

sistema degli ammortizzatori sociali basata sull'attuazione di politiche di *workfare* che offrano concrete possibilità di riqualificazione e reinserimento professionale.

In questo contesto, appare sempre più importante lo sviluppo dell'offerta formativa rivolta ai lavoratori occupati, in particolare di quella orientata più alla sfera del «saper essere» che a quella tradizionale del «saper» e del «saper fare». Infatti, gli interventi che hanno come obiettivo lo sviluppo di capacità interiori, come l'adattabilità al cambiamento, l'assunzione di responsabilità, l'elasticità e lo spirito di iniziativa – da affiancare ovviamente alle conoscenze professionali e alla perizia tecnica – non possono non acquisire priorità in un mercato del lavoro sempre più turbolento e segnato dalla prospettiva di doversi riconvertire professionalmente più volte durante l'arco della vita.

Marcello Ricci

Il centenario della linea ferroviaria Roccasecca-Avezzano

Le problematiche connesse agli assi di collegamento trasversali peninsulari erano vive già in epoca pre-unitaria. Il centenario dell'inaugurazione della linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca può essere l'occasione per ripercorrere le tappe più significative, dalla progettazione alla realizzazione, di un asse di collegamento che ha rivestito una considerevole funzione di cerniera tra il Lazio meridionale e la piana del Fucino, pur rimanendo marginale rispetto alle grandi correnti di traffico.

Già nella seconda metà del Settecento venne posto il problema di realizzare una strada di collegamento tra Sora e l'Abruzzo attraverso il naturale «corridoio» costituito dall'alta Valle del Liri. I rappresentanti delle maggiori comunità interessate (Sora, Tagliacozzo, Pietrasecca, Scanzano, San Donato, Poggio Filippo, Roccaferro, Paglia e Capistrello) sottoposero una petizione al

re affinché un collegamento tra Napoli e «gli Abruzzi» potesse avvicinare le due aree e far uscire dalla depressione economica tutta la Val Roveto e il Fucino, che pure erano aree produttive, ma che soffrivano, appunto, della mancanza di collegamenti con i mercati più vasti. La cronica mancanza di risorse finanziarie impedì che il problema potesse risolversi in breve tempo. Solo nel 1834 la Val Roveto poté beneficiare di un «tracciolino», vale a dire di una traccia in terra battuta che collegava Sora a Capistrello. Le dimensioni (12 palmi), differenti dalle norme imposte dai regolamenti del Regno Borbonico (4 palmi) consentivano il transito sia di pedoni sia di animali da soma. La strada che, secondo il progetto del Ruggi, articolata in tre tronchi, misurava circa 21 miglia, sarà ultimata soltanto dopo un ventennio.

Difficoltà finanziarie avevano dapprima frenato anche lo sviluppo ferroviario, ma dopo il 1848 molti Stati italiani avevano promosso un lento e continuo ampliamento della rete ferroviaria. La mancanza di capitali nazionali aveva fatto sì che molti finanziatori stranieri investissero in Italia incoraggiati dal positivo andamento degli affari. In un tale clima economico, relativamente favorevole, nacque nel 1853, su proposta del barone Panfilo di Riseis, presidente del Consiglio Provinciale dell'Abruzzo Citeriore, l'idea di una ferrovia tra Napoli e l'Adriatico attraverso la Val Roveto. Nonostante l'immediata approvazione del progetto da parte di Ferdinando II di Borbone, l'opera non prese avvio, a causa della profonda crisi politica pre-unitaria che investì il regno borbonico. Essa fu, infatti, ripresa in considerazione ad Unità compiuta nella convenzione stipulata nel maggio 1861 dai ministri dei Lavori Pubblici Peruzzi e delle Finanze Bastogi con il banchiere Paolino Talabot per la costruzione di strade ferrate tra Napoli e l'Adriatico, tra le quali venne prevista, appunto, una linea che partendo da Ceprano, sulla Roma-Napoli (ferrovia all'epoca in fase di ultimazione) avrebbe raggiunto Pescara

attraverso Sora. Il progetto non ebbe da parte di Talabot che avrebbe dovuto realizzare l'infrastruttura.

