



**Politecnico
di Torino**

Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

A.a. 2022/23

Sessione di Laurea Settembre 2003

Nuovi scenari per la valorizzazione del Comune di Castelluccio Inferiore (PZ)

Il caso della linea Lagonegro-Spezzano Albanese e la stazione di Castelluccio Inferiore

Relatore

Silvia Gron

Correlatore

Cristiano Tosco

Candidato

Mauro Madeddu

Prefigurazione di nuovi scenari per la valorizzazione del centro storico della città di Castelluccio Inferiore (PZ): Il caso della linea Lagonegro-Spezzano Albanese e la stazione di Castelluccio Inferiore

_Abstract (ita/eng)

_Introduzione e metodologia

Parte I

_Analisi preliminare

- Strategia Nazionale per le Aree Interne- SNAI
- Il Piano Strategico Regionale- Basilicata
- Strategia Area Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento – MASVS
- Appennino Lucano
- Ex-Comunità Montana Lagonegrese
- La valle del Mercure-Lao
- Fotografie del territorio
- Bibliografia

_Castelluccio Inferiore

- Analisi storica di Castelluccio Inferiore e foto storiche
- Pieni e vuoti
- Analisi delle tipologie edilizie
- Analisi delle destinazioni d'uso
- Analisi viabilità
- Demografia
- Osservare per conoscere
- Conclusioni
- Bibliografia

Parte II

_Approccio strategico

_Le ferrovie dismesse

_Storia della linea Lagonegro-Spezzano Albanese

- La nascita delle ferrovie in Italia
- Le ferrovie meridionali e la Calabro-Lucana
- La tratta Lagonegro-Spezzano Albanese

_Dalle ferrovie abbandonate alle “vie verdi”

- Storia delle *Greenways*
- Il caso italiano
- La normativa italiana
- Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica
- Il cicloturismo in Italia
- Bibliografia

_Inquadramento

- Contesto
- Carte di analisi del contesto
- Carta di sintesi
- Da Lagonegro a Laino
- Localizzazione fermaate e manufatti principali
- Bibliografia

_Le fermate

Parte III

_La strategia

- La scelta del percorso
- Linee guida d'intervento
- Inquadramento servizi ed attività
- Figure coinvolte
- Sitografia

_Casi studio

- Il recupero dei manufatti
- La scelta dei casi
- Casa cantoniera con casello a Castelluccio Superiore
- Stazione ferroviaria a Lauria
- Stazione ferroviaria e casa cantoniera a Castelluccio Inferiore

_Il progetto

- Introduzione
- Il progetto degli spazi

_Conclusione

Abstract

Lo spopolamento delle cosiddette “aree interne” è uno dei fenomeni più studiati del territorio italiano. Riguarda un numero sempre maggiore di Comuni medi o piccoli dal Nord al Sud Italia, tipicamente delle zone montuose, che si trovano lontani dai maggiori centri e Capoluoghi, lontano cioè da tutti i servizi principali quali Ospedali, ferrovie, uffici pubblici. La Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI) è il principale strumento pensato per riconnettere queste porzioni del Paese rimaste isolate. Dal 2014 sono partiti i primi progetti pilota su alcune aree interne, tra queste, quella per i territori del Pollino-Lagonegrese in Basilicata, l’area Mercure-Alto Sinni-Val Sarmento (MASVS) di cui fa parte Castelluccio Inferiore.

Questo lavoro nasce dagli accordi di collaborazione stretti tra il Comune di Castelluccio Inferiore e il Politecnico di Torino. Su proposta della Professoressa Silvia Gron, questa tesi ha l’obiettivo di stilare un progetto di valorizzazione per il paese, in linea con le indicazioni della strategia MASVS, per il contrasto allo spopolamento, la valorizzazione delle produzioni locali e lo sviluppo dei servizi. La prima fase di lavoro ha visto la collaborazione di cinque tesisti, attraverso la quale è stata studiata nel dettaglio la SNAI e il programma applicato all’area di Castelluccio Inferiore, oltre che la storia e la morfologia stesse del territorio. Dopo una prima analisi comune, i lavori hanno preso strade parallele, focalizzandosi su diverse aree e temi, elaborando strategie e progetti che, partendo da basi e obiettivi condivisi, propongono scenari diversi per lo sviluppo e il rilancio del Comune.

Il tema approfondito in questa tesi riguarda il recupero delle ferrovie dismesse. Queste rappresentano un patrimonio di migliaia di chilometri di binari abbandonati o smantellati solo in Italia, per i quali sta diventando sempre più frequente la riconversione in percorsi ciclopedonali: le cosiddette “Greenways”. Nello specifico lo scenario ipotizzato riguarda la realizzazione di un nuovo percorso destinato al turismo lento, lungo il sedime dell’ex ferrovia che collegava Lagonegro e Spezzano Albanese. La Calabro-Lucana sorta tra gli anni ’10 e ’30 del secolo scorso e successivamente chiusa e smantellata tra gli anni ’60 e ’80, di fondamentale importanza per lo sviluppo industriale dell’area nel Novecento.

Alla scala urbana il progetto di riqualificazione ha riguardato gli spazi della stazione di Castelluccio Inferiore, riconvertita in autostazione. Il progetto approfondisce la strategia in cui è previsto il recupero delle vecchie stazioni e case cantoniere ormai dismesse, dotandole di servizi di supporto al turismo e alla popolazione residente. Per la sua posizione all’interno del centro abitato, la stazione di Castelluccio rappresenta uno snodo importante lungo il tracciato; il masterplan realizzato pertanto prevede l’inserimento di una nuova velostazione, con spazi per la riparazione, l’acquisto e il noleggio di biciclette, e altri per sosta e ristoro; spazi dedicati all’esposizione dei prodotti locali e alla conoscenza della storia del territorio e una nuova area coperta per il mercato bimestrale.

Obiettivo finale è quindi restituire al paese gli spazi semiabbandonati della stazione e stimolare l’attrattiva turistica del territorio tramite il turismo lento, spostando quindi l’attenzione sulla cultura e la storia dei luoghi attraversati.

Abstract

The depopulation of the so-called ‘internal areas’ is a well-researched phenomenon in Italian territory. It concerns an increasing number of medium and small municipalities, situated in mountainous regions across North to South Italy that are far from major centres, i.e. far from all the main services such as hospitals, railways, public offices. The National Strategy for Internal Areas (SNAI) is the main instrument designed to reconnect these isolated parts of the country. With the first pilot projects initiated in 2014, including the Pollino-Lagonegrese territories in Basilicata and the Mercure-Alto Sinni-Val Sarmento (MASVS) region, which comprises Castelluccio Inferiore, the aim is to improve connectivity in these inland areas.

This work stems from the cooperation agreements between the Municipality of Castelluccio Inferiore and the Polytechnic University of Turin. At the proposal of Professor Silvia Gron, this work seeks to develop a valorisation project for the village, in line with the indications of the MASVS strategy, for the fight against depopulation, promote local products and the development of services. The first phase of work involved the collaboration of five tesists through which the SNAI and the programme were applied to the Castelluccio Inferiore area, as well as the history and morphology of the territory itself. After an initial joint analysis, the work followed parallel paths, focusing on different areas and themes, elaborating strategies and projects that, starting from common bases and objectives, propose different scenarios for the for the development and revitalisation of the municipality.

The theme explored in this thesis concerns the recovery of disused railways. These represent a heritage of thousands of kilometres of abandoned or dismantled tracks in Italy alone, for which conversion into pedestrian and cycling routes, known as ‘Greenways, is becoming increasingly common. Specifically, the hypothesised scenario concerns the creation of a new slow tourism route, along the path of the old railway that connected Lagonegro and Spezzano Albanese. The Calabro-Lucana railway, built between the 10s and 30s of the last century and subsequently closed and dismantled between the 60s and 80s, was of fundamental importance for the industrial development of the area in the 20th century.

At the urban level, the redevelopment project involved the area of the railway station of Castelluccio Inferiore, recently reconverted into a bus station. The project deepens the strategy in which envisages the recovery of the old disused stations and ‘cantonal houses’, by providing them with services to support tourism and the resident population. Due to its location within the town centre, the Castelluccio station represents an important junction along the route; the master plan drawn up therefore envisages the insertion of a new velostation with spaces for repairing, purchasing and renting bicycles, and others for stopping and refreshments; spaces dedicated to the display of local products and knowledge of the history of the area; and a new indoor area for the bi-monthly market.

The final objective is therefore to return the semi-abandoned spaces of the station to the town and stimulate tourist attractiveness of the area through slow tourism, thus shifting attention to the culture and history of the places traversed.

Introduzione e metodologia

Castelluccio Inferiore è un piccolo Comune in provincia di Potenza sul confine calabro-lucano. Il borgo è situato in un'area caratterizzata dall'importante rilevanza naturalistica grazie alla presenza e alla vicinanza del Parco Nazionale del Pollino.

La sua posizione, che un tempo lo rendeva un polo strategico e importante nodo per le vie di comunicazione, ad oggi è causa del suo isolamento, fenomeno che ha colpito la maggior parte dei centri urbani minori sparsi per la penisola.

Il Comune di Castelluccio, tramite la figura del Sindaco Paolo Campanella, ha manifestato l'interesse di formulare un progetto di valorizzazione del territorio finalizzato ad accogliere nuovi abitanti e nuove attività, al fine di riconnetterlo anche con il contesto in cui è inserito.

Con questa premessa nasce la volontà di sviluppare un progetto di tesi – grazie alla convenzione tra il Politecnico di Torino e il Comune di Castelluccio – volto a prefigurare nuovi scenari per il futuro di questa piccola realtà.

Il lavoro è composto da quattro parti distinte precedute da un capitolo comune strutturato in modo da condurre le analisi preliminari, utili a tutti i tesisti che hanno lavorato collegialmente nell'individuare politiche di valorizzazione per Castelluccio Inferiore, per la comprensione del contesto e per la successiva elaborazione personale, attraverso una ricerca condivisa e una restituzione degli elaborati uniforme. Questa prima parte ha riguardato l'individuazione e la comprensione dei limiti territoriali all'interno dei quali Castelluccio rientra e successivamente un'analisi storica e urbana del Comune stesso.

Durante il percorso di analisi e studio sono state individuate differenti tematiche e spunti progettuali che si sono estesi anche al di fuori del tessuto storico del Comune interessando differenti aspetti del costruito, della società e del territorio che sono state approfondite dai singoli all'interno delle tesi.

Dallo studio preliminare e dall'analisi dei processi storici che hanno caratterizzato Castelluccio Inferiore i quattro lavori di tesi hanno sviluppato differenti tematiche riportate brevemente di seguito:

- Le candidate Lucia Donetto e Ilaria Fasano si sono concentrate sul quartiere operaio del Rione Enel – ora Rione San Michele – proponendo un progetto di recupero attraverso il ridisegno degli spazi interni ed esterni e l'inserimento di nuove funzioni da affiancare alle residenze ancora presenti;
- Il candidato Mauro Madeddu ha approfondito il rapporto storico tra il paese e il tracciato dell'ex ferrovia calabro lucana ormai dismessa, ipotizzando uno scenario di recupero del percorso alla scala ampia e un progetto mirato al recupero dell'area della stazione di Castelluccio Inferiore.
- La candidata Chiara Tirico si è posta come obiettivi la rilettura critica del patrimonio edilizio del centro storico del Comune, al fine di conservarne l'identità attraverso la redazione di buone pratiche per il recupero architettonico, e l'ipotesi progettuale su uno dei manufatti del tessuto storico.
- Il candidato Enrico Vercellino partendo dall'analisi del palinsesto produttivo ed industriale dell'area del Bacino del Mercure si è concentrato sull'analisi del fenomeno dell'industrializzazione e delle sue conseguenze e ha sviluppato un'ipotesi progettuale sul Borgo dei Mulini presso la Fonte San Giovanni e quindi sui manufatti produttivi di Castelluccio Inferiore.

Le diverse tematiche proposte mostrano come sia possibile attuare il rilancio di un piccolo borgo attraverso differenti ambiti di progetto a scale differenti, dal manuale di recupero architettonico allo studio della mobilità – leggera – passando per la riqualificazione di porzioni di tessuto urbano.

Analisi preliminare

L'obiettivo dell'analisi è quella di individuare la posizione di Castelluccio Inferiore all'interno del suo contesto territoriale e del panorama delle aree interne. La complessità del territorio è dovuta al fatto che il Comune si trova in una posizione a confine di tre Regioni: Basilicata, Calabria e Campania. Per analizzarlo è necessario non solo limitarsi allo studio dei confini regionali ma anche ricercare analogie tra campi omogenei nelle aree confinanti delle altre regioni. Per questo motivo l'analisi è stata sviluppata appoggiandosi sia a strumenti regionali, caratterizzati da medesime dinamiche legislative e amministrative come la SNAI o le ex Comunità Montane, sia a personali interpretazioni del territorio legate a specifici aspetti intrecciati con le problematiche valutando i possibili sviluppi per il comune di Castelluccio. Il lavoro inoltre è inteso come strumento per sovrapporre e reinterpretare differenti aspetti del territorio.

Nella prima sezione del capitolo viene proposta una definizione e descrizione della SNAI in quanto strumento normativo. Vengono introdotte le motivazioni che hanno portato allo studio del fenomeno delle aree interne (fenomeno di marginalizzazione, spopolamento, ecc.) e alla loro definizione. Questo porterà, di conseguenza, a mostrare come avviene la classificazione delle aree in base a determinati criteri (presenza di servizi o distanza dai poli). Gli obiettivi che la SNAI cerca di raggiungere sono l'inversione del *trend* demografico e la promozione dei progetti a livello locale. Riferendosi a questi obiettivi, nel capitolo verranno trattati i diritti di "cittadinanza": sanità, istruzione e formazione professionale e mobilità. Viene, inoltre, introdotta la verifica sulla densità del costruito svolgendo un'osservazione sui pieni e vuoti, utile a comprendere l'individuazione delle aree interne. La lettura del territorio è tematizzata secondo le seguenti componenti: demografica, economica, sociale e fisica. La presentazione dei dati proposti nella strategia è supportata tramite grafici prodotti grazie alla consultazione di dati ISTAT, SNAI e ANCI e rielaborazioni (mappe tematiche) cartografiche a scala nazionale.

Osservando il territorio italiano possiamo affermare che il tessuto costruito è formato da aggregati urbani di diversa natura: si passa dai centri storici alle periferie passando per grandi città, campagne e borghi. La maggior parte del territorio italiano – circa il 60%¹ – infatti, è organizzato in centri minori che non riescono a garantire ai residenti un’adeguata accessibilità ai servizi essenziali; questi territori date le loro caratteristiche portano a definire queste aree come Aree Interne².

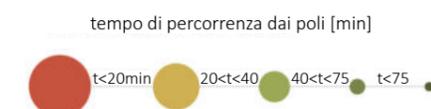
Sono territori eterogenei dal punto di vista paesaggistico e culturale, sono collocati al di fuori delle aree metropolitane e quindi lontani dai centri di servizi essenziali. La valorizzazione di queste aree risulta essere la strategia attraverso la quale si può raggiungere un rilancio per l’intero territorio italiano.

Su questi presupposti si basa il tema delle Aree Interne e la relativa strategia nazionale (SNAI). L’interesse che pone al centro le aree interne del Paese va riletto in una chiave diversa rispetto agli studi precedenti: questi territori non sono solo un problema per il paese, ma anche un’opportunità³ da cogliere per il rilancio locale e nazionale. Le aree di margine diventano, quindi, il trampolino di lancio per nuove iniziative sociali ed economiche che necessitano, non solo della valorizzazione del patrimonio, ma anche dello sviluppo tecnico, sociale e amministrativo. Avvalendoci dell’espressione di Antonio De Rossi, è necessario “ricentralizzare il margine”, ovvero osservare le aree interne non come dei nuclei a sé stanti, ma come parte di un sistema più ampio evitando di incorrere nell’errore di rinchiuderle nei loro limiti. Per fare questo è anche necessario eliminare le interpretazioni dualistiche – la contrapposizione Nord-Sud o il rapporto città-campagna – che hanno sempre messo al centro lo spazio metropolitano a discolora del territorio circostante portando a trattare l’Italia interna come “il resto”, come uno spazio ottenuto per sottrazione nonché “il residuo che rimaneva sul terreno una volta che dalla carta venivano rimosse le grandi aree metropolitane e i sistemi urbani delle pianure”⁴.

La SNAI è una politica di sviluppo territoriale che punta al miglioramento dei servizi e del sistema economico nei territori del nostro paese che sono a rischio di marginalizzazione e che sono stati interessati da fenomeni di spopolamento; tale strategia viene inserita per la prima volta nel PNRR a partire dal 2014. La Strategia definisce le Aree Interne “quelle aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali (di istruzione, salute e mobilità), ricche di importanti risorse ambientali e culturali e fortemente diversificate per natura e a seguito di secolari processi di antropizzazione”⁵. Osservando il territorio, infatti, la maggior parte dei centri di piccole dimensioni non garantiscono, come detto in precedenza, l’accessibilità dei servizi ai cittadini; anche se sono significativamente distanti dai centri di erogazione dei servizi essenziali quali istruzione, mobilità e salute, hanno a disposizione una grande quantità di risorse ambientali e culturali ed, infine, sono territori eterogenei plasmati dalle dinamiche ed avvenimenti di carattere naturale ed antropico⁶. Questi sono territori fragili che, nonostante rappresentino il 60% della superficie della penisola e ospitano il 22% della popolazione⁷, sono lasciati in balia delle dinamiche di marginalizzazione e spopolamento e per questo hanno l’esigenza di essere valorizzati come territori nei quali si deve tornare a rivivere.



1_Rappresentazione dei Comuni italiani secondo la SnaI. Elaborazione grafica dei dati Istat e Agenzia Coesione Territoriale.



2_Rappresentazione dei Comuni italiani (polo e cintura) secondo la SnaI. Elaborazione grafica dei dati Istat e Agenzia Coesione Territoriale.

Il lavoro di identificazione e organizzazione territoriale portato avanti dalla Strategia parte da una rilettura del territorio basata sulla sua struttura policentrica, ovvero una struttura composta dal “Comune-polo” dal quale dipendono Comuni minori – Comuni cintura – classificati in base al loro grado di perifericità. La scelta dei poli e delle aree cintura non è legata alla dimensione demografica del centro a cui si fa riferimento, ma alla presenza dei servizi. Nel Centro-Nord è diffuso il fenomeno di intercomunalità, cioè la capacità dei Comuni di fare rete tra loro condividendo i servizi, al Sud, invece, i poli e le aree interne presentano una distinzione più netta.

La *policy* si basa sul concetto di “diritti di cittadinanza” (sanità, istruzione e mobilità) e sulle opportunità di usufruire di tali servizi che è strettamente legata alla distanza che i cittadini devono percorrere per raggiungerli⁸. Su questa base si può, quindi, delineare la “strategia d’area”. Vengono classificati come interni quei Comuni situati a 20 minuti di distanza dai Centri di offerta dei servizi che riescono a garantire un’offerta scolastica completa per le scuole di secondo grado, una struttura ospedaliera sede di Dea di I livello⁹ e almeno una stazione ferroviaria di tipo *Silver*¹⁰. Una volta individuati i Centri si passa alla classificazione in 4 fasce dei comuni rimanenti a seconda del tempo di percorrenza per raggiungere il polo più vicino; otteniamo, quindi, le aree di cintura (meno di 20 minuti), aree intermedie (tra i 20 e i 40 minuti), aree periferiche (tra i 40 e i 75 minuti) e aree ultra periferiche (tempo di percorrenza maggiore di 75 minuti). Secondo questa classificazione si può affermare che il Comune di Castelluccio Inferiore (PZ) è situato in un’area ultra-periferica: in termini di percorrenza, infatti, esso dista 95 minuti da Potenza che è l’unico Comune polo della Regione Basilicata e soli 78 minuti da Eboli (SA), che nonostante sia collocato in un’altra Regione – la Campania – è il Comune Polo di riferimento più vicino.

¹ De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli Editore, Roma, 2020, p. 5.

² Barca F., *Accordo di Partenariato 2014-2020. Strategia Nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi strumenti e governance*, 2014.

³ De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli Editore, Roma, 2020, p. 5.

⁴ Ivi, p. 9.

⁵ Barca F., *Accordo di Partenariato 2014-2020 cit.*, 2014, p. 5.

⁶ Ivi, p. 8.

⁷ <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>

⁸ De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli Editore, Roma, 2020, Cap II.

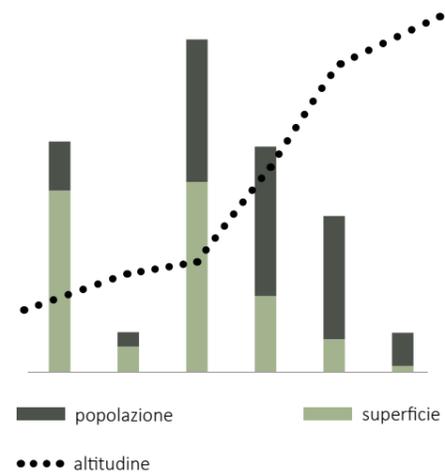
⁹ Un ospedale sede DEA di I livello, oltre alle operazioni di Pronto Soccorso, garantisce anche osservazione, breve degenza e rianimazione, realizza interventi diagnostico-terapeutici e assicura le prestazioni di laboratorio di analisi chimico-cliniche, di diagnostica per immagini e trasfusionali.

¹⁰ Una stazione ferroviaria di categoria *Silver* è un impianto medio-piccolo con una frequentazione media per servizi metropolitani-regionali e di lunga percorrenza inferiore agli impianti classificati come *Gold* (impianti medio-grandi).

Da questa classificazione si arriva alla conclusione che le Aree Interne, ottenute dalla somma di aree intermedie, periferiche e ultra-periferiche, racchiudono il 53% dei Comuni italiani, aree dove le “opportunità delle persone risultano sistematicamente e progressivamente inferiori in base alla distanza rispetto a quelle delle persone che vivono nei poli e nelle aree peri-urbane”¹¹. L’Italia interna è molto estesa ed accoglie più della metà dei Comuni; anche se non esiste una netta correlazione tra geomorfologia e grado di perifericità delle aree, possiamo comunque notare la tendenza delle aree interne a distribuirsi sui territori montani e collinari. Ovviamente, come detto, ci sono delle eccezioni: non tutti i territori montani sono interni, viceversa, alcuni territori collinari o pianeggianti comprendono aree interne; questo perché la classificazione ad area interna è il risultato di molteplici fattori.

I processi di marginalizzazione che hanno interessato queste aree sono soprattutto il frutto di fenomeni di de-antropizzazione come la riduzione della popolazione e del tasso di natalità e l’aumento della percentuale di invecchiamento e dell’emigrazione associati alla crescente scarsità della qualità dell’offerta dei servizi che definiscono la qualità della cittadinanza. Per questo, il principale obiettivo della Snai è l’inversione del *trend* demografico; il rafforzamento dell’apparato demografico dei sistemi locali delle aree interne è raggiungibile mediante la creazione delle giuste condizioni di vivibilità, prime fra tutte l’accessibilità ai servizi di base, in quanto diritto di ogni cittadino. Nell’ambito della definizione degli obiettivi della Strategia delle Aree Interne, quello finale – sviluppo locale e inversione del *trend* demografico – viene raggiunto mediante la realizzazione degli obiettivi intermedi – aumento del benessere pro-capite, aumento occupazione, riutilizzazione del capitale territoriale, rafforzamento dei fattori di sviluppo locale – grazie all’utilizzo di strumenti quali l’adeguamento dell’offerta dei servizi essenziali e la promozione di progetti di sviluppo locale. Il rilancio delle aree interne è, quindi, anche un rilancio dei sistemi locali che si basa principalmente sul mercato e il lavoro, ambiti che sono dipendenti uno dall’altro; se non c’è un adeguato rapporto domanda-offerta non è possibile costruire un mercato che inserisca al suo interno nuovi lavoratori.

¹¹ De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia* cit., p. 55.



3_Rapporto della distribuzione della popolazione e della superficie in base all’altimetria. Elaborazione grafica su dati Istat.



4_Rappresentazione dei comuni nella fasce altimetriche Istat. Elaborazione grafica dei dati Istat e Anci.

Per permettere lo sviluppo economico a livello locale è necessaria l’integrazione tra le prospettive a livello nazionale e a livello locale. Tale strategia si basa sulla realizzazione di pre-condizioni per lo sviluppo territoriale e la promozione di progetti a livello locale¹². La questione demografica, invece, mira all’ “aumento della popolazione residente nei sistemi di questo territorio, sia l’aumento della popolazione residente in età lavorativa che della popolazione pensionata”¹³. L’aumento del *trend* verrà raggiunto grazie ad una ripresa della domanda di lavoro e al ripristino delle condizioni di cittadinanza.

Come prima cosa, quindi, è necessario adeguare i servizi essenziali – scuola, sanità e mobilità – per rendere vivibili le aree interne e per garantire il diritto di cittadinanza a tutti i cittadini. È importante, siccome nelle aree interne prevalgono Comuni di piccole dimensioni, che si instauri una programmazione comunitaria che varierà di scala a seconda del servizio in esame. Per quanto riguarda i servizi legati alla sanità, il loro miglioramento è dato dalla riorganizzazione a livello territoriale delle strutture ospedaliere¹⁴, attualmente, infatti, chi abita in un’area interna non ha a disposizione delle strutture a livello locale e deve rivolgersi alla struttura ospedaliera più vicina che dista anche più di 60 minuti in automobile. Nel caso di Castelluccio Inferiore, ad esempio, la Struttura Sanitaria più vicina, nel Comune di Lauria (PZ), dista 20 km (27 minuti), mentre l’ospedale più vicino è situato a Lagonegro (PZ) a circa 30 km (31 minuti). Il ruolo dell’istruzione, invece, è importante in quanto si parla di formazione del capitale umano; la ripresa delle aree interne parte anche dai giovani i quali devono essere attrezzati¹⁵. L’istruzione diventa uno stimolo per permettere alle nuove generazioni di decidere se restare o andarsene, non deve essere uno dei motivi per cui loro sono costretti a muoversi, e per fornire uno strumento per “dare un senso a rimanere nella loro terra di nascita”¹⁶. Su questo fronte bisogna puntare sia sul rafforzamento del corpo docente e sulle prestazioni degli alunni lavorando sulla qualità dell’insegnamento e sulle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche; in questo modo i giovani delle aree interne potranno avere le stesse opportunità dei ragazzi che vivono negli altri centri. Lavorare sull’accessibilità, infine, è importante per evitare che la perifericità muti in marginalità. È utile, quindi, ripensare l’offerta dei servizi nelle aree e migliorare la mobilità per ridurre i tempi di spostamento per accedervi.

Dopo aver adeguato i servizi essenziali, si può passare alla definizione dei progetti di sviluppo locale i quali dovranno basarsi sulle specificità dei territori; ogni area interna si distingue dalle altre per le sue caratteristiche naturali, antropiche, per lo stile di vita degli abitanti. Come accennato in precedenza, proprio per questa varietà delle aree interne, per far sì che lo sviluppo locale sia efficace è necessaria l’integrazione tra il livello nazionale e il livello locale evitando “sia la illusione del progetto locale – ritenere che i luoghi dispongano di tutte le risorse economiche e cognitive necessarie per realizzare efficaci strategie di sviluppo – sia la irrealtà del progetto nazionale – ritenere che una strategia nazionale possa raggiungere i suoi obiettivi senza la condivisione delle comunità locali”¹⁷. Cercando di promuovere lo sviluppo locale, la strategia cerca anche di tutelare il territorio in un’ottica di sostenibilità ambientale focalizzandosi sui seguenti temi: tutela del territorio e comunità locali, valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del turismo sostenibile, sistemi agro-alimentari, risparmio energetico e filiere locali di energia rinnovabile, saper fare artigianato.

¹² Barca F., *Accordo di Partenariato 2014-2020* cit., 2014, p. 12.

¹³ Ivi, p. 20.

¹⁴ Ivi, p. 35.

¹⁵ De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia* cit., Cap II.

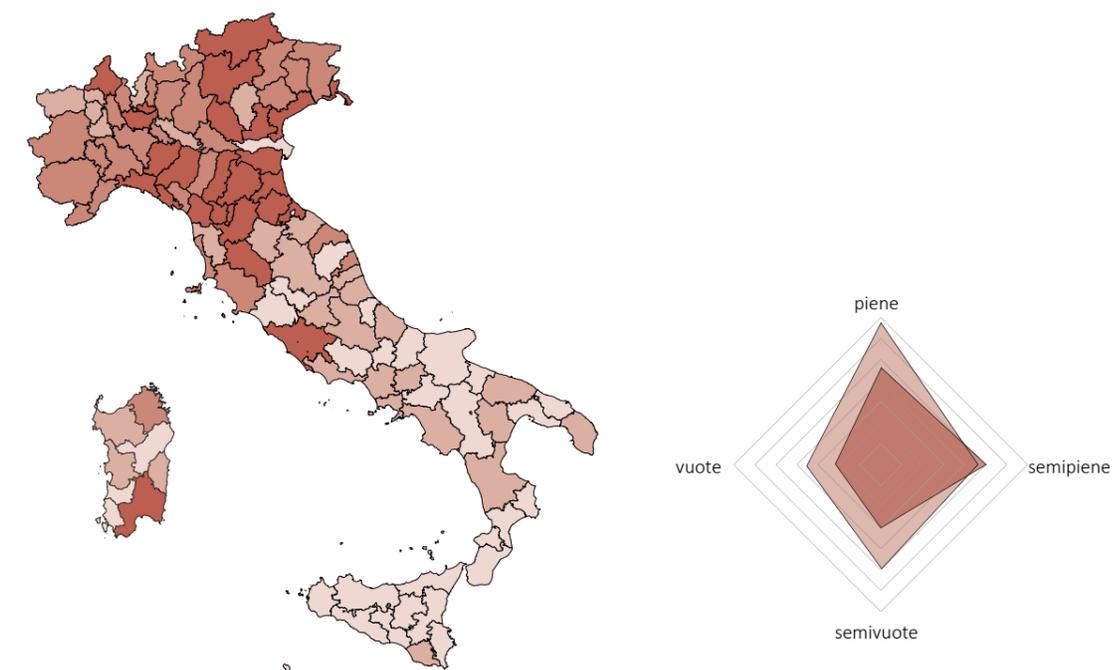
¹⁶ Barca F., *Accordo di Partenariato 2014-2020* cit., p.37.

¹⁷ Ivi, p.18.

La penisola italiana è un territorio eterogeneo sotto molteplici aspetti: paesaggistico, culturale, economico, produttivo, demografico. Grazie ad una lettura “orizzontale” non strettamente legata alle nette separazioni geografiche o sociali, ma che accetta dei confini più sfumati e fluidi¹⁸, è possibile andare a ricostruire le principali differenze territoriali.

Si può, quindi, osservare l’Italia tramite le seguenti dimensioni: demografica, economica, sociale e fisica; ad ognuna di esse è stato assegnato un indicatore che ha permesso, quindi, di categorizzare le province e di costruire una rappresentazione generale dell’Italia dei pieni e vuoti¹⁹. La definizione di pieno, semipieno, vuoto e semivuoto è il risultato dell’aggregazione di più fattori e per comprendere e approfondire al meglio la classificazione delle Province ci avvaliamo delle mappe elaborate sulla base di dati Istat all’interno del volume *Riabitare l’Italia*²⁰ che delineano in maniera più chiara lo studio delle quattro dimensioni.

Attraverso gli indicatori di superficie e popolazione si afferma, in prima battuta, che il 34% degli italiani occupa l’Italia piena e che solamente il 18% quella vuota, dati che, naturalmente, sottolineano una maggiore densità nelle province piene anziché in quelle vuote. Queste ultime sono situate al Sud della penisola; non bisogna però semplificare affermando che il Nord Italia è esclusivamente un territorio pieno mentre il meridione esclusivamente vuoto, ma ci sono delle sfumature interne: il Nord-Ovest è meno pieno del Nord-Est, il Centro Italia è piuttosto eterogeneo, mentre il Sud Italia è caratterizzato da un’alternanza di Province vuote e semivuote. In particolare la zona appenninica è caratterizzata da un intreccio di Province vuote e semivuote a causa della scarsa presenza di infrastrutture fisiche e strutture demografiche e produttive, la mancanza di servizi di accessibilità, di conseguenza, comporta anche dei vuoti sul piano demografico ed economico.



Indicatore sintetico della geografia dei pieni e vuoti (somma delle 4 dimensioni: demografica, fisica, economica e sociale)

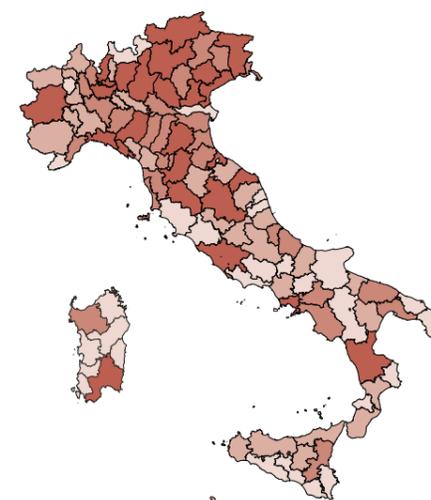
■ ≤ 6,65 ■ ≤ 2,76 ■ ≤ 1,88 ■ ≤ 0,159

5_Rappresentazione pieni e vuoti. Rielaborazione grafica sulla base dei dati contenuti nel Volume “Riabitare l’Italia” a cura di Antonio De Rossi.

¹⁸De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l’Italia* cit., Parte Prima - Cap. I.

¹⁹Ibidem.

²⁰Ibidem.

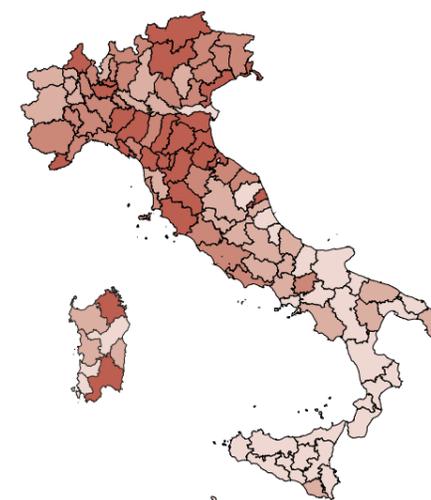


Indicatore sintetico della dimensione fisica

■ ≤ 13,62 ■ ≤ 1,88

■ ≤ 0,89 ■ ≤ 0,42

7_Rappresentazione pieni e vuoti dell’Italia fisica. Rielaborazione grafica sulla base dei dati contenuti nel Volume “Riabitare l’Italia” a cura di Antonio De Rossi.



Indicatore sintetico della dimensione demografica

■ ≤ 6,14 ■ ≤ 3,06

■ ≤ 1,64 ■ ≤ -0,449

8_Rappresentazione pieni e vuoti dell’Italia demografica. Rielaborazione grafica sulla base dei dati contenuti nel Volume “Riabitare l’Italia” a cura di Antonio De Rossi.

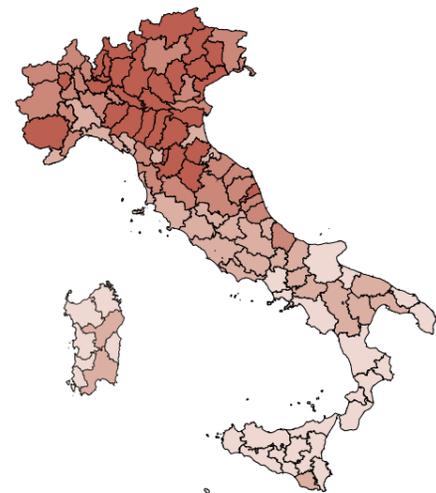
La dimensione fisica ci restituisce un’immagine variegata basandosi su indicatori come la percentuale del consumo di suolo, la presenza di infrastrutture, diffusione del patrimonio immobiliare. Come detto prima, non vi è un grande divario tra la percentuale – in termini di superficie – tra aree vuote che occupano il 23% circa e quelle piene che superano di poco i 30 punti percentuali, ma che, di contro, assorbono la metà della popolazione residente. Altri due dati meritano essere sottolineati, siccome si deve sempre tenere a mente l’importanza dei servizi e la loro accessibilità, ovvero la presenza di autostrade e la domanda di trasporto pubblico locale.

Notiamo una sostanziale differenza tra le aree vuote, che accolgono l’1,5 % delle autostrade, e le aree piene, semipiene e semivuote che oscillano tra il 9 il 5%. In questo settore la provincia di Cosenza fa eccezione in quanto assume la posizione di provincia piena (l’unica del mezzogiorno) inserita in una rete di province vuote e semivuote grazie alla presenza dell’autostrada A2 che la attraversa per più di 100 km. La domanda di trasporto pubblico, inoltre, è estremamente elevata nelle province piene dove si contano 200 passeggeri per abitante contro il 14 delle aree vuote. Nell’ambito demografico l’Italia è spaccata in due, situazione che deriva dall’analisi di indicatori come la migrazione della popolazione straniera, il tasso di laureati o persone con titoli superiori, il flusso turistico. Salta subito all’occhio il valore negativo (-2,59) che descrive il tasso migratorio nelle aree vuote che di conseguenza ospitano solamente il 4,2% della popolazione straniera. La presenza di capitale umano con laurea o titolo superiore e i flussi turistici sono degli elementi da tenere in considerazione in quanto influenzano la crescita economica e lo sviluppo del territorio. Il tasso di “turisticità” è 5 volte più elevato nelle aree piene rispetto a quelle vuote.

Dal punto di vista dei soggetti aventi un titolo di istruzione superiore o laurea non vi è un grande divario tra le prime tre categorie di Province che si aggirano, infatti, attorno al 25% contro i 19 punti percentuali delle Province vuote. Al Sud, dove prevale una situazione di vuoto e semivuoto, si distingue la provincia semipiena di Benevento grazie ad una buona incidenza del saldo migratorio e del numero di laureati. Possiamo affermare, infine, che sotto il profilo demografico l’Italia è omogenea in termini di assorbimento della popolazione e superficie: non vi è una netta

differenza tra le Province piene e vuote in termini di superficie in quanto vi è uno scarto di 2 punti tra pieno e vuoto, anzi, è l'Italia semivuota ad occupare la superficie maggiore (27,4%), allo stesso modo la popolazione è equamente distribuita sul territorio. Dal punto di vista economico, un dato preoccupante riguarda la sfera del mercato del lavoro basato sui valori di occupazione e disoccupazione, in particolare quella giovanile. Il tasso medio di occupazione delle Province piene, e quindi più solide economicamente, si aggira attorno al 68% contro il 43% di quelle vuote che presenta, comunque, una differenza di 17 punti rispetto a quelle semivuote (60%). Dal punto di vista delle disoccupazione giovanile, invece, vediamo confrontarsi le aree vuote a quota 53% contro le aree piene che non sfiorano il 20%; in tutti i gruppi di Province il tasso di disoccupazione giovanile è, purtroppo, più elevato rispetto al tasso di disoccupazione generale. Questi dati si riflettono anche sul tasso di industrializzazione che assume un valore di 104 nelle Province piene e solo 21 in quelle vuote che si discostano con valori abbastanza alti da quelle semivuote (tasso di 57). Frutto dello sviluppo dell'economia e dell'industrializzazione degli ultimi decenni possiamo, infine, affermare che le Regioni piene, più forti economicamente, sono concentrate a Nord del Paese a discapito del Sud dove prevalgono Regioni vuote e semivuote. Infine, si passa all'analisi della struttura sociale articolata sulla distribuzione, qualità e quantità dei servizi essenziali di base (servizi per l'infanzia, fornitura servizio elettrico) e sulla loro fruizione. La struttura sociale è strettamente legata a quella economica, lo possiamo vedere anche dal confronto tra le due rappresentazioni: le due dimensioni sono quelle che meglio confermano lo sbilancio tra il Nord e il Sud del nostro paese, si nota una corrispondenza tra l'intensità dell'offerta e la potenza economica. Sul piano della popolazione residente, circa il 60% della popolazione vive in aree in cui è maggiore la presenza dei servizi essenziali e questo comporta una maggiore attivazione dei servizi essenziali, per esempio quelli relativi all'infanzia, o quelli relativi al servizio elettrico.

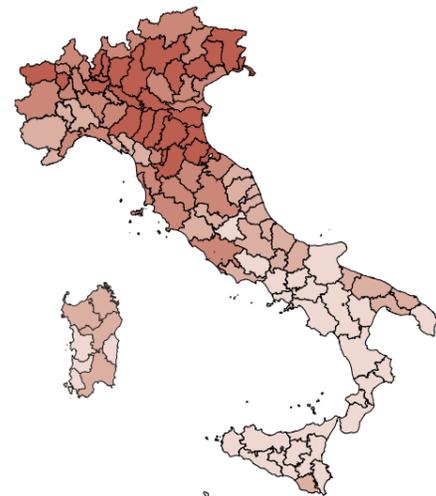
Riassumendo, il territorio italiano, sommando le quattro componenti, è piuttosto variegato e vi è una concentrazione di territori pieni nel Nord Italia per spostarsi lungo l'Appennino per arrivare fino al Sud dove si assiste ad un progressivo "svuotamento" delle province.



Indicatore sintetico della dimensione economica

$\leq 4,64$	$\leq 3,24$
$\leq 2,64$	$\leq 1,66$

9_Rappresentazione pieni e vuoti dell'Italia economica. Rielaborazione sulla base dei dati contenuti nel Volume "Riabitare l'Italia" a cura di Antonio De Rossi.



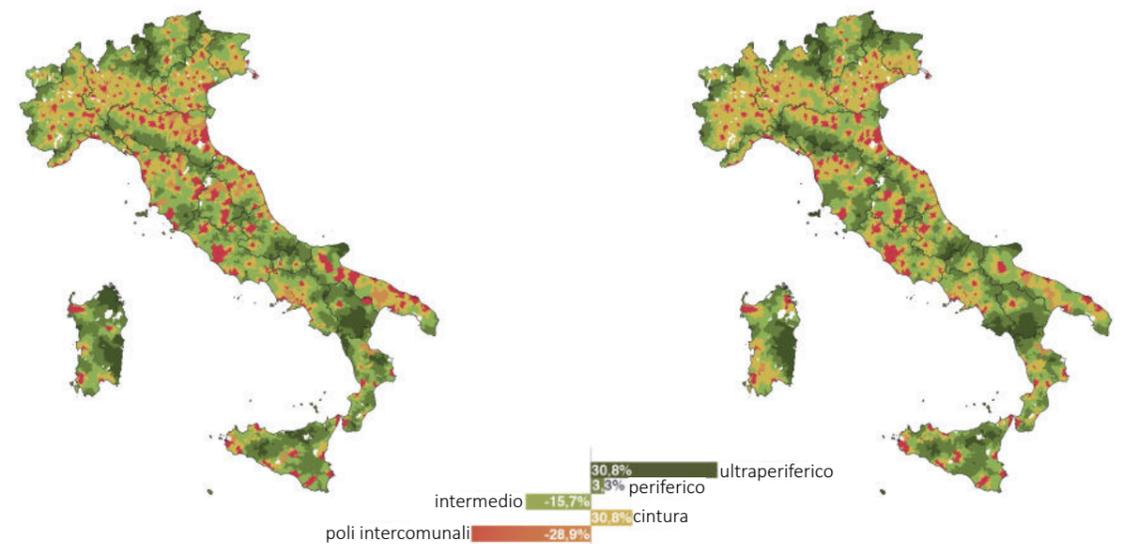
Indicatore sintetico della dimensione sociale

$\leq 13,62$	$\leq 1,88$
$\leq 0,89$	$\leq 0,42$

10_Rappresentazione pieni e vuoti dell'Italia sociale. Rielaborazione sulla base dei dati contenuti nel Volume "Riabitare l'Italia" a cura di Antonio De Rossi.



11_Rappresentazione Aree Interne e Aree Pilota. Elaborazione grafica dei dati dell'Agenzia Coesione Territoriale e Snai.



12_Confronto tra Comuni italiani 2014-2020 e Comuni Polo e dei Comuni italiani 2020-2027 secondo la Snai. Elaborazione grafica dei dati Istat e Agenzia Coesione Territoriale.

Lo studio condotto sulle Aree Interne ha portato, tra il 2012 e il 2014, non solo alla stesura della mappa delle aree interne, ottenuta dall'unione di aree intermedie, periferiche e ultra periferiche, ma anche all'individuazione di 72 aree progetto. È proprio in queste aree pilota che la Strategia può concentrare la sua azione; esse sono distribuite in tutte le Regioni italiane e sono il frutto di un lavoro di analisi e studio dei diversi contesti territoriali volti a sottolineare al meglio le specificità del territorio, che come detto in precedenza, sono varie lungo tutta la penisola. Ogni area, quindi, ha prodotto una Strategia d'Area, ovvero un documento nel quale vengono approfondite ulteriori analisi e delineati obiettivi e tempi per il loro raggiungimento.

In riferimento al caso studio proposto, infatti, Castelluccio Inferiore è situato in una delle tre aree di progetto presenti in Basilicata: l'area Mercure – Alto Sinni – Val Sarmiento (MAVS). Ad essa è associata una strategia d'area che delinea azioni e progetti, tra questi alcuni sono volti al miglioramento del benessere della popolazione, del sistema economico, dell'accessibilità e alla promozione del turismo locale.

Alla Strategia d'Area è affiancato, inoltre, il Piano Strategico Regionale della Regione Basilicata che, in linea con gli obiettivi di coesione territoriale espressi dagli altri piani strategici, si pone anch'esso come obiettivo la ripresa economica e sociale del territori, la valorizzazione del territorio e del patrimonio culturale e il potenziamento del sistema scolastico.

Piano Strategico Regionale - Basilicata

Testo ed elaborazioni a cura di Lucia Donetto

La Regione Basilicata si serve del Piano come sguardo al futuro per quanto riguarda lo sviluppo economico e sociale della comunità.

È un documento rivolto alle nuove generazioni ed è volto al contrasto del declino demografico e dell'impoverimento sociale, avendo l'obiettivo di "restituire speranza ai lucani di oggi e domani"²¹.

Il paragrafo illustra tramite una descrizione del documento gli strumenti di programmazione, il territorio e le Aree Interne che hanno portato all'elaborazione degli obiettivi e gli scenari del Piano Strategico.

²¹ Cuoco L., *Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata*, 19 novembre 2021, p. 8.

Gli obiettivi del Piano Strategico Regionale

Il Piano Strategico Regionale della Basilicata è stato approvato con la Legge Regionale dell'11 febbraio 2022, elaborato dalla precedente Bozza ad opera del Dottor Leonardo Cuoco, consigliere scientifico del Presidente Bardi. Lo scopo del Piano è quello di “organizzare mezzi e risorse disponibili”²² per uscire dalla crisi in cui versa la Regione Basilicata.

Il programma adottato dalla Giunta Regionale per le elezioni regionali tenutesi nel 2019 ha permesso al Piano di avere una “spinta” riguardo al programma da elaborare. Citando il testo si parla in uno dei punti di “Basilicata Cerniera”, è chiara, quindi, l'intenzione di recuperare e incrementare la centralità regionale per quanto riguarda le connessioni geo-economiche sfruttando soprattutto il progetto di Matera 2019 che permette di far conoscere e di valorizzare il territorio lucano.

