quelle visibili sul costone dei Lepini – sono coltivate con metodi rispettosi dell'ambiente e, quando sono esaurite, si provvede al loro recupero ambientale.

Accanto a queste tre industrie maggiori che assorbono una quota di addetti stimabile all'incirca al 70% del totale comunale, sono sorte, già da tempo, una serie di altre piccole industrie, molte delle quali sfumano nell'artigianato. La maggior parte di esse lavora in quei settori dell'indotto funzionale alle fabbriche più grandi ed è logico, quindi, che, nel

corso degli anni, abbiano risentito e risentono tuttora delle alterne vicende dell'interno settore industriale.

Contemporaneamente allo sviluppo industriale nacque e si ampliò il centro di Colferro.

Per l'impianto e il funzionamento della polveriera occorre, infatti, operai specializzati, che giunsero dal Piemonte e per i quali occorre approntare alloggi e tutta una serie di servizi, non essendo pensabile che potessero gravitare sul piccolo nucleo di Segni-Scalo. Ai primi pionieri, inoltre, in occasione dei ricorrenti ampliamenti cui s'è accennato, si aggiunsero altri immigrati. Così, nel 1920-22, affluirono edili marchigiani per la costruzione degli stabilimenti chimici e cementiferi e, quasi tutti, rimasero a Colferro (Colajacomo, 1967). E così per volere dell'ing. Parodi Delfino sorsero case e infrastrutture varie che, verso la metà degli anni venti, formavano già quello che costituirà il nucleo originario di Colferro (*Il Villaggio industriale di Colferro di Roma della Società Bombrini Parodi-Delfino*, 1927).

Nuove immigrazioni si ebbero negli anni trenta e contemporaneamente il centro si ampliava sempre più con un'espansione "guidata". Una sorta di vero e proprio piano regolatore (certamente uno dei pochi esempi a quel tempo) che prevedeva i principali servizi – palazzo del Comune (il Comune di Colferro fu istituito nel 1935), scuole, chiesa – prospicienti o nei pressi di una grande piazza a portici, una serie di palazzine per gli impiegati e un vero e proprio quartiere per gli operai.

Così mentre nel 1911 i residenti nella futura area comunale sono stati calcolati a circa 1.000 abitanti (Attuoni, 1959), nel 1936 si superarono i 4.000, per raggiungere i 10.000 nel 1951; attualmente (marzo '91) la popolazione ammonta a 20.861 persone. Questo forte incremento in anni recenti ha provocato un notevole accrescimento del centro abitato, che, ormai, ha quasi saturato gran parte dell'area pianeggiante disponibile nel settore sud-orientale del territorio comunale.

Giovanni Calafiore