Soltanto nel 1862, dopo il fallimento del barone Rothschild, dall'entrata in carica di Ceprano-Napoli, si realizzò un collegamento con quella tirrenica casecca, di 172 chilometri di linee esistenti tra Ceprano-Roccasecca. La volta, però, illimitata, attendeva la mutazione del Regno, affinché si potessero ottenere i consensi in quell'anno e si potesse esprimere a favore una linea di servizio tra Sora e il tronco della linea veniva in essere. Le opere di completamento della ferrovia del Regno erano in ritardo e si prevedeva anche la sua chiusura. Il finanziamento decimale a carico del Regno, a carico delle provincie, fu iniziato nel 1863 e si concluse ventidue anni dopo. Il primo tronco, da Sora a Avezzano, non presentava problemi strutturali di adattamento al territorio, e fu realizzato in un tempo breve. Il problema più grande. Problema che venne risolto nel 1864, quando si scavalcò la valle del Fucino con un percorso tortuoso, ma con la costruzione di una ferrovia ad alta ingegneria, con una ventina di gallerie, viadotti e ponti. Il progetto, noto, ad esempio, per l'andamento elicoidale della galleria, supera i 102 metri) tra la

attraverso Sora, Avezzano e Popoli. Il progetto non ebbe seguito per l'impossibilità, da parte di Talabot, di costituire la società che avrebbe operato nella realizzazione dell'infrastruttura.

Soltanto nel 1875, dopo un tentativo fallito nel 1862 ad opera di una società del barone Rothschild, e dopo ben dieci anni dall'entrata in funzione della linea Roma-Ceprano-Napoli, venne rielaborata l'idea di un collegamento tra la costa adriatica e quella tirrenica. La Popoli-Avezzano-Roccasecca, di 172 km, avrebbe raccordato le linee esistenti Pescara-Popoli e Roma-Ceprano-Roccasecca-Napoli. Ancora una volta, però, il progetto rimase tale, e si dovette attendere il 1879, e una sostanziale mutazione della politica ferroviaria del Regno, affinché il progetto stesso ritrovasse consensi in ambito politico. Fu, infatti, in quell'anno che la Camera dei Deputati si espresse a favore della costruzione di una linea di seconda categoria tra Avezzano e il tronco Ceprano-Roccasecca. La linea veniva inquadrata nell'ambito delle opere di completamento della rete ferroviaria del Regno (nel medesimo ambito ricadeva anche la linea Terni-Rieti-L'Aquila). Il finanziamento era previsto per nove decimi a carico dello Stato, per un decimo a carico delle province attraversate. I lavori, iniziati nel 1880, si svolsero nell'arco di ventidue anni: nel 1884 fu inaugurato il primo tronco, da Roccasecca ad Arce, che non presentava eccessive difficoltà infrastrutturali di adattamento alla morfologia del territorio, complessivamente pianeggiante. Problematica fu invece la costruzione del successivo tratto, che, dopo aver scavalcato la via Casilina, si insinuava in un percorso tortuoso che rese necessaria la costruzione di vere e proprie opere di alta ingegneria, e più specificamente di una ventina di gallerie e di oltre trenta tra viadotti e ponti. Assolutamente degno di nota, ad esempio, era il tratto che, ad andamento elicoidale e per buona parte in galleria, superava il notevole dislivello (102 metri) tra la stazione di Pescocanale e

l'altopiano dei Campi Palentini. Dopo l'apertura, già menzionata, del tratto Roccasecca-Arce, fu la volta nel 1891 della Arce-Sora (20 km) e nel 1895 della Sora-Balsorano (13 km). Con il completamento del tratto Balsorano-Avezzano (36 km), nel 1902 la linea fu ultimata. Tuttavia la ferrovia, per il cui completamento, di fatto, si era dovuto attendere mezzo secolo dalla stesura del progetto iniziale, non svolgeva più quel ruolo di ponte – cui era destinata inizialmente – tra due aree ad elevato tasso di sviluppo produttivo. Le industrie del Sorano (soprattutto cartiere e lanifici) attraversavano, infatti, un periodo di significativa crisi, e fenomeni quali il brigantaggio e l'emigrazione avevano inciso drasticamente sul tessuto socioeconomico. L'arrivo del treno, in sostanza, agevolò i flussi notevolissimi di emigranti che abbandonavano la Val Roveto e la media valle del Liri, e stimolò nuovi insediamenti a ridosso del tracciato stesso, a scapito degli antichi borghi adagiati sulle pendici dei monti, avviando un processo di concentrazione lineare e, allo stesso tempo, di diversificazione produttiva per l'intera valle.