La Regione Basilicata, dunque, deve lavorare al miglioramento delle condizioni strutturali e infrastrutturali puntando al risanamento delle patologie a rischio di irreversibilità.

È necessario attivare azioni volte a risanare:

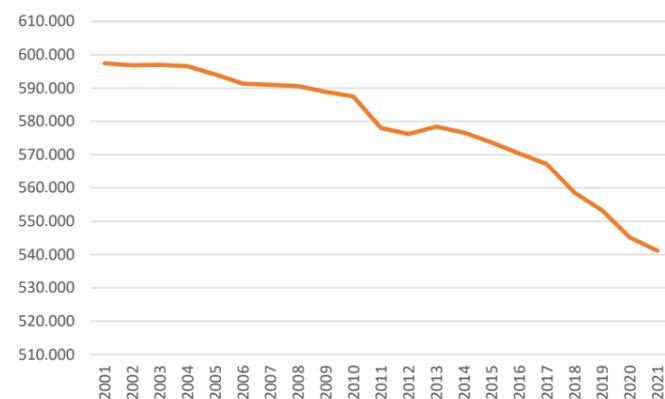
- Declino demografico e occupazionale;
- *Deficit* infrastrutturali;
- Disarticolazione del territorio e aree interne;
- Questione ambientale ed energetica;
- Povertà ed esclusione;
- Pubblica amministrazione.

Sulla base di questi ambiti di intervento sopracitati, il Piano Strategico si organizza tramite una serie di azioni di seguito riportate. È possibile notare un parallelismo tra il Piano Regionale e la Strategia delle Aree Interne relativa all'area del caso studio del progetto di tesi, Castelluccio Inferiore: i settori in cui operano entrambe le strategie si sovrappongono su molti aspetti, sia teorici che pratici, qui di seguito riportati.

Tenuta demografica

Per quanto riguarda il declino demografico (fig. 13), la riduzione del numero delle nascite, correlato al fenomeno di emigrazione della popolazione giovane, mostra due fattori inscindibili e soprattutto una conseguenza legata alla questione occupazionale.

La diffusione del problema non è omogenea, i centri di dimensioni maggiori, come Potenza, Matera e il sistema urbano del Vulture-Melfese rischiano un calo demografico minore rispetto ai Comuni che ad oggi contano meno di 1000 abitanti. Anche il tessuto economico è



13_Grafico sul calo della demografia della Regione Basilicata dal 2001 al 2020.
Fonte ISTAT.

²² Cuoco L., Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata, 19 novembre 2021, p. 37.

influenzato dal calo della popolazione: è in diminuzione il numero dei consumatori e vi è una riduzione dei fatturati delle imprese locali. L'aumento della popolazione anziana, inoltre, comporta un aumento della domanda di *welfare* ed un ridimensionamento delle strutture amministrative che dipendono dalla dimensione demografica.

Una delle azioni proposte per contrastare il calo demografico è, quindi, l'esigenza di un pensiero nuovo del sistema sanitario dal punto di vista qualitativo. La proposta di riadeguamento del Piano Sanitario introdotta dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede finanziamenti rivolti alla “missione salute”²³ orientata verso un potenziamento delle strutture sanitarie di prossimità avendo come obiettivo lo sviluppo degli Ospedali di comunità e quindi ad una vera e propria rete ospedaliera.

Per quanto riguarda le giovani generazioni, invece, tramite il Piano, si cerca di individuare i mezzi per limitarne l'emigrazione e tramite il lavoro contrastare il declino demografico, sono un esempio i corsi di Formazione terziaria, i fondi messi a supporto per la Ricerca o per le imprese start-up. Il Piano inoltre pone particolare attenzione alla condizione femminile nel mondo dell'occupazione, sono previsti infatti dei *welfare* per la genitorialità: pari opportunità nel mercato di lavoro, incremento dell'imprenditoria femminile e assistenza domiciliare²⁴.

Coesione territoriale e unità istituzionale della Basilicata

La seconda azione del Piano Strategico verte sul rafforzamento dei presidi urbani con l'obiettivo di “mantenere unite le varie parti della Regione”²⁵. Con l'intervento del PNRR si vuole intervenire tramite diverse “Missioni”, citando il documento del Piano esse sono:

- rivoluzione e transazione ecologica;
- istruzione e ricerca;
- inclusione e coesione, servizi di assistenza e supporto;
- salute, introduzione delle Case della Comunità, infrastrutture a destinazione socioculturale;
- valorizzazione delle risorse, culturali e ambientali;
- pubblica amministrazione, aggiornamenti tecnologici e digitalizzazione.

Lo scopo di quest'azione è l'incremento delle reti infrastrutturali, sia interne che esterne, avendo come fine la ricucitura della Regione e il collegamento dei due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera. Si parla quindi di un riassetto della rete ferroviaria e stradale ad alta velocità promuovendo una riduzione dei tempi di connessione tra i poli strategici interni alla Regione. Sono interessate dai collegamenti anche le aree industriali che ricoprono una buona percentuale delle zone produttive più infrastrutturate del Paese²⁶ come ad esempio la Valbasento²⁷. In un'ottica sostenibile, il trasporto pubblico regionale, invece, segue gli obiettivi del PNRR che mirano al rafforzamento della mobilità interna, essendo la Basilicata una regione “cerniera”.

Il Piano aspira anche al miglioramento della viabilità secondaria e terziaria nell'ottica delle aree interne come anche il “potenziamento della rete ferroviaria locale”²⁸ tenendo conto dell'impatto ambientale promuovendo soluzioni ecosostenibili.

Il territorio della Basilicata è per il 92% localizzato nelle zone collinari e montuose dell'Appennino Lucano, area soggetta da spopolamento demografico; 42 Comuni su 131 rientrano nella classificazione delle Aree Interne coordinate dalla SNAI (Strategia Nazionale delle Aree Interne) in seguito all'analisi del loro grado di perifericità rispetto ai poli in

²³ Cuoco L., Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata, 19 novembre 2021, p. 57.

²⁴ Ivi, pp. 61-62.

²⁵ Ivi, p. 64.

²⁶ Ivi, p. 68.

²⁷ Valle della Basilicata centro-orientale, è luogo di un'intensa attività industriale che spazia dalla produzione di materiali plastici e tessili, calzature e materiali per le automobili.

²⁸ Ivi, p. 73.

cui sono collocati i servizi essenziali per i cittadini. Tramite la Strategia Nazionale vanno quindi a sovrapporsi le politiche regionali e di sviluppo rurale proposte dal PNRR poiché nel contesto lucano le aree interne e aree rurali nella maggior parte dei casi coincidono. Citando la Missione 3, infatti, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza in Italia propone di “rafforzare ed estendere l’alta velocità ferroviaria nazionale e di potenziare la rete ferroviaria regionale, con particolare attenzione al Mezzogiorno, allo scopo di sviluppare una rete di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa e così di potenziare la competitività del Paese”²⁹.

Tutela del patrimonio pubblico e del territorio della Regione per le generazioni future

I territori devono essere consegnati alle generazioni successive *non degradati, mantenuti e valorizzabili*³⁰. Così il Piano Strategico Regionale introduce il contenuto della quarta azione. Per patrimonio pubblico si intendono gli immobili di proprietà dell’Amministrazione Regionale il cui obiettivo principale per la Strategia è la valorizzazione tramite operazioni di rigenerazione urbana e riqualificazione degli immobili in disuso o abbandonati.

Il tema della riqualificazione è proprio anche del programma a sostegno del recupero dei piccoli borghi, introdotto dal PNRR come “Piano Nazionale dei Borghi” e si basa sulla “rigenerazione culturale dei piccoli centri e del loro rilancio turistico”³¹.

Altri casi oggetto di recupero secondo la Strategia sono le aree rurali, situate soprattutto in montagna e in collina ad oggi in disuso, a seguito dell’abbandono delle attività agricole. Vengono quindi censite dai Comuni le terre abbandonate da più di tre anni e inserite all’interno di una banca dati che permette quindi una distribuzione di queste superfici a chi ne fa richiesta così da ridurre il sottoutilizzo di queste aree.

Le azioni trasversali

Le azioni che concorrono alla ripresa economica e alla produzione di beni e servizi sono:

- la digitalizzazione;
- l’istruzione e la formazione;
- la ricerca per le imprese;
- l’inclusione e l’equità sociale.

La digitalizzazione viene introdotta in più settori anche a seguito degli interventi previsti dal PNRR quali Pubblica Amministrazione con un conseguente ammodernamento del sistema informatico che permette di migliorare l’efficienza e la qualità dei servizi pubblici locali, investendo anche nelle competenze dei dipendenti³².

Sono anche interessati a questo aggiornamento il sistema produttivo ed il settore delle filiere in cui vengono promossi l’innovazione, la ricerca e lo sviluppo. Tramite gli investimenti si vuole agevolare l’accesso ai finanziamenti per la promozione delle imprese, in particolar modo dopo la pandemia COVID-19. Anche i settori della cultura e del turismo puntano ad una ripresa dopo la crisi degli ultimi due anni partendo dalla digitalizzazione dei siti culturali permettendo l’accesso alle risorse ed ai servizi digitali.

²⁹ Il PNRR in Italia - Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile.

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/piano-nazionale-ripresa-resilienza/pnrr-italia-missione-3-infrastrutture-per-una-mobilita-sostenibile#>

³⁰ Cuoco L., *Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata*, 19 novembre 2021, pp. 105-106.

³¹ Ivi, p. 112.

³² Ivi, p. 124.

Sempre in questo ambito trova luogo anche il miglioramento dell’efficienza energetica dei luoghi della cultura come i teatri e i musei a sostegno della ripresa della attività culturali.

Per quanto riguarda l’ambito dell’istruzione e della formazione, invece, i finanziamenti predisposti dal PNRR sono rivolti alla riqualificazione delle sedi scolastiche e alla costruzione di nuovi edifici. L’obiettivo principale è, però, limitare l’abbandono scolastico della giovane popolazione e quindi predisporre fondi per incrementare la formazione terziaria per supportare la popolazione lungo tutto l’arco della vita³³.

Sul piano dell’innovazione delle imprese la Basilicata presenta un divario importante se confrontata con altre Regioni italiane e in questo ambito nel periodo 2014-2020 ha preso forma la “Strategia Regionale per la specializzazione intelligente” con l’intento di *potenziare le infrastrutture di ricerca* e creare nuovi posti di lavoro ottenendo un PIL “ad un tasso medio annuo al di sopra di quello nazionale”³⁴.

Sempre in quest’ottica, uno dei punti su cui si fonda la strategia del PNRR è l’inclusione sociale. La disoccupazione e la povertà registrati in Basilicata non permettono una previsione rosea della condizioni future delle giovani generazioni: i dati affermano che circa il 39% della popolazione è in condizione di povertà ed è a rischio un ulteriore 30%. I giovani, tra i 15 e i 29 anni, in stato di disoccupazione e che non studiano contano il 26% mentre l’11,2% della popolazione “vive in insediamenti informali o alloggi inadeguati”.

I finanziamenti del Piano sono quindi rivolti al sostegno delle persone vulnerabili e degli anziani, all’*housing* sociale e alla rigenerazione urbana. Un ulteriore passo verso l’inclusione sociale prevede il coinvolgimento dei Centri per l’Impiego per affermare un inserimento lavorativo sempre più stabile³⁵.

³³ Cuoco L., *Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata*, 19 novembre 2021, p. 128.

³⁴ Ivi, p. 128.

³⁵ Ivi, pp. 131-132.

Area Interna Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento - MASVS

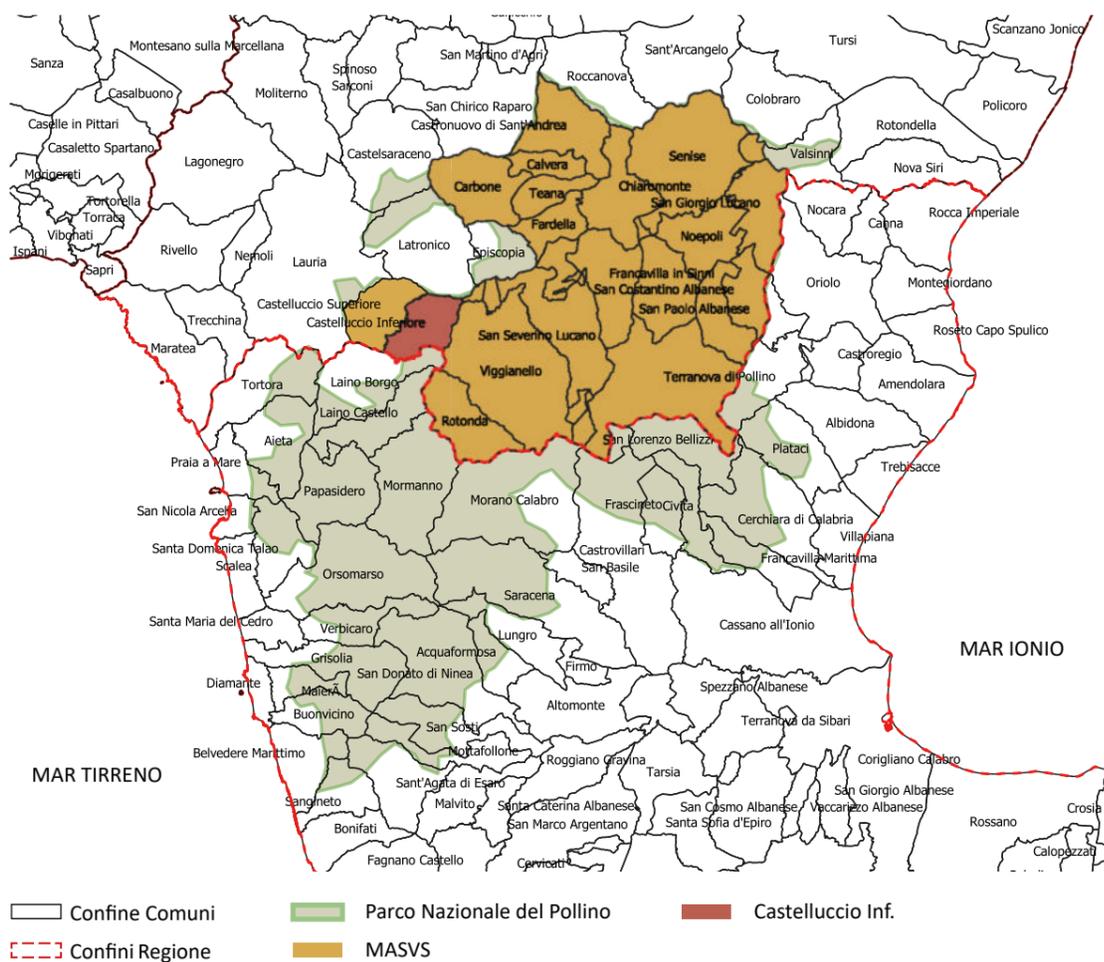
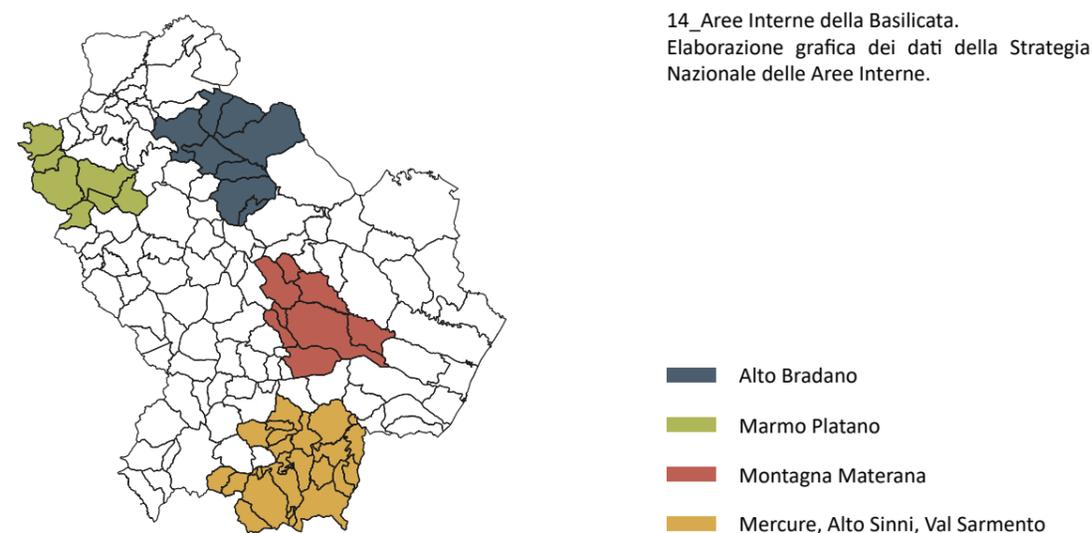
Testo ed elaborazioni a cura di Lucia Donetto

L'Area MASVS presenta il maggior numero di abitanti e l'estensione più elevata rispetto alle altre aree interne lucane. Il suo perimetro è inscrivibile entro i confini del Parco Nazionale del Pollino e in parte è compresa nell'area del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano. La maggioranza dei Comuni di questa zona è classificata come ultra-periferica, tranne Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda e Viggianello che, invece, rientrano come periferici e sono situati nella Valle Mercure sul confine calabro lucano.

Le caratteristiche orografiche di quest'area influenzano lo sviluppo dei collegamenti e dei servizi causando l'isolamento dei Comuni. Il fenomeno dello spopolamento è diffuso su tutto il territorio della Basilicata, oltre all'Area MASVS. I Comuni lucani sono emarginati a causa dell'assenza di reti ferroviarie sostituite dal trasporto su gomma con distribuzione disomogenea. Tramite i grafici viene analizzato il tema della mobilità approfondito tramite lo schema delle distanze tra i Comuni e i servizi: mappa dei poli di istruzione e servizi ospedalieri. Tramite l'analisi demografica e storico della demografia si evidenzia il fenomeno dello spopolamento.

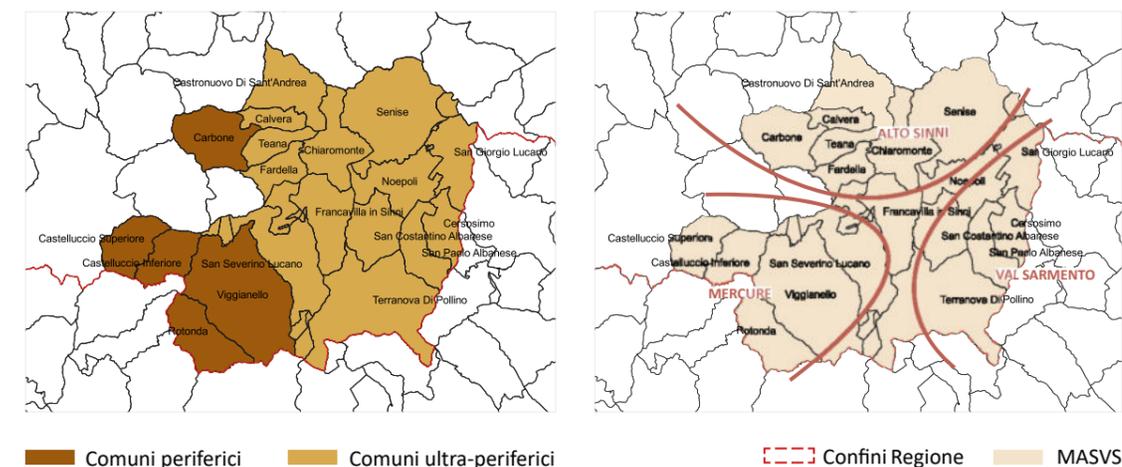
La strategia dell'area interna ha lo scopo di muovere l'economia verso la creazione di nuovi posti di lavoro connessi con le risorse del territorio, partendo dal concetto di accessibilità di questi luoghi per sbloccarne la percezione e promuovere l'inclusione sociale nelle zone più marginali. Tramite la valorizzazione del patrimonio agroalimentare e un'opportuna promozione delle aziende locali si vuole riattivare il turismo in un'area ricca di "luoghi della cultura", anche grazie alla presenza del Parco Nazionale del Pollino.

Le aree lucane selezionate come Aree Interne sono: Alto Bradano, Montagna Materana, Marmo Platano, Mercure-Alto Sinni-Val Sarmento (fig. 14). Quest'ultima è caratterizzata da un maggior numero di abitanti e dall'estensione più elevata rispetto alle altre aree della Basilicata.



L'area del Mercure, Alto Sinni e Val Sarmento – MASVS è iscritta nel perimetro del Parco Nazionale del Pollino (fig. 15) e in parte è compresa nell'area del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri Lagonegrese.

La maggioranza dei Comuni di quest'area sono classificati come ultra-periferici invece Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda e Viggianello rientrano come periferici (fig. 16) nel sub-ambito della Valle Mercure (fig. 17). Quest'ultima zona a differenza dell'Area Alto Sinni e della Val Sarmento è una zona "di prossimità" ed è situata sul confine lucano calabro.



Il territorio è caratterizzato da un'impervia orografia che impedisce collegamenti agili tra le aree come nel caso della zona Sarmento e Mercure e questo aspetto influisce anche sull'integrazione tra Comuni vicini impedendo la realizzazione di una rete di servizi anche essenziali. L'isolamento di questi luoghi impedisce lo sviluppo dell'agricoltura, determina l'arretratezza infrastrutturale e l'abbandono dei campi, conseguenze anche legate al problema idrico ed energetico.

Una delle condizioni Comuni delle aree interne è il fenomeno dello spopolamento, nel caso della Val Sarmento si ha una variazione della popolazione nel periodo 2001/2011 di -15,4%, dato che dimostra essere l'area più fragile a differenza dell'Alto Sinni che con i Comuni di Francavilla in Sinni e di Senise presenta poli per i servizi essenziali alla popolazione.

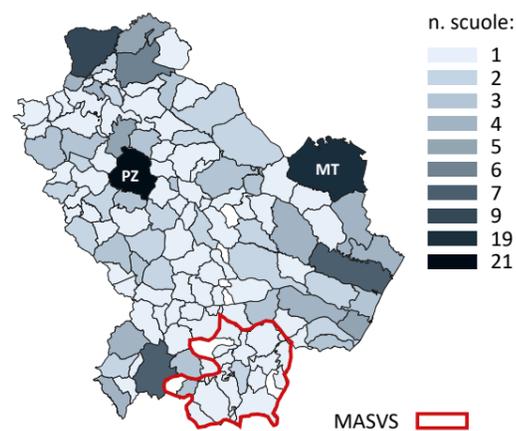
Per quanto riguarda la cultura e l'istruzione il Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento presenta il maggior numero di "luoghi della cultura"³⁷ rispetto alle altre aree interne lucane. La presenza del Parco Nazionale del Pollino permette di avere una fitta rete sentieristica frequentata dagli amanti del turismo montano e permettono di raggiungere boschi e aree protette. È stato registrato un incremento del turismo dalla nomina di Matera "Capitale Europea della Cultura 2019" ma la valorizzazione di quest'area rimane insufficiente³⁸.

³⁶ Strategia per le Aree Interne Programmazione 2014-2020, *Strategia Area Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento*, gennaio 2020, p. 4.

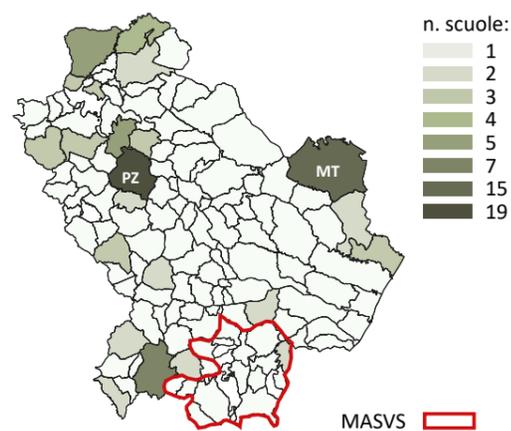
³⁷ Ivi, p. 7.
³⁸ "L'evento di Matera "Capitale Europea della Cultura 2019" che fa registrare una crescita di circa il 40% rispetto all'anno precedente (dati APT Basilicata). Il grande flusso turistico verso Matera indubbiamente può, anche se in piccola parte, essere intercettato dai paesi del MASVS che attraverso l'impulso della strategia si prepareranno ad accoglierlo, cosicché questa "piccola parte" possa rappresentare una grande opportunità per l'area. La valorizzazione turistica di quest'area, nonostante le potenzialità esposte, resta tuttavia insufficiente. Questo lo si può ricondurre da un lato ad una certa fatica nel "fare impresa" delle genti lucane e dall'altro alla frammentazione demografica e territoriale".

Strategia per le Aree Interne Programmazione 2014-2020, *Strategia Area Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento*, gennaio 2020, p. 8.

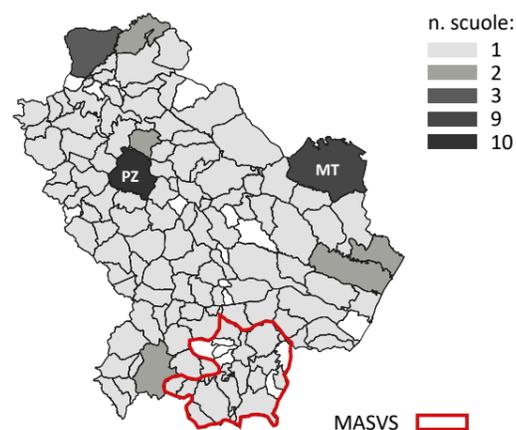
L'isolamento di queste zone è accentuato dall'assenza di una rete ferroviaria nell'area Mercure Alto Sinni e Val Sarmento ed è sostituita dal trasporto su gomma tramite corse di servizio, con una distribuzione poco omogenea dei Comuni serviti. Questo aspetto rende complicati i collegamenti tra i paesi e gli istituti comprensivi dell'area che si articolano in pluriclassi nella scuola primaria e classi a tempo pieno nella scuola primaria superiore che coprono 72,9%, dato maggiore della media regionale e decisamente superiore a quella nazionale che vede il 33,6% dei casi a tempo pieno. Il problema del trasporto influisce anche nel raggiungimento dei centri sportivi e di quelli di aggregazione obbligando le famiglie ad utilizzare le proprie auto.



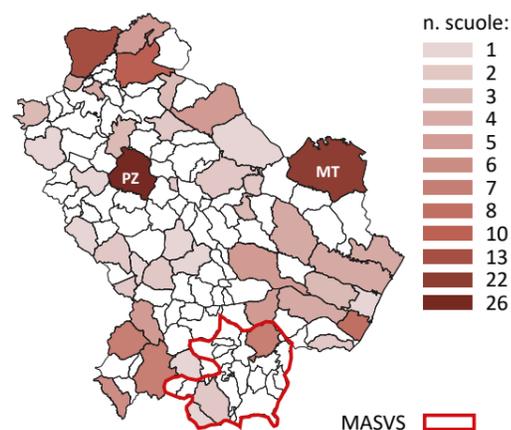
18_Scuole dell'infanzia
Elaborazione grafica su dati tuttocittà.it



19_Scuole Primarie
Elaborazione grafica su dati tuttocittà.it



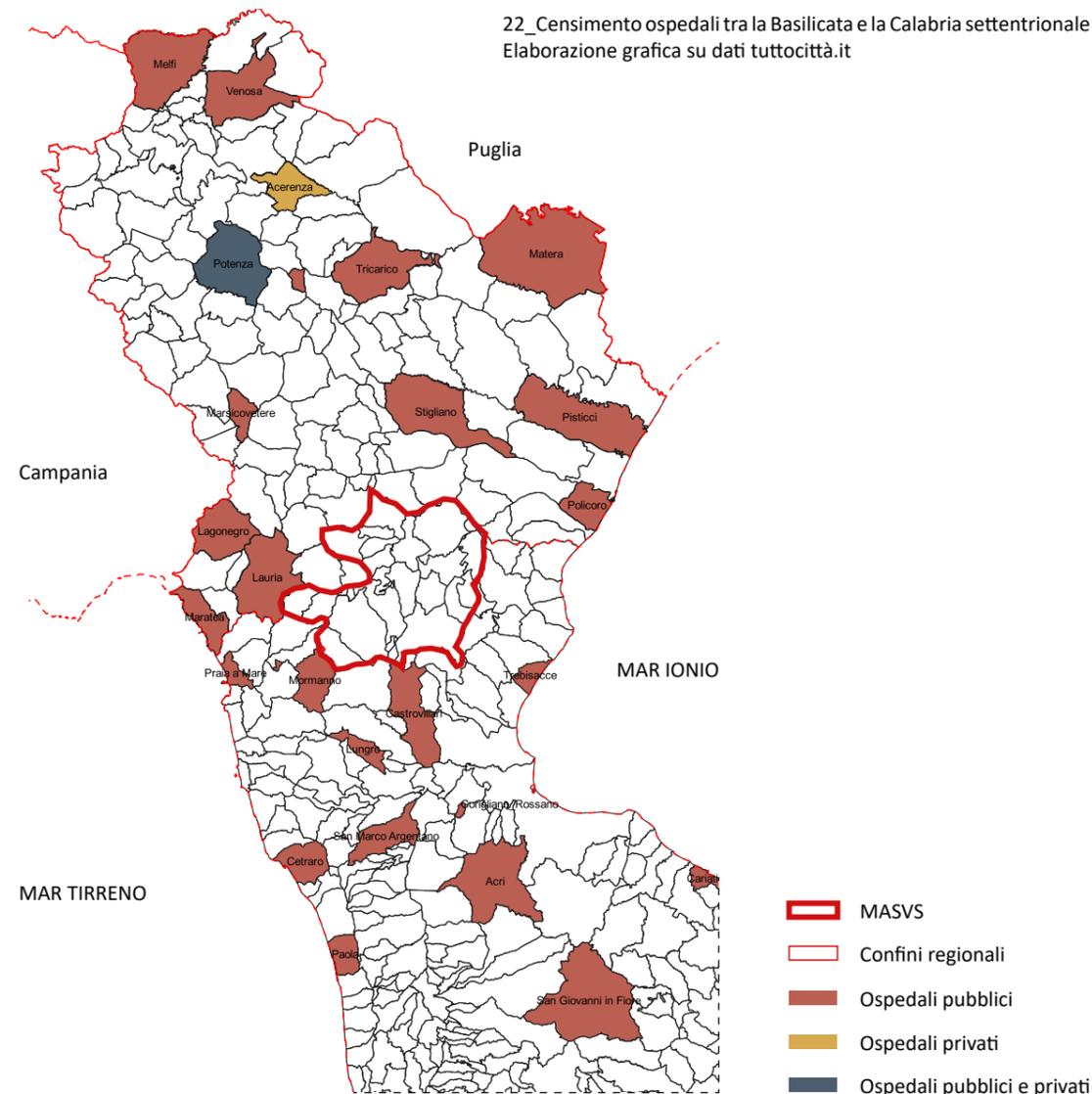
20_Scuole Primarie di II grado
Elaborazione grafica su dati tuttocittà.it



21_Scuole Superiori
Elaborazione grafica su dati tuttocittà.it

La limitata accessibilità ai poli con i servizi essenziali influenza anche il sistema sanitario e i tempi necessari per il primo soccorso nell'area MASVS.

Attraverso la mappa notiamo come l'area MASVS non presenti strutture sanitarie, evidenziate nella cartografia come ospedali civili classificati secondo la gestione pubblica o privata. Il primo polo di riferimento entro i confini della Basilicata è collocato a nel comune di Lauria, in Calabria invece sono presenti l'Ospedale Civile di Castrovillari e l'ospedale di Mormanno, entrambe in provincia di Cosenza.



Parlando di inversione di tendenza, la Strategia ha come scopo il riequilibrio del saldo naturale ed il Piano per l'area interna in questione, prevede il raggiungimento degli obiettivi proposti attraverso il "piano del buon vivere" citato nel documento. Per perseguire questo traguardo si serve di due direttrici: *Pollino open future* e *Patchwork services*.

Il primo progetto nasce con scopo di valorizzare il patrimonio ambientale e muovere l'economia verso la creazione di nuovi posti di lavoro connessi con le risorse del territorio. L'obiettivo iniziale è quello di integrare i collegamenti tra i paesi dell'area MASVS partendo dal concetto di accessibilità di questi luoghi la cui marginalità ne influenza lo sviluppo, sbloccando la percezione che si ha dei luoghi più isolati e promuovendo l'inclusione sociale nelle zone più marginalizzate. *Pollino Open Futures* fa leva sulle caratteristiche ambientali e paesaggistiche proprie di quest'area interna la quale, come già anticipato, coincide in parte con l'area del Parco Nazionale del Pollino, meta di molti turisti, italiani e stranieri.

Il settore agro-alimentare è espressione di quest'area, grazie alla presenza di 117 prodotti agroalimentare tradizionali (PAT) è necessario quindi ripensare allo sviluppo agricolo: tramite gli investimenti pubblici si ha l'obiettivo di incrementare l'accessibilità alle aree di produzione e quindi potenziare il sistema produttivo con un miglioramento dei sistemi di raccolta e di trasformazione dei prodotti, puntando sulla campagna pubblicitaria dei prodotti stessi.

La seconda proposta invece rappresentata dal progetto *Patchwork services* avrà l'obiettivo di intervenire nei settori socio-sanitari (fig. 22), nell'offerta scolastica e nei servizi per il cittadino con l'obiettivo di ripristinare quella rete di servizi che rende possibile l'unione e la connessione del territorio che stiamo analizzando. L'elemento chiave per il successo di questa iniziativa è l'intervento necessario alla mobilità in questo territorio: "la sfida è di promuovere quindi un sistema di mobilità in grado di favorire lo sviluppo locale e ridurre i problemi di isolamento"³⁹.

L'intervento quindi si baserà principalmente sull'incremento dei collegamenti e la riduzione dei tempi di percorrenza tra i piccoli Comuni e i poli sanitari e scolastici di riferimento, favorendo l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici, opportunamente intensificati con una conseguente riduzione del costo della mobilità, sia economici che ambientali per i cittadini. Sulla base dello stato di fatto che la Strategia Area Mercure, Alto Sinni e Val Sarmento ha analizzato, evidenziando tutte le caratteristiche e i servizi che muovono ad oggi questo territorio, essa propone azioni puntuali volte a incrementare i punti critici emersi dalle riflessioni. Di seguito sono riportati gli ambiti e i mezzi con cui la Strategia propone la ripresa economico-sociale di quest'area interna.

Agricoltura

La biodiversità è la componente prevalente nel panorama agro-alimentare di questo territorio. La strategia, dunque, vuole valorizzare questo aspetto incrementando anche la fruibilità alla produzione e quindi al prodotto in sé. Il piano ha come obiettivo il completamento e la promozione delle filiere "isolate", tramite l'impiego di investimenti pubblici si interviene sul miglioramento e l'incremento delle infrastrutture, strade rurali e distribuzione idrica, che permettono il collegamento alle nuove aziende rendendole quindi accessibili.

L'Area Interna in questione presenta già quaranta agricoltori custodi della biodiversità⁴⁰, sono infatti noti molti dei prodotti certificati e propri della cucina tradizionale come il peperone di Senise (PZ) e la melanzana rossa di Rotonda (PZ). La strategia punta al potenziamento di questa rete su tutto il territorio diventando parte dell'offerta agro-turistica in parte già avviata.

Turismo e sviluppo locale⁴¹

La Strategia propone l'unione della valorizzazione del patrimonio agroalimentare con l'offerta escursionistica data dalla presenza del Parco Nazionale del Pollino promuovendone il potenziale attrattivo dato dal suo ricco patrimonio naturale.

Parlando di turismo sostenibile si punta alla valorizzazione dell'identità culturale⁴² dell'area tramite un approccio *slow e green*. Parte integrante dell'incremento turistico dell'area sono le strutture ricettive già presenti e offrono quindi una base di partenza per l'incremento di questo settore. Un'altro aspetto su cui la Strategia ha l'obiettivo di puntare è il *marketing* territoriale⁴³ e quindi la promozione dei prodotti reperibili in questo territorio.

Istruzione

L'istituzione scolastica ha la responsabilità di svolgere funzioni di coesione sociale di invitare a intensificare i fragili legami che i giovani cittadini hanno con il loro territorio.

Il processo formativo si occupa quindi di "sviluppare abilità, capacità e competenze"⁴⁴ per ottenere un allineamento tra la scuola e la realtà produttiva. In linea anche con lo sviluppo turistico dell'area la Strategia propone l'intensificazione dello studio delle lingue straniere nelle scuole anche tramite laboratori extra-curricolari i quali permettono agli alunni di aumentare il senso di appartenenza al proprio territorio.

Il piano prevede anche un ammodernamento strutturale degli edifici che ospita gli istituti scolastici e di conseguenza anche un'azione puntuale sul trasporto degli studenti dei Comuni dell'area interna.

Sanità

È previsto il miglioramento dei servizi sanitari con una riduzione dei tempi di primo soccorso tenendo conto dell'invecchiamento della popolazione. Nel programma della Strategia è previsto un ammodernamento dei poliambulatori nei singoli Comuni.

Inclusione sociale

Le aree interne sono caratterizzate anche da una fragilità emotiva. In molti casi, soprattutto per la popolazione anziana si è soggetti ad emarginazione sociale che non viene sufficientemente compensata dal sistema sociale e sanitario. La Strategia promuove quindi l'attivazione di servizi di accoglienza per anziani, disabili e minori. Si cerca anche di limitare il disagio sociale che si sviluppa in zone più marginalizzate.

Mobilità

Tramite un incremento dei servizi di trasporto si vuole ridurre il problema dell'isolamento e incentivare lo sviluppo economico. Il miglioramento degli spostamenti anche per gli anziani garantirebbe anche un collegamento più sicuro con i servizi sanitari.

La panoramica di analisi delle problematiche che interessano l'area del Mercure, Alto Sinni e Val Sarmento offre allo stesso tempo punti da cui partire per il miglioramento dei servizi. La Strategia Nazionale delle Aree Interne ha individuato nel turismo, della cultura e nel settore agroalimentare i tre ambiti base su cui ricostruire l'economia dell'area e di conseguenza della Regione Basilicata. Grazie alla vicinanza geografica inoltre, la Strategia afferma anche che il Parco Nazionale del Pollino è un'importante risorsa legata ai settori che, con il loro sviluppo, costituiranno il futuro di questo Territorio.

³⁹ Strategia per le Aree Interne Programmazione 2014-2020, *Strategia Area Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento*, gennaio 2020, p. 18.

⁴⁰ Ivi, pp. 6-7.

⁴¹ Ivi, p. 22.

⁴² Ivi, p. 24.

⁴³ Ivi, p. 17.

⁴⁴ Strategia per le Aree Interne Programmazione 2014-2020, *Strategia Area Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento*, gennaio 2020, p. 26.

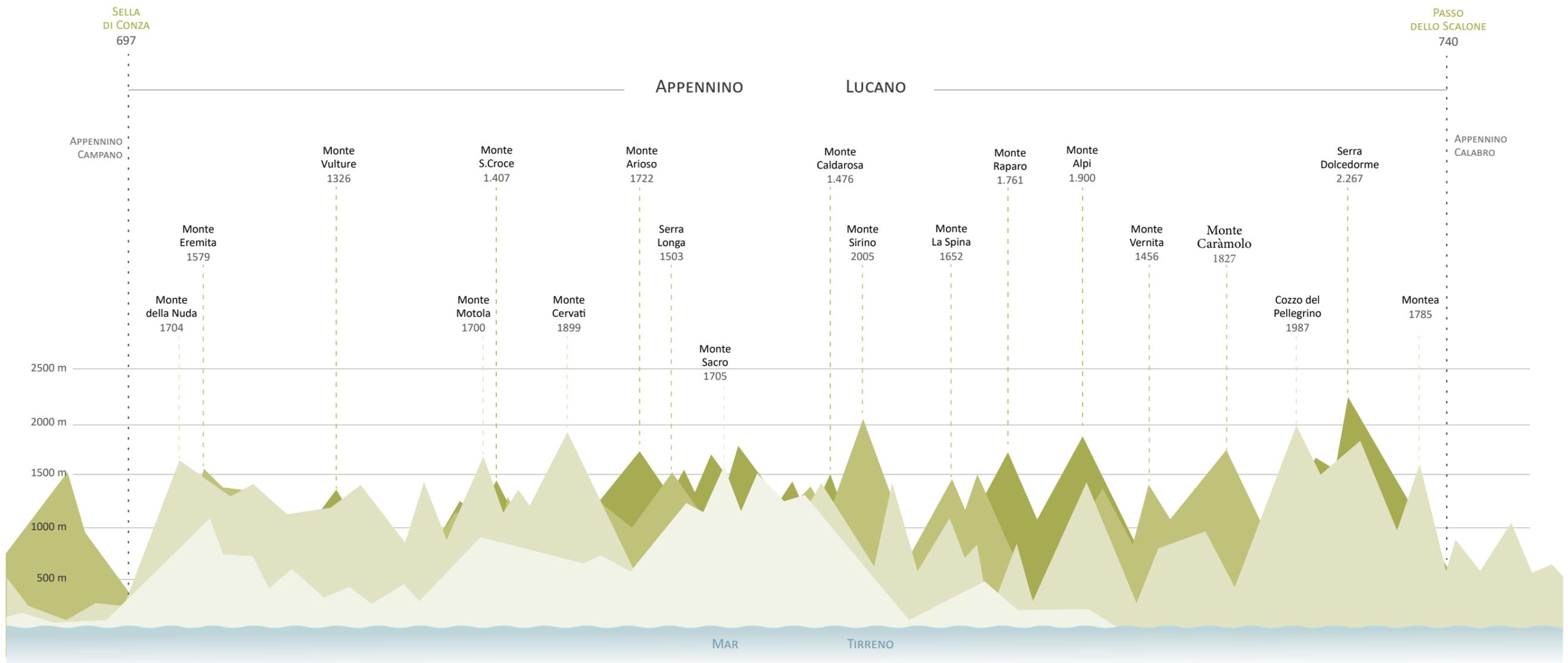
Appennino Lucano

Testo ed elaborazioni a cura di Chiara Tirico

Il territorio di Castelluccio Inferiore e in generale di tutta l'area occidentale della Basilicata è caratterizzato dalla presenza dei rilievi dell'Appennino Lucano. Lo sviluppo della dorsale appenninica è strettamente legato alle dinamiche delle Aree Interne (in particolare per aspetti economici, di collegamento e di accessibilità a servizi) al punto tale che gran parte di quelle individuate in tutto il territorio italiano si trovano in area montuosa. Allo stesso tempo l'alternanza tra valli e rilievi è un carattere estremamente importante per descrivere l'intero territorio dell'Appennino meridionale, essendo un elemento che prescinde da dinamiche regionali ma costituendo un'area non circoscritta e aperta a differenti tipi di interpretazioni. Protagonisti del territorio lucano sono la montagna e i corsi d'acqua, elementi di paesaggio che si influenzano a vicenda e che fin dall'antichità hanno regolato il disegno insediativo dei centri urbani e la viabilità. L'obiettivo è illustrare le relazioni tra i sistemi naturali e quelli antropici di quest'area.



23_Inquadramento Appennino Lucano.
Elaborato grafica personale.

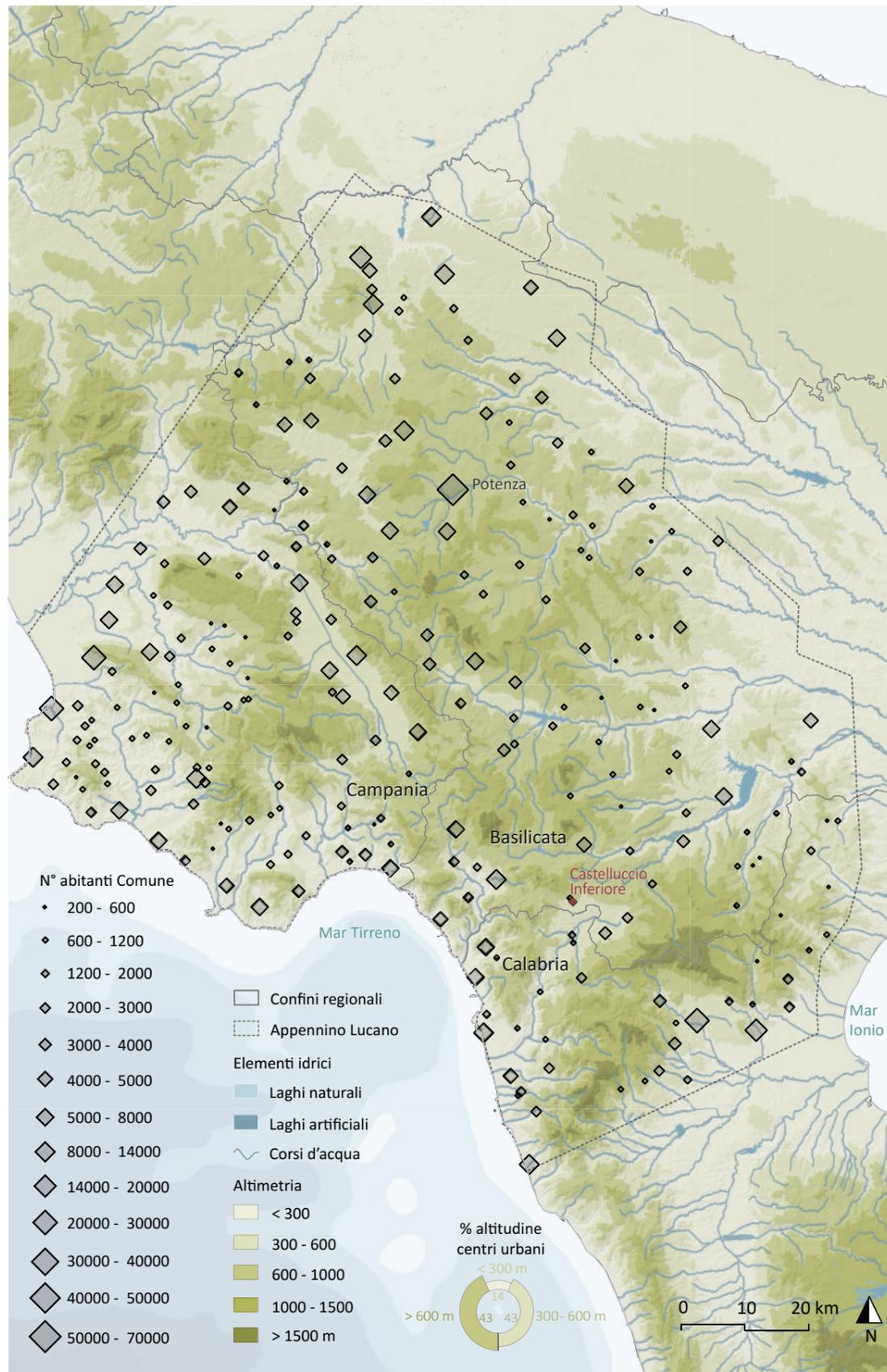


24_Schema geomorfologico Appennino Lucano

Geomorfologia

L'Appennino Lucano fa parte del secondo tratto dell'Appennino Meridionale, dorsale montuosa che attraversa i territori Sanniti, Campani e Lucani fino ad arrivare in Calabria. È compreso tra la Sella di Conza a Nord e il Passo dello Scalone a Sud del Pollino. Il massiccio del Pollino costituisce lo sbarramento trasversale della dorsale della penisola.

L'ossatura dell'Appennino Lucano è composta da una serie di catene con direzione Nord-Ovest e Sud-Est, separate da valli longitudinali e in alcuni tratti da incisioni vallive trasversali. Struttura e forma di questo tratto di Appennino sono caratterizzate da complessi montani e collinari molto vari, su cui si affondano bacini allungati che hanno formato piani alluvionali, dette conche. Nel settore orientale le vette sono meno elevate. Lungo i versanti Sud e Sud-Est i fenomeni di erosione hanno prodotto imponenti sistemi di calanchi per effetto dello scorrimento delle acque sulle rocce argillose. Il dissesto idrogeologico è il risultato delle problematiche geologico-ambientali di questa zona, come la desertificazione delle aree collinari.



25_Altitudine centri urbani

Numerosi insediamenti sono stati abbandonati, infatti, a causa di frane e cedimenti del sottosuolo. Si possono citare i “paesi fantasma” di Craco e Alianello (fig. 26 e 27), abbandonati irreversibilmente nel 1980 a seguito del sisma che colpì la Basilicata.

A scandire il territorio, oltre al Pollino, ci sono, a partire da Nord, i monti Cilentani e gli Alburni, il vulcano spento Monte Vulture e il massiccio del Sirino nel Lagonegrese (fig. 24). Per analizzare gli insediamenti urbani ricadenti sul territorio dell’Appennino Lucano è stato tracciato un perimetro - denominato “Appennino Lucano” nelle mappe e introdotto nella mappa di inquadramento (fig. 23) - partendo dalla perimetrazione adottata da Fondazione Symbola nel suo Atlante dell’Appennino⁴⁵.

I nuclei insediativi sono spesso posizionati sulle sommità sotto la quota dei 1.000 metri serviti da strade poco efficienti (fig. 25). I centri si collocano in percentuali⁴⁶ uguali in zone collinari e in zone montane. Le pianure vallive, ovviamente presenti in minore estensione nell’area di osservazione rispetto alle zone con maggiore altitudine, presentano meno insediamenti perché sono maggiormente soggette a eventi idrogeologici. Queste aree sono invece prescelte per la collocazione delle infrastrutture di trasporto principali. Relativamente alle dimensioni dei Comuni rispetto alla loro collocazione altimetrica non si rivelano rilevanti variazioni: alle diverse altitudini è possibile trovare un’ampia varietà dimensionale.



26 | 27_ Dal 1963, a seguito di un movimento franoso, parte delle abitazioni vengono progressivamente abbandonate fino al 1980 anno in cui il paese viene colpito nuovamente dal sisma. Nello stesso anno viene lasciato il borgo di Alianello, questo paese perse parte dei suoi abitanti dopo la scossa del 1857 che rese inagibili molte abitazioni.

⁴⁵ “Lo spazio appenninico analizzato nell’atlante fa riferimento alla perimetrazione definita congiuntamente da un gruppo di istituti universitari, da alcune Regioni e da Legambiente, che portò nel 2003 ad una convenzione tra il Servizio Conservazione della Natura del Ministero dell’Ambiente e il Centro Europeo di Documentazione sulla Pianificazione dei Parchi Naturali di Politecnico e dell’Università di Torino”. Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell’Appennino, 2018, p. 22.

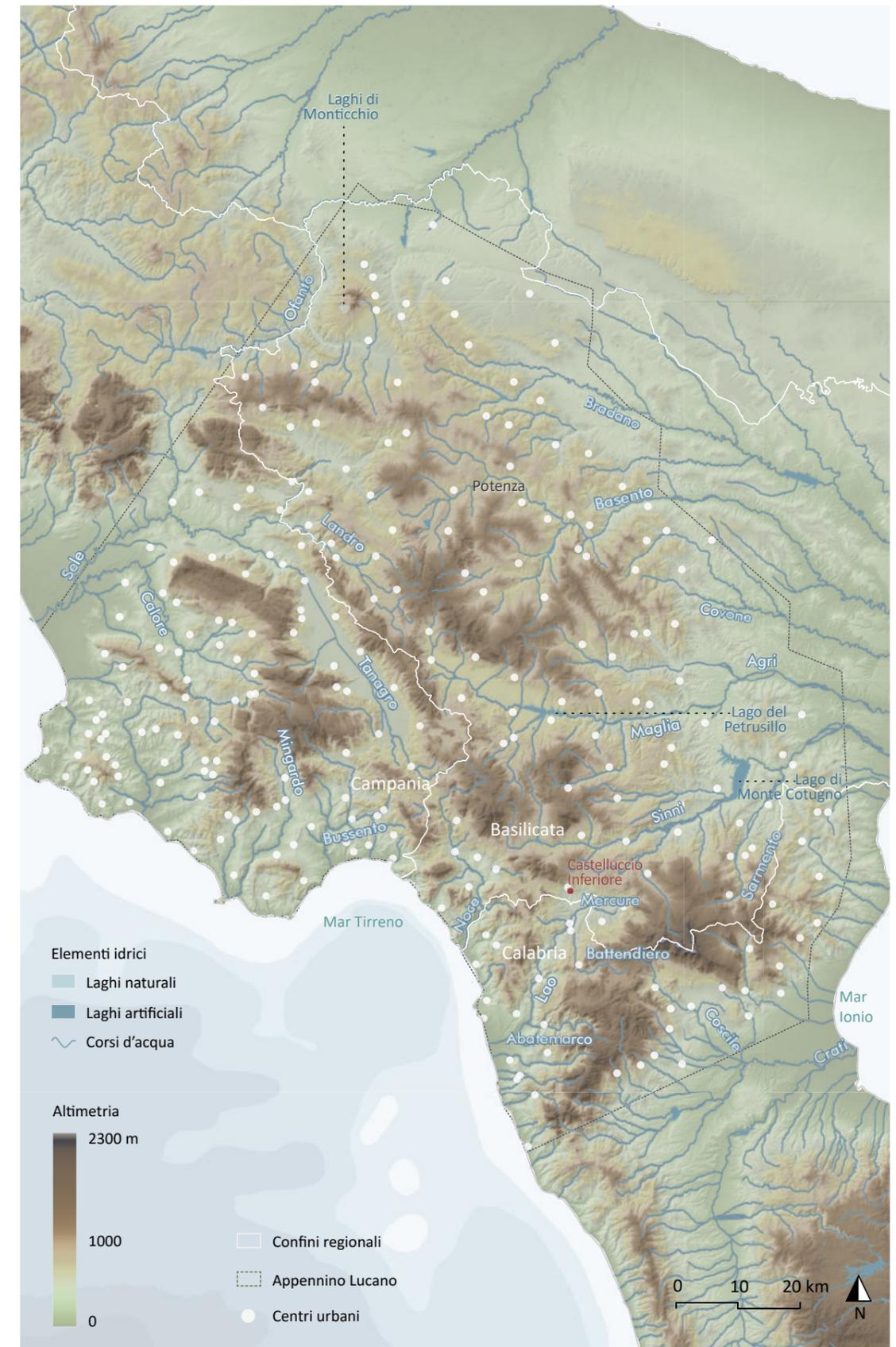
⁴⁶ Le percentuali sono elaborate a partire dal dato “altitudine del centro (metri)”, che indica l’altezza sul livello del mare del Comune rilevata convenzionalmente in corrispondenza del Municipio aggiornata all’anno 2011, pubblicato da ISTAT il 31/12/2021. <https://www.istat.it/it/archivio/156224>

Idrografia

Per lo sviluppo demografico ed economico della Regione lucana è stata determinante anche la presenza dei corsi d'acqua. La maggior parte del territorio lucano appartiene a bacini tributari dello Ionio con i corsi d'acqua Bradano, Basento, Agri e Sinni con i loro affluenti. Questi hanno carattere prevalentemente torrentizio, e mostrano notevole divario tra portate di magra e portate di piena. Molto più rapidi e brevi quelli che sfociano invece nel Tirreno: Noce e Mercure. Quest'ultimo prende il nome Lao in Calabria, dove oltre questo fiume troviamo il Crati che sfocia nel Mar Ionio, il Coscile, suo principale affluente, e l'Abatemarco che sfocia nel Tirreno. I fiumi in quest'area sono molto incostanti. Molti di questi corsi d'acqua e i loro affluenti hanno carattere di fiumara, che può portare a pericolose piene estive improvvise.

I tratti incassati nelle piane alluvionali sono maggiormente interessati da interventi antropici rispetto ai tratti montani che sono invece caratterizzati da maggiore pendenza e minore possibilità di esondazione. Vi troviamo attraversamenti o rilevati stradali e ferroviari, argini, complessi insediativi e produttivi in prossimità delle sponde e immissioni idriche di notevole portata attraverso reti di drenaggio⁴⁷. In particolare nelle aree montane e pedemontane, i centri si collocano nelle vicinanze dei principali corsi d'acqua (fig. 28).

Nel territorio lucano i laghi naturali noti sono pochi, fra questi ricordiamo i due laghetti vulcanici di Monticchio sul monte Vulture. Gli altri hanno superfici ridotte. Sono invece numerosi i bacini artificiali, che la Regione Basilicata ha costruito nel secolo scorso per assicurare risorse idriche al territorio, con finalità energetiche e per l'irrigazione. I più estesi sono il Lago di Monte Cotugno lungo il corso del fiume Sinni e il Lago di Petrusillo lungo l'Agri.



28_Idrografia e centri urbani

⁴⁷ Autorita' di bacino regionale Campania sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele, Rivisitazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Idrografico del Fiume Sele, 2012.

Collegamenti

La difficile orografia di questo territorio causa l'assenza di regolarità e gerarchia funzionale dell'orditura stradale. Strade secondarie ed ex strade Statali costituiscono la viabilità storica. Questa coesiste con quella nuova realizzata a partire dagli anni '60 prevalentemente lungo le valli e i corridoi regionali.

L'autostrada A2 Salerno - Reggio Calabria attraversa le tre Regioni Campania, Basilicata e Calabria. Da questa si diramano i Raccordi Autostradali per immettersi sulle strade Statali. Le strade, anche quelle Statali, presentando spesso curve molto pericolose, hanno limiti di velocità molto bassi per garantire livelli di sicurezza adeguati.

Arterie stradali fondamentali sono la Basentana, l'Agrina e la Sinnica. La prima mette in collegamento Tirreno e Ionio. La seconda, che segue il percorso del fiume Agri fino alla foce, rappresenta un'importante infrastruttura d'interconnessione. La Sinnica invece, correndo parallelamente al fiume Sinni costeggiando il Parco Nazionale del Pollino, collega l'autostrada alla linea Jonica.

I servizi su gomma nel territorio lucano sono spesso più competitivi rispetto alla ferrovia. Infatti sia per la dotazione infrastrutturale sia per i servizi erogati la modalità stradale è maggiormente utilizzata dagli utenti lucani.

La rete ferroviaria ha una ridotta estensione e le stazioni ferroviarie sono situate esternamente ai centri abitati, talvolta considerevolmente distante da essi.

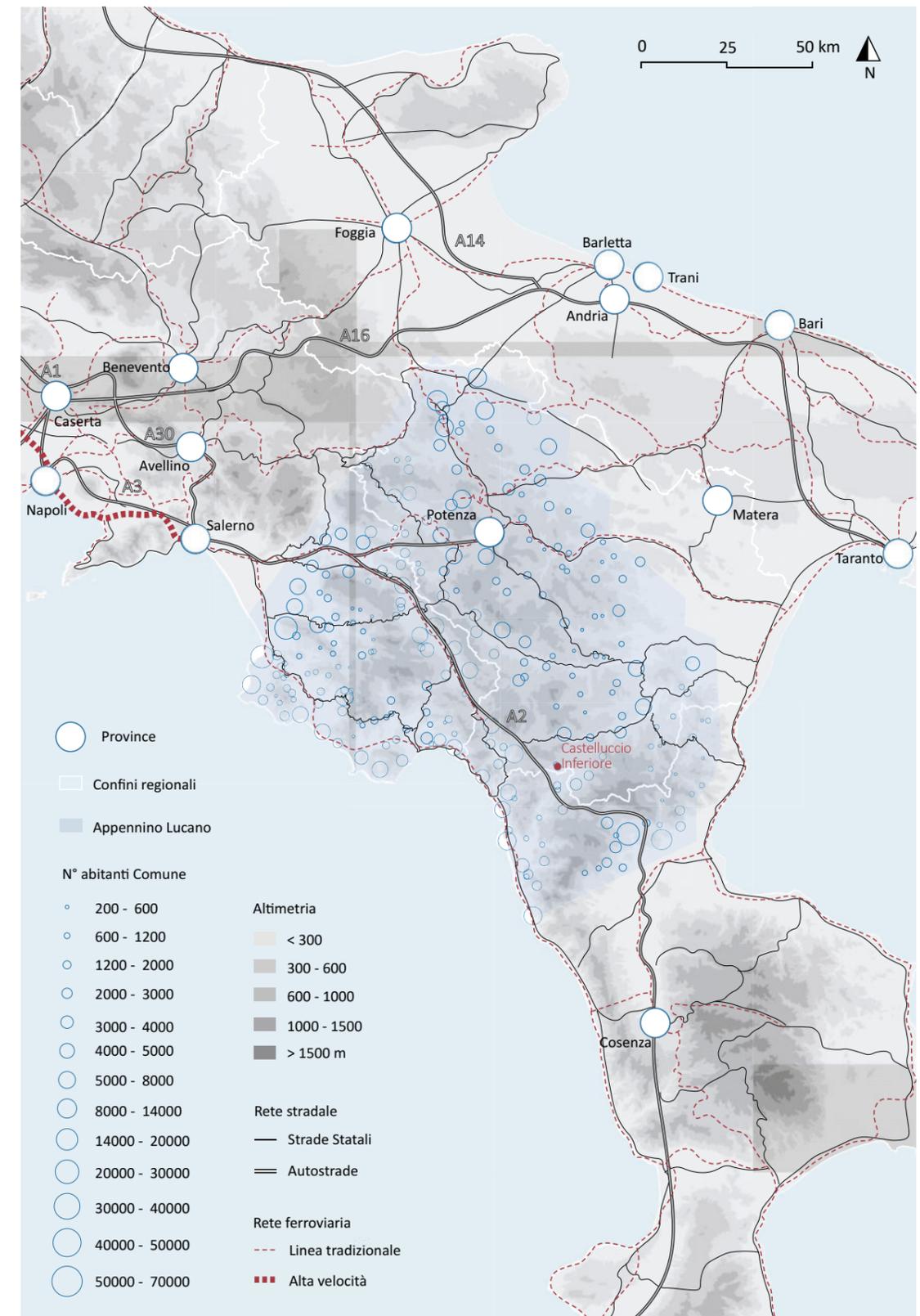
Ad attraversare le tre Regioni, Campania, Basilicata e Calabria, è la linea ferroviaria fondamentale Napoli - Reggio Calabria a doppio binario elettrificata.

A connettere la linea tirrenica con quella ionica è la linea ferroviaria complementare Salerno - Potenza - Metaponto - Taranto. Come già descritto per la rete stradale, anche questa tratta ferroviaria ha un andamento condizionato dall'orografia, caratterizzato da tortuosità ed elevate pendenze.

Notevolmente condizionata dalla presenza della catena appenninica è l'altra tratta complementare, la Foggia - Potenza. Questa linea è caratterizzata da un notevole flusso di passeggeri per la presenza dell'area industriale di San Nicola di Melfi⁴⁸.

Gli aggregati urbani si collocano soprattutto in zone pedemontane, mentre i percorsi ferroviari in valli e pianure. Questo comporta una certa distanza tra molti centri, distanti dalla valle, dalle stazioni ferroviarie. Lo stesso vale per le principali strade (fig. 29).

In quest'area della penisola l'Appennino Lucano rappresenta un importante elemento non solo naturalistico. Questa analisi ha permesso di far emergere le relazioni tra i sistemi naturali ed antropici. L'insediamento dei nuclei abitativi prevalentemente in zone collinari e pedemontane è una logica peculiare di quest'area, mentre nelle pianure vallive si concentra il passaggio delle principali vie di comunicazione, stradali e ferroviarie. Ne consegue che molti centri abitati si trovano distanti da stazioni ferroviarie e principali strade. Questo assetto, le cui principali cause sono la difficile orografia e il rischio idrogeologico, ha provocato in molti centri urbani carenza di servizi. Per analizzare questi ultimi si ritiene opportuno restringere l'area di studio a quella coincidente alle Ex Comunità Montane.



29_Reti stradale e ferroviaria e centri urbani

⁴⁸ Regione Basilicata, Piano Regionale dei trasporti. Linee Strategiche e Programmatiche, Potenza, 2015. https://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_2996251.pdf

Ex-Comunità Montana Lagonegrese

Testo ed elaborazioni a cura di Mauro Madeddu

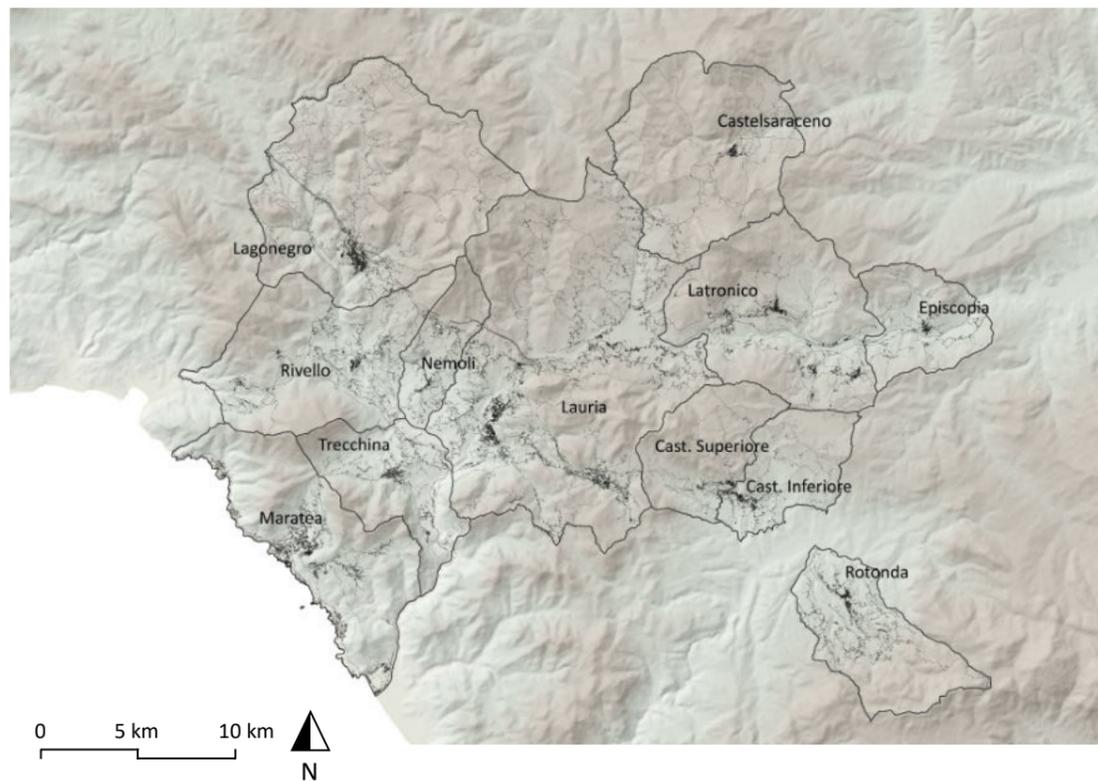
Castelluccio Inferiore è coinvolta dalla SNAI in quanto facente parte dell'area Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento.

Si colloca al confine dell'area MASVS, che è stata tracciata partendo dai limiti delle ex Comunità Montane Alto Sinni e Val Sarmento, che sono state incluse integralmente, e di quella Lagonegrese da cui derivano Castelluccio Inferiore e Superiore e Rotonda. L'esclusione di gran parte del Lagonegrese dalla strategia rende necessaria un'analisi anche di questo territorio per arrivare poi alla definizione di un'area su cui è possibile condurre analisi comparative tra Comuni legati dalle medesime dinamiche.

I temi principali di questa analisi riguardano gli aspetti demografici ed evolutivi del territorio e lo stato dei servizi alla popolazione in particolare quelli connessi al turismo e al pendolarismo interno all'area.

Da queste è stato possibile studiare le relazioni che sono intercorse nel corso degli anni in cui le Comunità Montane erano attive e di cui rimangono ancora forti tracce, dalla distribuzione dei servizi nel territorio al pendolarismo dovuto a lavoro o studio che ne consegue.

In conclusione è possibile osservare le potenzialità e i limiti della pianificazione strategica secondo divisioni politico amministrative che escludono dall'analisi territori confinanti e con forti legami ma separati da confini delle comunità.



30_Inquadramento territoriale dei Comuni dell'ex Comunità Montana Lagonegrese

La Comunità Montana è un ente territoriale sovracomunale istituito dalla Legge 1102 del 1971, il cui scopo è quello di facilitare l'integrazione e la gestione di un ampio territorio frammentato come quello montano e la valorizzazione e tutela delle sue risorse. Poiché l'ente è istituito su base regionale rimane comunque limitato dai confini della Regione di appartenenza, rendendo quindi difficoltoso il coordinamento tra comunità appartenenti allo stesso gruppo montuoso come nel caso dei Comuni della Calabria lungo le valli del Mercure e del Noce rimaste escluse dalla Comunità Montana Lagonegrese.

La Comunità Montana Lagonegrese era originariamente formata dai Comuni di Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Castelsaraceno, Episcopia, Lagonegro, Latronico, Lauria (sede centrale), Maratea, Nemoli, Rivello, Rotonda e Trecchina, un territorio di oltre 750 km² nella parte Sud occidentale della Basilicata e confinante a Nord con la Campania e Sud con la Calabria, rappresenta una delle estremità dell'Appennino Lucano, in particolare la zona Est fa parte del massiccio del Pollino e del suo Parco, mentre ad Ovest la valle del Noce sfocia nel Tirreno presso Maratea.

A partire dal Maggio 2015 la Comunità Montana è stata sciolta lasciando al suo posto l'Unione dei Comuni del Lagonegrese, composta dagli stessi Comuni ad eccezione di Rotonda.

Demografia

La conformazione prevalentemente montuosa dell'area influisce sulla distribuzione e la trasformazione della popolazione nel tempo.

I Comuni sono prevalentemente di ridotta estensione, con la sola eccezione di Lauria con circa dodici mila abitanti, e caratterizzati da centri non concentrati ma sparsi in tutto il territorio come case singole o formando piccoli aggregati urbani sparsi.

Le superfici territoriali sono abbastanza variabili, con una media di 60 km²

ma distribuiti in un range che va dai 20 km² di Nemoli ai 175 km² di Lauria (fig. 31), la densità risulta più omogenea attestandosi su una media di poco inferiore ai 50 ab/km², i valori eccezionalmente più bassi corrispondono ai due Comuni con popolazione minore, Castelluccio Superiore e Castelsaraceno, con densità rispettivamente di 22 e 16 ab/km² e un massimo raggiunto a Nemoli e Maratea con circa 71 ab/km² in entrambi.

I dati medi dell'area sono in linea con quelli della Provincia di Potenza e di tutta la Basilicata, ma sono di gran lunga inferiori alla media nazionale che equivale a circa 196 ab/km², ma anche al resto del territorio dell'Appennino meridionale che è comunque superiore a 85 ab/km² ⁴⁹.



31_Densità territoriale

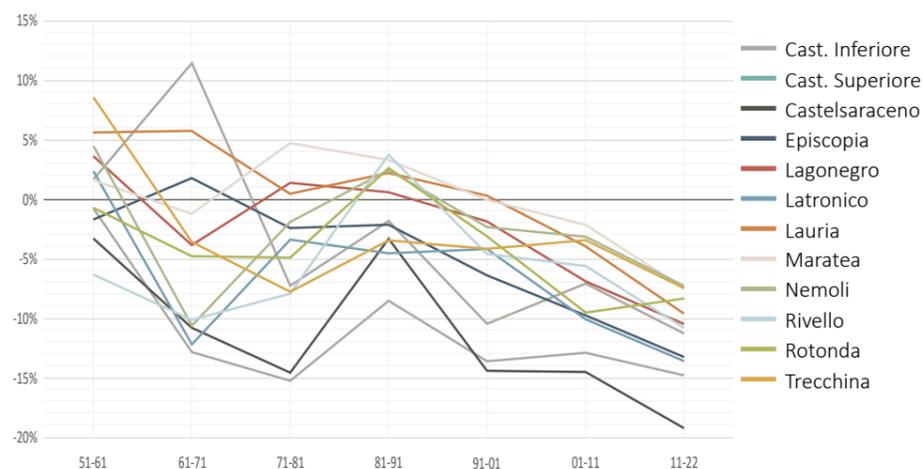
Comuni	Popolazione	Superficie [km ²]	Densità [ab/km ²]
Cast. Inferiore	1.934	28,80	67,15
Cast. Superiore	733	32,77	22,37
Castelsaraceno	1.196	74,18	16,12
Episcopia	1.273	28,93	44,00
Lagonegro	5.127	112,39	45,62
Latronico	4.104	76,00	54,00
Lauria	11.993	175,15	68,47
Maratea	4.767	67,21	70,93
Nemoli	1.402	19,74	71,02
Rivello	2.537	68,94	36,80
Rotonda	3.227	42,30	76,29
Trecchina	2.149	37,70	57,00

In linea coi trend comuni in tutto il meridione e in generale nelle aree interne di tutta Italia, la popolazione del territorio Lagonegrese ha subito un significativo calo nel corso degli ultimi 70 anni.

Si possono notare però alcune particolarità come la correlazione tra popolazione e calo demografico nei Comuni minori più soggetti a spopolamento, mentre Lauria il più popoloso è rimasto complessivamente stabile e in crescita continua fino al 2001, l'anno che segna il momento di inizio di un crollo della popolazione che coinvolge tutti i Comuni, dato in continuo peggioramento con la perdita media dell'11% toccando un massimo del -19% a Castelsaraceno.

⁴⁹ Fondazione Symbola (a cura di), *Atlante dell'Appennino*, p. 123.

Si può notare (fig. 32) anche l'affinità tra la variazione media nel periodo e la posizione dei paesi, con quelli più stabili situati nella parte più occidentale verso il Tirreno con Maratea, unico Comune costiero, che come Lauria presenta ora la stessa popolazione del 1951, mentre ad Est il calo è maggiore spinto soprattutto dalla diminuzione sistematica di popolazione a Castelluccio Superiore e Castelsaraceno il cui calo medio è superiore al 10%.

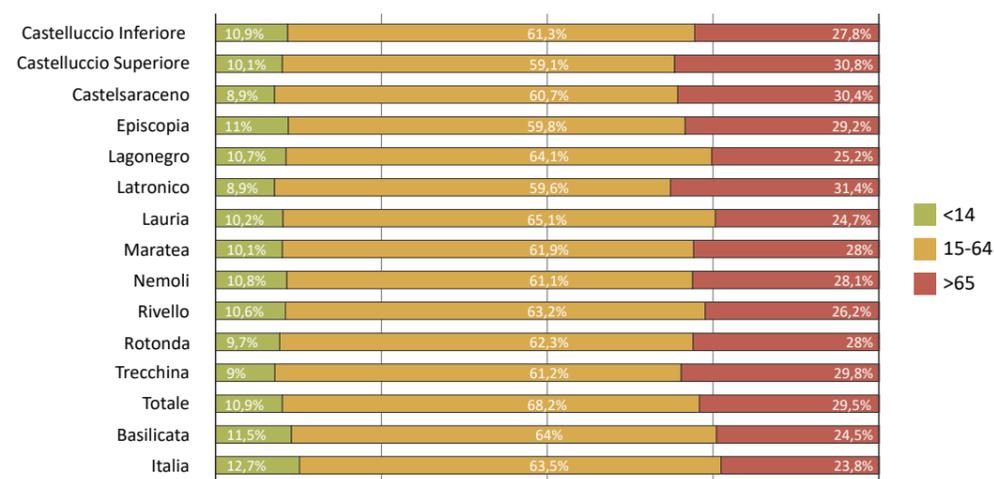


32_Variation percentuale della popolazione dal 1951 al 2022 (elaborazione grafica a partire da dati ISTAT)

Altro tema critico riguarda la composizione della popolazione suddivisa per fasce d'età che mostra un notevole invecchiamento degli abitanti del territorio (fig. 33).

Mediamente oltre 1/4 degli abitanti ha almeno 65 anni e solo uno su dieci meno di 15, coi valori massimi raggiunti a Latronico con meno del 9% degli abitanti sotto i 15 anni e quasi uno su tre nella fascia over 65⁵⁰. Anche qui è importante notare la correlazione tra dimensione e struttura della popolazione con Lagonegro e Lauria, i due centri principali, che tengono relativamente basso il valore medio per la fascia d'età più alta che arriverebbe prossima al 30% se non si tenesse conto di essi.

In generale i valori, sia medi che dei singoli Comuni, confrontati coi valori alla scala Nazionale e Regionale indicano un invecchiamento della popolazione superiore alle medie.



33_Suddivisione in fasce d'età della popolazione

⁵⁰ Fonte dati: Istat, Popolazione residente al 1° gennaio 2022, Popolazione per fasce d'età (dati estratti 12/09/2022 da I.Stat).

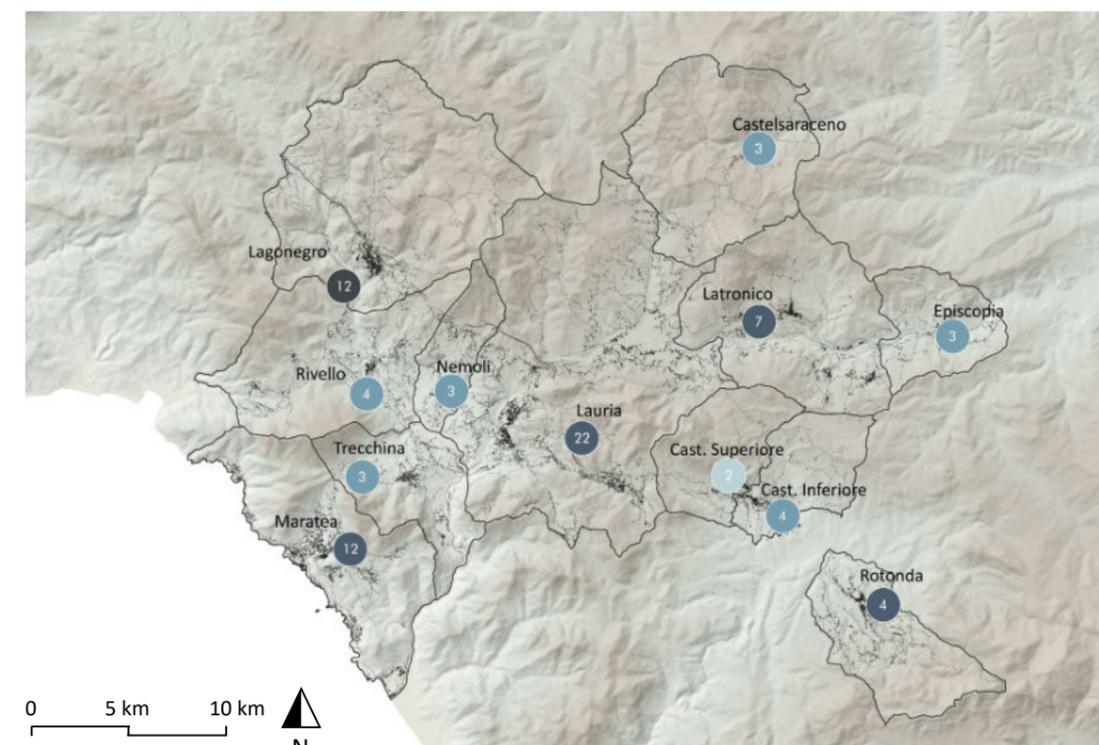
Servizi

La distribuzione dei servizi nel territorio si concentra prevalentemente nei maggiori centri, Lauria, Lagonegro e Maratea, che svolgono il ruolo di principali poli attrattivi per la fornitura di servizi alla popolazione, mentre i Comuni minori soffrono una carenza cronica aggravata dallo stato delle infrastrutture di trasporto, specialmente pubbliche.

L'offerta scolastica (fig. 34) nello specifico è particolarmente squilibrata tra i vari centri, è presente almeno una sede di Scuole per l'infanzia e Secondaria di primo grado (scuola media) in ogni Comune, mentre l'unico a non avere almeno una Scuola Primaria (elementare) è Castelluccio Superiore, il Comune più svantaggiato nel complesso dal punto di vista dei servizi.

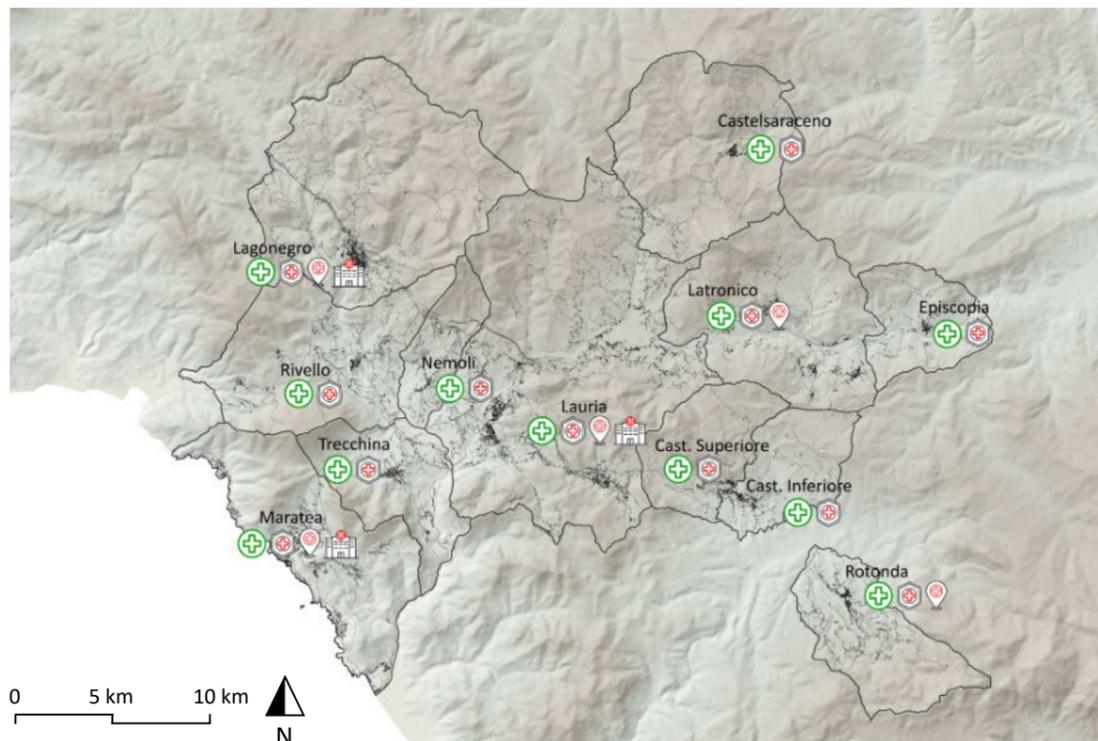
Le Scuole Secondarie di secondo grado (superiori) si trovano a Latronico e Rotonda (una in entrambi i Comuni) e a Lagonegro, Maratea e Lauria (rispettivamente 4, 5 e 6).

Il Comune con la maggiore offerta scolastica è Lauria con 22 sedi nel complesso, l'unico istituto dedicato alla formazione in età adulta si trova invece a Lagonegro.

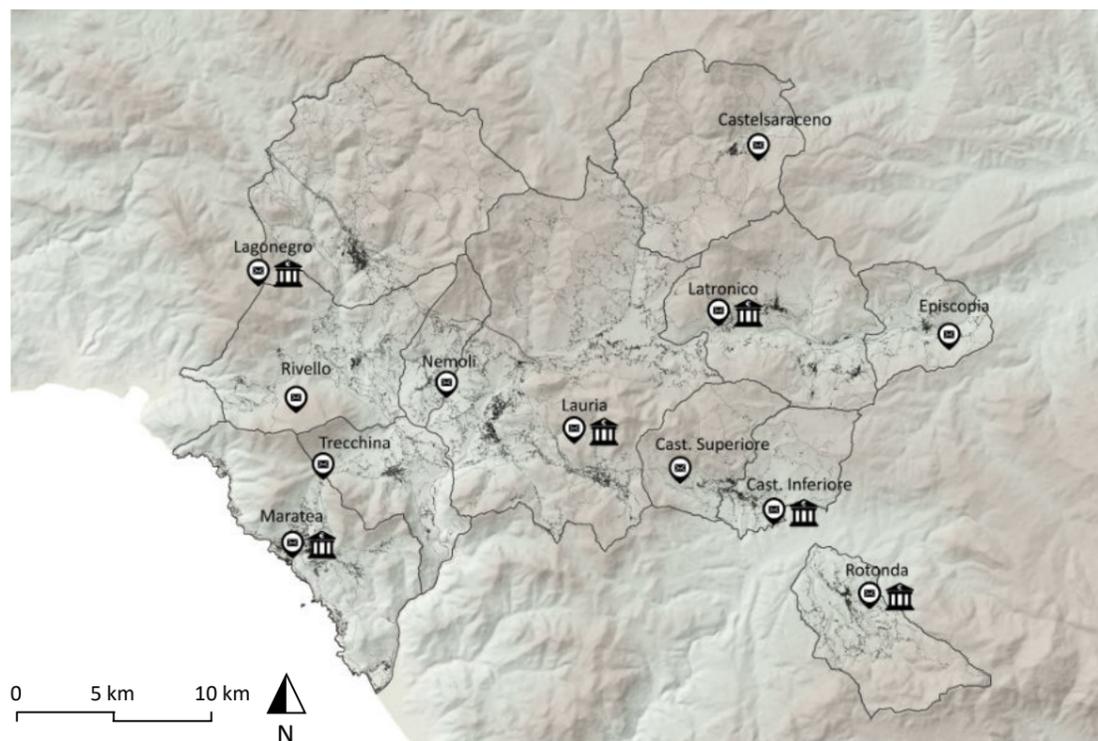


34_Concentrazione della presenza di Scuole dei vari gradi

Come per gli spazi dell'istruzione anche quelli della sanità hanno una distribuzione sbilanciata verso i centri maggiori con l'eccezione di alcuni servizi base (fig. 35). Farmacia e servizio medico di continuità assistenziale (guardia medica) sono presenti infatti in ogni Comune del territorio. Il "Distretto della Salute" di Lauria in cui ricadono tutti i Comuni dell'area escluso Episcopia e con l'aggiunta di Viggianello comprende invece i Poliambulatori situati nei Comuni di Lauria, Lagonegro, Latronico, Maratea e Rotonda.



35_Localizzazione dei Servizi Sanitari divisi per categorie



36_Localizzazione di Banche e Uffici Postali

Come già detto il servizio sanitario si concentra principalmente a Lauria, Lagonegro e Maratea nei Presidi Ospedalieri che forniscono il servizio sanitario più completo. Riguardo la presenza di uffici postali e banche (fig. 36), i primi sono distribuiti in tutto il territorio con almeno una sede in ogni Comune, quelli in cui è presente almeno una sede bancaria sono Lagonegro, Lauria, Maratea, Latronico, Castelluccio Inferiore e Rotonda, solo metà quindi dispongono dell'ufficio di una banca nel territorio comunale.

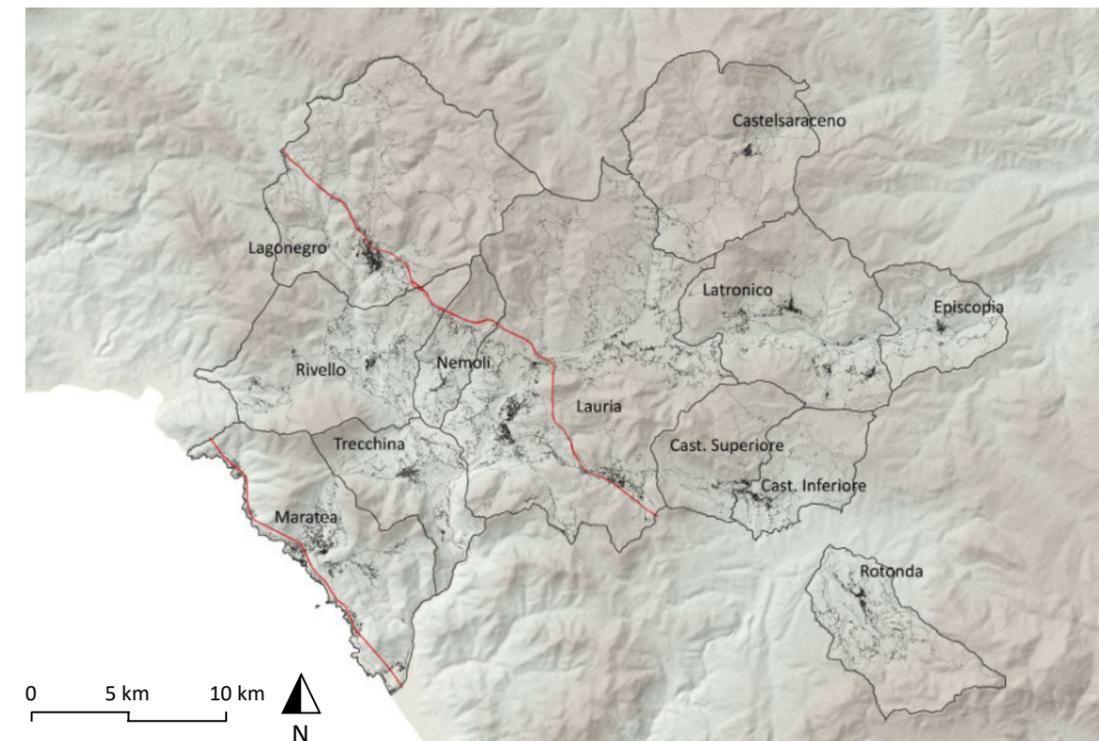
Viabilità e flussi

Dal punto di vista delle infrastrutture della mobilità la Basilicata soffre sicuramente una grave carenza (fig. 37).

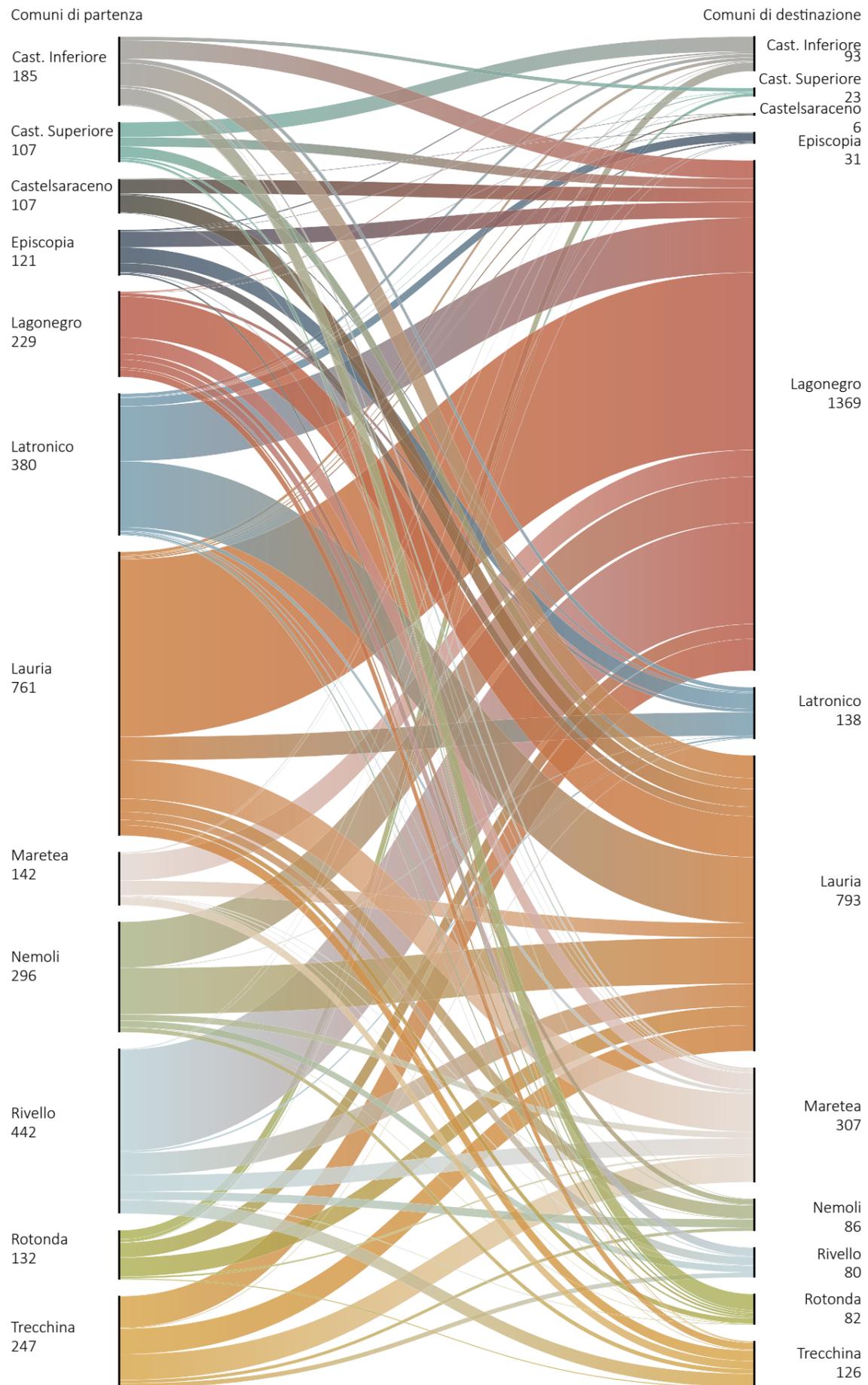
In particolare la viabilità interna all'ex Comunità Montana Lagonegrese, caratterizzata da un territorio prevalentemente montuoso e collinare, è scarsa e si affida principalmente a Strade Provinciali e Secondarie che non permettono una percorrenza agevole.

Le uniche Strade Statali sono ad Est la SS 585 che da Lagonegro segue il percorso del fiume Noce attraversando i Comuni di Rivello e Trecchina fino alla costa di Maratea e la SS 19 "Statale delle Calabrie" che sempre da Lagonegro collega alla Campania, mentre il tratto che da Lagonegro porta a Sud fino a Castelluccio Inferiore e da lì alla Calabria è stato declassato a Strada Provinciale.

Sicuramente le infrastrutture più importanti sono il tratto della A2 "Salerno-Reggio Calabria" che taglia la parte centrale del territorio da Lauria a Lagonegro che connette la Calabria e la Campania e attraversa anche i Comuni di Nemoli e Rivello, e lungo la costa il tratto ferroviario di Maratea che svolge lo stesso ruolo di connessione delle due Regioni confinanti con la Basilicata, si tratta anche di uno degli unici tratti attivi rimasti ormai nella Regione esclusi quelli passanti per i due capoluoghi di Provincia, mentre la tratta che storicamente collegava Lagonegro a Spezzano Albanese (in Calabria) passando per tutti i Comuni da Rivello a Castelluccio Inferiore è stata ufficialmente soppressa nel 1979.