Insieme con la strada rotabile costruita alla fine dell'Ottocento, la ferrovia ebbe invece un ruolo fondamentale nell'ambito dei soccorsi e del supporto dato alle popolazioni colpite dal sisma che nel 1915 devastò la Marsica. La ferrovia fu, successivamente, tra gli obiettivi del secondo conflitto mondiale, che proprio lungo la linea ferrata vide posto in larga parte il fronte meridionale peninsulare. Ai bombardamenti alleati del 1943 si aggiunse l'opera devastatrice dei tedeschi in ritirata, cosicché, come era stato per la sua costruzione, la ricostruzione post-bellica avvenne a stadi successivi: nel 1946 la Avezzano-Capistrello, nel 1948 la Roccasecca-Sora, nel 1954 la Sora-San Vincenzo Val di Roveto, nel 1955 la San Vincenzo-Civitella Roveto, nel 1959 la Capistrello-Civitella Roveto.

Mentre si era in fase di ricostruzione già si profilava per l'intera linea, secondo le politiche imposte dalla crisi e dalla sus-

seguinte riorganizzazione delle operatività delle Ferrovie dello Stato, una rapida dismissione a favore di più efficienti e rapidi collegamenti stradali (nel 1994 fu, tra l'altro, completata la strada a scorrimento veloce tra Sora ed Avezzano). L'adozione nel 1998 del sistema di comando centralizzato del traffico presso la stazione di Avezzano e dei moderni dispositivi di controllo del traffico hanno consentito una significativa riduzione delle spese di esercizio e allontanato l'ipotesi di un ridimensionamento operativo della tratta, che a tutt'oggi, al compimento del secolo di vita, può rappresentare, oltre al proprio valore storico, anche un effettivo strumento di integrazione socio-territoriale: si pensi, ad esempio, agli sforzi di rivalorizzazione in chiave turistica di tratte marginali che sono stati recentemente attuati dai gestori del sistema ferroviario italiano in aree ad elevato potenziale turistico-ambientale.

Paolo Sellari

Un museo contadino e il suo territorio

Picciano è un piccolo centro abitato della provincia di Pescara, posto su una bassa collina a sud del fiume Fino, a monte della sua confluenza nel Tavo. La sua storia si identifica con lo sviluppo dell'abbazia cistercense di Santa Maria, fondata nel 1049 e nota come uno dei centri culturali più importanti d'Abruzzo – anche se nell'Ottocento un incendio distrusse tutti i libri e i documenti raccolti nel monastero. Attività fondamentale della popolazione è tuttora l'agricoltura, insieme con un artigianato di ambito locale (ferro, legno, cuoio).

A testimoniare questa vocazione economica, che si è evoluta attraverso i secoli a Picciano con modalità molto simili al resto della regione, in questo piccolo centro sorge un «Museo delle arti contadine»: su un'area di 6.000 m², circa 6.000 oggetti sono stati raccolti e disposti in modo da consentire un itinerario didattico che si ricollega alla vita dei campi, vista nelle dif-

ferenti attività lavorative e nel suo variare nel tempo. Il percorso inizia con oggetti della fine del III millennio a. C., rinvenuti nell'area e riferibili alla rivoluzione agricola del Neolitico, e prosegue suddiviso in settori tematici – comprendendo anche un'area didattica che può essere utilizzata per conferenze e lezioni, essendo attrezzata con proiettori, lavagne luminose, impianto di traduzione simultanea, una videoteca e una biblioteca di circa 800 volumi.

Nel settore dedicato al grano si trova un mulino del XIX secolo, la ricostruzione del pastificio De Cecco come si presentava nel 1723, una serie di antiche misure di capacità: «lu stuppelle», che conteneva circa 2,5 kg; la «coppa», quattro volte più capiente; il «mezzetto», di circa 20 kg; il «tomolo» (40 kg) e la «soma», equivalente a 120 kg di grano – tutti termini che comparivano molto spesso nei contratti di affitto o di mezzadria. Nel parco che circonda il museo sono presenti numerose piante di olivo la cui età è stimata a oltre 600 anni; di queste, alcune sono ricomprese nel settore dell'olio, insieme con diversi attrezzi, come una pressa olearia realizzata con legno di bosso nel XII secolo, vari recipienti che vanno dall'età preromana ai primi decenni del XX secolo, numerose macine di pietra e alcuni «friscoli» – sacchi di giunco in cui venivano sistemate le olive da frangere per poterle collocare entro la pressa del torchio.

Queste riguardanti il frumento e l'olivo – colture ancora largamente praticate nell'area e, specie nel caso dell'olivo, con un rinascendo successo – sono le sezioni in un certo senso più «vive»; e ovviamente anche quelle che presentano il maggiore interesse da un punto di vista territoriale: il paesaggio della collina abruzzese è tuttora fortemente connotato dalla combinazione, in varie misure, di frumento e olivo. La possibilità di cogliere con immediatezza l'antica centralità economica di queste colture e l'insieme di competenze, di soluzioni tecnologiche, di scelte organizzative che vi