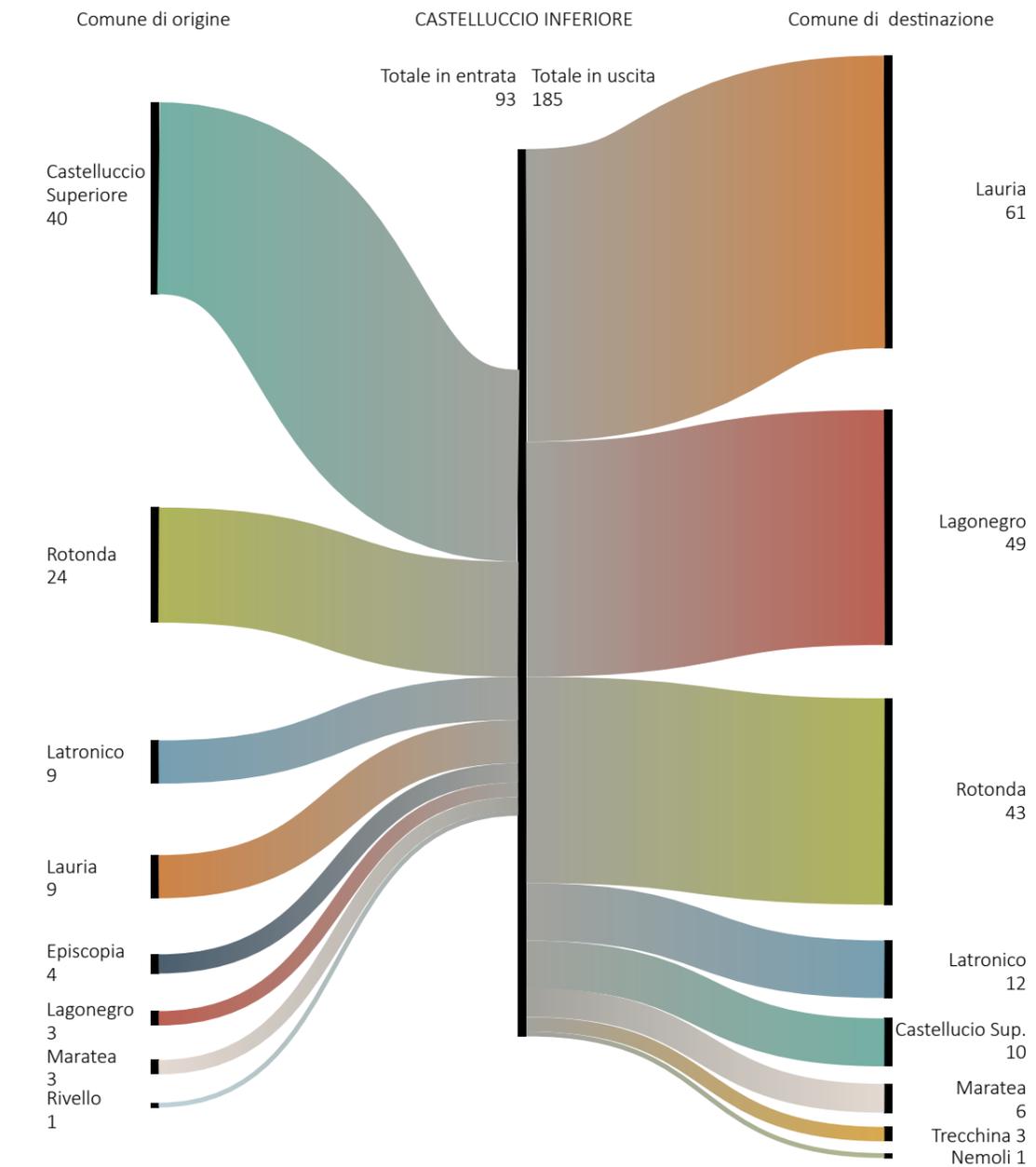
37_Viabilità dell'area. In rosso tratta ferroviaria di Maratea e Autostrada A2 Salerno- Reggio Calabria



38_Flussi di pendolari per istruzione o lavoro tra i diversi comuni

Nel diagramma alluvionale (fig. 38) viene riportato lo stato del pendolarismo interno all'area dovuto a lavoro o studio risalenti al 2011⁵¹.

Si può notare che quasi tutti i Comuni hanno un flusso nettamente maggiore in uscita rispetto a quello in entrata, gli unici con un saldo positivo sono i Comuni più attrattivi e popolosi cioè Maratea, che è quello con anche la maggiore attrattiva turistica; Lauria, il centro più grande tra quelli considerati per quanto il flusso in entrata e in uscita siano sostanzialmente equivalenti, e in particolare Lagonegro prende la quota maggiore degli spostamenti da tutti i Comuni in particolare da Lauria che fornisce circa 1/3 della popolazione che quotidianamente si sposta per motivi di studio o lavoro. Si può notare dalle analisi svolte in precedenza che i tre Comuni appena citati sono quelli in cui si concentra la maggior parte dei servizi del territorio, svolgendo a tutti gli effetti il ruolo di "poli" interni all'area.



39_Flussi di pendolari per istruzione o lavoro da e per Castelluccio Inferiore, approfondimento del grafico precedente.

⁵¹ Fonte dati: Istat, Movimenti dei pendolari per studio e lavoro (dati estratti 28/09/2022 da gisportal.istat.it).

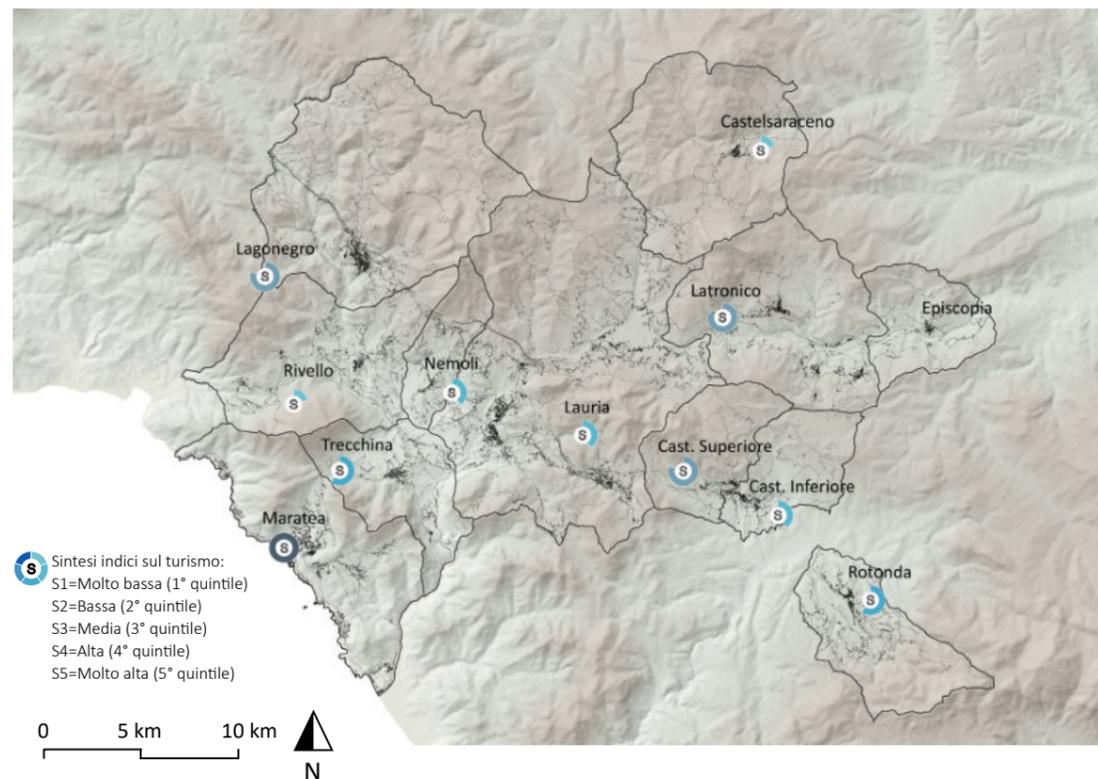
Turismo

In generale in tutto il territorio regionale il settore turistico non risulta particolarmente sviluppato, secondo i dati della Camera di Commercio del 2022 il turismo in Basilicata rappresenta lo 0,8% delle imprese del settore con lo 0,6% degli addetti sul totale nazionale (rispettivamente 5 mila imprese e 16 mila addetti). La Regione è anche la penultima a livello nazionale per arrivi e presenze superando solo il Molise.

In particolare tra le due Province, Potenza è quella che accoglie il numero maggiore di imprese, 60% rispetto al 40% di Matera, ma con un'incidenza minore degli alloggi sul totale sintomo di una minore attrattiva turistica nel complesso specie dopo lo sviluppo dato da "Matera Capitale della Cultura 2019".

Il settore turistico Lucano si rivolge in particolare a visitatori delle altre Regioni italiane (80% circa sul totale) che cercano nella Regione in particolare la ricchezza del patrimonio culturale (27% degli intervistati) e le bellezze naturali sia della montagna che del mare (20% per entrambi)⁵².

A seguito della pandemia di COVID-19 le presenze turistiche dell'anno 2020 sono state più che dimezzate con una perdita ancora maggiore della componente dall'estero, i dati del 2021 segnalano una lieve ripresa con un +20% rispetto all'anno precedente ma ancora lontani dalla situazione pre-pandemia⁵³.



40_Indici sintetici del turismo

⁵² Fonte dati: Isnart, 1° Report di analisi economico-territoriale per la Basilicata, p. 27.

⁵³ Ivi, p. 22.

Gli indicatori forniti dall'Istat permettono di farsi un'idea un po' più dettagliata sulla situazione del turismo per i singoli Comuni (fig. 40).

Un primo indice denominato "S" che rappresenta la sintesi tra stato della domanda, offerta e delle attività connesse al turismo, mostra uno sviluppo medio-basso del settore nel territorio Lagonegrese, con l'eccezione di Maratea che è una delle mete principali a livello regionale, mentre Episcopia è l'unico Comune a cui manca una qualunque vocazione turistica. L'Istat presenta poi un secondo indicatore sulla categoria prevalente di turismo del territorio che mostrano come vocazione principale quella legata agli aspetti storici e culturali spesso in relazione alla montagna, nonostante poi Maratea, la località più attrattiva sviluppi un turismo legato al mare⁵⁴.

Comuni	Posti letto	Esercizi	Vocazione turistica
Cast. Inferiore	132	3	Culturale
Cast. Superiore	70	2	Montana, culturale
Castelsaraceno	/	/	Nessuna categoria specifica
Episcopia	/	/	Non turistico
Lagonegro	197	5	Montana, culturale
Latronico	73	2	Montana, culturale, termale
Lauria	135	4	Nessuna categoria specifica
Maratea	1.277	17	Marittima
Nemoli	18	1	Nessuna categoria specifica
Rivello	/	/	Nessuna categoria specifica
Rotonda	155	5	Culturale
Trecchina	112	4	Marittima

41_Censimento attività e principale vocazione turistica

Dalle varie analisi è evidente all'interno del territorio Lagonegrese la forte connessione tra i vari Comuni e in particolare risulta importante il ruolo centrale svolto da Lauria, Lagonegro e Maratea (quest'ultima in particolare per il turismo).

Il tema più critico rilevato è sicuramente quello della carenza di servizi che riguarda tutta l'area ma prende una piega critica nei centri minori che devono rivolgersi ai centri principali per quasi ogni bisogno. Anche sugli spostamenti è evidente la criticità data dalla carenza dei servizi infrastrutturali per mancanza di assi di collegamento rilevanti se non in prossimità delle località principali già indicate.

Questa situazione può essere probabilmente ritenuta concausa del progressivo spopolamento del territorio in cui un tasso migratorio costantemente negativo e un calo delle nascite portano a un inevitabile invecchiamento della popolazione, innescando un circolo senza interventi strutturali e strategie di lungo termine a sostegno della popolazione e delle attività locali.

Proprio su questo è importante sottolineare la potenzialità data dallo sviluppo del turismo dell'area. Un turismo però che sia attento e porti benefici alle comunità e non si basi sullo sfruttamento delle risorse di un singolo centro, un turismo lento e sostenibile che si concentri e valorizzi le ricchezze naturali e storico culturali del territorio Lagonegrese.

Lo studio svolto permette però anche di vedere il limite della suddivisione in compartimenti amministrativi che tagliano fuori per forza Comuni che hanno un rapporto e una rilevanza legati allo sviluppo storico dell'area. Anche per questo è stato necessario approfondire lo studio di una porzione di territorio più vasta che non fosse limitata da confini amministrativi e presentasse dei legami con Castelluccio Inferiore e gli altri paesi del Pollino-Lagonegrese.

⁵⁴ Fonte dati: Istat, Comuni al 1/1/2019 secondo la categoria turistica prevalente e i quintili degli indici sintetici di densità turistica (dati estratti 23/08/2022 da dati.istat.it).

La valle del Mercure-Lao

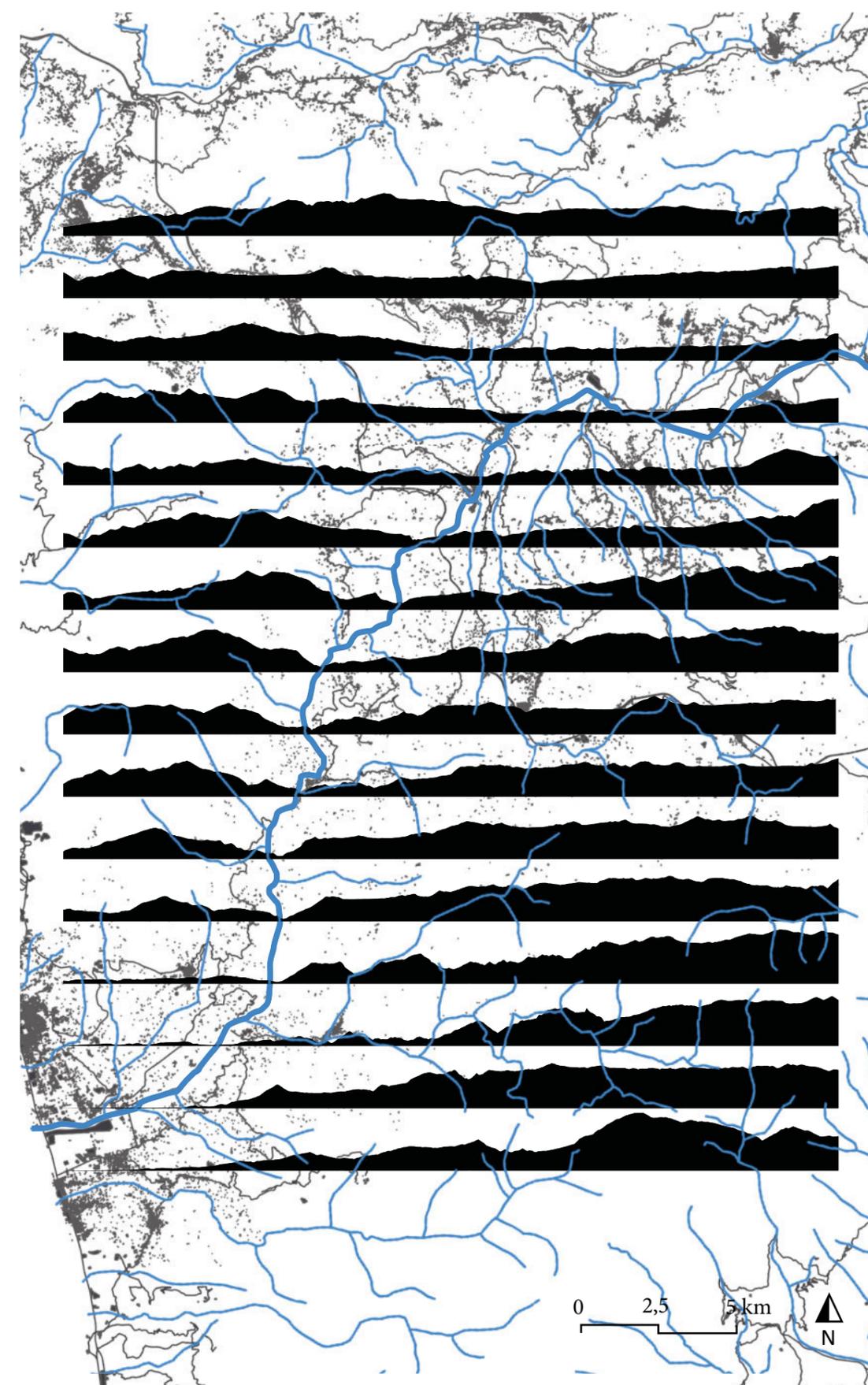
Testo ed elaborazioni a cura di Enrico Vercellino

La Valle del Mercure-Lao sviluppandosi tra le Regioni Basilicata e Calabria costituisce un sistema territoriale che, prescindendo dai confini amministrativi è in grado di descrivere e restituire le caratteristiche del territorio di Castelluccio Inferiore e le relazioni che esso ha con i Comuni limitrofi. Gli elementi cardine per lo sviluppo delle analisi, ripresi dalle considerazioni precedenti, sono l'idrografia e orografia: l'idrografia è intesa come direttrice per lo sviluppo dei tracciati, dei collegamenti e degli insediamenti abitativi, manifatturieri e produttivi. L'orografia invece costituisce un interessante elemento di demarcazione tra il territorio lucano, caratterizzato dalla piana del Bacino del Mercure, e quello calabrese delle gole del Lao, del fondovalle e della costa. Attraverso un'analisi che poggia su questi elementi del territorio si intende studiare in modo più specifico: le relazioni e i collegamenti tra i Comuni della valle, la natura dei centri attraverso l'analisi della morfologia del territorio su cui insistono e ad una scala più ristretta le logiche insediative di alcuni Comuni intesi come casi studio per la comprensione dei processi storici e antropici che li hanno generati.

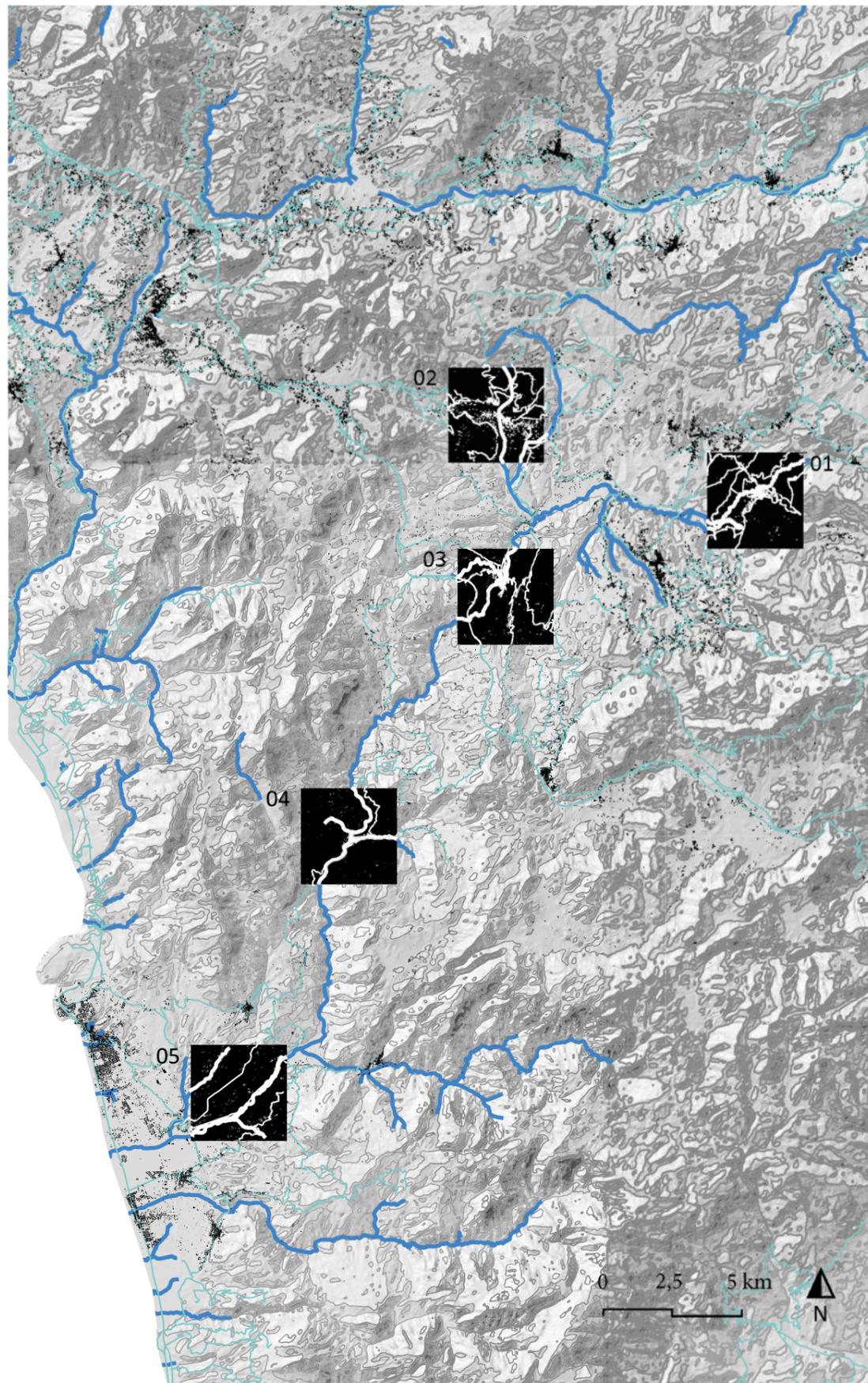
La valle del Mercure-Lao è una valle situata a cavallo delle regioni Basilicata e Calabria scavata nel corso dei secoli dall'azione dell'omonimo fiume che nasce sul territorio lucano, in corrispondenza del Comune di Viggianello, e sfocia lungo la costa tirrenica calabrese in prossimità di Scalea. La valle ha orientamento Nord-Est/Sud-Ovest e si sviluppa in modo trasversale rispetto alla catena montuosa appenninica in direzione del Mar Tirreno costituendo un importante snodo per la connessione del territorio del Lagonegrese con la valle del Sinni.

Il binomio che caratterizza il nome della valle è dovuto alla differente denominazione che il corso d'acqua prende a seconda della regione che attraversa: Mercure in Basilicata e Lao in Calabria. Questa distinzione non sembra casuale, ma al contrario è riscontrabile in molti altri aspetti che caratterizzano le varie porzioni della valle: in Basilicata si parla, infatti, di Bacino del Mercure, caratterizzato da un territorio pianeggiante e dalla confluenza di molteplici torrenti all'interno del fiume Mercure. Il fiume Lao in Calabria, al contrario attraversa un tratto dell'Appennino Meridionale caratterizzato da un'altitudine maggiore che nel corso dei secoli è stata modellata fino a formare gole e valloni che, seppur impervi, costituiscono la via più diretta per le comunicazioni con la costa Tirrenica. L'area del delta è di carattere nuovamente pianeggiante e il fiume si dirama in un delta a con molteplici bracci secondari.

Gli insediamenti e le relazioni tra essi sono strettamente legati alle caratteristiche della valle ed in particolare alla difficile orografia del territorio. Il fondovalle diventa infatti un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'abitato favorendo la presenza di attività agricole e produttive, strettamente legate alla risorsa idrica, e consentendo il passaggio di tracciati e collegamenti. Tra i collegamenti della valle l'elemento di principale rilievo è l'autostrada E45: tracciato che attraversa trasversalmente il fondovalle in corrispondenza dei Comuni di Laino Borgo e Laino Castello per poi svilupparsi in direzione della Calabria oltrepassando Mormanno e raggiungendo Castrovillari. Il bacino del Mercure, caratterizzato invece da un territorio pianeggiante ha favorito lo sviluppo di molteplici tracciati secondari che collegano tra loro i vari comuni della Basilicata. Un ulteriore collegamento fondamentale è quello della Strada Provinciale 3 che costeggia il corso del fiume e permette il collegamento longitudinale di tutti gli insediamenti.

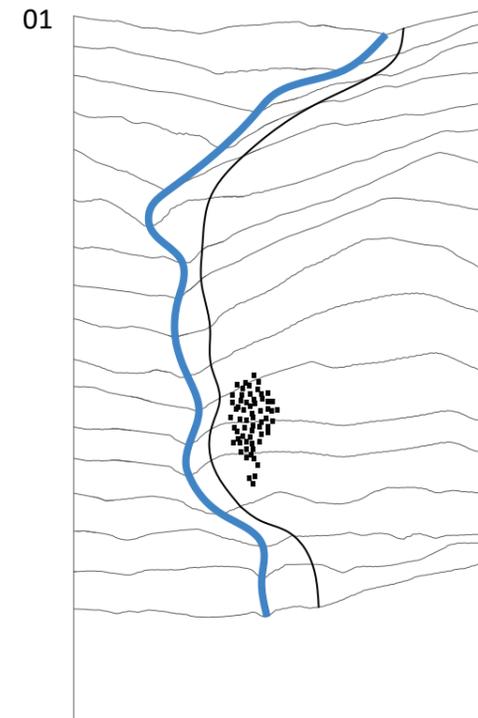


42_Orografia, idrografia ed edificato nella valle del Mercure-Lao



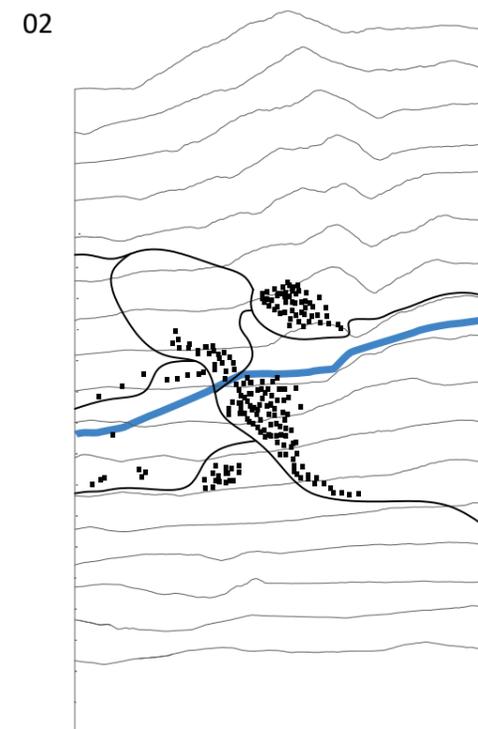
43_La valle del Mercure-Lao: orografia, idrografia, viabilità e insediamenti lungo il corso del fiume

Analisi degli insediamenti



44_Viggianello e la fonte del Mercure

Il comune di Viggianello si trova posizionato su uno sperone roccioso a ridosso del confine calabro e ai piedi del massiccio del Pollino, poco distante dalla fonte dove nasce il fiume Mercure. Il centro urbano, di impianto romano e con stratificazioni bizantine e normanne, sovrasta la valle del Mercure e ospita oggi poco meno di 3000 abitanti. Il centro urbano è collegato agli altri Comuni della valle tramite la Strada Provinciale 4 che costeggia il corso del Mercure e prosegue insieme ad esso verso i Comuni del bacino pianeggiante che il fiume ha formato pochi chilometri a valle. Dal 1993 il Comune rientra all'interno dei limiti del Parco Nazionale del Pollino e lo stretto legame con le risorse idriche della valle è riscontrabile anche nella lettura delle attività svolte sul territorio, in particolare nell'ambito degli sport fluviali e dello stabilimento industriale dove avviene l'imbottigliamento dell'acqua da parte della San Benedetto S.p.a..

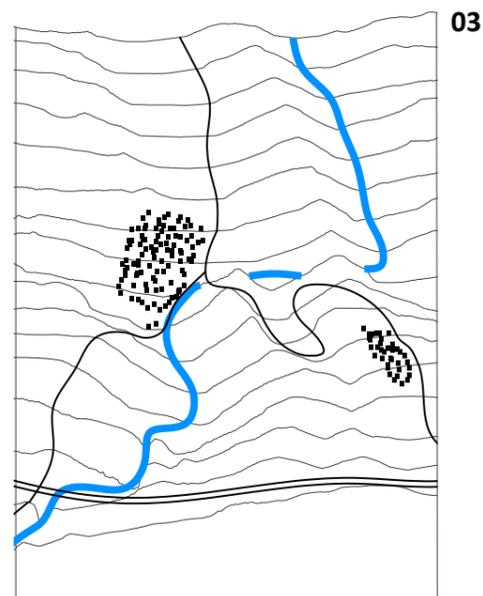


45_Il torrente San Giovanni, Castelluccio Inferiore e Castelluccio Superiore

Il torrente San Giovanni, affluente del Mercure-Lao, divide i territori appartenenti ai Comuni di Castelluccio Inferiore e Castelluccio superiore. Il primo si trova in un'area pianeggiante del Bacino del Mercure lungo la quale si sviluppa il tracciato della Strada Statale 19 delle Calabrie che collega il Comune allo svincolo dell'autostrada E45, principale arteria di comunicazione dei Comuni della valle con i territori calabri e campani. Castelluccio Superiore invece si trova arroccato su un'altura ad una quota maggiore di circa 300 metri rispetto a Castelluccio Inferiore e nasce storicamente come insediamento difensivo per la popolazione dei territori circostanti. La natura di questi insediamenti è ricorrente all'interno delle dinamiche della valle: pur essendo legati a differenti tipi di funzioni, difensiva uno e produttiva l'altro, i centri urbani erano costruiti attorno ad elementi cardine del territorio, il torrente san Giovanni in questo caso, che svolgevano un ruolo fondamentale per le comunità che li abitava.

Il Comune di Laino Borgo in Calabria si trova a ridosso del fiume Mercure che, una volta attraversato il confine regionale prende il nome di Lao. Posizionato nella parte meridionale della Piana del Mercure, è il centro urbano più vicino all'autostrada E45 ed è collegato ai Comuni lucani tramite tracciati secondari che seguono l'andamento del fiume.

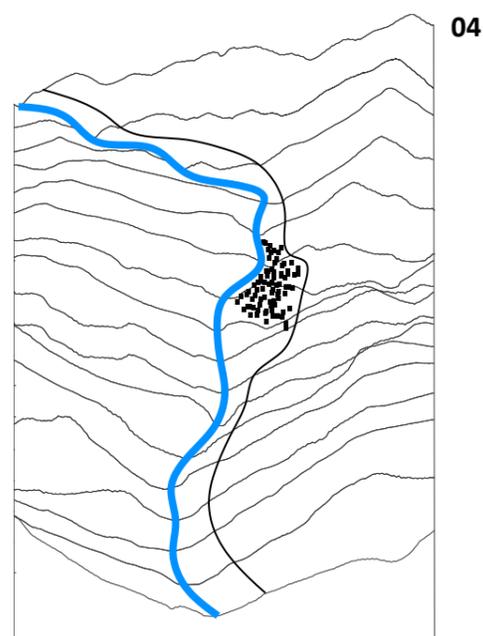
Anche in questo caso si assiste ad uno stretto legame tra Laino Borgo e Laino Castello, Comune di minori dimensioni che storicamente formava insieme al suo omonimo un unico centro denominato Laino.



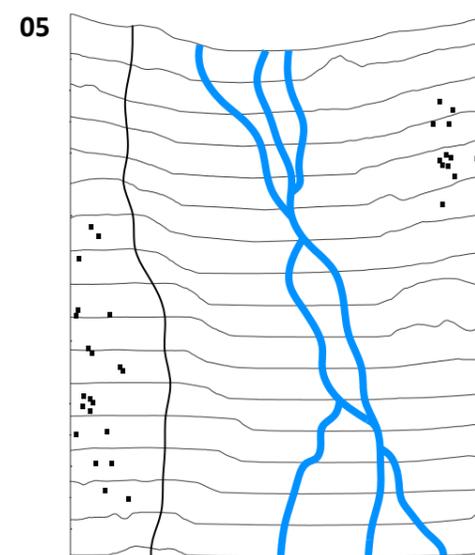
46_La zona meridionale del Bacino del Mercure e i comuni di Laino Borgo e Laino Castello

Una volta superato il territorio pianeggiante caratteristico dei Comuni lucani della valle, il Lao attraverso un lento processo di erosione dei rilievi calabresi forma valloni e gole. Il Comune di Papisidero si innesta all'interno di questo tipo di territorio su uno sperone roccioso che sovrasta la valle. La viabilità che consente il collegamento con gli altri centri urbani è fortemente legata alla morfologia del territorio e si sviluppa in forte relazione all'andamento del fiume.

La risorsa idrica, unita al fatto che il Comune rientra all'interno del Parco Nazionale del Pollino, ha costituito un elemento di sviluppo e che ha investito su attività turistiche legate alle gole e agli sport fluviali.



47_Papisidero e le gole del Lao



48_Il fondovalle e gli insediamenti costieri

Superati i tratti in cui il fiume si snoda tra i rilievi dell'Appennino, il Lao forma in corrispondenza della costa un'area pianeggiante su cui appoggiano gli insediamenti di Santa Domenica Talao, Orsomarzo, Marcellina e Scalea.

Il terreno risulta decisamente meno collinare rispetto a quello della Piana del Mercure favorendo l'attività agricola che si sviluppa ai lati del fiume. Mentre gli insediamenti più distanti dalla costa si sviluppano lungo i versanti collinari che scendono verso il mare, i Comuni di Scalea e Marcellina si inseriscono in una rete di centri distribuiti da tracciati che seguendo la linea della costa collegano in modo trasversale Basilicata e Calabria.

La valle del Mercure-Lao, come visto è un sistema complesso caratterizzato dalla stretta relazione tra il fiume e i rilievi appenninici. La sua duplice natura, riscontrabile nella stessa denominazione, rispecchia la morfologia delle due Regioni che attraversa: la Basilicata con la piana del Bacino del Mercure e la Calabria con le gole del Lao e il fondovalle. Pur riconoscendo questa distinzione la logica degli insediamenti risulta comune definendo uno stretto rapporto tra i territori ed estendendosi oltre i limiti dei confini regionali.

La forma del territorio inoltre incide fortemente sullo sviluppo delle linee di comunicazione e dei trasporti costituendo alcune delle principali problematiche legate alla distanza con i centri maggiori e alla carenza di servizi. Il sistema territoriale comunque è costituito da una rete tra i centri della valle, sviluppato in modo particolare nelle aree pianeggianti e costiere, e che a tratti risale seguendo il corso del fiume collegando i Comuni delle due Regioni.

Come visto, nell'approccio allo studio di Castelluccio Inferiore è nata l'esigenza di estendere le analisi oltre i confini amministrativi per svolgere uno studio più approfondito al fine di comprendere il contesto territoriale in cui il Comune è inserito. La complessità dell'area scelta, dovuta al fatto che Castelluccio è posizionato in uno spazio a cavallo di tre Regioni, ci ha spinto ad analizzare il contesto secondo due approcci: uno basato sulle logiche amministrative e uno rivolto al territorio. Questo ha portato a scegliere differenti aree di indagine che, a seconda dei casi, si dilatavano o contraevano proponendo differenti tipi di approccio in termini di scala, metodo di analisi e tematiche ma che in conclusione hanno permesso di visualizzare meglio i punti di sovrapposizione e le relazioni del Comune con il contesto.

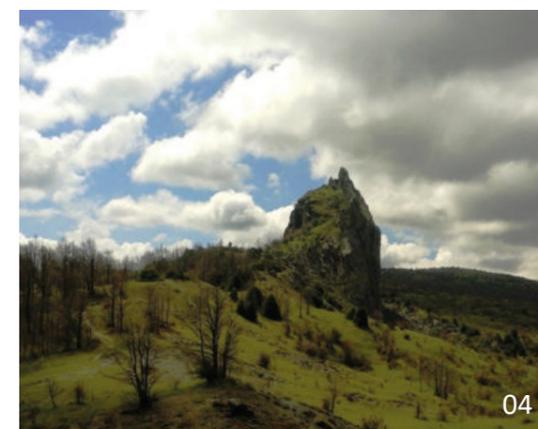
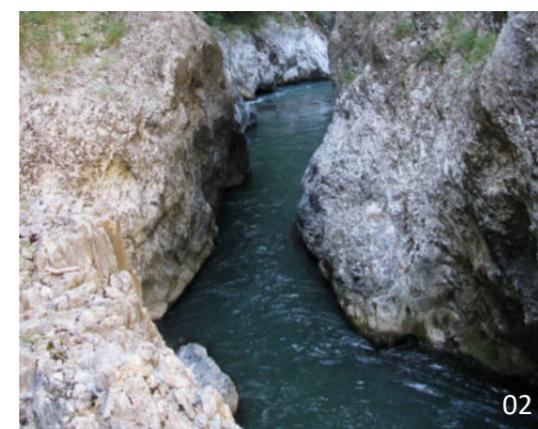
Il primo elemento cardine attorno cui hanno ruotato le analisi è stato il sistema appenninico. Già a partire dalle considerazioni sulla SNAI si è potuto vedere la relazione tra i territori montani e collinari e la nascita dei luoghi di margine. La Strategia Nazionale delle Aree Interne, ed in particolare la strategia per l'area del Mercure, Alto Sinni e Val Sarmento è stata intesa come un primo strumento normativo per la lettura del territorio e l'individuazione di problematiche offrendo allo stesso tempo punti da cui partire per ragionare sul miglioramento dei servizi e per la ricostruzione del tessuto economico dell'area. L'individuazione da parte della SNAI di una strategia basata sul sistema delle valli ha spinto ancora di più l'analisi verso una direzione in cui territorio e limiti amministrativi si intrecciassero. Alla scala più ampia abbiamo lavorato sullo studio del sistema appenninico analizzando in particolare l'orografia e l'idrografia e valutando già in questa fase come l'insediamento dei nuclei abitativi fosse principalmente in zone collinare o pedemontane mentre le pianure vallive, modellate dall'azione dei fiumi, fossero sede delle principali vie di comunicazione, stradali e ferroviarie. La difficile orografia e il rischio idrogeologico hanno inoltre contribuito ad aumentare la carenza di servizi e collegamenti in molti dei centri urbani che insistono sull'Appennino.

Lo studio, svolto in parallelo all'area individuata dalla MASVS, dell'area dell'ex-Comunità Montana è stato utile al fine di definire una serie di relazioni tra i Comuni vicini a Castelluccio Inferiore facendo emergere in modo particolare il ruolo dei Comuni di Lauria, Lagonegro e Maratea come attrattori delle principali funzioni economiche e turistiche dell'area. Questo tipo di analisi, oltre a far emergere interessanti dati per la comparazione dei poli territoriali, permette anche di vedere il limite della suddivisione in compartimenti amministrativi poiché, così come nell'area elaborata dalla SNAI, alcuni dei Comuni vengono esclusi pur mantenendo un rapporto e una rilevanza per lo sviluppo storico o futuro dell'area. In ultimo il lavoro svolto sullo studio della Valle del Mercure ha consentito di analizzare la stretta relazione tra i Comuni delle due Regioni, Basilicata e Calabria, riprendendo i temi delle analisi precedenti e provando da essi a tessere una rete tra i centri e la morfologia del territorio su cui insistono. Solo attraverso questo lavoro di interpretazione di aree che continuamente si sovrappongono e si escludono è stato possibile arrivare ad una conoscenza più approfondita del contesto territoriale in cui Castelluccio è inserito. L'approccio emerso da questo primo capitolo, che mira a tenere sempre presenti le relazioni tra gli spazi, a prescindere dalle distinzioni amministrative e territoriali, è stato estremamente importante per lo sviluppo della ricerca e, successivamente, dei lavori dei singoli candidati.

Fotografie del territorio naturale

Fonti in bibliografia/sitografia

- 01_Sorgenti del fiume Mercure
- 02_Gole formate dal fiume Lao in Calabria
- 03_Grotta del Romito
- 04_Timpa di Pietrasasso
- 05_Rafting, spot fluviale del territorio
- 06_Pino Loricato
- 07_Carsten Höller, RB ride installazione all'interno del Parco Nazionale del Pollino





Fotografie del territorio antropico

Fonti in bibliografia/sitografia

08_Viggianello

09_Rotonda

10_Papasidero

11_Cicolovia e vista di Castelluccio Superiore

12_Ponte in Ferro, Lagonegro

13_Castelluccio Superiore

14_Piazza del comune, Castelluccio Inferiore

08



09



12



10



13



11



14

SNAI

BIBLIOGRAFIA

De Rossi A. (a cura di), Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste, 2 ed., Roma, Donzelli Editore, 2020
Barca F., Accordo di Partenariato 2014-2020. Strategia Nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi strumenti e governance, 2014

SITOGRAFIA

Ministro per il Sud e la Coesione territoriale: <https://www.ministeroperilsud.gov.it/approfondimenti/aree-interne/co-sa-sono/>

Agenzia per la Coesione Territoriale: <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>

Piano Strategico Regionale e Strategia MASVS

BIBLIOGRAFIA

Cuoco L., Piano Strategico Regionale 2021/2030, Regione Basilicata, 19 novembre 2021

Strategia per le Aree Interne Programmazione 2014-2020, Strategia Area Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento, gennaio 2020

SITOGRAFIA

Piano Strategico Regionale: <https://www.amministrazioneincammino.luiss.it/2022/05/20/basilicata-approvazione-del-piano-strategico/#:~:text=Con%20la%20legge%20regionale%2011,locali%20e%20diversi%20stakeholder%20regionali.>

Censimento delle scuole dei Comuni della Basilicata:

<https://www.tuttitalia.it/basilicata/80-scuole/>

Andamento demografico della popolazione in Basilicata dal 2011 al 2020:

<https://www.tuttitalia.it/basilicata/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

Censimento degli ospedali, pubblici e privati in Basilicata:

<https://www.abcsalute.it/ospedali/basilicata>

Regione Basilicata - Aree Interne - Assessore Cupparo:

<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/detail.jsp?otype=1012&id=3068335>

APPENNINO LUCANO

BIBLIOGRAFIA

Bottini P. (a cura di), Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica, BMG, Matera 1988

Coppola L., Insestimenti storici in Basilicata. Gli studi della Geoarcheologia, in BASILICATA REGIONE NOTIZIE. Rivista del Consiglio regionale della Basilicata. n. 127/128 2011

<https://www.consiglio.basilicata.it/consiglioinforma/rivista.html?id=214013>

Cucinella M., Biennale Di Venezia Mostra Internazionale Di Architettura, Arcipelago Italia Progetti per Il Futuro Dei Territori Interni Del Paese Padiglione Italia Alla Biennale Architettura 2018, Quodlibet, Macerata 2018

Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino, 2018

<https://www.symbola.net/ricerca/atlane-dellappennino/>

Touring Club Italiano, Basilicata e Calabria, Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Milano 1980

SITOGRAFIA

Autorita' di bacino regionale Campania sud ed interregionale per il bacino idrografico del fiume Sele, Rivisitazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Idrografico del Fiume Sele, 2012

https://www.distrettoappenninomeridionale.it/images/_PAI/EX%20ADB%20INTERR%20SELE%20-%20PAI-RI%20-%20Elenco%20elaborati.pdf

Classificazioni statistiche e dimensione dei comuni 2017-2022

<https://www.istat.it/it/archivio/156224>

Popolazione residente al 1° gennaio 2022

http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS_POPRES1

Regione Basilicata, Piano Regionale dei trasporti. Linee Strategiche e Programmatiche, Potenza, 2015

https://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_2996251.pdf

LAYER GIS

Batimetria dei mari; Infrastrutture ferroviarie; Reticolo idrografico

<http://www.pcn.minambiente.it/mattm/servizio-wms/>

Comune (COMUNE - 090101) – Aree

<https://rsdi.regione.basilicata.it/>

Confini delle unità amministrative a fini statistici al 1° gennaio 2022
<https://www.istat.it/it/archivio/222527>

DTM
<https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>

EX COMUNITA' MONTANA

BIBLIOGRAFIA

Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino, 2018
De Rossi A. (a cura di), Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste, 2 ed., Donzelli Editore, Roma 2020
Isnart, 1° Report di analisi economico-territoriale per la Basilicata, 2022
Istat, Compendio statistico sul turismo in Basilicata Annuario Statistico Italiano, 2019
Decreto Legislativo 31 Marzo 1998, n. 112
Legge 3 Dicembre 1971, n. 1102
Statuto dell'Unione di Comuni "Unione Lucana del Lagonegrese" 16 Luglio 2015

SITOGRAFIA

<http://dati.istat.it>
<http://gisportal.istat.it/bt.flussi>
<http://dati.interno.gov.it>
<http://tuttitalia.it/basilicata>
https://nicelocal.it/basilicata/public_services/?search_query_form=1&m%5B53d7623540c0886d258b499c%5D=1¢er%5B%5D=39.99408720573017¢er%5B%5D=15.904598236083986&zoom=12
<https://www.basilicata24.it/2016/01/la-comunita-montana-del-lagonegrese-non-esiste-piu-19303/>

LAYER GIS

Confini, edificato, infrastrutture:
<http://rsdi.regione.basilicata.it/>

DTM:
<https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>

VALLE DEL MERCURE-LAO

BIBLIOGRAFIA

Bottini P. (a cura di), Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica, BMG, Matera, 1988
Cucinella M., Biennale Di Venezia Mostra Internazionale Di Architettura, Arcipelago Italia Progetti per Il Futuro Dei Territori Interni Del Paese Padiglione Italia Alla Biennale Architettura 2018, Quodlibet, Macerata, 2018

LAYER GIS

Edificato, infrastrutture, sistema stradale e volumetrie regione basilicata
<http://rsdi.regione.basilicata.it/webGis2/TaglioDBGT.html>

DTM:
<https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>

Idrografia
<https://freegisdata.org/record/urn:uuid:236f30c4-14e7-4739-8ffd-765bb494bbdc/https://freegisdata.org/record/urn:uuid:236f30c4-14e7-4739-8ffd-765bb494bbdc/>

SITOGRAFIA

<http://comune.viggianello.pz.it/>
<http://www.comune.castelluccioinferiore.pz.it/hh/index.php>
<https://www.comune.castellucciosuperiore.pz.it/>
<https://www.comune.lainoborgo.cs.it/hh/index.php>
<https://www.comune.lainocastello.cs.it/hh/index.php>
<http://www.comune.scale.sa.it/hh/index.php>

Fotografie del territorio naturale

01_Sorgenti del fiume Mercure
<http://www.prolocoviggianello.it/luoghi-di-interesse/>
02_Gole formate dal fiume Lao in Calabria
https://www.borghiautenticitalia.it/sites/default/files/styles/immagine_grande_articolo/public/LainoBorgo-gole-del-Lao.jpg?itok=B3FmSRYE
03_Rafting, sport fluviale del territorio
https://parconazionalepollino.it/images/nuovo-sito/generiche/sport-attivita/rafting10_licenziata.jpg
04_Grotta del Romito
<https://www.grottaromito.com/it>
05_Pino Loricato
<https://visitpollino.it/wp-content/uploads/2021/10/Natura-parco-del-pollino-1024x683.jpeg>
06_Timpa di Pietrasasso
<https://www.artepollino.it/artisti/>
07_Carsten Höller, RB ride installazione all'interno del Parco Nazionale del Pollino
<https://www.artepollino.it/artisti/>
08_Viggianello
<https://borghipiubelliditalia.it/borgo/viggianello/>
09_Rotonda
<https://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/detail.jsp?sec=100133&otype=1023&id=3014361>
10_Lagonegro, Ponte in ferro della ex ferrovia Lagonegro-Castrovillari
Minerva Vittoria, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
11_Papasidero
<https://visitpollino.it/papasidero/>
12_Castelluccio Superiore
https://ungiroinbasilicata.it/wp-content/uploads/2013/04/Roberto_lacava_MG_6238-Castelluccio-Superiore05.jpg
13_Ciclovía e vista su Castelluccio Superiore
Fotografia scattata dagli autori, data Giugno 2022
14_Castelluccio Inferiore, Piazza del Comune
Fotografia scattata dagli autori, data Luglio 2022

Castelluccio Inferiore

Lo studio approfondisce la storia del Comune riportando informazioni riguardo la nascita del Borgo e il suo sviluppo dall'Epoca Medievale agli anni '60. All'interno di questo ambito viene anche mostrato come Castelluccio Inferiore si sia trasformato da nodo ad area marginale a causa dell'indebolimento della rete viaria.

Il lavoro di analisi si è anche concentrato sullo studio della viabilità e del tessuto urbano. L'analisi della viabilità riporta la struttura viaria, la presenza delle fermate dei mezzi pubblici ed individua le aree adibite a parcheggio. Il costruito, invece, è stato indagato mediante l'individuazione delle destinazioni d'uso e la classificazione delle tipologie edilizie.

Lo studio è, inoltre, completato da un'analisi demografica che riporta il trend della popolazione: nascite e decessi, presenza della popolazione straniera e flusso migratorio con lo scopo di sottolineare come anche Castelluccio Inferiore subisca lo stesso destino dei Comuni delle Aree Interne.

Analisi storica di Castelluccio Inferiore

Testo ed elaborazioni a cura di Chiara Tirico

Le notizie circa le origini di Castelluccio Inferiore sono discordanti. Una tesi non accertabile propende a credere che Castelluccio abbia avuto origine da Tebe Lucana. Indagini più accreditate affermano che le lontane origini di Castelluccio vanno fatte risalire all'antico centro urbano di Nerulum⁵⁵.

Nerulum era una potente città fortificata, dai latini chiamata *oppidum*, fondata dai Sirini, una popolazione lucana, come luogo di mercato nella valle del Mercure-Lao nel VI sec. a.C.⁵⁶. L'esistenza di un importante insediamento romano nella valle del Mercure-Lao è stata confermata dalle indagini archeologiche compiute negli anni '80 dalla Soprintendenza Archeologica della Basilicata. L'*oppidum* rappresentava un ostacolo alle mire espansionistiche di Roma verso l'Italia Meridionale. Fu infatti espugnata nel 317 a.C. dai Romani e distrutta tra il 282 ed il 280 a.C.⁵⁷.

In seguito alla distruzione la popolazione lucana si stabilì nelle valli del territorio circostante presso le fonti di acque sorgive. Prese forma un nucleo agricolo-residenziale nei pressi della sorgente del fiume San Giovanni e sui due lati della via consolare romana Popilia.

Nell' XI secolo si ipotizza si siano formati i due insediamenti di Castelluccio a seguito dell'incremento demografico. Uno, detto castello, mediante l'incastellamento di abitazioni sul rilievo, con funzione prevalentemente difensiva. L'altro detto borgo, costituito da un villaggio non fortificato nella valle, con funzione produttiva e commerciale⁵⁸.

Nel XIV secolo Castelluccio diventa feudo dei Sanseverino⁵⁹ tra i possedimenti dell'ammiraglio Ruggero di Lauria. I Sanseverino avevano fatto costruire nel Cinquecento un castello che era controllato dal capitano lucano Lucio. Il nome Castelluccio, secondo il tradizionale racconto, deriva da Castel di Lucio.



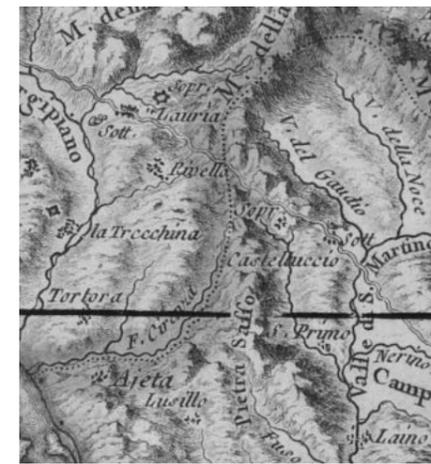
49_Stralcio della Tabula Peutingeriana in cui è raffigurato Nerulos.

<https://www.romanoimpero.com/2020/08/tavola-peutingeriana.html>



50_Anno 1714 - Provincia di Calabria Citra, già delineata da Giovanni Antonio Magini, a cura di Giovanni Giacomo de Rossi arricchito nelle successive edizioni. David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries www.davidrumsey.com.

Questo file è reso disponibile sotto la Creative Commons CC BY-NC-SA 3.0



51_Anno 1769 - Carta geografica della Sicilia Prima, Foglio 2, disegnata da Giovanni Antonio Rizzi Zannoni. www.commons.wikimedia.org. Questo file è reso disponibile sotto la Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication



52_Anno 1811 - Atlante Geografico del Regno di Napoli, Foglio 25, delineato da Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, e inciso da Giuseppe Guerra. David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries www.davidrumsey.com.

Questo file è reso disponibile sotto la Creative Commons CC BY-NC-SA 3.0

Palazzo Marchesale fu realizzato a cavallo tra XIV e XV secolo. Era inizialmente una costruzione feudale fortificata utilizzata dai Sanseverino. Alla fine del Cinquecento i Pescara di Diano acquistano il palazzo e attuano modifiche ed ampliamenti. A inizio Ottocento durante l'occupazione napoleonica Palazzo Marchesale diventa caserma militare. L'ala nord del Palazzo Marchesale ospitava la Stazione di posta di Castelluccio. Era dotata di rimessa per la sosta delle carrozze e alloggi per i viaggiatori ai piani superiori⁶⁰.

A partire dal 1573 furono costruiti da frati francescani il Convento di S. Antonio e la Chiesa di Santa Maria delle Grazie. Il convento, a seguito della soppressione degli ordini religiosi da parte dei francesi, fu chiuso e poi riaperto nel 1817. Ospitò nel 1852 Federico II di Borbone. I locali del monastero, che chiuse definitivamente nel 1866, furono adibiti ad altre funzioni, come caserma dei carabinieri, sede di scuola elementare, e oggi sede degli uffici del Comune di Castelluccio Inferiore. Nel 1806, con la soppressione del feudalesimo termina il dominio dei Sanseverino e delle altre famiglie baronali. Castelluccio Inferiore diventa comune autonomo dal 1813 e non risulterà più unito a Castelluccio Superiore⁶¹.

I Rioni del centro storico di epoca medievale sono Rizzano e Sant'Anna. Nella fase⁶² di urbanizzazione successiva (fig. 55), intorno al XVII-XVIII secolo, fu realizzata la zona Chiesa; nel XIX-XX secolo vien costruito il Rione S. Tommaso, entrambi nella zona meridionale del centro storico⁶³.

Le condizioni che favorirono lo sviluppo di Castelluccio Inferiore furono: ricchezza delle acque sorgive, fertilità del suolo, vie di comunicazione con i territori circostanti, miglioramento condizioni di vita dopo l'anno Mille.

⁵⁵ <http://www.acdcastellucese.it/index.php/castelluccio/8-castelluccio-inferiore-un-paese-alle-sorgenti-del-san-giovanni>

⁵⁶ Regione Basilicata, Comune di Castelluccio Inferiore, Piano di assestamento della proprietà agro-silvo-pastorale periodo di validità: 2019-2028, pp. 5-8. https://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_2996251.pdf

⁵⁷ Aiello B., *Nel sud alle radici dell'Italia antica: da Nerulum a Castelluccio venticinque secoli di storia e civiltà*, Zaccara Editore, Lagonegro, 2004.

⁵⁸ Ibidem.

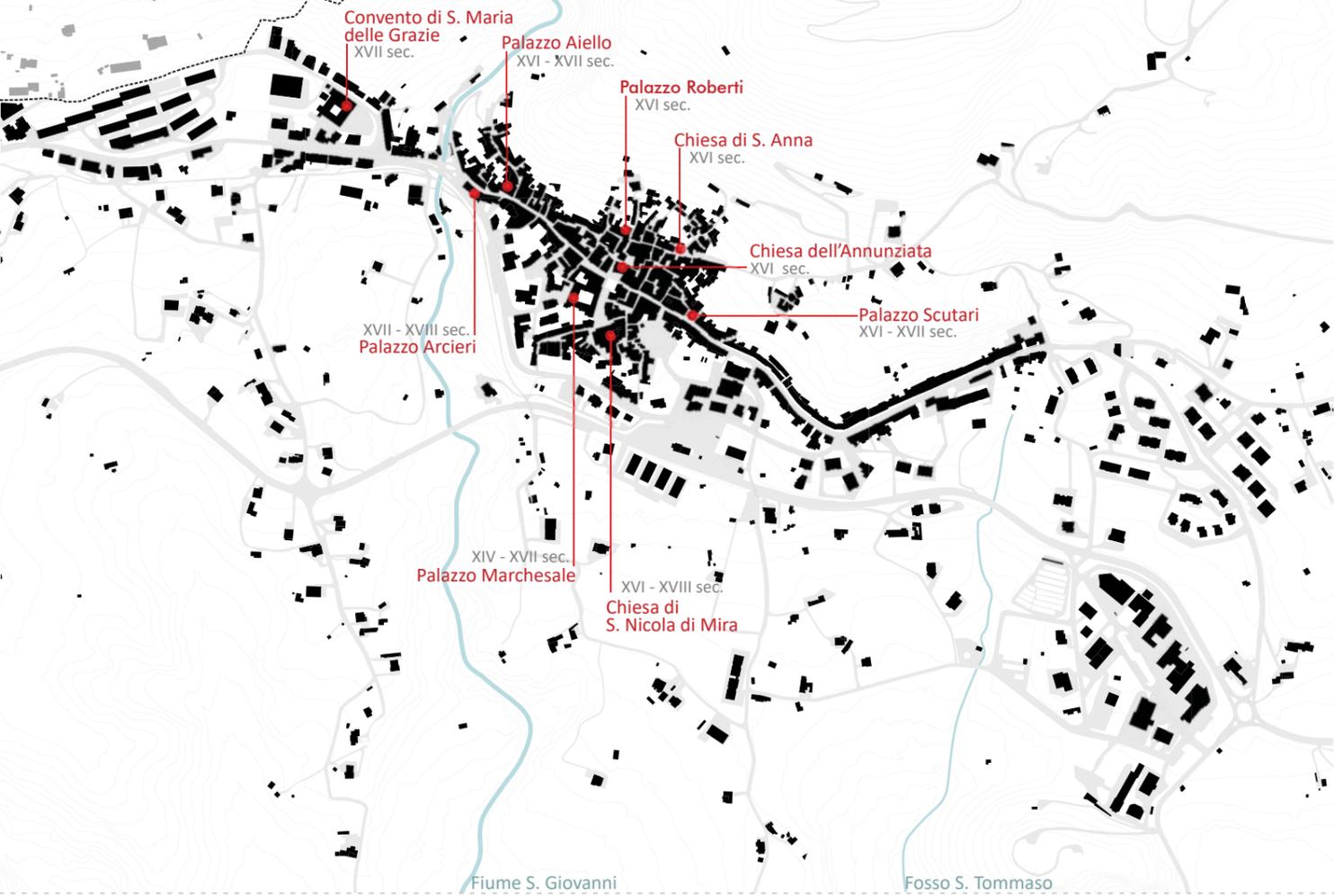
⁵⁹ Bottini P. (a cura di), *Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica*, BMG, Matera, 1988.

⁶⁰ Esposito L., *La Strada Regia Delle Calabrie. Ricostruzione Storico-Cartografica Dell'Itinerario Postale Tra Fine Settecento e Inizio Ottocento. Da Napoli a Castrovillari*, La Strada Regia Delle Calabrie, 2021.

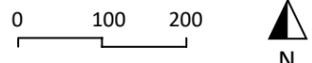
⁶¹ Ibidem.

⁶² Le fasi di urbanizzazione del Comune di Castelluccio Inferiore rappresentate in fig.6 sono state schematizzate a partire dalle informazioni scritte nelle opere citate in bibliografia.

⁶³ Bottini P. (a cura di), *Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica*, BMG, Matera, 1988.



53_Chiese e Palazzi



- Confine comunale
- Area stradale
- Edificato
- Idrografia

Castelluccio Inferiore presentava due porte, una a ponente in corrispondenza del ponte del fiume di San Giovanni e una a levante verso la Calabria. L'edificato si sviluppa lungo due direttrici, che probabilmente coincidono con il cardo e il decumano di epoca romana. Il primo corrisponde alla strada che congiunge il Rione Sant'Anna e il largo San Nicola in direzione Nord-Sud. Il secondo, in direzione Est-Ovest, corrispondente alla via consolare Popilia⁶⁴, attuale via Roma. Il tratto di strada che proviene da Castelluccio Superiore è probabilmente stato realizzato intorno al 1876, data posta su una lapide alla Fontana dei quattro piscicoli⁶⁵. Il ponte sul fiume San Giovanni è stato realizzato in epoca romana. Fu oggetto di lavori di rimaneggiamento intorno al XVII-XVIII secolo⁶⁶. Durante il primo Novecento vengono migliorate le comunicazioni attraverso l'adeguamento della rete stradale nella conca, e l'apertura del tratto Lagonegro - Castrovillari delle Ferrovie Calabro - Lucane che venne chiuso nel 1978⁶⁷. L'unico grande intervento edilizio contemporaneo risale al 1962 quando vengono realizzati i fabbricati del Rione Enel, oggi conosciuto come Rione San Michele, in zona semi centrale ad ovest della Chiesa di Santa Maria delle Grazie. Le dodici palazzine vengono costruite per ospitare i trecento operai provenienti da altri Comuni che lavoravano all'estrazione di lignite destinata alla Centrale del Mercure sita nel vicino Comune calabro di Laino Borgo.

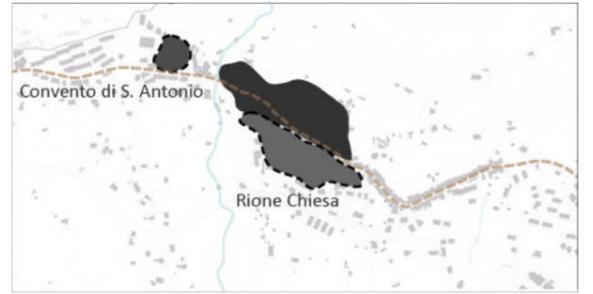
⁶⁴ https://docplayer.it/10677549-Notizie-storiche-sull-origine-di-castelluccio-dalla-antica-n-e-r-u-l-u-m.html#show_full_text
⁶⁵ Esposito L., *La Strada Regia Delle Calabrie. Ricostruzione Storico-Cartografica Dell'Itinerario Postale Tra Fine Settecento e Inizio Ottocento. Da Napoli a Castrovillari*, La Strada Regia Delle Calabrie, 2021, p. 152.
⁶⁶ https://docplayer.it/10677549-Notizie-storiche-sull-origine-di-castelluccio-dalla-antica-n-e-r-u-l-u-m.html#show_full_text
⁶⁷ Bottini P. (a cura di), *Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica*, BMG, Matera, 1988.

■ Epoca medievale



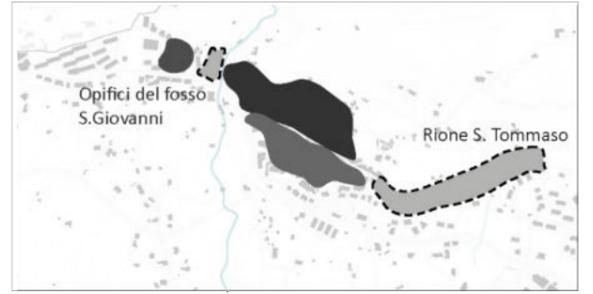
54_I° fase urbanizzazione

■ Epoca medievale
 ■ XVII - XVIII sec.



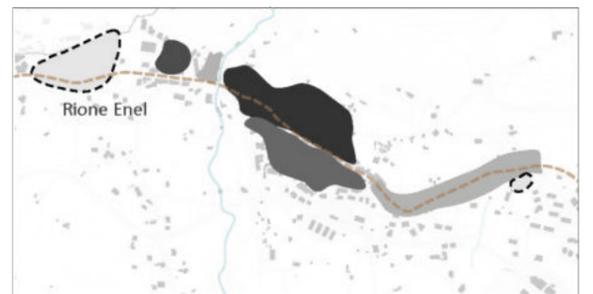
55_II° fase urbanizzazione

■ Epoca medievale
 ■ XVII - XVIII sec.
 ■ XIX - XX sec.



56_III° fase urbanizzazione

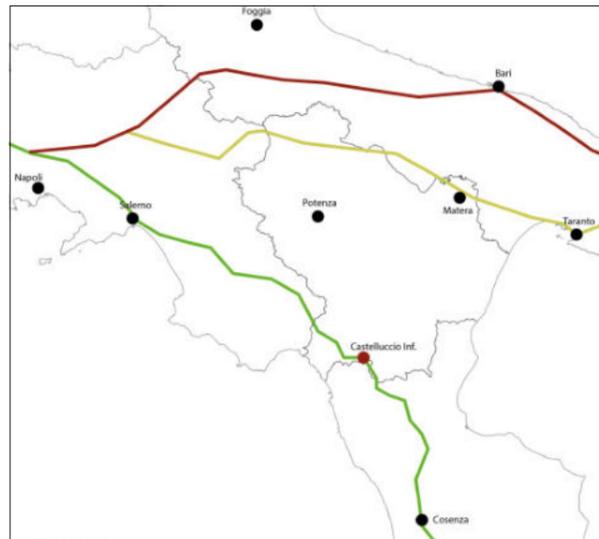
■ Epoca medievale
 ■ XVII - XVIII sec.
 ■ XIX - XX sec.
 ■ anni '60



57_IV° fase urbanizzazione

Castelluccio Inferiore: da nodo ad area interna

Testo ed elaborazioni a cura di Lucia Donetto, Ilaria Fasano, Enrico Vercellino



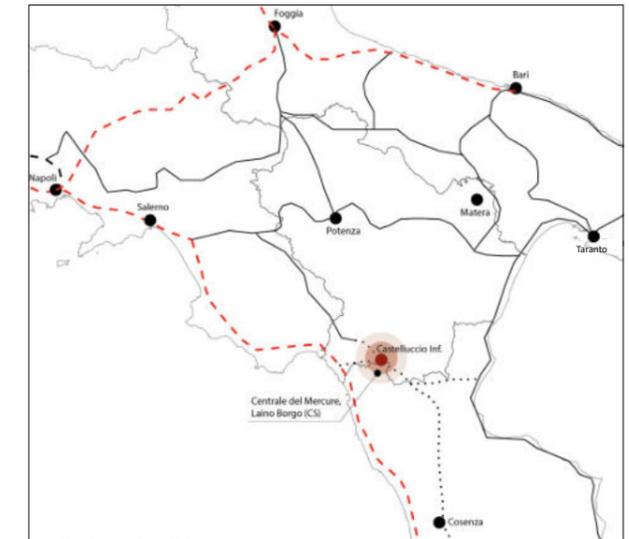
58_Strade consolari

Castelluccio Inferiore era luogo di passaggio in epoca romana per la presenza della via Popilia conosciuta anche come via Annia. Venne costruita nel 132 a.C. per volere della Magistratura romana come collegamento diretto da Roma alla punta più estrema della penisola italica. Si presenta come un prolungamento della via Appiam parte da Capua e raggiunge Reggio Calabria.

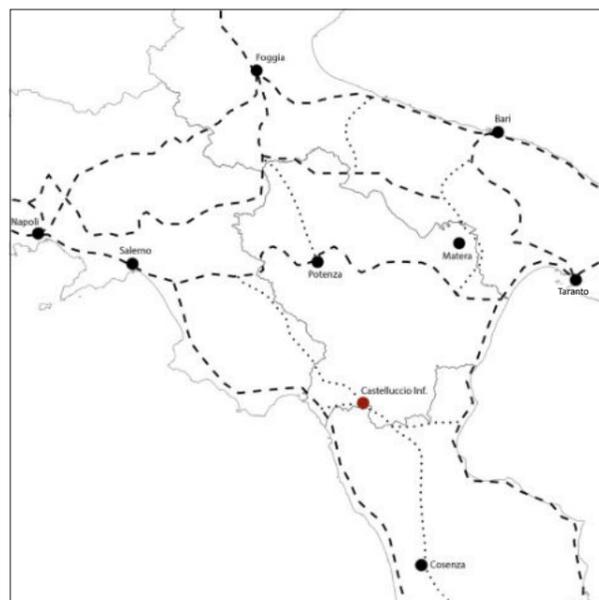
- Via Popilia
- Via Appia
- Via Minucia

Nel periodo tra il 1949 e il 1969 a seguito di una serie di ammodernamenti delle linee ferroviarie alcune tratte vennero soppresse perchè ritenute non più di pubblica utilità. Questi rami secchi non vennero più utilizzati nella rete ferroviaria nazionale. Ebbe lo stesso destino la linea ferroviaria passante per Castelluccio Inferiore proveniente da Potenza che venne chiusa nel 1978.

- - - Linee elettrificate
- Linee non elettrificate
- Linea dismessa dal 1978



60_Rete ferroviaria dal 1959



59_Rete ferroviaria 1931 - 1934

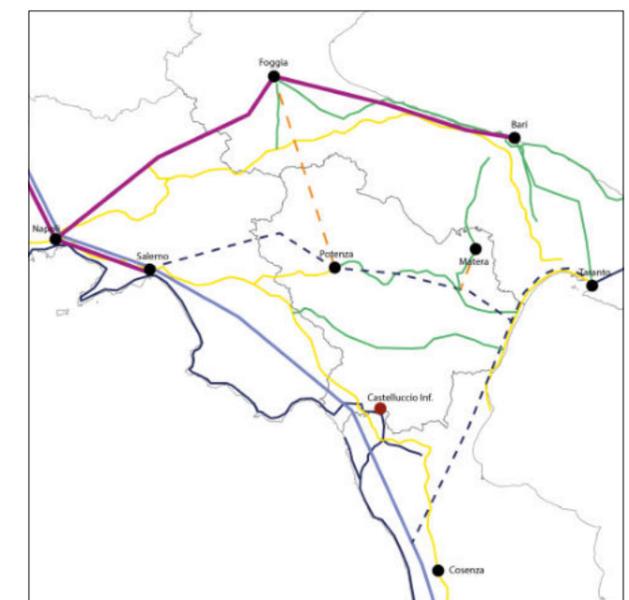
Per quanto concerne la rete ferroviaria tra il 1880 e il 1890 venne autorizzata la costruzione della diramazione della linea da Sicignano a Lagonegro come collegamento tra i paesi del Vallo di Diano e percorso interno tra Campania e Calabria.

Per tutta la sua lunghezza la ferrovia affiancava l'autostrada Salerno - Reggio Calabria e raggiungeva il Comune di Castelluccio Inferiore, terminando al capolinea presso Lagonegro.

- - - Linee esercitate dallo Stato - treni diretti
- Linee esercitate dallo Stato - treni non diretti

Tuttora si può notare come Castelluccio Inferiore non sia più interessato dal passaggio della ferrovia e dalle arterie infrastrutturali principali, per raggiungerlo infatti è necessario percorrere strade secondarie.

- Strada extra-urbana
- Strada provinciale
- Ciclovìa del Sole - EuroVelo 7
- - - Ferrovia - binario singolo
- Linea complementare
- Linea AV/AC in esercizio
- Linea tradizionale



61_Viabilità attuale



Fotografie storiche

Fonti in bibliografia/sitografia

- 15_Circonvallazione
- 16_Fontana oggi demolita in Largo San Nicola
- 17_Largo San Nicola
- 18_Interno Chiesa San Nicola di Mira
- 19_Largo San Nicola anni '40
- 20_Chiesa San Nicola di Mira da Largo San Nicola
- 21_Via Circonvallazione verso Castelluccio Inf.



Fotografie storiche

Fonti in bibliografia/sitografia

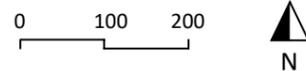
- 22_Rione San Tommaso
- 23_Centrale del Mercurio
- 24_Scalo ferroviario
- 25_Vista panoramica Castelluccio Inferiore e Superiore
- 26_Vista aerea Rione San Michele
- 27_Littorina alla stazione ferroviaria di Castelluccio Inf.
- 28_Scalo ferroviario Castelluccio Inferiore





62_Pieni e vuoti

■ Edifici — Curve di livello



Analisi planivolumetrica

Testo ed elaborazioni a cura di Enrico Vercellino

Il tessuto urbano di Castelluccio Inferiore è caratterizzato da una forte densità edilizia nelle zone più antiche. La zona orientale del centro storico, verso il Rione S. Tommaso, è caratterizzata da fabbricati a schiera ordinati lungo l'asse carrabile principale. Ad Ovest del centro storico invece, superato il corso del Fiume S. Giovanni, e ad Est superato il Fosso di S. Tommaso, i fabbricati non sono addossati tra loro. I vuoti nel centro storico sono rappresentati da via Roma, che rappresenta l'asse Est-Ovest del centro abitato, e vico S. Nicola che partendo da piazza Antonio Gramsci dalla Chiesa dell'Annunziata arriva a largo San Nicola, la piazza che fronteggia la Chiesa San Nicola di Mira. Le altre vie sono di dimensioni ridotte, spesso costituiti da stretti vicoli unicamente pedonali. All'esterno del perimetro del centro storico i vuoti sono invece prevalenti.

Altezza dell'edificato

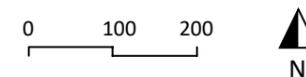
I differenti periodi di costruzione delle aree del Comune di Castelluccio Inferiore sono riconoscibili anche dalle distinte altezze che i volumi raggiungono all'interno del centro storico e nelle aree esterne. La maggior parte degli edifici del nucleo antico infatti non superano i dieci metri di altezza, poiché si tratta di edifici strettamente legati a dinamiche residenziali familiari. Le uniche eccezioni del centro storico sono gli edifici religiosi, i palazzi storici e gli innesti più recenti inseriti nel tessuto.

Nelle zone di espansione Nord-Ovest e Sud-Est invece gli edifici di più recente costruzione raggiungono altezze maggiori. Lo sviluppo verticale del Rione Enel ha garantito la possibilità di aumentare il numero di residenti nel Comune nel dopoguerra e le aree di espansione più recenti hanno visto la nascita di gruppi di condomini con altezza media di quindici metri.

Per ultimo le zone legate al contesto agricolo presentano edifici di pochi piani fuori terra con altezza variabile tra i tre e i sei metri.



63_Altezza piani fuori terra



Analisi delle tipologie edilizie

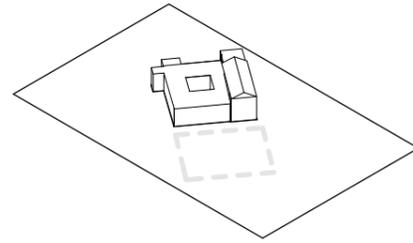
Analizzando il tessuto urbano di Castelluccio Inferiore sono immediatamente riconoscibili due porzioni distinte caratterizzate da una differente densità edilizia e da diverse tipologie di edifici: il nucleo storico, caratterizzato dallo sviluppo lungo l'asse principale del Comune, via Roma, e gli edifici situati oltre i limiti del centro urbano, frutto di espansioni successive.

Il nucleo storico del paese è caratterizzato dall'alternanza di due differenti tipi di edifici: abitazioni di piccole dimensioni organizzate in modo da costituire un tessuto urbano altamente denso e fitto caratterizzato e singoli edifici riconoscibili poiché di maggior ingombro e complessità¹⁴.

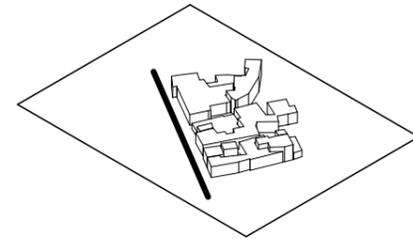
Questi ultimi sono riconducibili ad edifici storici come chiese, conventi, palazzi gentilizi che oggi mantengono solo in parte la loro funzione originale, perché di norma, destinati a un uso non più residenziale familiare, ed edifici di nuova fondazione destinati ad accogliere funzioni legate al settore dei servizi. Gli edifici residenziali che compongono l'aggregato urbano sono invece il risultato di progressivi accostamenti delle abitazioni che sono organizzate lungo la via principale e distribuite da una serie di tracciati secondari che si diramano all'interno del tessuto e che in specifici punti formano spazi di pertinenza e cortili ad uso delle abitazioni. Gli edifici del centro storico non superano quasi mai i tre piani di altezza e presentano accessi collocati o direttamente sui vicoli che li distribuiscono o su piani rialzati accessibili attraverso scalinate. Spostandosi verso le estremità dell'asse principale si può notare la presenza di alcune aree di espansione successiva al nucleo storico.

Nella porzione Nord-Ovest, a ridosso del versante montano sormontato dal paese di Castelluccio Superiore, si trova il Rione Enel. La tipologia di edifici che lo caratterizzano è a stecca e l'interno complesso è ancora riconducibile ad alcune delle matrici che accomunano i villaggi operai costruiti nella seconda metà del '900.

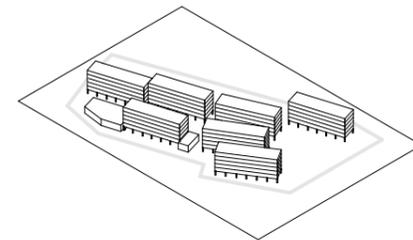
⁶⁸ Caniggia G., Maffei G.L., I., *Lettura dell'edilizia di base*, 9^aed., Marsilio, Venezia, 1995.



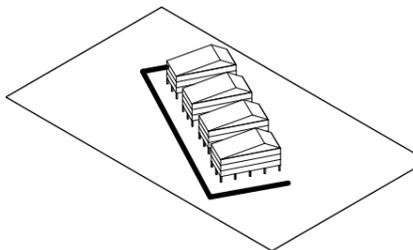
64_Edilizia speciale: edifici di singolari per dimensione e caratteristiche sono presenti in tutto il centro storico. Molti di essi hanno subito negli anni delle riconversioni e ospitano oggi nuove funzioni come ad esempio il convento di S. Maria delle Grazie sede oggi del Comune.



65_Aggregato urbano: gli edifici del centro storico organizzati lungo via Roma presentano un'altezza di circa 2-3 piani. In particolare le facciate di edifici adiacenti che creano un fronte di altezza unitaria lungo l'asse cittadino.



66_Edifici a stecca: gli edifici che compongono il Rione Enel sono 12 palazzine di 5 piani organizzate all'interno di uno spazio recintato. Gli edifici di minore dimensione erano utilizzati negli anni 60' come spazi di aggregazione o svago dagli operai Enel residenti.

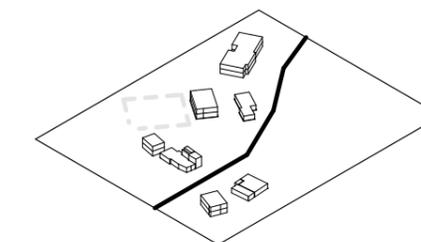
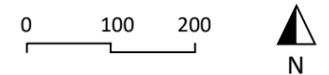


67_Edifici plurifamiliari: le unità plurifamiliari sono generalmente aggregate in complessi che presentano medesime caratteristiche. Gli edifici sono organizzati su 4-5 piani fuori terra e sono distribuiti da una viabilità autonoma.



Confine comunale	Area stradale	Idrografia	Aggregato urbano
Edifici plurifamiliari	Edifici a stecca	Edifici unifamiliari	Edilizia speciale

68_Tipologie edilizie



69_Edifici unifamiliari: gli edifici unifamiliari si sviluppano lungo i tracciati che dal centro storico si diramano verso il territorio. Generalmente si sviluppano su 1-2 piani fuori terra e presentano spesso spazi di pertinenza privata o terreni limitrofi destinati ad attività agricola di sussistenza.

Il confine recintato del rione costituisce uno spazio poco permeabile e la viabilità interna consente il raggiungimento degli spazi di pertinenza del complesso e dei sistemi di risalita degli edifici.

La zona Sud invece è interessata dello sviluppo di un'edilizia più recente oltre che dalla presenza di un importante snodo industriale e manifatturiero. In questa porzione del territorio il tessuto è meno denso e presenta due tipologie prevalenti: abitazioni unifamiliari con spazi di pertinenza privati, in particolare giardini o terreni agricoli, e complessi residenziali plurifamiliari organizzati su più piani e spesso rialzati da terra attraverso un sistema di pilastri e tamponamenti utilizzati per creare spazi di distribuzione porticati e spazi per box auto e garage.

Analisi delle destinazioni d'uso

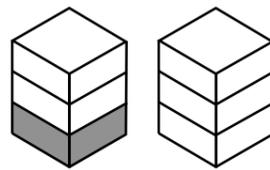
Testo ed elaborazioni a cura di Lucia Donetto

Il Comune di Castelluccio Inferiore è dotato di molti servizi utili alla collettività. Sono stati individuati e classificati tramite macrocategorie quali: residenziale, commerciale, ricettivo, ristorazione (ambito che comprende sia ristoranti che servizio bar), religioso, di interesse architettonico e infine, servizi per la collettività.

I locali commerciali si dividono in due tipologie: quelli situati all'interno del tessuto urbano e sono generalmente collocati al piano terra degli edifici, la maggior parte si affaccia su via Roma, la via principale del Comune. Sono presenti due negozi alimentari di piccole dimensioni, una panetteria e una pasticceria, due negozi di ortofrutta e tre macellerie. Non mancano i saloni dei parrucchieri e i negozi di piante e fiori.

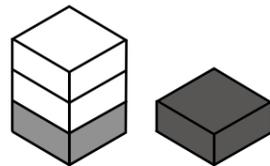
La seconda tipologia di attività commerciale è possibile trovarla nell'area industriale a Sud-Est del paese ed è organizzata tramite capannoni ed edifici indipendenti ad un piano fuori terra, come magazzini e laboratori artigianali. Sono presenti due falegnamerie e diverse officine e autoriparazioni. È presente anche in quest'area una macelleria e infine un supermercato Conad. L'area è più facilmente raggiungibile tramite l'utilizzo dei mezzi privati data la distanza dal centro urbano e il dislivello tra le due porzioni del Comune.

Riguardo alle attività ricettive sono presenti due alberghi: l'Hotel Pino Loricato si affaccia sulla Statale delle Calabrie e presenta una disponibilità di circa 40 camere; l'Hotel Mercure, invece, è situato più lontano dal centro storico, è di dimensioni ridotte e conta circa 20 stanze. Entrambe le strutture sono dotate di camere di varie dimensioni, è possibile infatti prenotare stanze matrimoniali, singole, doppie o triple, a seconda delle esigenze; grazie alle loro posizioni garantiscono parcheggi gratuiti vicini alle strutture⁶⁹. La media dei prezzi per il pernottamento presso gli hotel a Castelluccio Inf. è di circa 60 euro giornalieri e variano a seconda della stagione. Nel paese troviamo anche dislocati alcuni bar aperti durante il giorno. All'interno del centro storico sono presenti numerosi edifici di interesse turistico-culturale, per esempio la Chiesa Madre o il Palazzo Marchesale.



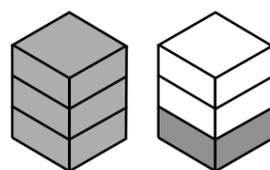
70_Residenze

La maggior parte degli edifici di Castelluccio Inferiore è adibito a residenza, sono organizzate principalmente in due modalità: sia nel centro storico che nel tessuto meno compatto sono presenti al piano terra superfici adibite a magazzino o autorimesse, in altri casi invece l'abitazione presenta l'ingresso e i locali già al piano terra.



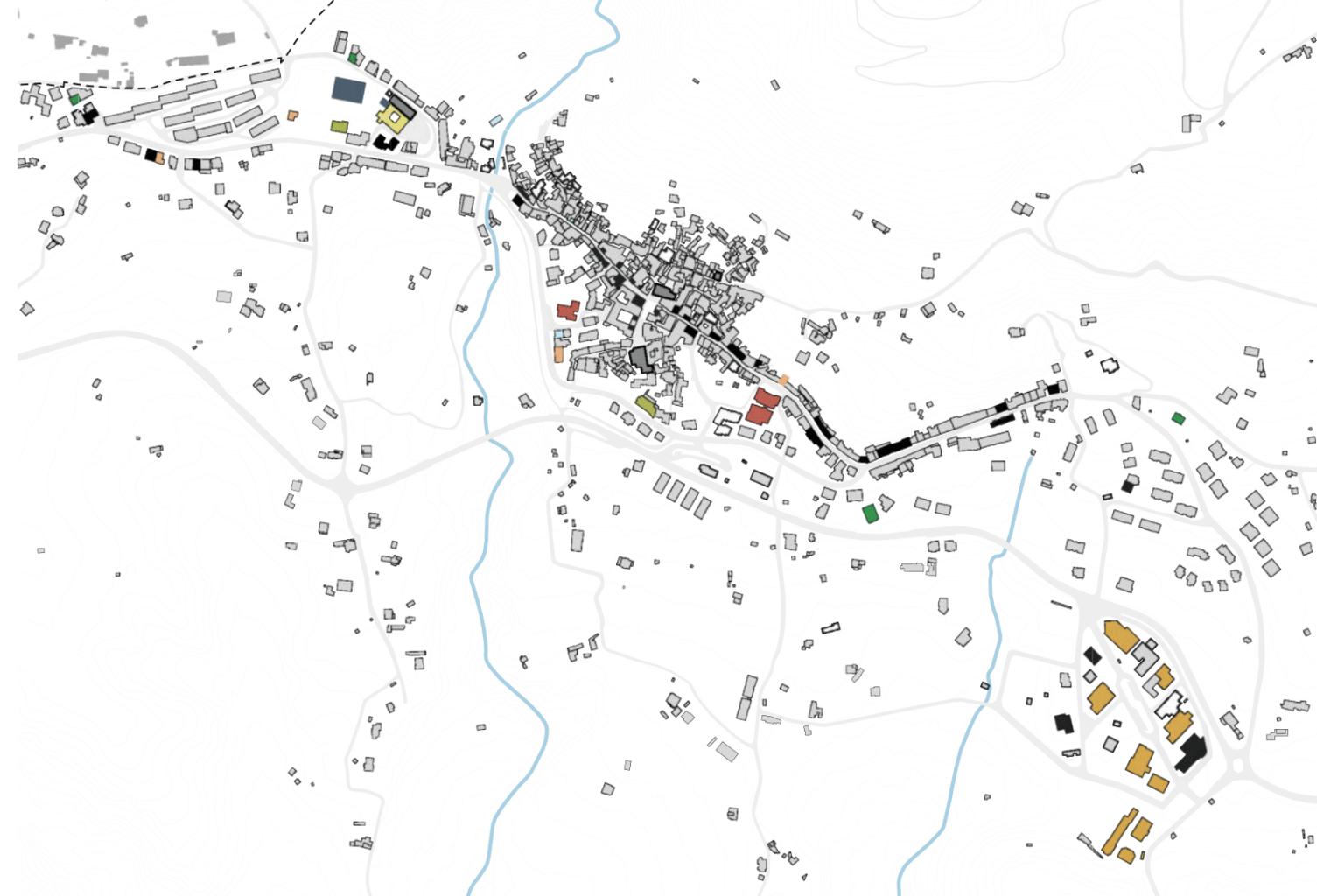
71_Actività commerciali

I servizi di piccole dimensioni sono situati ai piani terra degli edifici entro il nucleo urbano. I laboratori e le attività artigianali e di ramo industriale, invece, sono collocate entro capannoni e edifici a un piano fuori terra di grandi dimensioni, generalmente fuori dal centro abitato.



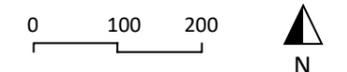
72_Actività ricettive e ristorazione

Le strutture alberghiere sono collocate in edifici indipendenti e occupano tutti i piani del fabbricato. I locali che ospitano attività di servizio bar e ristorazione, invece, occupano i piani terra degli edifici del centro urbano.



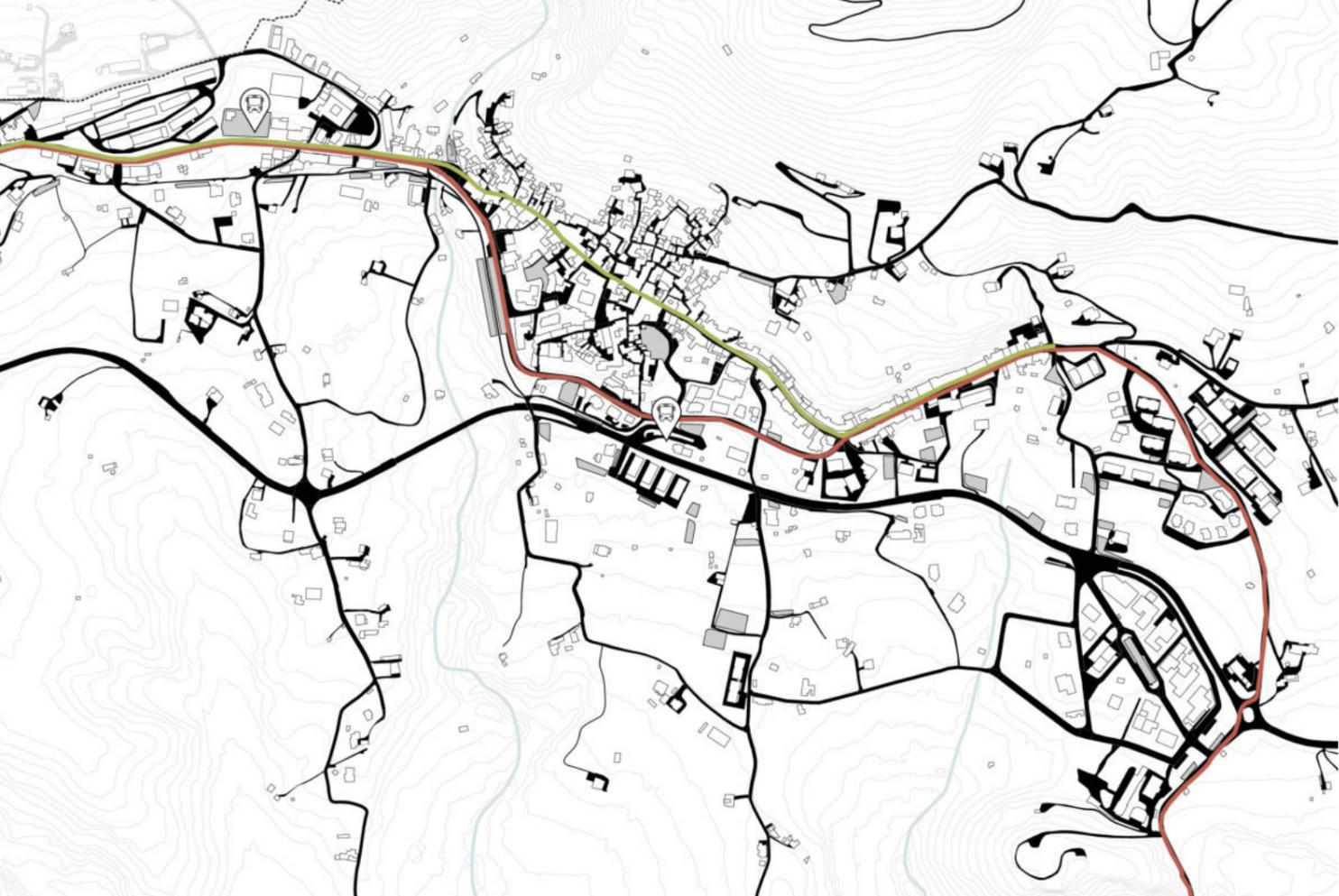
[---] Confine comunale	Area stradale	Idrografia	Curve di livello
Residenze	Attività commerciali	Attività artigianali	Edifici religiosi
Sede del Comune	Servizi sanitari	Attività ricettive	Polo scolastico
Ass. e attività collettive	Centro sportivo	Magazzini	Edifici dismessi

73_Censimento tramite GIS e restituzione in pianta delle destinazioni d'uso presenti nel Comune di Castelluccio Inferiore. Fonte dell'elaborato Google Maps.



Ad oggi i luoghi di culto sono riconosciuti come beni di interesse storico e sono aperti al pubblico. I palazzi storici invece sono stati frazionati negli anni dai proprietari che li hanno occupati e che li hanno organizzati in unità abitative indipendenti, lasciando così delle "scatole vuote" ma con ancora un riconosciuto valore architettonico. Non mancano i servizi per la collettività, vicino al Rione San Michele è stato realizzato pochi anni fa il nuovo centro polisportivo. L'associazionismo trova posto in numerosi locali come il Gruppo Ricomincio da Tre che si occupa della gestione della Biblioteca Civica del Comune, ha inoltre da poco avuto la possibilità di ampliarsi grazie al trasferimento della sede dal vecchio locale in via Oronzio Celano ad un edificio di maggiori dimensioni recentemente ristrutturato. I due poli scolastici del Comune sono situati all'interno del tessuto urbano, la Scuola Materna si affaccia sulla Statale delle Calabrie a differenza del polo primario e secondario che sono raggiungibili da via Roma. Per quanto riguarda gli spazi esterni i luoghi di ritrovo dei cittadini di Castelluccio Inferiore sono per lo più le piazze e le "piazzette", la zona più frequentata è quella antistante la Chiesa Madre che non è identificabile come una vera e propria piazza ma è composta da vico San Nicola e largo San Nicola.

⁶⁹ Hotel Mercure. <https://www.booking.com/Share-GvwCxe>, Hotel Pino Loricato: <https://www.booking.com/Share-7Plgrk>



74_Inquadramento generale dell'assetto viario urbano



Analisi viabilità

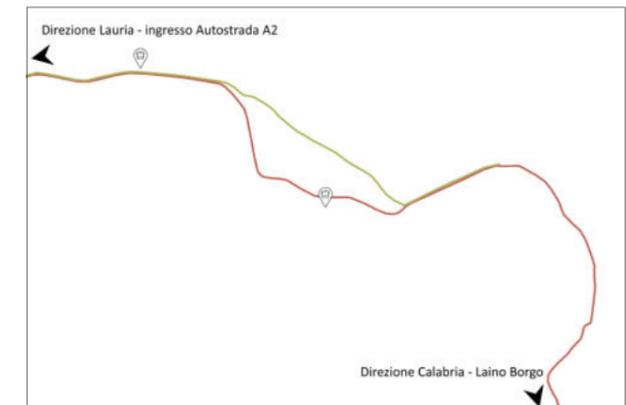
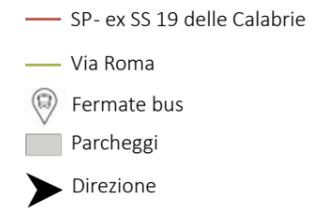
Testo ed elaborazioni a cura di Mauro Madeddu

La viabilità di Castelluccio si sviluppa su un asse orientato da Est ad Ovest, questo poichè le strade sono disposte lungo il profilo di pendenza minore del terreno.

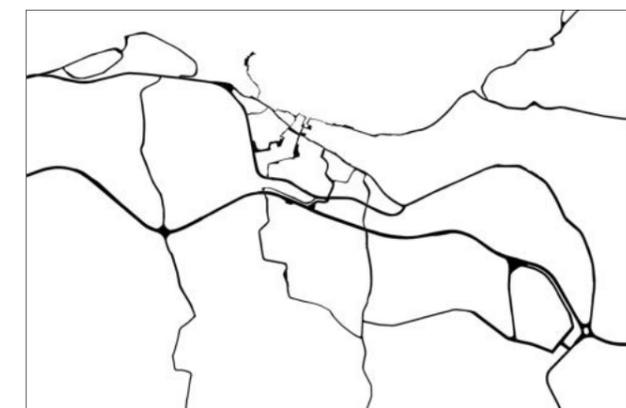
Il paese ha quindi un percorso prevalentemente lineare ad eccezione delle aggiunte più recenti, soprattutto nella parte più ad Est, e dell'abitato sparso in prossimità della campagna. Lo sviluppo longitudinale avviene lungo i due assi principali, via Roma e la Strada Provinciale "ex Statale 19 delle Calabrie"⁷⁰, la prima che taglia tutto il centro urbano è la via su cui si disponevano già storicamente molti degli edifici principali di Castelluccio, parallelamente ad essa si sviluppa la ex Statale 19 delle Calabrie, le due si sovrappongono per un lungo tratto ad eccezione del centro storico in cui la ex SS19 si stacca cingendo la parte Sud del centro abitato (Rione Chiesa) e ricongiungendosi dopo circa 750 metri. Lungo questi assi si trovano anche gli unici due punti di sosta dei mezzi pubblici nel Comune di Castelluccio Inferiore, il primo ad Ovest vicino all'entrata per chi arriva da Lauria, si trova nel piazzale della stazione di servizio, il secondo più centrale corrisponde all'ex stazione ferroviaria ormai dismessa e riqualificata come autostazione e rimessa per gli autobus.

⁷⁰ Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

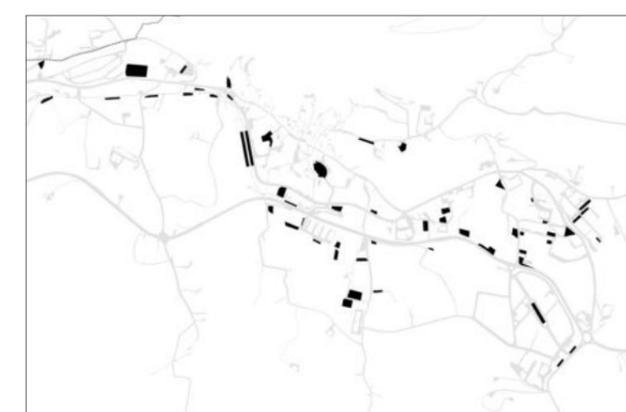
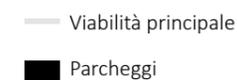
La viabilità è caratterizzata nel centro storico (risalente al medioevo con aggiunte successive fino al XVIII secolo ⁷¹) da strade più strette e tortuose parzialmente lastricate in pietra che si adattano all'andamento del terreno, l'unica a distinguersi per un percorso meno tortuoso e una carreggiata che consente facilmente il traffico veicolare è via Roma, le strade delle espansioni realizzate a partire dal XX secolo (Rioni S. Michele e S. Tommaso) sono invece più ampie e lineari.



75_Schema assi primari



76_Strade principali



77_Parcheggi

⁷¹ Bottini P. (a cura di), *Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica*, BMG, Matera, 1988.

Demografia

Testo ed elaborazioni a cura di Ilaria Fasano

Il Comune di Castelluccio Inferiore conta una popolazione residente di 1.934 abitanti, di cui 955 femmine e 979 maschi⁷².

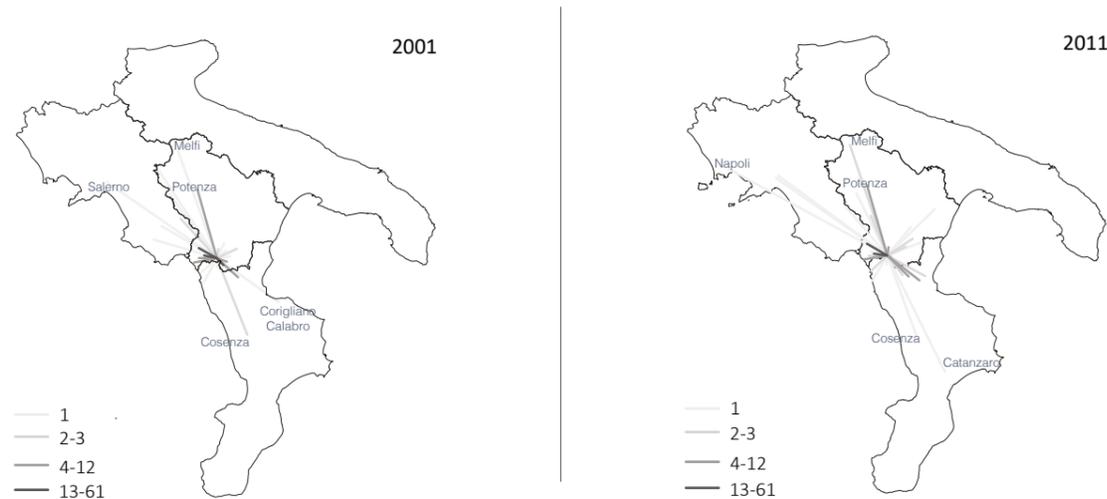
Considerando la sua superficie di 28,96 km² possiamo affermare che si tratta di un paese scarsamente popolato in quanto la densità abitativa è pari a 66,78 ab/km².

Il *trend* demografico è in continua diminuzione, basti pensare che dal censimento del 2001 ad oggi la popolazione è diminuita del 17,50%. Questo dato è supportato anche dal basso tasso di natalità e, dall'altra parte, da un alto tasso di mortalità; per quanto riguarda la popolazione più giovane (0-18 anni), infatti, essa occupa solamente il 16% circa del totale. Riferendoci a questo dato possiamo quindi dichiarare che la popolazione del borgo sia una popolazione relativamente adulta con un'età media di 49 anni nel 2020. La popolazione castelluccese, non solo sta diminuendo, ma sta anche invecchiando: l'indice di vecchiaia sta aumentando passando da 163,2 nel 2002 a 290,8 nel 2021.

Per quanto concerne i fenomeni di immigrazione, al 1 Gennaio 2022, si contano 68 residenti aventi cittadinanza straniera contro i soli 3 nel 2002.

La struttura della popolazione, infine, è influenzata anche dai flussi dei residenti per lavoro o studio che sono costretti a spostarsi da Castelluccio, non solo nei Comuni limitrofi, ma anche in altre Regioni come Campania o Calabria.

Lo spopolamento è uno dei problemi che interessano i piccoli Comuni delle Aree Interne, è un fenomeno in stretta correlazione con la mancanza di servizi o la lontananza da quelli essenziali. In un'ottica di progetto si deve prevedere una strategia che limiti questo fenomeno e che dia modo, soprattutto alle giovani generazioni, di crearsi un futuro nel territorio in cui sono cresciuti.



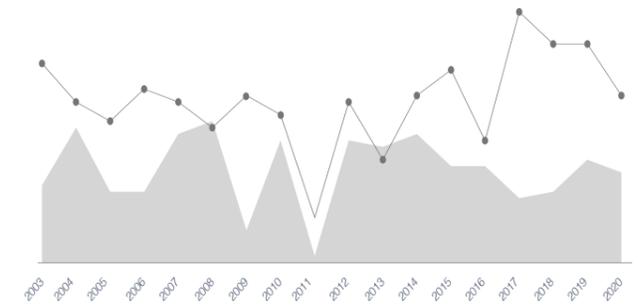
78_Flussi della popolazione.

Elaborazione grafica tramite dati ISTAT consultabili su <https://gisportal.istat.it/bt.flussi/index.html>

⁷² Dati Istat aggiornati al 1/01/2022.

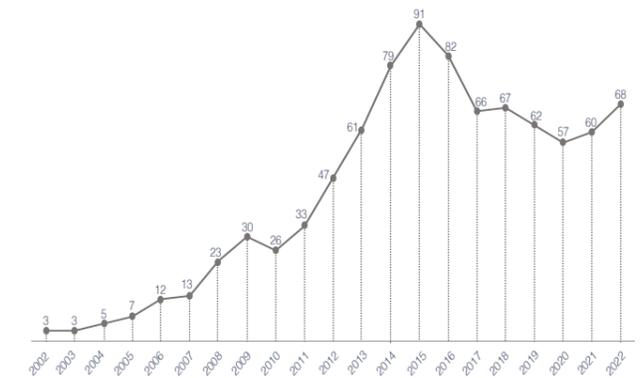
Il grafico mostra il saldo naturale, ovvero la differenza fra il numero di nascite e decessi. Come mostra il grafico il numero delle nascite è inferiore a quello delle morti, salvo alcune eccezioni. Si può leggere che negli ultimi 3 anni il divario, anche se di poco, sta diminuendo; questo può farci sperare in un avvicinamento del *trend* delle nascite a quello dei decessi.

■ Nascite —●— Decessi



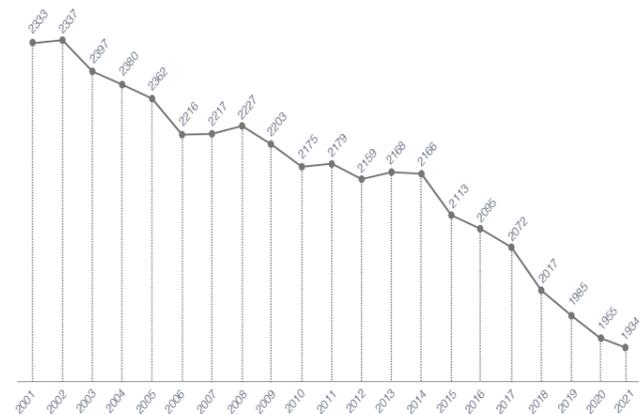
79_Saldo naturale della popolazione di Castelluccio Inferiore (PZ). Elaborazione grafica tramite dati ISTAT e tuttoitalia.it

La rielaborazione grafica mostra l'incremento della popolazione straniera all'interno del Comune di Castelluccio Inferiore. Si registra un notevole incremento attorno al 2015, quando risiedevano nel comune 91 persone di origine straniera. Gli ultimi dati riportati comunicano che vi è stato un incremento del 2167% rispetto ai dati esaminati nel 2003.



80_Andamento della popolazione straniera di Castelluccio Inferiore (PZ). Elaborazione grafica tramite dati ISTAT e tuttoitalia.it

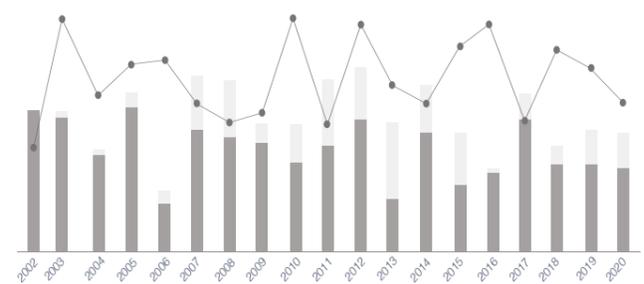
Come nella maggior parte dei Comuni che ricadono nelle Aree Interne, anche la popolazione del borgo preso in esame sta assistendo ad una graduale diminuzione, basti pensare che negli ultimi 10 anni il numero di abitanti è diminuito dell'11%.



81_Andamento della popolazione di Castelluccio Inferiore (PZ). Elaborazione grafica tramite dati ISTAT e tuttoitalia.it

La rappresentazione grafica raffigura i movimenti della popolazione che vengono rappresentati da coloro che si muovono da o verso altri Comuni o che vengono cancellati dall'Anagrafe comunale.

■ Da altri comuni □ Dall'estero —●— Cancellati dall'anagrafe



82_Flusso migratorio della popolazione di Castelluccio Inferiore (PZ). Elaborazione grafica tramite dati ISTAT e tuttoitalia.it

Osservare per conoscere

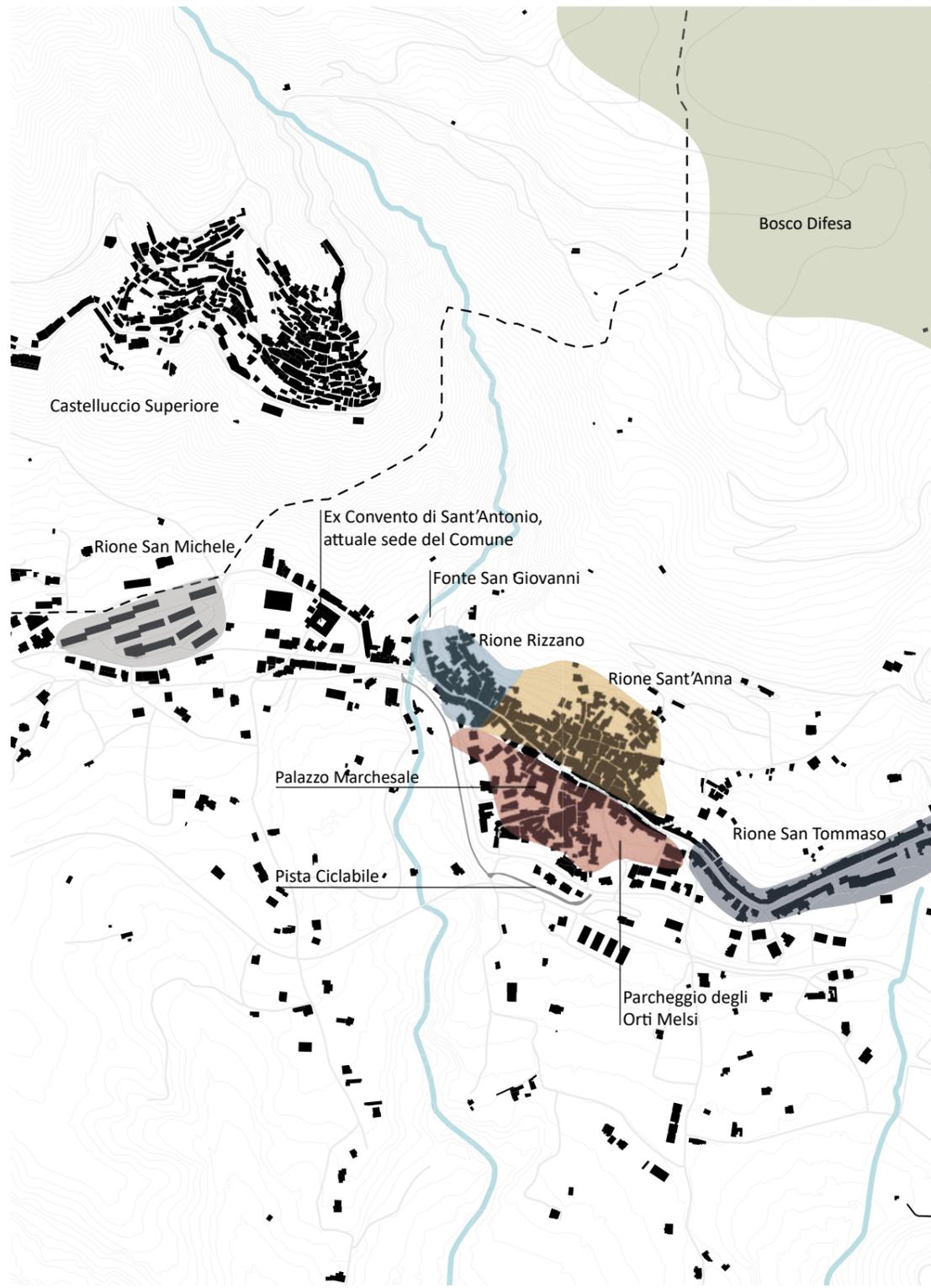
Fotografie scattate da Lucia Donetto, Ilaria Fasano e Enrico Vercellino durante i sopralluoghi di Giugno e Luglio 2022

Nella seguente indagine fotografica gli scatti sono stati raggruppati in base alla zona e al Rione in cui sono stati immortalati.

Il centro storico del Comune di Castelluccio si apre tramite Largo San Nicola su cui si affaccia la Chiesa di San Nicola di Myra e il Palazzo Marchesale.

L'andamento degli edifici ha negli anni rispettato il tracciato di via Roma che riconosciamo come la strada principale del paese costituisce l'ingresso a Est del Comune attraversando il Rione San Tommaso per poi snodarsi all'interno del centro storico separandosi e diventando Strada delle Calabrie che si ricongiunge con la strada interna presso l'area della Fonte San Giovanni. Nella parte più a Ovest del Comune ci si può inoltrare nel Rione Rizzano caratterizzato da un tessuto urbano più fitto e attraversato da strette mulattiere. Le strade diventano più ampie dirigendosi verso il municipio che viene ospitato nell'ex convento di Sant'Antonio, in questo complesso è presente anche la Chiesa di Santa Maria delle Grazie.

Uscendo dal paese in direzione di Lauria è possibile raggiungere la pista ciclabile e il Rione San Michele, ex Rione Enel.



83_Planimetria del Comune di Castelluccio Inferiore con indicazione dei Rioni ed edifici di rilievo storico e architettonico.

Via Roma, Largo S. Nicola e Chiesa Madre

Foto scattate da Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Giugno-Luglio 2022
 29_Vista della Chiesa di San Nicola di Myra da via Sante Roberti

30_Largo San Nicola, vuoto architettonico occupato in precedenza da un'abitazione

31_Prospetto sud della Chiesa dell'Annunziata, ingresso secondario verso via Roma

32_Sede precedente del municipio, facciata decorata con la tecnica del *murales*

33_Facciata del Palazzo Marchesale

34_Fronte principale della Chiesa Madre su Largo San Nicola

35_Navata centrale della Chiesa Madre





36

Via Roma e via Strettolo della Cupa

Foto scattate da Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

36_Via Roma. Vista acquisita da Google Maps, agosto 2021

37_Bivio via Roma e Strada delle Calabrie

38_Tratto interno di via Roma

39_Via Roma nel Rione San Tommaso

40_Scalinata oggetto di riqualificazione in via Strettolo della Cupa

41_Vista dalla scalinata

42_Via Intendente Taranto, ingresso al Rione Sant'Anna



37



40



38



41



39



42

Piazze e vicoli

Foto scattate da Enrico Vercellino, Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Giugno-Luglio 2022

43_Piazza di risulta tra gli edifici

44_Scale di ingresso ai primi piani di due cellule abitative distinte

45_Scorcio di via Napoli, dettaglio sull'accesso all'abitazione

46_Dettaglio estensione piano primo

47_Piazza attraversata da via Sante Roberti

48_Struttura di sostegno in setti in pietra e cemento armato

49_Parcheggio Orto dei Melsi



46



43



47



44



48



45



49



Accessi agli edifici

Foto scattate da Enrico Vercellino, Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Giugno-Luglio 2022

22_Portone di ingresso in Via Roma

23_Portale d'accesso ad una scalinata interna in via Gaetano Arcieri

24_Ingresso alla scala A della Palazzina 2 del Rione Enel, attuale Rione San Michele

25_Dettaglio di un ingresso in via Napoli

26_Ingresso tramite scalinata al cortile interno di un edificio nel Rione Sant'Anna

50



51



53



52



54

Particolari architettonici

Foto scattate da Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

27_Passaggio coperto in via Sante Roberti

28_Elemento architettonico in via Oronzo Celani

29_Collegamento sopraelevato tra due edifici in via Intendente Taranto

30_Sottoportico San'Anna

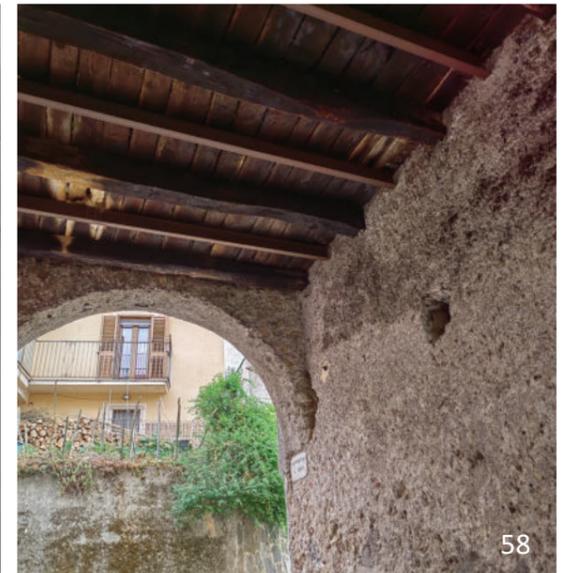
31_Particolare del portico in legno



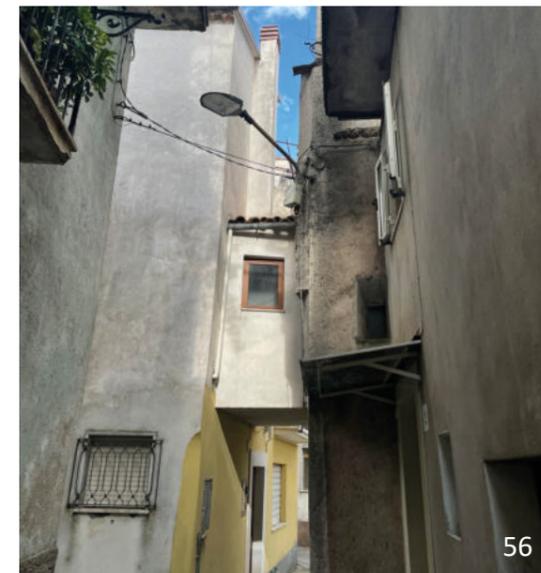
57



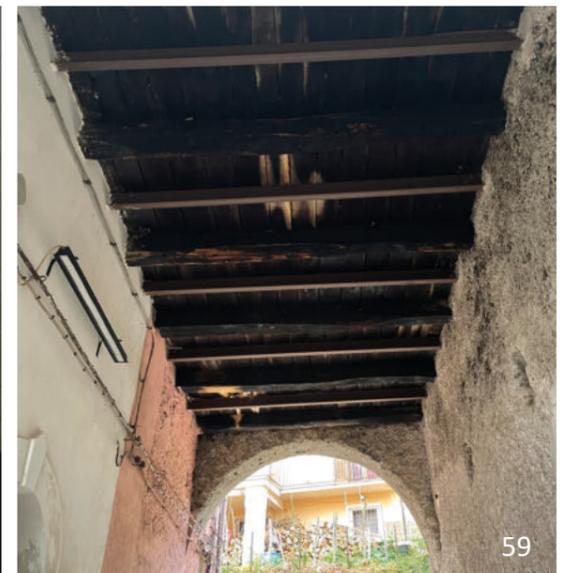
55



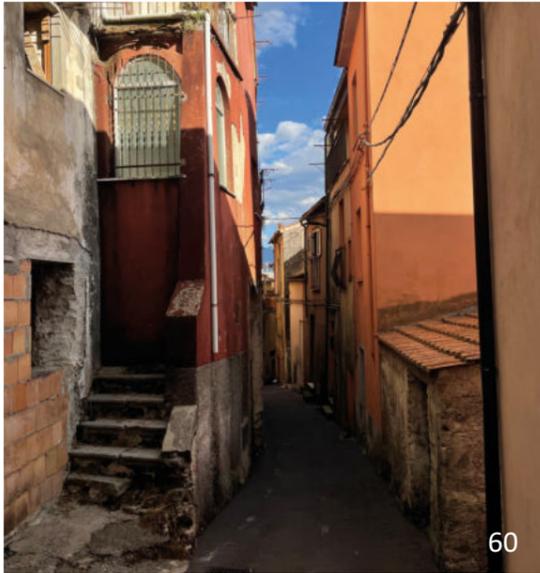
58



56



59



60

Centro storico

Foto scattate da Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

60_via Gaetano Arcieri

61_via Gaetano Arcieri

62_Elemento architettonico ricorrente nei vicoli del centro storico impiegato per facilitare il passaggio dei carri

63_Soluzione muraria in via Giovanni Salerno

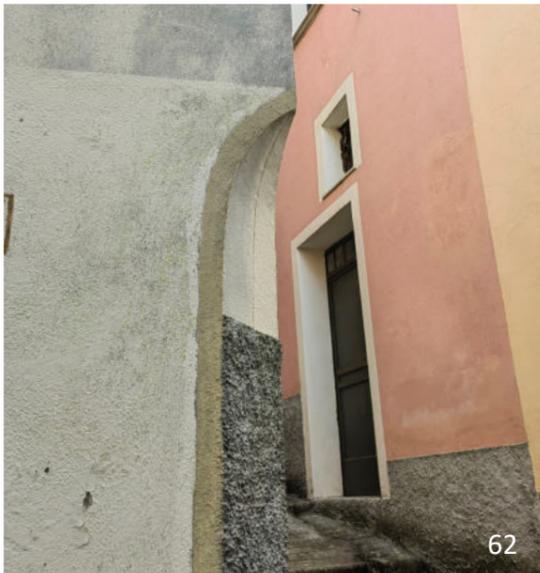
64_Altro esempio di sgancio in via Napoli



61



63



62



64

Strada delle Calabrie

Foto scattate da Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

65_Vista della Strada delle Calabrie in direzione Fonte di San Giovanni

66_Vico Il Gancia

67_Panchina in area pedonale

68_Progetto *murales* diffuso per il Comune

69_Paesaggio dall'ingresso della pista ciclabile in Strada delle Calabrie

70_Hotel Pino Loricato

71_Murales in Via Roma



65



69



66



70



67



71



Fonte San Giovanni

Foto scattate da Enrico Vercellino, Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Giugno-Luglio 2022

72_Vista complessiva di via Vico dei Mulini

73_Prospetto Sud dell'ex filatoio, attuale sede della Proloco del Comune

74_Struttura dei mulini conservati e tutt'ora in disuso

75_Ponte romano e intervento di riqualificazione dell'area.

76_Fonte San Giovanni

77_Partenza del percorso sensoriale attualmente in fase di realizzazione

78_Struttura di nuova realizzazione adibita a parcheggio



Rione Rizzano e zona del municipio

Foto scattate da Enrico Vercellino, Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Giugno-Luglio 2022

79_Ingresso della pista ciclabile da Via Roma

80_Primo tratto della pista ciclabile

81_Tratto della pista ciclabile che attraversa il bosco

82_Ingresso Sud della ciclabile interna al Comune

83_Chiostro dell'ex convento di Sant'Antonio, attuale sede del Comune di Castelluccio Inf.

84_Ex refettorio del convento, attuale Sala Consigliare

85_Largo Guglielmo Marconi e facciata della Chiesa Santa Maria delle Grazie





Rione San Michele e spazi limitrofi

Foto scattate da Mauro Madeddu, Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

86_Vista della Palazzina 11 del Rione Enel dal parco comunale

87_Strada interna al Rione

88_Vista panoramica dalla Palazzina 9

89_Via Roma - Strada delle Calabrie, ingresso Nord-Ovest del Comune

90_Parco giochi comunale

91_Polo sportivo

92_Hotel Mercure

86



87



90



88



91



89



92

Bosco della Difesa

Foto scattate da Lucia Donetto e Ilaria Fasano, Luglio 2022

93_Strada Provinciale della Peschiera proveniente da Castelluccio Superiore che attraversa una porzione del Bosco

94_Area attrezzata

95_Area di sosta per campeggio, ad oggi chiusa al pubblico

96_Campo da calcio in disuso

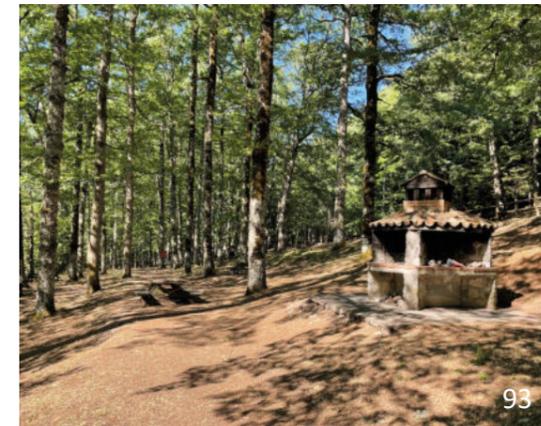
97_Ponte romano in buono stato di conservazione

98_Dettaglio della testimonianza di epoca romana di quest'area

99_Area attrezzata per pic-nic



96



93



97



94



98



95



99

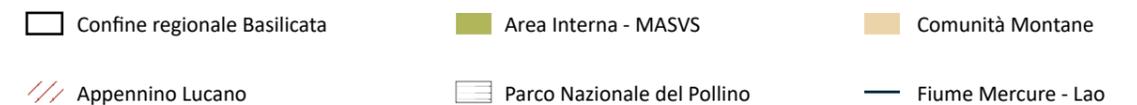
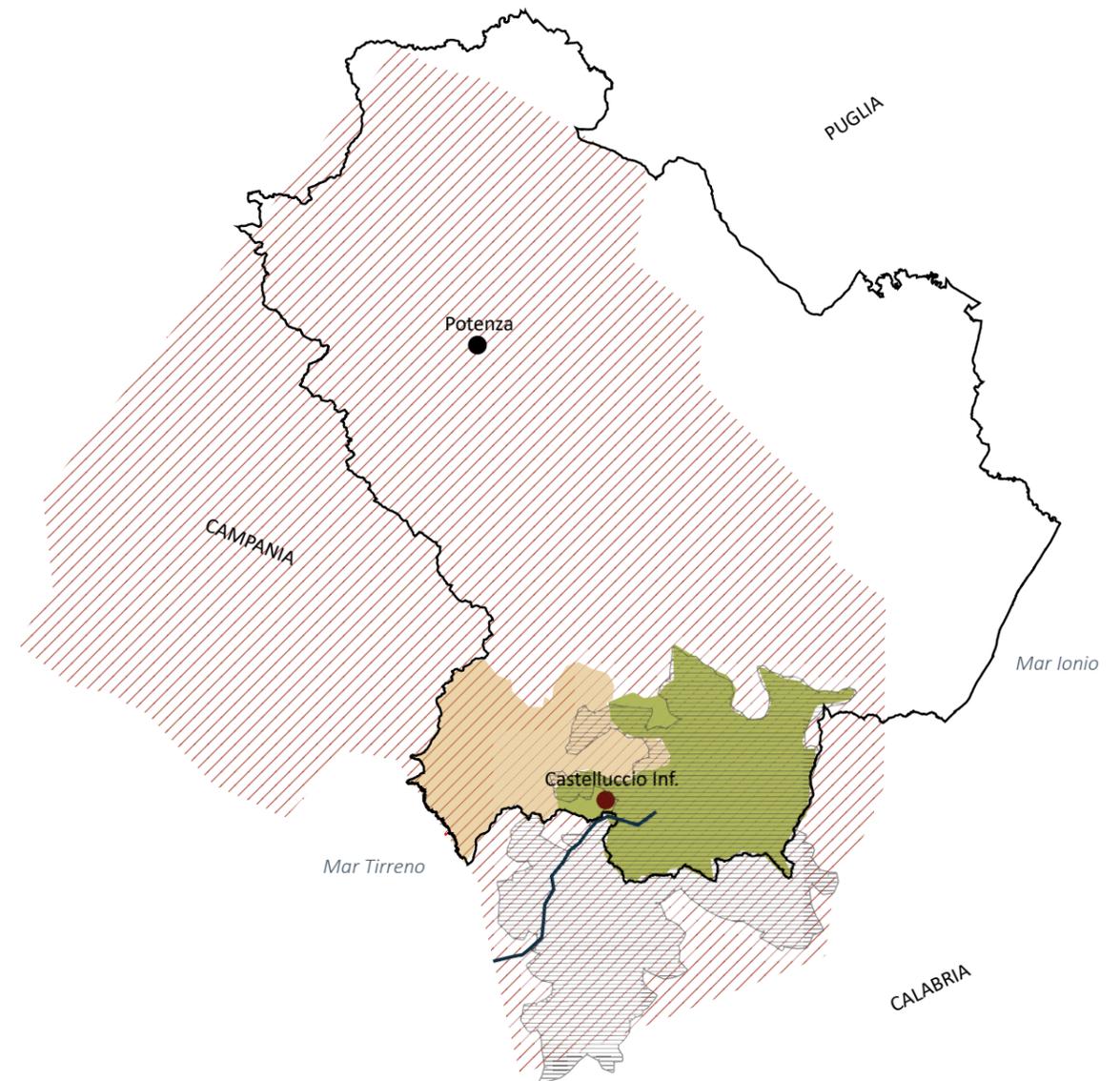
Conclusioni

Le vicende storiche di Castelluccio Inferiore sono identificabili attraverso la lettura morfologica. La sua ubicazione lungo una delle principali vie in epoca romana, la via Popilia, lo rendevano un importante centro. Perse la sua centralità nel corso dei secoli e la recuperò in parte con l'apertura della linea ferroviaria, delle miniere di lignite e della Centrale del Mercure nel corso del Novecento. Con la chiusura della ferrovia alla fine degli anni '70 e il conseguente spostamento del traffico sull'Autostrada aumenta la marginalità del Comune. Nonostante questo l'attività della Centrale, e quindi la presenza di operai, garantiva al borgo una fiorente attività economica, ma venne a mancare l'attrattore che definiva la centralità di Castelluccio nel contesto in cui è inserito.

Le diverse fasi di urbanizzazione sono riconoscibili dalla maggiore densità del centro storico formato da aggregato compatto disposto lungo l'asse principale, corrispondente all'attuale via Roma, e dal tessuto più diradato formato da edifici singoli o a schiera degli ampliamenti avvenuti a partire dal XX secolo, fino all'edificato sparso lungo la viabilità extraurbana secondaria.

L'attuale marginalità di Castelluccio, leggibile dal *trend* di progressivo spopolamento in particolare degli ultimi 30 anni, ha tra le cause il cambio nella gestione della Centrale del Mercure con cui è venuto a mancare l'unico sostentamento all'economia locale, ma la cui origine si può far risalire anche alla situazione di grande difficoltà di tutto il contesto della Basilicata. La dinamica dello spopolamento e la carenza di attività economiche e di servizi nel Comune sono due fenomeni che si influenzano a vicenda: il calo demografico e l'invecchiamento della popolazione comporta la chiusura degli esercizi commerciali e al contempo quest'ultima genera l'allontanamento degli abitanti, in particolare delle generazioni più giovani.

Queste osservazioni portano a un ragionamento successivo sulle strategie da attuare per invertire queste dinamiche di abbandono e impoverimento del borgo agendo sulle potenzialità attualmente presenti in esso. Sono stati sviluppati da qui diversi progetti, leggibili come alternative o parti di un *masterplan* integrato volto alla riqualificazione e valorizzazione del Comune di Castelluccio Inferiore.



84_Schema della strategia complessiva.

Bibliografia

Aiello B., *Nel sud alle radici dell'Italia antica: da Nerulum a Castelluccio venticinque secoli di storia e civiltà*, Zaccara Editore, Lagonegro 2004

Bottini P. (a cura di), *Archeologia, arte e storia alle sorgenti del Lao: catalogo della mostra Castelluccio: un centro minore tra beni culturali e memoria storica*, BMG, Matera 1988

Caniggia G., Maffei G.L., I. *Lettura dell'edilizia di base*, 9ª ed., Marsilio, Venezia 1995

Decreto Legislativo 31 Marzo 1998, n. 112

Esposito L., *La Strada Regia Delle Calabrie. Ricostruzione Storico-Cartografica Dell'Itinerario Postale Tra Fine Settecento e Inizio Ottocento. Da Napoli a Castrovillari*. La Strada Regia Delle Calabrie, 2021

Sitografia

Alianello: <https://www.happylittlecaravan.com/it/il-borgo-fantasma-di-alianello-vecchio-aliano-mt/>

Castelluccio Inferiore, un paese alle sorgenti del San Giovanni: <http://www.acdcastellucese.it/index.php/castelluccio/8-castelluccio-inferiore-un-paese-alle-sorgenti-del-san-giovanni>

Craco: <https://www.e-borghi.com/it/borgo/Matera/554/craco>

Ferrovie Appulo Lucane: <https://ferrovieappulolucane.it/>

Google Maps: <https://google.it/maps>

Istat: <https://www.istat.it/it/popolazione-e-famiglie>

Istat portale GIS: <https://gisportal.istat.it/bt.flussi/index.html>

Mappe storiche: anno 1714 Provincia di Calabria Citra; anno 1769 Carta geografica della Sicilia Prima foglio 2; anno 1811 Atlante Geografico del Regno di Napoli, Foglio 25: <https://www.davidrumsey.com>

Notizie storiche sull'origine di Castelluccio dalla antica Nerulum: https://docplayer.it/10677549-Notizie-storiche-sull-origine-di-castelluccio-dalla-antica-n-e-r-u-l-u-m.html#show_full_text

Regione Basilicata, Comune di Castelluccio Inferiore, Piano di assestamento della proprietà agro-silvo-pastorale periodo di validità: 2019-2028, pp. 5-8: https://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_2996251.pdf

SAM Autolinee: <https://www.sam-castelluccioinferiore.com/>

Stradario Michelin: <https://www.viamichelin.it/>

Tavola Peutingeriana: <https://www.romanoimpero.com/2020/08/tavola-peutingeriana.html>

Tuttitalia: <https://www.tuttitalia.it/basilicata/76-castelluccio-inferiore/>

Hotel Mercure: <https://www.booking.com/Share-GvwCxe>, Hotel Pino Loricato: <https://www.booking.com/Share-7Plgrk>

Layer GIS

unità volumetrica; curve di livello; area circolazione veicolare; comune aree: <http://rsdi.regione.basilicata.it/webGis2/TaglioDBGT.html>

Elementi idrici: http://wms.pcn.minambiente.it/ogc?map=/ms_ogc/WMS_v1.3/Vettoriali/Aste_fluviali.map

Parte II

Il lavoro svolto durante la fase di analisi preliminare su Castelluccio Inferiore e il contesto in cui è inserito, evidenzia la spessa stratificazione di fattori che portano, nel corso dei decenni, alla formazione di una delle cosiddette "Aree Interne" del territorio Italiano.

È quindi impossibile, nell'ottica della riqualificazione dello stesso, scindere il paese di Castelluccio Inferiore dal territorio di cui fa parte; ma è altrettanto difficile, specie nell'ambito di un lavoro di Tesi, identificare nel dettaglio quale sia questo contesto tra i molteplici che si accavallano includendosi ed escludendosi a vicenda (l'area SNAI del Mercure Alto Sinni Val Sarmento, la Comunità Montana del Pollino Lagonegrese, l'area della valle del fiume Lao ecc).

Partendo da queste premesse è doveroso riconoscere quindi l'incompletezza del singolo lavoro di Tesi nel proporre soluzioni adeguate al contesto descritto.

Il presente progetto pertanto, è innanzitutto parte di un lavoro congiunto che ha come oggetti condivisi il sito di Castelluccio Inferiore e il progetto portato avanti dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne.

Dopo una fase di indagini preliminari condivisa, le quattro tesi si sono poi concentrate su varie direttrici di progetto; trattando diversi temi, e di conseguenza oggetti veri e propri all'interno del Comune, stilando progetti che possono essere visti, sia come proposte alternative, ma anche come parte integrante di un unico piano per la riqualificazione del paese.

Il tema scelto in questo lavoro di tesi è quello del recupero di un pezzo di storia ormai quasi dimenticata dagli abitanti di Castelluccio, un passato che, per quanto in misura minore, ha contribuito in modo importante alla storia del Comune.

Le vicende riguardanti l'ex ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese sono esemplari di tante altre nella storia Italiana. Particolarmente significative soprattutto nelle conseguenze dello smantellamento dei binari e della riconversione della stazione in terminal autobus, andando a rimuovere ogni traccia di un frammento della storia del paese durato oltre mezzo secolo e ora quasi smarrito nei ricordi dei cittadini.

L'obiettivo del progetto è quindi coniugare la riqualificazione in chiave sostenibile del borgo con il recupero di un pezzo del suo stesso passato, per ripensare le modalità in cui lo sviluppo è avvenuto, e continua ad avvenire in molti casi, e alle opportunità che sono state negate da una serie di scelte fatte, che si sono poi dimostrate sbagliate e lontane dagli interessi dei suoi abitanti.

L'approccio strategico

Il recupero della storia locale, centrato sugli spazi della ex ferrovia, si incontra con le proposte dalla strategia SNAI - MASVS, già raccontate nel capitolo 1.1 "Strategia Nazionale per le Aree Interne SNAI", in particolare nel primo intervento proposto dalla Strategia, la creazione di una filiera agricola e un itinerario della biodiversità e cibosofia.

In questo modo, la realizzazione di una "via verde" dedicata al cicloturismo, lungo la tratta lucana da Lagonegro a Laino può diventare l'elemento fondante dell'itinerario della biodiversità, e le stazioni e le case cantoniere poste lungo il percorso assumere il ruolo dei punti di cibosofia della SNAI.

L'idea alla base della strategia progettuale è la creazione di una rete, strutturata lungo il percorso seguito dall'ex ferrovia, che comprenda fisicamente i manufatti dismessi delle ex Ferrovie Calabro Lucane e coinvolga nel suo sviluppo i Comuni attraversati, per creare tra essi, i residenti e le aziende della zona, delle sinergie capaci di riattivare l'economia locale basandosi sui principi dello sviluppo sostenibile, di consumo e turismo lento e con maggiore consapevolezza delle risorse locali e dei rischi del loro spreco.

Il progetto, dal centro prescelto di Castelluccio Inferiore, si estende quindi nelle direzioni di Lagonegro e Laino puntando a stimolare uno sviluppo coordinato del territorio; partendo da un elemento fondante rappresentato dal percorso che un tempo li collegava, e allargandosi, dai limiti del sedime, alle pertinenze ormai abbandonate o rifunzionalizzate e alle aree urbane e periurbane, per coinvolgere i paesi attraversati.

Come si vedrà infatti, per il recupero efficace dei tracciati ferroviari dismessi, è importante che alla riqualificazione degli stessi si affianchi il recupero dei manufatti ad esso legati, come le stazioni, le case cantoniere e i caselli.

Strutturalmente il piano si sviluppa su due livelli posti a scale diverse, la prima, più ampia, che inquadra tutto il tratto da Lagonegro a Laino Borgo, e la seconda, con un approfondimento alla scala locale della rifunzionalizzazione dei manufatti associati alla ferrovia, tramite l'ipotesi di un "progetto pilota" che possa essere poi riferimento per gli altri interventi.

Il primo livello di progettazione quindi, alla scala territoriale, serve a fornire un inquadramento dell'area nella sua interezza; iniziando da uno studio preliminare del percorso, con il censimento di tutti gli edifici di servizio che si possono incontrare e identificando quelli su cui è possibile intervenire; svolgendo poi una valutazione basata sullo stato di conservazione, la compatibilità degli usi attuali, e in relazione anche alla posizione dell'immobile rispetto al tessuto urbano, per definire quelli a cui dare precedenza nel recupero con una bozza di funzioni da inserire.

Prima di passare alla definizione del recupero dettagliato del "progetto pilota" della strategia di recupero, la stazione di Castelluccio Inferiore, è stato necessario definire i tratti generali dell'approccio progettuale.

La valutazione svolta sugli immobili di servizio presenti lungo il percorso, come si vedrà, ha mostrato una elevata eterogeneità nello stato di conservazione, d'uso e nel rapporto con il contesto urbano degli oltre 20 casi esaminati. Pertanto è stato necessario scegliere tre casi esemplari di cui è stato realizzato un ulteriore studio, a una scala alla quale è stato possibile definire un progetto di massima senza scendere nei particolari.

Questi approfondimenti hanno permesso di definire gli elementi essenziali del progetto, principalmente il rapporto tra edifici e attacco al suolo, e in base allo stato di conservazione i servizi da inserire, arrivando alla definizione di una tipologia modulare per gestire i nuovi inserimenti nello spazio pubblico e all'interno delle strutture esistenti.

In questo modo i tre casi, analizzati in ordine crescente di complessità dell'intervento, forniscono un metro di paragone per tutti gli altri, un abaco degli interventi previsti a seconda delle caratteristiche rinvenute in fase di analisi del sito.

L'ultimo passaggio è il progetto per gli spazi della stazione di Castelluccio Inferiore, considerato come possibile punto di partenza della strategia generale; approfondendo le

funzioni e il progetto degli spazi pubblici e delle strutture della stazione recuperate alla scala architettonica, tramite l'allestimento dello spazio pubblico e l'inserimento di nuove costruzioni a supporto alla ciclovie e alla strategia SNAI.

La riqualificazione dell'area della stazione di Castelluccio Inferiore infatti, può svolgere un ruolo cardinale nella strategia alla grande scala. Innanzitutto in quanto parte del progetto pilota delle Aree Interne per la Basilicata, per cui sono state già stilate proposte dettagliate di recupero con un approccio *place-based*; in secondo luogo per la posizione della stazione rispetto al centro abitato e la fruibilità della stessa e delle sue pertinenze, fattori che permettono di tenere insieme le diverse finalità del progetto in un unico spazio d'incontro, destinato agli abitanti del Comune e ai futuri visitatori.

L'obiettivo finale del progetto, è la valorizzazione della cultura territoriale locale, basata sul passato industriale, ormai rimosso, dell'area e sulla qualità delle sue produzioni agricole. Questi due elementi apparentemente lontani sono legati dai temi dello sviluppo sostenibile, tramite la creazione di un percorso di mobilità dolce e alternativa, secondo i principi del turismo lento, per permettere ai visitatori di scoprire le ricchezze del territorio e assaporarne appieno la cultura e le tradizioni che non possono essere vissute con una semplice sosta, contribuendo alla riscoperta delle stesse anche da parte degli abitanti.

Per questo il progetto mira allo sviluppo di un'economia turistica che si distacchi dagli attuali modelli prevalenti del turismo di massa e del consumo illimitato di risorse, fatto di brevi cicli di presenze intense concentrate in poche località; l'ambizione è creare e sostenere una filiera turistica che si alimenti durante il corso di tutto l'anno, fondata sui temi della sostenibilità e del rispetto del territorio.

Le ferrovie dismesse

Il trasporto ferroviario italiano si trova in una situazione di carenza e continuo calo dei servizi che va avanti da diversi decenni ormai. La situazione risulta inoltre disomogenea a livello nazionale, con molti squilibri in particolare tra nord e sud e all'interno delle stesse aree molte linee che hanno servito per anni zone più svantaggiate, in particolare di montagna, sono state nel tempo soppresse.

Secondo i dati forniti dal rapporto Pendolaria di Legambiente del 2021 attualmente in Italia sono in servizio circa 19 mila km di ferrovie rispetto alle oltre 23 mila raggiunti alla massima estensione nel 1942 (complessivamente un calo del 16%), nello stesso periodo sono stati realizzati 6.500 km di autostrade⁷³. Solo negli ultimi anni 640 km di ferrovia sono stati chiusi e sospesi per altri 800 km, nello stesso tempo sono stati realizzati 1.200 km di nuove ferrovie in tratte già ad alto traffico con linee da 2 a 4 binari mentre tanti altri territori rimanevano senza collegamenti ferroviari, solo in Piemonte 450 km di linee chiuse riguardanti 125 tra stazioni e fermate⁷⁴.

Negli ultimi anni il trasporto a lunga distanza ha visto un rilancio grazie soprattutto all'alta velocità, ma dove questa non è presente le linee alternative (principalmente intercity) sono diminuite del 16,7%⁷⁵.

Sull'onda di progetti pionieristici in atto da decenni in alcuni paesi (in particolare anni '60 negli Stati Uniti e '70 in Belgio) anche in Italia si è sviluppato più di recente il concetto che le centinaia di chilometri di ferrovie dismesse possano essere qualcosa in più che un semplice residuo abbandonato o smantellato ma abbiano il potenziale per diventare un percorso alternativo, lento, a contatto diretto con la natura e il territorio attraversato. Nel 2001 Ferrovie dello Stato S.p.a. commissiona alla Associazione Italiana Greenways i cui risultati vennero poi riportati anche nel rapporto ISFORT del 2004, qui venne tracciata una sintesi dello stato delle ferrovie italiane e delle difficoltà riscontrate nei casi di recupero e trasformazione dei sedimi dismessi.

Ulteriore impulso è stato dato a livello europeo dal progetto EuroVelo a partire dalla fine degli anni '90 che mira a realizzare una rete di 90 mila km (attualmente realizzata al 64%)⁷⁶ che colleghi tramite percorsi ciclabili tutta l'Europa. Attualmente l'Italia è interessata da tre percorsi appartenenti alla rete EuroVelo anche se si trova molto indietro rispetto soprattutto ai paesi dell'Europa occidentale nella realizzazione dei tracciati.

⁷³ _ Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2021*, p. 52.

⁷⁴ _Ibidem

⁷⁵ _Ivi, p. 15.

⁷⁶ _ ECF European Cyclists' Federation, *EuroVelo Routes Development Status*, 2022, p. 2.

Storia della linea Lagonegro-Spezzano Albanese

La nascita delle ferrovie in Italia

A differenza di altri paesi europei l'Italia arriva più tardi allo sviluppo di una rete ferroviaria, a causa della frammentazione politica in cui si trovava fino a metà Ottocento e del conservatorismo dei regnanti dei singoli Stati post Restaurazione. La prima ferrovia in territorio Italiano viene realizzata nel Regno delle Due Sicilie con la tratta Napoli-Portici nel 1839 lunga circa 7 km.

Dopo l'Unità d'Italia nel 1861 uno degli obiettivi del nuovo Stato è utilizzare le ferrovie come mezzo per l'unificazione dotandosi di strumenti tra cui la legge Baccharini (1879), la prima a prevedere la realizzazione di 6.000 km di ferrovie a completamento della rete esistente⁷⁷. Allo stesso tempo sin dai primi anni dall'unificazione alcune società private iniziano la realizzazione di nuovi tracciati per sfruttare le concessioni statali.

Tra il 1880 e il 1884 vengono inaugurati nuovi tracciati ferroviari per 1.680 km, il totale dal 1861 è di 8.139 km⁷⁸.

Dopo un primo tentativo di unificazione della rete in unico ente, vengono create tre società a cui affidare diverse porzioni di essa.

Nascono così nel 1885 le Società per le Strade Ferrate Meridionali, del Medirerraneo e della Sicilia, le prime spartiscono il territorio secondo un asse prevalentemente nord-sud (le Meridionali comprendevano tutta la costa adriatica compreso il nord-est) con la Sicilia che rimane affidata a un'ente separato⁷⁹. Dei 10.500 km esistenti circa 4.000 spettano rispettivamente alle Ferrovie Meridionali e Mediterranee ciascuna, 600 alle Siciliane e 1.750 ad altre società minori⁸⁰.

Questo periodo coincide con l'età dell'oro per la realizzazione di nuovi tracciati, solo nei primi 15 anni dall'affidamento della concessione la Rete Meridionale realizza nuove ferrovie per 1.500 km. All'approssimarsi della scadenza delle concessioni (della durata di vent'anni) le società private interrompono i nuovi investimenti e l'ammodernamento. Questo unitamente alla crescita della domanda dovuta anche allo sviluppo economico del periodo, causò un aumento dei disagi su tutta la rete e spingendo per questo il governo a programmare la nazionalizzazione di tutto il tracciato nel 1905.



85_Linee ferroviarie aperte fino al 1861 nell'Italia pre unità



86_Linee ferroviarie aperte dal 1861 al 1885 8.139 km (linea più spessa)



87_Linee ferroviarie aperte dal 1886 al 1905 4.327 km



88_Linee ferroviarie aperte dal 1906 al 1922 1.631 km

Le ferrovie meridionali e la calabro-lucana

A partire dal 1905 lo Stato Italiano riscatta la gestione delle linee concesse in gestione ad aziende private, arrivando a gestire complessivamente 13.000 km sui 16.000 totali⁸¹.

La rete "Mediterranea" passa quindi sotto controllo dello Stato in cambio di una compensazione alla società che assume dal 1915 il nome Società Mediterranea per le Ferrovie Calabro Lucane (MCL).

Già dal 1905 la società prevede di reinvestire il risarcimento ricevuto per ottenere nuove concessioni e creare una rete privata interregionale che collegasse Campania, Puglia, Basilicata e Calabria, in particolare le Province di Salerno, Bari, Potenza, Matera, Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria.

La concessione prevedeva la realizzazione di 1.271 km di strade ferrate a scartamento ridotto (950 mm) preferito rispetto allo scartamento ordinario (1.435 mm) per il contenimento dei costi. Questa scelta venne giustificata dall'orografia del territorio attraversato, prevalentemente montagnoso e risultante in un percorso tortuoso e pendenze previste del 60% (anche 100% per tratti a cremagliera). Per questi motivi la rete era progettata per una velocità massima compresa tra 15 e 30 km/h e numerosi ponti e gallerie e altre soluzioni all'avanguardia per il periodo di realizzazione come gallerie elicoidali⁸².

Nonostante l'uso di soluzioni ardite e avanzate il ritardo nei lavori fece slittare di vari anni l'inaugurazione delle linee in progetto, complice anche lo scoppio della Prima Guerra Mondiale e conseguente carenza di materiali e manodopera.

Il periodo delle aperture si estese dal 1915 al 1934 (più un tratto completato nel 1956) senza però esaurire tutte le linee previste inizialmente ma raggiungendo in totale la lunghezza di circa 750 km sui 1.271 previsti⁸³. Vari tronconi vennero infatti scartati perché ormai considerati superati per motivi tecnici o perché a seguito di tagli e modifiche per contenere i costi veniva a mancare l'utilità stessa del percorso. Inoltre anche molti dei tracciati inaugurati intorno agli anni '30 nascevano già obsoleti per via delle scelte di progetto, prima tra tutte quella dello scartamento ridotto ma anche

⁸¹ Ivi, p. 29.

⁸² Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immagini delle Calabro Lucane*, p. 13.

⁸³ https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovie_Calabro_Lucane

⁷⁷ Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 198.

⁷⁸ Alzona G., *Luigi Alzona Una vita per le Ferrovie*, p. 20.

⁷⁹ Ibidem

⁸⁰ Ibidem

la mancanza di collegamenti rilevanti e l'isolamento dalle linee nazionali o addirittura la distanza dallo stesso centro abitato che la stazione avrebbe dovuto servire e infine con la complicità sin dai primi anni dello sviluppo sempre più importante del trasporto su gomma. A seguito dei circa vent'anni di apertura delle linee e di un altro periodo simile di servizio, inizia un lento percorso di abbandono e smantellamento della rete dovuto agli alti costi di manutenzione sempre meno sostenibili dalle amministrazioni. Risale al dicembre del 1961 il disastro della Fiumarella sulla linea Cosenza-Catanzaro nei pressi di quest'ultima, che portò alla revoca della concessione alla MCL e l'istituzione di una gestione commissariale governativa di tutta la rete ferroviaria Calabro-Lucana (FCL)⁸⁴.

Il periodo dagli anni '60, quello di sviluppo maggiore del trasporto su gomma vede quindi un ulteriore indebolimento della rete ferroviaria di questi territori, scarsamente rimpiazzata anche dalle autolinee specie nelle aree di montagna e nei periodi invernali. Negli anni '80 infine quel che rimaneva delle Ferrovie Calabro Lucane venne duramente colpito dalla cosiddetta politica dei "rami secchi" indirizzata a tutti i tratti ferroviari considerati improduttivi poiché a basso traffico, di conseguenza gran parte delle linee vennero sospese a tempo indefinito o completamente smantellate⁸⁵.

Nel 1989 le Ferrovie Calabro-Lucane vengono divise in due entità separate, le Ferrovie Appulo-Lucane (FAL) e le Ferrovie della Calabria (FC), entrambe escono dalla gestione commissariale nel 2001 e attualmente operano sui residui della rete ferroviaria a scartamento ridotto realizzata nel secolo scorso e su gomma.

La tratta Lagonegro-Spezzano Albanese

La legge Baccharini del 1879 prevedeva la suddivisione della rete nazionale in 4 categorie: ferrovie nazionali e internazionali di 1° livello, linee complementari di 2° e 3° livello e locali di 4° livello. Questa suddivisione prevedeva per ciascuna diversi standard di realizzazione e l'onere dei costi a carico dello Stato.

Tra quelle inserite nella prima categoria era presente la linea Reggio Calabria-Paola-Castrocucco che avrebbe connesso idealmente la Sicilia a Napoli seguendo la costa tirrenica senza passare per Potenza, questo tracciato sarebbe poi stato ricollegato a Salerno con un percorso ipotetico previsto in due varianti, una più costiera attraverso il Cilento e l'altra più interna con le tratte Casalbuono-Lagonegro e Lagonegro-Castrocucco attraverso le valli di Diano e del Noce. Questa ipotesi creò una spaccatura nelle Regioni attraversate su quale percorso favorire per il collegamento, in particolare la Basilicata spingeva per un collegamento passante dalle sue aree interne per completare il percorso di unificazione.

La legge Baccharini del 1879 prevedeva la suddivisione della rete nazionale in 4 categorie: ferrovie nazionali e internazionali di 1° livello, linee complementari di 2° e 3° livello e locali di 4° livello. Questa suddivisione prevedeva per ciascuna diversi standard di realizzazione e l'onere dei costi a carico dello Stato⁸⁶.

Tra quelle inserite nella prima categoria era presente la linea Reggio Calabria-Paola-Castrocucco che avrebbe connesso idealmente la Sicilia a Napoli seguendo la costa tirrenica senza passare per Potenza, questo tracciato sarebbe poi stato ricollegato a Salerno con un percorso ipotetico previsto in due varianti, una più costiera attraverso il Cilento e l'altra più interna con le tratte Casalbuono-Lagonegro e Lagonegro-Castrocucco attraverso le valli di Diano e del Noce. Questa ipotesi creò una spaccatura nelle Regioni attraversate su quale percorso favorire per il collegamento, in particolare la Basilicata spingeva per un collegamento passante dalle sue aree interne per completare il percorso di unificazione⁸⁷.

Negli anni successivi viene redatto il progetto solo della prima parte da Casalbuono a

⁸⁴ Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 207.

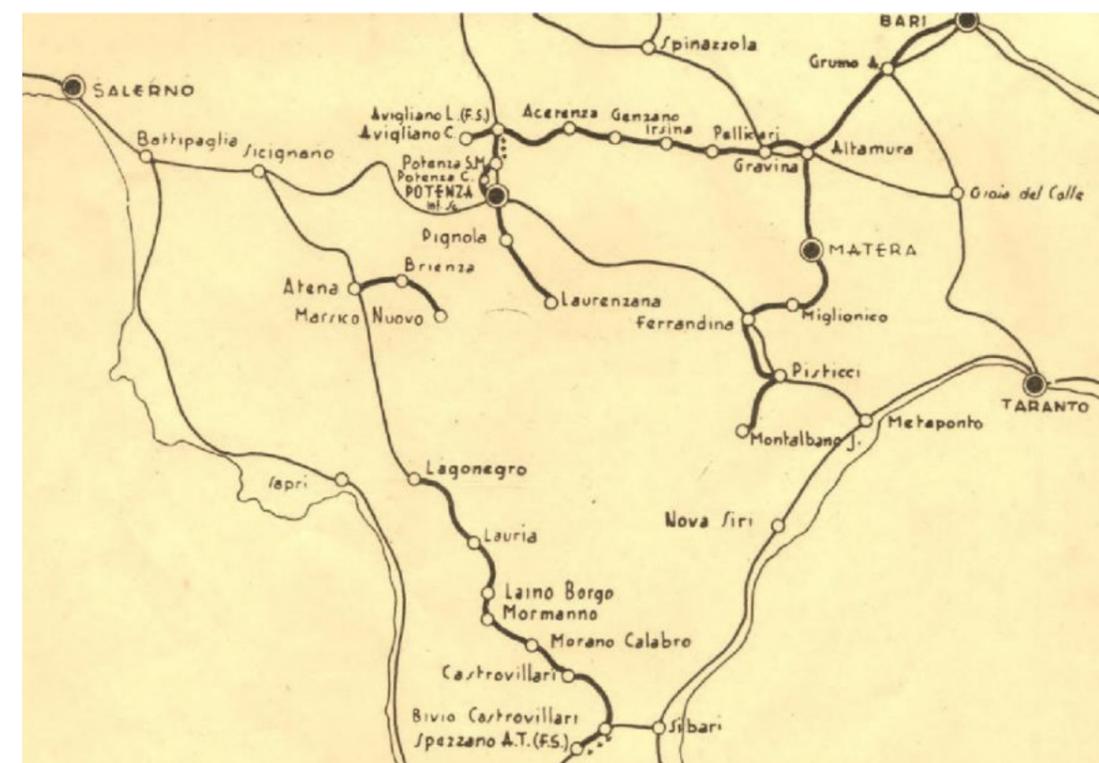
⁸⁵ Ivi, p. 206.

⁸⁶ Ivi, p. 198.

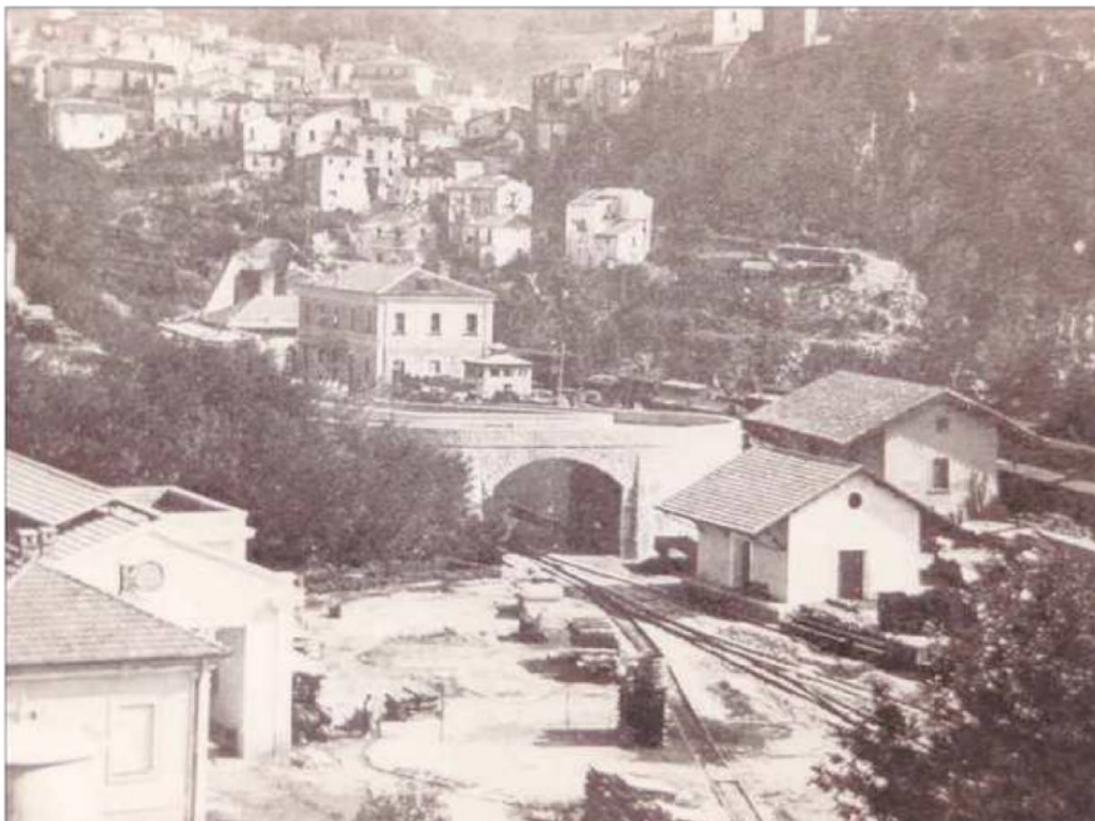
⁸⁷ Ivi, p. 199.



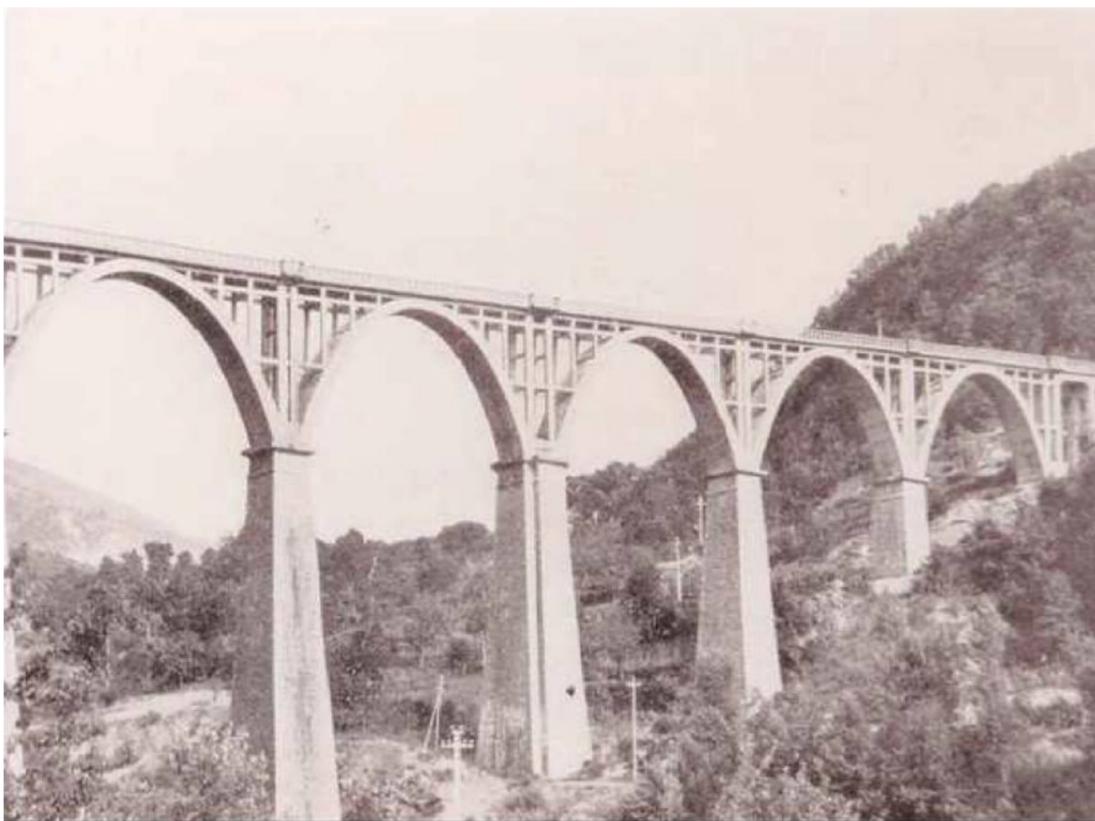
89_Carta IGM, Sistemazione della viabilità ferroviaria in Basilicata, 1899, in rosso: ipotesi tracciato Lagonegro-Castrocucco (particolare; fonte: Biblioteca nazionale di Potenza, LCP 00193)



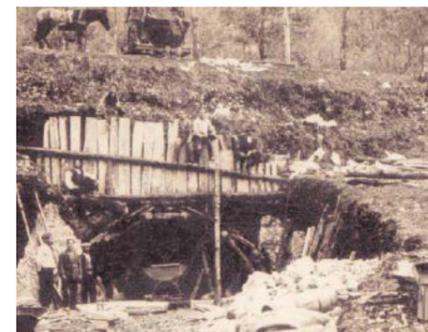
90_Inquadramento rete Ferrovie Calabro-Lucane, 1953 con tracciato Lagonegro-Spezzano Albanese come realizzato (fonte: Archivio FAL, Potenza),



91_La stazione FS di Lagonegro (in primo piano) e quella delle FCL (secondo piano)



92_Il viadotto sul fiume Serra presso Lagonegro "Ponte degli Studenti" in una foto d'epoca



93-97_Lavori per la realizzazione della tratta Lagonegro-Castrovillari

Lagonegro e poi fino a Rivello, senza arrivare fino a Castrocuoco. In breve tempo però la linea Lagonegro-Castrocuoco sparisce dai documenti ufficiali e rimane l'unica linea tra quelle di rilevanza nazionale della Baccarini a non essere completata. Al suo posto come "compensazione" la Basilicata riceve la tratta Lagonegro-Spezzano Albanese che collega alla costa ionica Calabrese staccandosi dalla linea tirrenica. Questa era in programma già dal 1884 ma solo dopo la nazionalizzazione delle ferrovie nel 1905 inizia il percorso per la sua realizzazione. A seguito di ritardi dovuti anche ai problemi del compartimento di Napoli che l'avrebbe dovuta realizzare (alluvione e l'eruzione del Vesuvio nel 1906), il progetto viene infine affidato alla neonata Società Mediterranea per le Ferrovie Calabro Lucane con la convenzione del 1911⁸⁸.

Il primo tratto inaugurato della nuova ferrovia e quello da Spezzano Albanese a Castrovillari, su progetto ancora delle Ferrovie dello Stato nel 1915⁸⁹, l'anno successivo viene prolungato fino a Morano Calabro, poi i lavori subiscono una brusca interruzione per un'ulteriore crisi dovuta anche alla Prima Guerra Mondiale. Riprende l'apertura nel 1929 con il tratto Lagonegro-Laino Bruzio e le stazioni intermedie di Rivello, Nemoli, Bivio Latronico, Lauria, Galdo, Prestieri, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore e Rotonda-Viggianello⁹⁰, nel 1931 con il collegamento Laino-Castrovillari viene completato il collegamento di Basilicata e Calabria⁹¹.

La linea Lagonegro-Spezzano così realizzata è di terzo livello, a scartamento ridotto e segue percorsi tortuosi in un territorio molto difficile, a differenza di quanto previsto originariamente con la Lagonegro-Castrocuoco inoltre, viene a mancare il collegamento con la costa tirrenica e la ferrovia di rilevanza nazionale. Per questi motivi e il ritardo nelle aperture la ferrovia nasce già vecchia, il percorso troppo scomodo e lo scartamento ridotto non consente velocità di percorrenza sufficienti. Nei primi 20 anni di apertura a nuova linea mostra grandi segni di debolezza non potendo svolgere il ruolo assegnato di unificatore col territorio

⁸⁸ Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 205.

⁸⁹ Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immagini delle Calabro Lucane*, p. 13.

⁹⁰ Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 205.

⁹¹ Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immagini delle Calabro Lucane*, p. 14.

nazionale né favorirne concretamente lo sviluppo economico-sociale connettendo tra loro solo le aree interne.

Si fanno sentire anche i problemi delle aree attraversate dati da orografia e natura dei terreni, le amministrazioni devono sostenere importanti costi per le manutenzioni dei tracciati e dei manufatti (ponti, viadotti, gallerie...) in particolare nel tratto Lagonegro-Rivello. Proprio nei pressi di Lagonegro il viadotto sul vallone Serra (detto "Ponte degli Studenti") soggetto da tempo a fenomeni di bradisismo e conseguenti deformazioni del tracciato venne danneggiato irreparabilmente nel 1952 causando la sospensione del traffico ferroviario in questo tratto, sostituito da pullman a tempo indefinito visti i costi considerati eccessivi per riparare il viadotto⁹². Dopo questo evento la linea rimanente perdeva il principale punto di interscambio con la rete FS e rimaneva perciò relegata a una dimensione solo locale. Negli anni seguenti problemi simili dovuti anche alla scarsa manutenzione e al mancato ammodernamento dei tracciati si presentano anche nella tratta Civita-Spezzano Albanese, chiusa in periodi alterni per riparazioni e definitivamente a inizio anni '70 e anch'essa rimpiazzata da automezzi, stessa sorte tocca nel 1973 alla tratta Rivello-Latronico e in seguito fino a Castrovillari nel 1978 portando alla chiusura definitiva di tutta la linea nel 1978⁹³.

Tutti i treni vengono sostituiti da pullman che nel tempo avevano scalzato le ferrovie locali, meno competitive tra l'altro anche per la distanza delle stazioni dal centro abitato anche di parecchi chilometri (emblematica in questo la stazione di Rotonda, Comune Lucano la cui stazione ricadeva in territorio Calabrese) nonostante le insistenze delle amministrazioni locali, già in fase di progetto, di non superare il kilometro di distanza.

Negli anni '80 poi le speranze di riapertura delle ferrovie, anche in relazione alla nascita del Parco del Pollino che si sperava potesse rilanciare il traffico locale, vennero soppresse definitivamente con le politiche dei "rami secchi" che tagliarono anche i residui delle altre linee locali a basso traffico e considerate pertanto improduttive.



98_Il "Ponte degli Studenti" allo stato attuale che presenta la deformazione avvenuta nel 1952

⁹²_Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immagini delle Calabro Lucane*, p. 16.

⁹³_Ivi, p. 17.

Da ferrovie dismesse a "vie verdi"

Tra il XIX ed il XX secolo la concezione di verde pubblico passa dalla prevalenza del valore estetico, a quella del valore più sociale e legato al benessere delle comunità. Il verde non è più solo un elemento puntuale ma parte di un sistema integrato, che a sua volta si evolve in una "trama verde" composta anche da tutti gli elementi di collegamento come parchi, gli ambiti dei corsi d'acqua, ma anche le piazze nelle città.

Nel tempo a tutti questi collegamenti si sono aggiunti anche quelli che sono a tutti gli effetti degli elementi di transito e trasporto, percorsi pedonali, ciclabili e sentieri vari. Tra questi rientrano anche le Vie Verdi, comunemente dette Greenways dall'ambito anglosassone in cui si sviluppano. L'Associazione Italiana Greenways descrive questi percorsi come: "Un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale", e sostiene che "in un'ottica di mobilità, le greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali"⁹⁴. Questa definizione per quanto essenziale espone i principi fondanti di questi tracciati e il loro fine ultimo: linearità e connessione.

Nel corso degli ultimi decenni i percorsi verdi hanno assunto un'importanza sempre maggiore soprattutto in contesti marginalizzati e abbandonati contribuendo alla tutela, alla conservazione della memoria storica e allo sviluppo sociale ed economico dei territori attraversati.

⁹⁴_ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, p. 85.

Storia delle Greenways

I primi esempi di recupero di tracciati ferroviari dismessi per creare percorsi ciclabili risalgono alla metà degli anni '60 negli Stati Uniti. In quegli anni il Nord America aveva la rete di ferrovie più grande al mondo ma la scelta di favorire il trasporto su gomma portò alla progressiva dismissione delle strade ferrate⁹⁵.

Le compagnie ferroviarie cercavano tuttavia la possibilità di mantenere intatto il percorso in previsione di una possibile riattivazione, dopo i primi interventi di trasformazione ad opera di privati o piccoli enti locali si approda nel 1983 a una legge nazionale per regolamentare il fenomeno del *railbanking* o *rails with trails*, la conversione appunto di pezzi di ferrovia, in percorsi destinati a ciclisti o pedoni utilizzando il sedime stesso occupato dai binari o percorsi adiacenti.

Il successo del fenomeno è confermato dai dati, al 2002 oltre 6000 km di percorsi ferroviari dismessi sono stati trasformati o sono in fase di recupero e alcune delle prime linee soggetto di intervento sono state già riaperte al traffico ferroviario⁹⁶.

Un altro paese pioniere nella realizzazione delle "vie verdi" è il Belgio. Al termine della Seconda Guerra Mondiale il Belgio era dotato della rete ferroviaria più densa del mondo con 5000 km di ferrovie e altrettanti di tramvie, in breve tempo per il sottoutilizzo oltre 1500 km di ferrovie vennero dismessi insieme alla quasi totalità delle linee tramviarie. Dagli anni '70 crebbe la sensibilità sull'opportunità di riconvertire queste linee in percorsi alternativi. L'approccio all'intervento si è strutturato secondo due progetti distinti, nelle Fiandre la realizzazione dei *chemins du rail* è condotto dagli enti pubblici locali che affittano dalla compagnia proprietaria delle linee, dagli anni '90 in queste aree sono stati convertiti oltre 250 km di percorsi dismessi. In Vallonia dopo diversi tentativi non andati a buon fine per via della frammentazione eccessiva dei tracciati, è nato il progetto RaVel con il sostegno del governo nazionale che ha permesso di aprire 200 km di percorsi ciclopedonali⁹⁷.

In Spagna l'inizio del progetto delle *Vias Verdes* risale al 1993⁹⁸. Il primo passo è stato la realizzazione del censimento di tutti i percorsi



99_Rete Ravel



100_Foto Ravel



101_Rete Vias Verdes



102_Via Verde de la Sierra

passibili di intervento (7600 km di ferrovie dismesse in totale) per arrivare a una delle reti attualmente ciclopedonali più vaste e capillari con oltre 2800 km su 125 percorsi⁹⁹.

Altri esempi virtuosi in Europa sono quelli della Francia con 3400 km di ferrovie recuperate su un totale di 6000 km dismessi, la Germania con 5000 km di *rail trails* realizzati e il Regno Unito con 3000 km di nuovi percorsi a monte di un totale di 11000 km di linee abbandonate¹⁰⁰.

Nel tempo e a seconda delle zone sono stati introdotti approcci diversi per far fronte alla difficoltà di ottenere la gestione di percorsi lunghi in cui la proprietà spesso non è omogenea. Ad esempio è molto diffuso l'affidamento in gestione tramite affitto o concessione, ad un canone generalmente molto basso, da parte della compagnia ferroviaria che mantiene la proprietà dei sedimi e dei manufatti annessi.

Alternativamente un metodo che ha dimostrato molte potenzialità è la creazione di consorzi con partecipazione pubblica e privata per la realizzazione del progetto e la gestione del percorso.

⁹⁵_ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, p. 86.

⁹⁶_Ivi, p. 90.

⁹⁷_Ivi, p. 91.

⁹⁸_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 136.

⁹⁹_ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, p. 92.

¹⁰⁰_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 37.

Il caso italiano

In Italia come negli altri paesi di cui si è già parlato il momento di massima estensione e inaugurazione delle nuove linee ferroviarie va dagli anni '30 alla Seconda Guerra Mondiale, seguito da un'ondata successiva di chiusure e indebolimento del servizio in favore del trasporto su gomma. I periodi con il maggior numero di chiusure sono stati soprattutto durante gli anni '60 e '80 (con la già citata "politica dei rami secchi") ma la chiusura delle tratte prosegue tuttoggi pur con un'attenzione diversa sul tema del trasporto pubblico.

Secondo il primo censimento ufficiale della rete ferroviaria italiana al 2003 erano presenti oltre 8000 km di linee dismesse o sottoutilizzate oltre a 2000 stazioni in disuso e migliaia di caselli e altre strutture di servizio¹⁰¹.

Si può dire che anche in Italia sull'onda degli esempi in altri paesi d'Europa e dei pionieristici recuperi degli Stati Uniti sia cresciuta la sensibilità verso il recupero dei tracciati ferroviari, con alcuni casi di riapertura o conversione in percorsi ciclopedonali a partire dalla fine degli anni '90¹⁰². Quello che è venuto a mancare rispetto al contesto internazionale già analizzato è però un coordinamento su scala territoriale sia regionale che nazionale che strutturasse i recuperi in un piano e una strategia comune, lasciando all'iniziativa di privati o enti locali la conversione delle ferrovie dismesse in percorsi alternativi.

Con l'inizio dei primi interventi in territorio italiano nascono anche le prime associazioni a occuparsi dei temi del recupero dei tracciati, capostipite l'Associazione Italiana Greenways (AIG) costituitasi nel 1998 all'interno della Facoltà di Agraria dell'Università di Milano, queste associazioni promuovono ormai da anni il tema dei percorsi ciclopedonali verdi e della mobilità dolce svolgendo un lavoro di sensibilizzazione alla popolazione da una parte e dall'altra chiedendo strumenti di pianificazione e di coordinamento degli interventi in materia di riconversione dei tracciati dismessi. Finora è mancata questa strutturazione dall'alto degli interventi ma nonostante questo si contano 1000 km di ferrovie recuperate in tutta Italia divise equamente tra linee di proprietà di Ferrovie dello Stato e linee in concessione, oltre la metà di questi interventi è localizzato in regioni del Nord¹⁰³.

In mancanza di coordinamento che definisca linee guida e standard di progetto gli approcci sono stati vari andando dal recupero del percorso smantellato al completo recupero di tutti gli edifici di servizio posti lungo la strada con la realizzazione di aree di sosta e ristoro, posti letto, piccoli musei accompagnati dall'esposizione anche lungo la via di vecchi elementi come semafori, tronconi di binario, recinzioni, cippi metrici ecc... una buona parte dei casi però riguarda solo il recupero del sedime ferroviario convertito in percorso ciclabile e pedonale e si tratta principalmente di tratti brevi, la dei quali lunghi meno di 10 km e un terzo meno di 5 km¹⁰⁴. La difficoltà nel realizzare reti di percorsi più lunghi e diffusi nel territorio è principalmente quella della frammentazione delle proprietà, spesso incerta tra attori nazionali o concessionari privati, rendendo il percorso di riattivazione quasi impossibile per privati o enti locali.

La normativa Italiana

Rispetto agli esempi virtuosi esteri del recupero delle linee ferroviarie dismesse in Italia è mancata per molto tempo una legislazione di supporto che finanziasse e definisse le linee guida d'intervento in materia di percorsi turistici e culturali di mobilità dolce.

Il primissimo intervento in tal senso risale al 1998 con la legge 366 del 19 ottobre "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", da cui sono le Regioni ad essere incaricate dell'individuazione e programmazione della riconversione delle linee ferroviarie dismesse in itinerari turistici ciclopedonali, le indicazioni includevano anche gli argini di fiumi e torrenti

nel rispetto della normativa in tutela degli stessi.

Il primo vero intervento diretto a livello Statale è stato la Legge Finanziaria del 2008 (24 dicembre 2007) che stanziò 2 milioni di Euro per la valorizzazione e il recupero di linee ferroviarie dismesse e stabilì i primi criteri per la creazione di una rete di percorsi indicando anche 12 tratte come progetti pilota sparse su tutto il territorio nazionale.

Dopo questi primi approcci normativi più cauti l'attenzione sul recupero delle linee chiuse o sottoutilizzate crebbe nel tempo in particolar modo dagli anni 2014/15, andando a delineare diverse direttrici di intervento e obiettivi di rifunzionalizzazione.

L'apertura di linee ferroviarie turistiche è stata una delle strategie favorite, limitata ovviamente per motivi economici solo ai casi in cui i binari non fossero già stati smantellati. Diverse associazioni sostengono da anni questo tipo di interventi e nel 2014 R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) ed Fondazione FS (Ferrovie dello Stato) hanno lanciato il progetto "Binari senza tempo", per il recupero, in origine, di 600 km di ferrovie convertite secondo un'idea di museo diffuso del territorio e la cultura locali e di turismo lento e sostenibile, ad oggi le linee riconvertite da questo progetto sono 13 per un totale di 1000 km.

Per i percorsi che sono stati nel tempo privati dei binari e di cui non è possibile la percorrenza in treno la scelta è stata spesso la trasformazione in percorsi naturalistici e cammini.

Il 2016 è stato per il MiBACT l'"Anno dei Cammini" con l'obiettivo di promuovere il turismo alternativo, più autentico e personale e con maggiore attenzione alla cultura e al paesaggio delle località attraversate, spesso ignorate perché nascoste rispetto alle principali mete turistiche. L'anno successivo viene pubblicato l'Atlante dei Cammini, che contiene una raccolta di 41 percorsi per un totale di 9000 km¹⁰⁵, scelti in base alla fruibilità del cammino e ai servizi presenti. L'Atlante permette di fornire una visione d'insieme dello stato dei percorsi e l'integrazione tra essi e di dare quindi maggiore visibilità a un insieme di località considerate in genere marginali e minori.

La linea d'intervento principale, sempre in linea con gli esempi internazionali è quella della realizzazione di reti di ciclovie turistiche (che sono comunque sempre fruibili anche come cammini).

Il percorso verso un coordinamento a livello nazionale delle vie verdi nasce con la Legge di Stabilità del 2016 (Legge 208 28 dicembre 2015) che promuove la creazione del "Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche" composto inizialmente da 4 ciclovie per 1500 km (portate a 10 nel 2017) scelte in accordo con la strategia di mobilità dolce europea EuroVelo, stanziando per il primo triennio 2016-2018 oltre 90 milioni di Euro e dando il via all'iter dei protocolli di intesa con le Regioni interessate¹⁰⁶. Il SNCT prevedeva inoltre una serie di standard in accordo sempre con la strategia europea per la sicurezza e la dotazione di servizi lungo i percorsi.

Con il Piano Strategico per il Turismo 2017-2022 la mobilità dolce, con specifica menzione delle ferrovie dismesse, viene inserita tra gli obiettivi da perseguire per un miglioramento del servizio delle infrastrutture a servizio del turismo e una maggiore sostenibilità con particolare attenzione all'intermodalità a partire dalle principali "porte d'accesso"¹⁰⁷.

Come per le ferrovie turistiche anche per la realizzazione di vie verdi, o *greenways*, grande sostegno arriva dal maggior attore, in quanto proprietario di gran parte delle linee in ambito ferroviario, Fondazione FS ed R.F.I. Nel 2017 viene pubblicato il primo "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse" contenente una raccolta di itinerari lungo tutto il territorio nazionale e l'illustrazione del piano industriale decennale di FS per il recupero, ove possibile con la trasformazione in ciclovie anche in base a quanto già indicato proprio dalla normativa nazionale appena citata.

¹⁰¹ ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, p. 94.

¹⁰² RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 48.

¹⁰³ Ibidem

¹⁰⁴ Ivi p. 51.

¹⁰⁵ ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, p. 94.

¹⁰⁶ RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 48.

¹⁰⁷ Ibidem

La Legge 158 del 6 ottobre 2017 "Salva Borghi" all'articolo 6 permette ai piccoli comuni l'acquisto delle stazioni abbandonate e delle case cantoniere dell'ANAS per destinarle alla salvaguardia del territorio e alla promozione dello stesso e dei prodotti tipici locali o ad altre attività di interesse comunale, lo stesso indirizzo viene anche dato al recupero dei sedimi ferroviari dismessi per la conversione in percorsi ciclopedonali come già dalla L. 366/98.

Sempre nel 2017 il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022 pone la questione centrale della mobilità alternativa per il turismo e dell'intermodalità, per la valorizzazione delle aree interne spesso trascurate dai principali flussi turistici, con la finalità di sostenere queste stesse aree marginalizzate e alleggerire il carico turistico delle mete principali e diminuire quindi la stagionalità del turismo.

La mobilità quindi passa da "mezzo" del turismo ad essere essa stessa esperienza turistica, con attenzione ai criteri di sostenibilità, comfort e presenza di servizi lungo il percorso.

L'ultima norma a livello nazionale a supporto della riconversione dei tracciati in percorsi ciclabili è la Legge 2 del 11 gennaio 2018 " Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica". Questa legge regola attualmente lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano, e in ambito extraurbano su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo, istituisce inoltre il Piano generale della mobilità ciclistica, in accordo con il SNCT e le altre normative illustrate. Il Piano si riferisce ad un periodo di tre anni per la cui durata vengono specificati obiettivi, percorsi di livello nazionale, priorità d'intervento e definizione delle risorse.

Insieme al Piano viene istituita anche la rete ciclabile Bicitalia costituisce la rete a livello nazionale e integrata alla rete ciclabile transeuropea EuroVelo. La rete Bicitalia prevede uno sviluppo non inferiore ai 20 mila km e pone l'attenzione sull'interconnessione con le altre reti di trasporto, il collegamento a zone naturali protette, storiche e paesaggistiche di pregio, reti di sentieri naturali, percorsi fluviali e costieri e al recupero della rete ferroviaria dismessa o in disuso.

L'indicazione dei percorsi da inserire nella rete Bicitalia, quando non previsti ancora nel SNCT e nella rete EuroVelo, è assegnata alle Regioni che selezionano i percorsi più adatti a tale scopo e si occupano della pianificazione e realizzazione realizzando, in coerenza con il Piano generale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica, anch'esso con cadenza triennale.

I finanziamenti in dotazione al nuovo Piano generale e alla realizzazione della rete Bicitalia sono quelli già stanziati dalle Leggi di bilancio 2016 (208/2015) e 2017 (232/2016), e dei fondi strutturali messi a disposizione dall'Unione Europea, prevedendo anche eventuali proventi da sponsorizzazioni o lasciati da parte di privati.

Il Piano Generale per la Mobilità Ciclistica attualmente in vigore copre il triennio 2022-2024, approvato dal Mims (attualmente Mit) ad agosto 2022.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica ha la finalità di coordinare lo sviluppo delle ciclovie e l'integrazione tra le proposte delle Regioni e degli Enti Locali all'interno della rete di livello nazionale (Bicitalia) e europeo (EuroVelo) nel contesto del Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC).

Nella pratica vengono specificati in esso i singoli obiettivi annuali per il triennio di attività (strategici e specifici) in riferimento alla mobilità ciclabile urbana e metropolitana e a quella regionale nazionale e locale, quali sono gli interventi prioritari per la rete nazionale e il coordinamento nello sviluppo e la gestione tra le diverse scale amministrative (Governo, Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni). L'obiettivo sempre più chiaro è quindi rendere la mobilità ciclistica una componente fondamentale per la sostenibilità di tutto il sistema dei trasporti nazionali, che puntino ad essere sempre più efficienti, sicuri e puliti, con attenzione all'inclusione sociale e all'accessibilità, maggiormente integrati con il processo

di digitalizzazione dei servizi e per la promozione di un uso più equo dello spazio pubblico. Dopo anni di incertezza e di sviluppo lasciato all'iniziativa di attori privati o amministrazioni locali, è stato necessario definire una strategia nazionale e i suoi obiettivi, che affiancano alla mobilità ciclistica come tema centrale dello sviluppo sostenibile, quella in sharing e la pedonalità.

Il trasporto su bici deve ricevere la dignità in quanto mezzo di trasporto, salutare, sicuro ed economico a partire da interventi e sensibilizzazione già dalle scuole di primo grado.

La bicicletta deve essere favorita, soprattutto in ambito cittadino, rispetto alle auto con specifica attenzione ai nodi di interscambio in stazioni e luoghi di collegamento. Serve un intervento diretto sull'uso stesso delle strade, extraurbane e soprattutto urbane, liberando spazi, riducendo le velocità di percorrenza e adottando modelli d'uso delle stesse già presenti in molte città d'Europa.

Tema centrale del Piano è quindi lo sviluppo del cicloturismo, inteso come Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali in cui l'attenzione è rivolta a tutta la filiera che comprende "sicurezza delle strade, materiale rotabile accessibile per il trasporto dei mezzi a due ruote, supporto alla realizzazione di cicloparcheggi e ciclostazioni, agevolazioni economiche nell'albito delle TPL per favorire l'uso delle due ruote nelle città"¹⁰⁸, il sistema nazionale è poi considerato di primaria importanza come strumento di sviluppo nelle aree interne, in cui le ciclovie turistiche si inseriscono a sostegno delle iniziative già presenti, coinvolgendo realtà locali e sviluppando le ricchezze naturali e culturali del territorio.

Lo sviluppo della rete come prevista dal Piano si articola in tre livelli tra loro interconnessi: - scala nazionale (SNCT, RCN Bicitalia, EuroVelo), comprende tutte le linee strategiche di livello nazionale e che fanno parte della rete EuroVelo per le tratte che attraversano l'Italia, ad esse è affidato il ruolo di attrattore dello sviluppo turistico e di tutela ambientale. Attualmente è prevista un'estensione che dovrà raggiungere almeno i 20 mila km, il programma prevede un primo momento di ricognizione delle linee esistenti tra cui i 6000 km di rete del SNCT attualmente in fase di finanziamento¹⁰⁹;

- scala regionale, è la rete pensata come integrazione a quella nazionale col ruolo di "rammendo dei territori"¹¹⁰, per la progettazione e gestione di queste linee è prevista la stesura dei Piani Regionali di Mobilità Ciclistica in capo alle Regioni;

- scala locale, comprendente sia le reti di livello urbano e metropolitano che quelle extraurbane e intercomunali, per le quali la programmazione è gestita dalle città metropolitane e dai Comuni.

Il Piano coordina l'azione attraverso i vari livelli e ne definisce i finanziamenti orientando anche la partecipazione soggetti terzi. Nello specifico vengono definite le risorse a disposizione in cui un ruolo rilevante è svolto dal PNRR che interviene sia nell'ambito delle ciclovie urbane che turistiche. Per queste ultime i dettagli sono contenuti nella misura M2C2 "Sviluppare un trasporto locale più sostenibile", investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica sub-investimento ciclovie turistiche, con l'assegnazione di 400 milioni di Euro per il periodo 2021-2026 di cui 150 parte di finanziamenti statali da legislazioni precedenti.

Le risorse stanziata dalla manovra e eventuali altre a livello nazionale o locale sono indirizzate alla realizzazione al 30 giugno 2026 di almeno 1235 km di ciclovie turistiche¹¹¹.

Il totale dei finanziamenti inseriti nel piano è di 1154 milioni di Euro, con 754 milioni previsti da vari provvedimenti nazionali oltre ai 400 già citati del PNRR.

In accordo con quanto stabilito dalla L. 208/2015 la priorità di questi investimenti è rivolta alla creazione della rete Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, con le dieci ciclovie

¹⁰⁸ _Mims, Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024, p. 8.

¹⁰⁹ _Ivi, p. 9.

¹¹⁰ _Ibidem

¹¹¹ _Ivi, p. 15.

indicate che la compongono e il rafforzamento della mobilità ciclistica urbana, specie riguardo ai collegamenti tra poli di interscambio e verso i centri universitari¹¹².

Parte fondamentale del Piano Generale di Mobilità Ciclistica è l'articolazione degli obiettivi che definiscono la linea d'intervento nei diversi livelli appena descritti, promuovendo l'accelerazione e la standardizzazione dei modelli di sviluppo infrastrutturale per rimuovere disarmonie, sovrapposizioni e inefficienze.

Gli obiettivi sono congruenti con la prospettiva di lungo periodo prevista dalla L. 2/2018 per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto adatto sia alle esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative, al fine dell'efficientamento, del miglioramento della sicurezza e della sostenibilità della mobilità urbana, della tutela del patrimonio ambientale e naturale, contrastando l'effetti negativi della mobilità attualmente prevalente in relazione a problemi di salute e consumo di suolo, favorendo la valorizzazione dei suoi beni naturali e culturali sviluppando l'attrattività turistica degli stessi.

Gli obiettivi in relazione alla Rete Ciclabile Nazionale - Bicitalia partono dalla constatazione della mancanza di consolidamento della rete allo stato attuale. Obiettivo primario è quindi la composizione della RCN nel corso del primo anno di validità del Piano attraverso la connessione tra le reti ciclabili di livello nazionale.

Bicitalia è la denominazione assunta nel contesto italiano dalla rete transeuropea EuroVelo, percorsi e itinerari ancora solo parzialmente sviluppati la cui articolazione deve crescere e successivamente migliorare in efficienza a seguito della programmazione degli interventi stabiliti in accordo con Regioni e Province tramite un tavolo tecnico congiunto a cui potranno partecipare l'ANCI, eventuali associazioni di settore pianificando gli interventi necessari a concretizzare una rete ciclabile di importanza strategica su tutto il territorio nazionale.

La serie di obiettivi strategici e specifici del Piano si riassume nel doppio binario d'intervento in cui da una parte si intende portare la rete nazionale all'estensione prevista di 20 mila km valorizzando i percorsi attualmente esistenti e i nuovi come indicato nel progetto Bicitalia originariamente proposto e legando questa rete agli itinerari previsti alla scala europea, in seconda battuta le infrastrutture realizzate dalla rete RCN saranno messe in collegamento con le reti urbane, metropolitane e intercomunali utilizzando la viabilità minore esistente.

Il cicloturismo in Italia

Allo stato attuale (dati a dicembre 2019) le ciclovie turistiche realizzate in Italia sui sedimi di ex tracciati ferroviari ammontano a 400 km di percorsi aperti su linee di proprietà FS e altri 90 km per cui i lavori sono in fase più o meno avanzata¹¹³ per un totale di 30 ciclovie, considerando invece anche le vecchie linee ferroviarie in concessione il totale degli itinerari ciclabili sale a 950 km per 70 tratte recuperate¹¹⁴.

Il cicloturismo in Italia si concentra prevalentemente nelle Regioni del Nord, sia per quanto riguarda la provenienza dei turisti che per le località di destinazione, anche se lentamente stanno assumendo quote maggiori di mercato anche aree del Sud come Puglia, Sicilia e Calabria¹¹⁵. Questa tipologia di turismo si caratterizza infatti come prevalentemente a corto raggio, in cui pochi turisti si spostano dalla propria Regione di residenza o da quelle limitrofe¹¹⁶.

I dati forniti dai *tour operator* confermano la preferenza del turismo su bici per il Nord Italia sia degli italiani stessi che per gli stranieri (che compongono il 70% della domanda complessiva di cicloturismo) ma con prospettive interessanti di crescita anche per le altre Regioni, desumibili dal legame tra le offerte in cui il pacchetto cicloturismo è spesso legato ad altri settori quali: visita a città e borghi ed enogastronomia (100%), Cultura e benessere (71%), Mare (57%)¹¹⁷.

A livello geografico il settore del Nord Italia sfrutta maggiormente la riconoscibilità dell'arco alpino già ampiamente al centro del turismo sportivo, anche al centro Sud però sta diventando sempre più attrattivo sfruttando la dorsale appenninica. Considerando che la maggiore attrattività del cicloturismo al Nord corrisponde anche la concentrazione di oltre metà dei percorsi ciclopedonali attualmente attivi, è forse questo il principale fattore che spinge i flussi turistici in una particolare direzione.

Una buona prospettiva per lo sviluppo viene anche dai dati che hanno visto nel corso del 2020 un aumento della domanda di turismo nelle aree interne e marginali, forse anche a causa delle restrizioni dovute al lockdown¹¹⁸, ma anche a un percorso di riscoperta e al desiderio crescente di contatto con le aree meno antropizzate del Paese.

Anche se ancora non è formata la rete ciclabile di livello nazionale è comunque visibile grazie ai dati riportati in particolare dai report annuali di ISNART e Legambiente la crescita in Italia del settore *bike tourism*. Dinamiche incoraggianti sono leggibili nella crescita del 30% della vendita di pacchetti per cicloturisti¹¹⁹, in linea con tutto il settore del cosiddetto "turismo attivo" che tocca un +32% nel periodo 2008-2018 generando una spesa totale di 17,7 Miliardi di Euro, oltre un quinto di tutto il mercato turistico¹²⁰, nello specifico il settore del cicloturismo ha fatto registrare nel 2018 77,5 milioni di presenze, l'8,4% del totale a livello nazionale in crescita rispetto al 2013 del 41% rispetto al +11% della media nazionale¹²¹.

Gli stessi report sottolineano l'importanza del turismo attivo e della domanda rivolta ad attività sportive che riguardano il 16% dei turisti, specialmente stranieri tendenzialmente più benestanti rispetto ai cicloturisti italiani, tra queste il ciclismo è quella più richiesta¹²².

Al 2019 infatti sono stati 55 milioni i pernottamenti legati al cicloturismo (6% del totale

¹¹³_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 28.

¹¹⁴_Ivi, p. 48.

¹¹⁵_Isnart Legambiente, *2° Rapporto Isnart-Legambiente Bike Summit 2020*, p. 12.

¹¹⁶_Ivi, p. 14.

¹¹⁷_Ivi, p. 19.

¹¹⁸_Ivi, p. 24.

¹¹⁹_Ivi, p. 5.

¹²⁰_Isnart Legambiente, *1° Rapporto Isnart-Legambiente Cicloturismo e Cicloturisti in Italia Bike Summit 2019*, p. 8.

¹²¹_Ivi, p. 10.

¹²²_Isnart Legambiente, *2° Rapporto Isnart-Legambiente Bike Summit 2020*, p. 6.

¹¹²_Ivi, p. 16.

annuo) e di questi 2/3 erano provenienti dall'estero per una spesa complessiva di 4,6 miliardi di Euro¹²³.

Come già riportato il turismo in bicicletta si lega strettamente all'attenzione ad aspetti culturali quali l'enogastronomia locale che risulta al 5° posto come motivo di scelta della meta di soggiorno e per il quale il 44% dei turisti stranieri esprime interesse anche verso l'acquisto dei prodotti tipici del territorio.

Sono pochi al momento i dati disponibili sulle percorrenze e i ricavi delle ciclovie già attive ma permettono di disegnare un quadro ottimistico per il futuro della mobilità sostenibile.

In particolare dati utili per analisi e previsioni vengono soprattutto dal monitoraggio di alcune linee del Trentino: il contatore posto lungo l'ex ferrovia della Val di Fiemme ha segnato nel 2018 75.000 passaggi, 165.000 sono quelli lungo la ex ferrovia Mori-Riva nello stesso periodo, più di 30.000 sono stati lungo la vecchia ferrovia delle Dolomiti solo nei primi mesi estivi del 2017¹²⁴. Complessivamente la rete cicloturistica del Trentino conta oltre 3.000 chilometri che attirano circa 16 milioni di turisti per una spesa turistica che supera il miliardo di Euro, equivalente a circa € 388.000 per chilometro all'anno nella Regione, a fronte di costi di realizzazione che possono variare da 30 a 170 mila Euro per chilometro e costi di manutenzione e gestione tra 2 e 6 mila €/km annui¹²⁵.

Se l'intera rete nazionale fosse resa funzionante calcolando spese e ricavi in linea con quelli appena riportati, l'economia del cicloturismo in Italia sarebbe 5 volte superiore a quella attuale, fino a 8 volte per alcune Regioni¹²⁶, questo tuttavia a patto di ritenere possibili questi dati, possibile solo se lo standard qualitativo sia lo stesso delle ciclovie del Trentino così come descritta nel rapporto della Provincia Autonoma di Trento, *Cicloturisti e Cicloturismo in Trentino (2010)* a tutt'oggi la base statistica e scientifica più completa disponibile per il nostro paese in quanto a economia delle infrastrutture che stima i ricavi annui in 250.000 €/km¹²⁷. Dati comunque non scontati da mantenere su tutta la rete del SNCT visto anche che sempre in Trentino la Ciclovie del Garda raggiunge "solo" 200.000 €/km, per un costo di realizzazione di 917.000 €/km, altri esempi su cui ragionare provenienti da altre Regioni sono la Ciclovie della Sardegna i cui costi e ricavi si stimano rispettivamente in 100.000 €/km e 162.000 €/km annui e la Tirrenica che nel tratto toscano avrà costi per 140.000 €/km e ricavi per 66.000 €/km annui¹²⁸.

Al momento dunque non è ancora possibile dare un quadro definitivo dell'economia del cicloturismo, i dati sono però concordi sulla crescita costante negli ultimi anni del settore, e sull'importanza di mirare a standard qualitativi di eccellenza nei progetti da realizzare, con la messa in rete in particolare delle strutture ricettive nei territori attraversati.

L'Italia sta seguendo, pur con ritardo rispetto al contesto europeo, un percorso di revisione e ammodernamento in chiave sostenibile del suo modello di mobilità. Proprio questa sostenibilità, non solo ambientale, è e sarà sempre più il tema centrale di questo millennio e riguarda non più solo la produzione e l'inquinamento ma tutti gli ambiti della vita e delle scelte dei cittadini, in questi il tema della ciclabilità ha assunto un ruolo centrale per il modo in cui propone la soluzione a problemi molto complessi mettendo alla base un gesto semplice ed elementare.

Per quanto riguarda lo sviluppo della Rete Ciclabile Nazionale, come già detto, i dati sono sicuramente incoraggianti ma serve sfruttare al meglio gli strumenti a disposizione dalle leggi e piani predisposti, la coordinazione deve passare da un'attenta pianificazione di linee strategiche per la strutturazione di un'ossatura della rete che rivolga particolare attenzione alle località ancora meno sviluppate in questo senso, ma in cui siano individuabili circuiti dall'alto potenziale attrattivo (in linea con progetti come EuroVelo). Senza tralasciare attenzione alla qualità del progetto, la sicurezza, il rispetto, e la valorizzazione del contesto ambientale e culturale locale.

¹²³ _Ivi, p. 8.

¹²⁴ _RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso*, p. 55.

¹²⁵ _Isnart Legambiente, *2° Rapporto Isnart-Legambiente Bike Summit 2020*, p. 11.

¹²⁶ _Ibidem

¹²⁷ _Isnart Legambiente, *1° Rapporto Isnart-Legambiente Cicloturismo e Cicloturisti in Italia Bike Summit 2019*, p. 26.

¹²⁸ _Ivi, p. 27.

Bibliografia

- Alzona G., *Luigi Alzona Una vita per le Ferrovie*, Villaviva Soc. Culturale, 2009
- ECF European Cyclists' Federation, *EuroVelo Routes Development Status*, 2022
- ISFORT, *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, Roma 2004
- Isnart Legambiente, 1° Rapporto Isnart-Legambiente Cicloturismo e Cicloturisti in Italia Bike Summit 2019
- Isnart Legambiente, 2° Rapporto Isnart-Legambiente Bike Summit 2020
- Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2021*
- Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2022*
- Mims, Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024
- Mundula L., Spagnoli L., *Le linee ferroviarie: il ri-uso di un anti-common per la rigenerazione territoriale*, Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia Roma - XXVIII, Fascicolo 2, luglio-dicembre 2016
- Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immafini delle Calabro Lucane*, L'Eco di Basilicata, Lauria 2005
- RFI, Atlante delle Greenways su linee FS, dal disuso al riuso, GraficaNappa, Aversa 2019
- Spagnoli L., Varasano L., *Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla "Ferrovia Ciclabile Lucana": le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino*, Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia, EUT Edizioni Università di Trieste, 2010
- Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, Geostorie Anno XXIV n. 3, CISGE Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, Settembre-Dicembre 2016

Sitografia

- Pisani D., *Lagonegro-Spezzano, l'unica "calabro-lucana"*, 1997
<https://www.ferrovie.it/portale/articoli/13>
- Oliva G., *La galleria elicoidale di Castelluccio delle FCL*, 2015
<https://www.faronotizie.it/public/uploads/2015/05/La-galleria-1.pdf>
- Wikipedia, *Ferrovie Calabro Lucane*
https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovie_Calabro_Lucane

Iconografia

- 85_Alzona G., *Luigi Alzona Una vita per le Ferrovie*, p. 13
- 86_lvi, p. 21
- 87_lvi, p. 28
- 88_lvi, p. 42
- 89_Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 204 (particolare; fonte: Biblioteca nazionale di Potenza, LcP 00193)
- 90_lvi, p. 206 (fonte: Archivio FAL, Potenza)
- 91_Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immafini delle Calabro Lucane*, p. 28
- 92_lbidem
- 93_lvi, p. 24
- 94_lvi, p. 26
- 95_lvi, p. 21
- 96_lvi, p. 19
- 97_lvi, p. 25
- 98_Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 209 (fonte: GEOCART SpA)
- 99_ <https://fichier0.cirkwi.com/image/photo/circuit/800x500/44108/fr/1.jpg?1465473116>
- 100_ https://ravel.wallonie.be/files/images/Galerie_photos_home/Galerie_4.JPG
- 101_Brochure Vias Verdes 2017, Fundación de los Ferrocarriles Españoles viasverdes.com
- 102_Fundacion via verde de la sierra, <https://www.fundacionviaverdedelasierra.es/wp-content/uploads/2017/03/004VIA.jpg>

Inquadramento

Partendo dal contesto di Castelluccio Inferiore, l'intervento si è allargato a comprendere tutto il territorio del Lagonegrese, in particolare i Comuni attraversati dal passaggio dell'ex linea ferroviaria Lagonegro-Spezzano Albanese.

La scelta è dovuta al riconoscimento di un potenziale inespresso della ferrovia dismessa, sull'esempio delle buone pratiche dei percorsi naturalistici e culturali, sempre più diffuse nel panorama italiano e internazionale. Un progetto di riqualificazione del vecchio percorso ferroviario permetterebbe di affiancare alla fruizione del bene, ancora presente nella memoria storica del territorio, lo sviluppo della filiera agricola locale.

Considerata l'estensione del tracciato, oltre 100km, sarebbe stato difficoltoso ipotizzarne il recupero in tutta la sua lunghezza; mantenendo quindi il focus sul territorio di Castelluccio Inferiore, è stato preso in considerazione solo il tratto lucano del percorso, con l'aggiunta del Comune calabrese di Laino Borgo, confinante con Castelluccio, e in cui si trova la stazione Rotonda-Viggianello facente capo ai due omonimi Comuni lucani.

Il percorso scelto da Lagonegro a Laino Borgo non è casuale; ricalca infatti la tratta aperta, per ultima, nel biennio 1929-31, grazie alla quale venne completato il collegamento ferroviario calabro-lucano.

A seguito di queste premesse è stato necessario analizzare più da vicino il percorso della ferrovia, studiato finora solo nello sviluppo storico dalla progettazione alla dismissione con conseguente smantellamento dei binari.

Questo approfondimento parte dallo studio del contesto attraversato con un'analisi delle componenti naturali e insediative e la scomposizione in ambiti di paesaggio, seguita da una breve descrizione del tracciato nel susseguirsi delle fermate e dei vari manufatti attraversati.

In conclusione, una schedatura degli edifici presenti sul percorso, in funzione della scelta di quali siti possano essere significativi per un'ipotesi di intervento architettonico.

Contesto

Il primo passo per l'analisi della linea Lagonegro-Laino consiste nell'inquadramento del contesto.

Il territorio alla scala ampia è già stato esplorato nel dettaglio nel capitolo introduttivo, suddiviso nei diversi ambiti, pertanto qui verrà raccontato più da vicino solo il paesaggio solcato lungo l'ex tratta ferroviaria, a questo scopo sono state realizzate delle carte a supporto delle analisi, scomponendo le varie componenti del territorio, e una carta finale di sintesi per raccogliere gli elementi che influenzano più da vicino il percorso e quindi, il suo progetto di riattivazione.

L'area in esame fa parte dell'Appennino meridionale, all'estremità confinante con l'Appennino calabro-siculo, e caratterizzata da massicci calcarei-dolomitici¹²⁹.

Il percorso analizzato si sviluppa ai piedi di due tra le principali formazioni montuose che compongono l'Appennino meridionale, il massiccio del Sirino, nei pressi di Lagonegro, e il Pollino, più a est in direzione di Castelluccio Inferiore e Superiore; entrambi fanno parte di parchi nazionali, rispettivamente il Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri Lagonegrese, e il Parco Nazionale del Pollino.

L'orografia è stata l'elemento più influente nella formazione del paesaggio di questi territori nel corso della storia, con conseguenze riscontrabili anche nei già citati problemi di isolamento e di spopolamento dell'area, e nella costante presenza di rischio idrogeologico.

In particolare, in relazione all'orografia del territorio, i nuclei abitati si distribuiscono nelle zone pedemontane, principalmente tra i 700 e i 800m di quota¹³⁰, con abitati sparsi, e isolati tra loro. Alle quote più basse invece, nelle pianure alluvionali, sono disposte le infrastrutture di trasporto e i principali snodi viari, in particolare lo sviluppo dell'Autostrada A2 che segue parallelamente il percorso della Lagonegro-Spezzano nel tratto fino a Lauria (1 - Inquadramento territoriale).

Altro elemento fondamentale è l'acqua, i corsi d'acqua si presentano spesso con carattere di fiumara¹³¹, con andamento variabile che alterna periodi di secche prolungate a periodi di piene improvvise¹³² connesse al periodo delle piogge, che spesso si concentrano in brevi periodi¹³³ concorrendo all'aumento del rischio idrogeologico, particolarmente alto per via delle frane, soprattutto nel tratto tra Lagonegro e Lauria, (2- Carta del rischio idrogeologico).

Il percorso alterna aree ad alta densità di antropizzazione, ad aree intatte di bosco, che costituiscono parte prevalente di territorio extraurbano attraversato; specialmente alle pendici del monte Sirino e nel tratto che precede Castelluccio Superiore. Il bosco infatti costituisce l'uso del suolo più diffuso, in percentuale anche maggiore rispetto alla media dell'area appenninica meridionale, di cui occupa circa il 30%¹³⁴. Le aree antropizzate sono invece concentrate intorno ai centri abitati e agli snodi delle infrastrutture di trasporto; qui si concentrano anche le aree ad uso agricolo, principalmente aree seminative, con presenza di vigneti e uliveti e in minor parte frutteti e agrumeti o orti (3 - Carta degli usi del suolo).

Nonostante un costante calo dell'uso del suolo per l'agricoltura, evidenziato dai valori della SAU (Superficie Agricola Utilizzata) in costante calo negli ultimi anni¹³⁵, le coltivazioni di prodotti tipici locali costituiscono comunque un valore aggiunto per questi territori, con un'incidenza sull'economia locale superiore alle medie nazionali¹³⁶; anche per questo rimangono un elemento fondamentale della strategia di valorizzazione della SNAI, a cui anche questo progetto vuole legarsi.

¹²⁹[_http://www.basilicatanet.it/suoli/geologia.htm](http://www.basilicatanet.it/suoli/geologia.htm)

¹³⁰ Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino, p. 42.

¹³¹ Ivi, p. 40.

¹³² [_http://www.basilicatanet.it/suoli/geobasilicata.htm](http://www.basilicatanet.it/suoli/geobasilicata.htm)

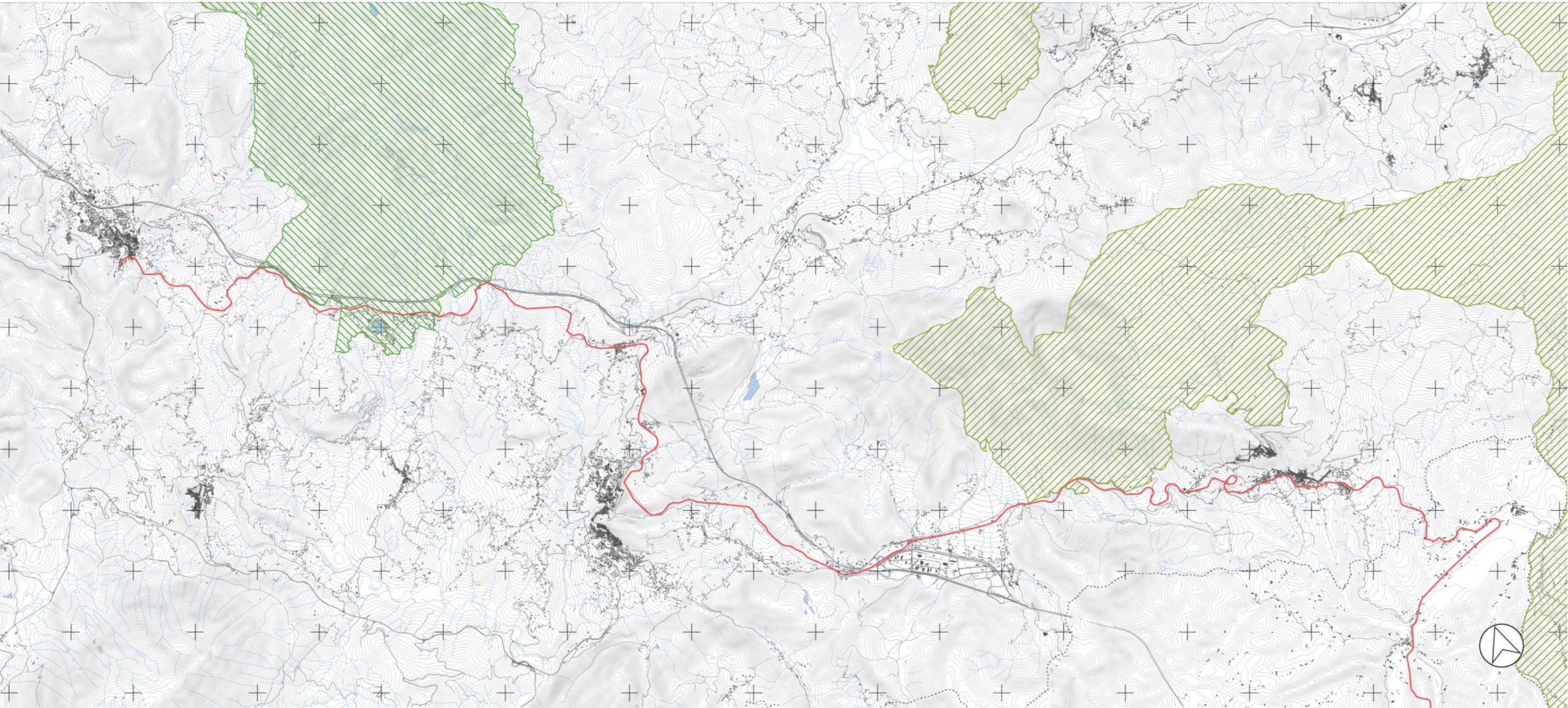
¹³³ [_http://www.basilicatanet.it/suoli/clima.htm](http://www.basilicatanet.it/suoli/clima.htm)

¹³⁴ Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino, p. 146.

¹³⁵ *Accordo di programma quadro Regione Basilicata "AREA INTERNA - Mercure Alto Sinni Val Sarmento"* p. 6.

¹³⁶ Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino, p. 168.

1 - Inquadramento territoriale



— ex Ferrovia Lagonegro-Laino



Tessuto edilizio

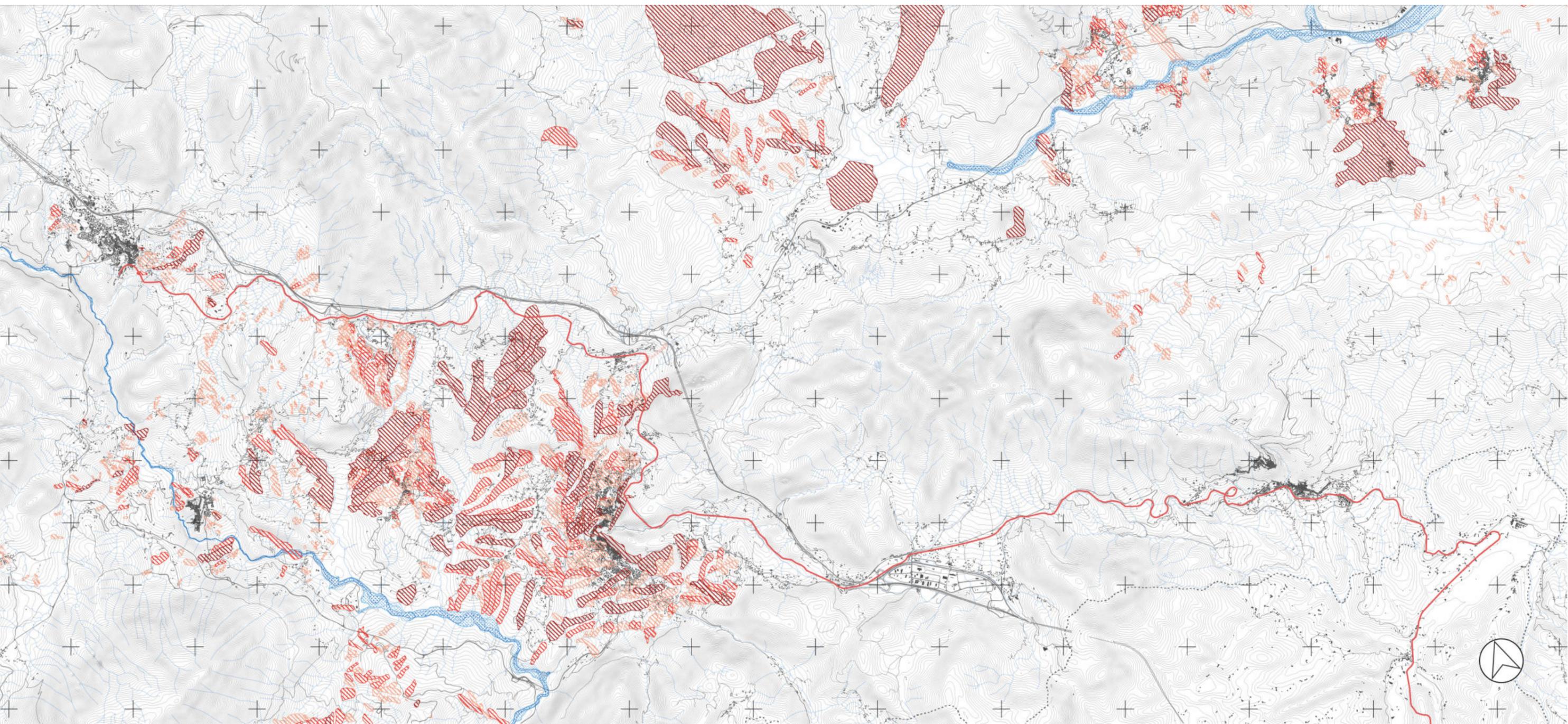


Parco Nazionale dell'Appennino
Lucano Val d'Agri Lagonegrese



Parco Nazionale del Pollino

2 -Carta del rischio idrogeologico



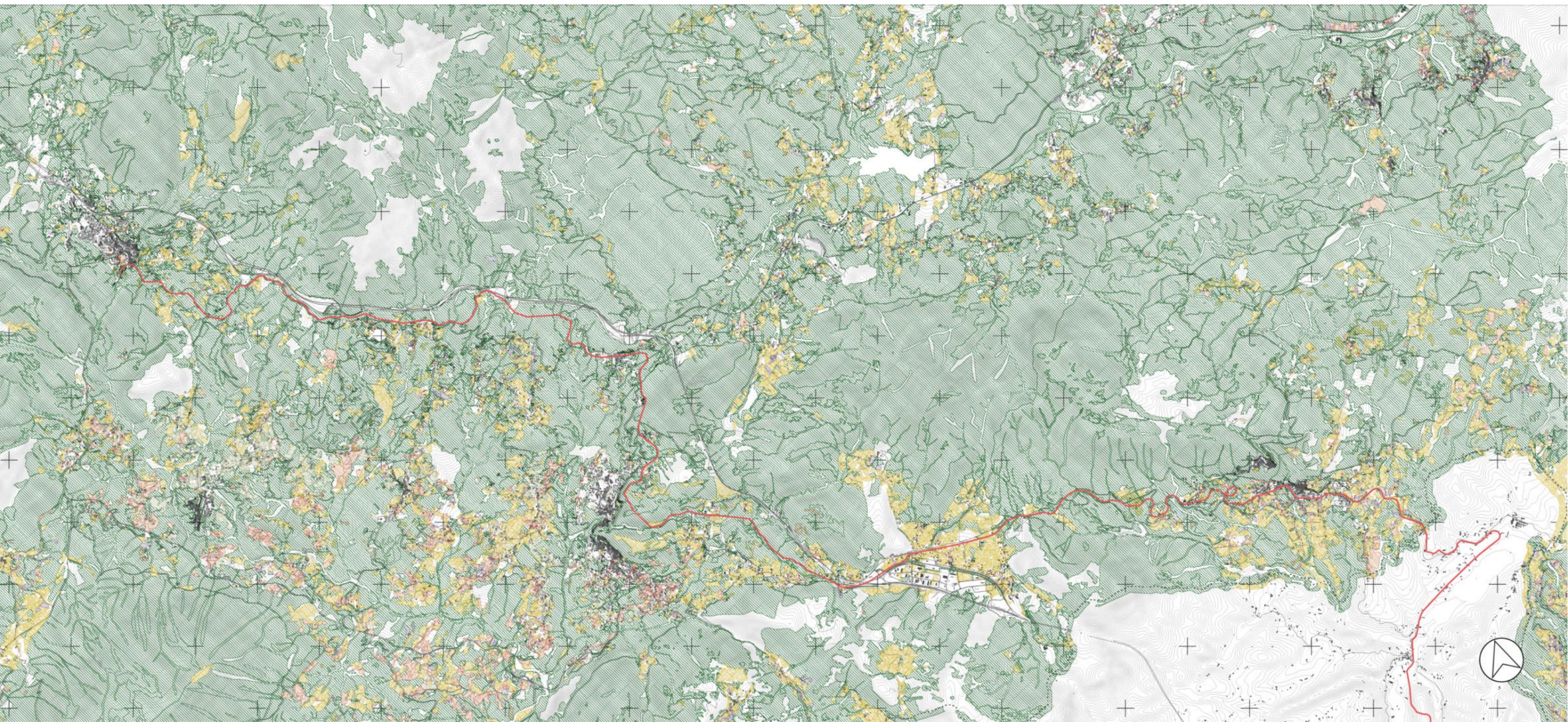
 Rischio frana PAI - P4 Molto elevata
 Rischio frana PAI - P2 Media

 Rischio frana PAI - P3 Elevata
 Rischio frana PAI - P1 Moderata

 Rischio alluvionale PAI - TR 500 anni
 Rischio alluvionale PAI - TR 30 anni

 Rischio alluvionale PAI - TR 200 anni

3 - Carta degli usi del suolo



Aree boschive



Aree agricole: seminativo



Aree agricole: orti e frutteti



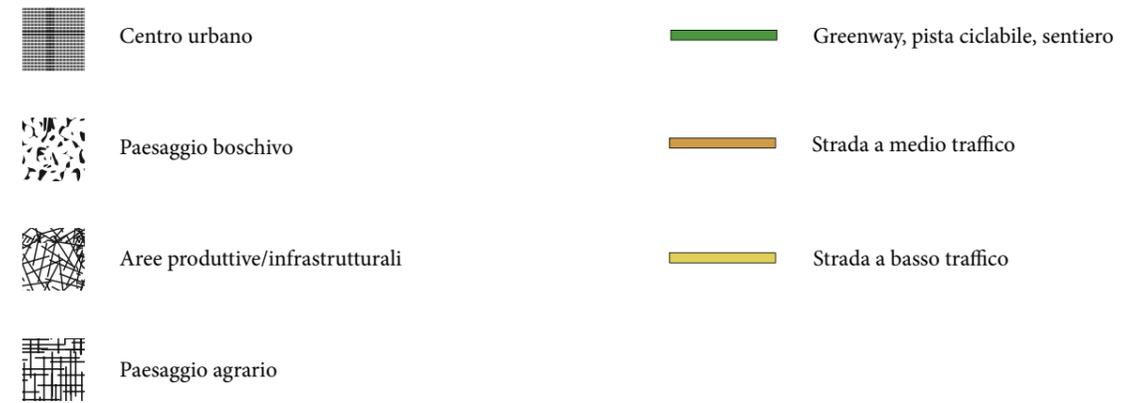
Aree agricole: vigneti

4 - Carta di sintesi

La carta riportata in queste pagine rappresenta, senza l'ambizione di esaurire gli approfondimenti possibili, una sintesi delle analisi portate avanti finora, sul contesto attraversato dalla linea Lagonegro-Laino Borgo.

Vengono messi in evidenza i principali ambiti di paesaggio, distinti nelle macro categorie: centri urbani, paesaggio naturale di tipo boschivo, e paesaggi antropizzati, distinto tra aree produttive e infrastrutturali e aree agricole.

Il percorso seguito dalla ferrovia è stato inoltre suddiviso in base alla relazione con le altre infrastrutture come classificate da Bicalia¹³⁷, per valutare la possibile coesistenza tra pista ciclabile e traffico veicolare. Si sottolinea anche come il percorso non sia percorribile integralmente così come riportato, a causa del danneggiamento del viadotto sul Vallone Serra, in prossimità di Lagonegro, che interrompe il collegamento. Anche per questo, si vedrà nelle parti successive, il tracciato è stato rivisto anche per limitare le sovrapposizioni con le strade più trafficate.



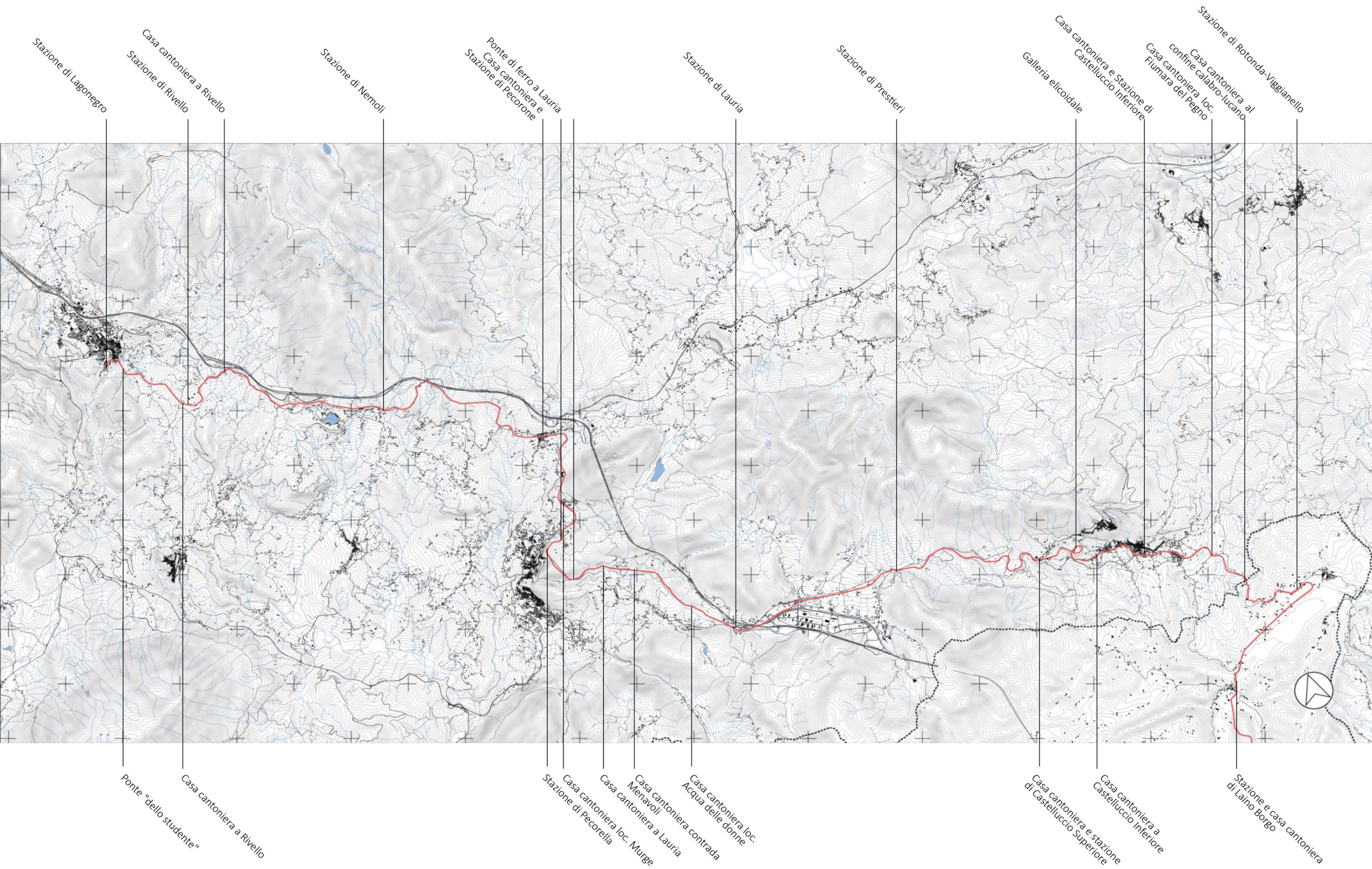
¹³⁷ <https://www.bicalia.org/it/bicalia/gli-itinerari-bicalia/58-bi1-ciclovia-del-sole>

Da Lagonegro a Laino Borgo

Il percorso parte dalla stazione ferroviaria di Lagonegro (600 m s.l.m.) all'estremità meridionale del centro abitato, nello scalo ferroviario in cui si incrociavano le linee FS ed FCL con le rispettive stazioni, rispettivamente nella parte bassa e alta dello snodo; da qui, il percorso dopo aver superato un piccolo ponte in ferro ormai rimosso, prosegue compie una svolta a 90° nella galleria al di sotto del castello di Lagonegro e sbucando poi all'imbocco del cosiddetto "Ponte dello studente", il viadotto sul vallone Serra lungo circa 200 m. al termine del quale segue un'altra galleria della stessa lunghezza. Da qui si arriva in breve tempo alla casa cantoniera, al confine tra i Comuni di Rivello e Lagonegro, lungo la Strada Provinciale, proseguendo per altri 150 metri si raggiunge la stazione di Rivello (780 m s.l.m.), si tratta della prima stazione esterna posta a circa 5,5 km dal centro abitato di riferimento; è una struttura semplice, a base rettangolare su due piani, e provvista del volume accessorio destinato a deposito; in stato di evidente abbandono, senza infissi e con parti di copertura ormai crollate, è presente l'avviso "fabbricato pericolante" scritto con vernice bianca, ormai caratteristico di molte delle fermate lungo il percorso. Continuando a salire di quota, lungo il percorso della Provinciale ex-SS19 delle Calabrie e della Autostrada A2, si incontra un'altra casa cantoniera (826 m s.l.m.), anch'essa ormai in condizioni precarie; segue una brevissima galleria in direzione est. Si giunge quindi, dopo una tratto in lieve discesa alla stazione di Nemoli (804 m s.l.m.), anch'essa esterna, in località Varcovalle a 4,5km da centro abitato principale e in prossimità del Lago Sirino, questa stazione è stata nel tempo ristrutturata e riconvertita all'uso come civile abitazione. Proseguendo si arriva alla località Contrada Pecorone, in cui sono presenti la casa cantoniera (786 m s.l.m.), anch'essa apparentemente trasformata in abitazione ma forse ormai duovamente in disuso e 170 metri più avanti, la stazione Bivio Latronico (783 m s.l.m.), la stazione più lontana dal paese di riferimento che le da il nome, trovandosi ad oltre 15 km dal Comune di Latronico; l'edificio si mantiene in buono stato, convertito in parte in abitazione, il volume principale, e in parte in cappella nel volume deposito. Il percorso prosegue in discesa verso sud, sempre parallelamente alla Statale delle Calabrie, raggiungendo la galleria nella zona Murge, poco fuori dal centro abitato di Lauria, in cui si trova anche una casa cantoniera (690 m s.l.m.); segue un piccolo ponte, lungo 150 metri, accanto al cimitero di Lauria superiore, e proseguendo si giunge alla stazione Pastorell (605 m s.l.m.) in stato ormai avanzato di ruderizzazione, seguita da una prima breve galleria che sbuca sullo scenografico ponte di ferro, lungo 90 metri che affaccia direttamente sul centro storico di Lauria, per entrare poi nuovamente nella galleria della Pastorella circa lunga 500 metri seguita infine da un viadotto in pietra di 150 metri. Oltrepassato l'ultimo viadotto si raggiunge la stazione di Lauria (600 m s.l.m.), l'edificio è abbandonato e in stato di degrado, con infissi parzialmente assenti o murati soprattutto al piano terra e il deposito è privo di copertura, pur essendo una delle fermate più importanti del percorso, si trova comunque fuori dal centro abitato con circa 2,5 km di strada da percorrere per raggiungere il centro di Lauria superiore. Riprendendo a salire dopo svolta verso est, si prosegue incrociando lungo il percorso alcuni manufatti ormai in stato di ruderizzazione avanzata, una piccola galleria e un ponte. Giunti nella località Galdo, sempre all'interno del comune di Lauria si incrociano nuovamente i percorsi dell'ex ferrovia, della ex SS19 e dell'Autostrada A2 con l'uscita di Lauria Sud, qui di fianco alla galleria autostradale si corre anche quella realizzata per la ferrovia, lunga quasi 500 metri, al cui sbocco si trova la stazione di Galdo (733 m s.l.m.) in stato di abbandono, senza il classico locale deposito; dopo l'intersezione con la A2 si continua a salire verso est arrivando al confine tra i Comuni di Lauria e Castelluccio Superiore lungo la Statale delle Calabrie, e in cui si trova la stazione di Prestieri (840 m s.l.m.), in prossimità dell'omonimo valico, in stato di abbandono ma apparentemente stabile e priva di deposito come molte delle stazioni incontrate finora; il percorso riprende in discesa incontrando una galleria lunga 350 metri all'uscita della quale è presente un edificio, probabilmente un'ex casa cantoniera ormai ruderizzata (782 m s.l.m.);

poco più avanti si trova una casa cantoniera con casello, abbandonata ma strutturalmente stabile anche se priva di infissi, ancora dotata della piccola struttura accessoria del casello all'intersezione con la Provinciale ex SS19; segue un'altra piccola galleria in prossimità della zona industriale ad ovest di Castelluccio Superiore, in località Pastani, qui si trovano a distanza di 100 metri una dall'altra, la casa cantoniera e la stazione di Castelluccio Superiore (619 m s.l.m.), entrambe abbandonate ma tra gli edifici meglio conservati di tutto il percorso al di là del degrado delle superfici, l'area si trova a circa 1,5 km da centro abitato di Castelluccio Superiore; da qui il percorso compie una svolta netta di 90° verso sud grazie alla galleria elicoidale che permette di superare un dislivello negativo di circa 30 metri; seguita da un'altra galleria più breve, di circa 70-80 metri che si affianca alla Strada Provinciale. Poco dopo l'ultima galleria si entra nel territorio di Castelluccio Inferiore, al cui ingresso si trova quasi subito una casa cantoniera (514 m s.l.m.), che appare in stato di semi abbandono dopo essere stata riconvertita in abitazione privata, proseguendo sul tracciato della ferrovia, ci si stacca dalla Provinciale che nel centro abitato prende il nome di Via Roma; dove poi i due percorsi si ricongiungono si trova la Stazione di Castelluccio Inferiore (454 m s.l.m.), unico caso se si esclude la partenza da Lagonegro di stazione situata all'interno del centro urbano di riferimento, si conserva in ottimo stato dopo aver subito forti rimaneggiamenti evidenti nel cambiamento del colore e degli infissi, è l'unico edificio lungo tutta la ferrovia ad aver mantenuto l'uso originario, seppur riconvertita da stazione ferroviaria a terminal autobus di proprietà delle Ferrovie Appulo Lucane, ultime eredi delle originarie Calabro Lucane, nello stesso lotto a due passi dalla stazione si trova anche la casa cantoniera, a differenza della prima è apparentemente abbandonata ma stabile, mantenendo almeno nei colori un aspetto più omogeneo al resto dei manufatti già incontrati. Uscendo da Castelluccio Inferiore ci si separa definitivamente dal percorso della ex SS19, giungendo alla località di Fiumara del Pegno e all'omonimo ponte lungo 60 metri; proseguendo si incontrano due case cantoniere, entrambe abbandonate, di cui la seconda, al confine tra Castelluccio e Laino, e quindi tra Basilicata e Calabria, completamente ruderizzata. poco dopo si giunge quindi alla stazione Viggianello-Rotonda (333 m s.l.m.), peculiare nel suo posizionamento non solo per le distanze (5,5 km da Rotonda e 9,5 km da Viggianello), ma anche poiché si trova al di fuori della Regione di riferimento, e peculiare anche nella forma del volume principale, più allungato rispetto ai precedenti, si mantiene comunque in buono stato essendo stata riconvertita ad usi commerciali; proseguendo, il percorso compie una svolta di 180°, subito prima della centrale del Mercure, in direzione sud-est e poi sud, superando un ponte lungo circa 100 metri sul fiume Lao. Si giunge infine alla Stazione di Laino Bruzio (294 m s.l.m.), nella frazione di San Primo a circa 2 km da Laino Borgo, apparentemente è in buono stato, essendo stata forse riconvertita in attività privata e con la funzione di fermata delle linee FAL, poco più avanti si trova una casa cantoniera, riconvertita ad uso privato, oltre la quale si supera nuovamente un ponte sul Lao lungo 130 metri e proseguendo lungo il tratto calabrese del percorso che ha per capolinea Spezzano Albanese.

Localizzazione fermate e manufatti principali



Bibliografia e Sitografia

Accordo di programma quadro Regione Basilicata "AREA INTERNA - Mercure Alto Sinni Val Sarmento.
www.basilicata.net.it/suoli/clima.htm
www.basilicata.net.it/suoli/geobasilicata.htm
www.basilicata.net.it/suoli/geologia.htm
www.bicitalia.org/it/bicitalia/gli-itinerari-bicitalia/58-bi1-ciclovia-del-sole
Fondazione Symbola (a cura di), Atlante dell'Appennino.

Le fermate

1_ex-stazione FCL Lagonegro

Località: Comune di Lagonegro

N 40°7'14.163" E 15°45'45.717"

Stato di conservazione: Trasformati in stazione delle autolinee F.A.L. edifici non in uso ma apparentemente in buono stato

Compatibilità uso attuale: Funzioni attuali compatibili con la strategia di progetto

Descrizione: situata nella periferia sud del centro urbano, area in origine ospitante stazione FCL e stazione FS, edifici attualmente di proprietà delle F.A.L. adibiti a stazione, ma non in uso (apparentemente le funzioni sono ospitate in piccole strutture prefabbricate)



103_Foto satellitare stazione di Lagonegro

104_Foto storica stazione di Lagonegro

2_ex-stazione FCL Rivello e casa cantoniera

Località: confine tra Comune di Lagonegro e Rivello area industriale, zona contrada Monticello - N 40°6'23.749" E 15°46'39.84"

Stato di conservazione: Possibilità di recupero delle strutture ma necessità di restauro

Compatibilità uso attuale: Stazione in disuso strutture stabili ma non ben conservate

Descrizione: la stazione è posta al confine tra Lagonegro e Rivello, a 5,5 km dal centro abitato, il percorso della ferrovia incrocia la Strada Provinciale Lagonegrese Superiore scavalcandola con un piccolo ponte al termine del quale si trova la casa cantoniera, a circa 150 metri si trova la stazione in stato di abbandono, dalle poche immagini reperite l'edificio presenta forti segni di degrado, con murature ancora prevalentemente intatte ma coperture crollate in diversi punti e struttura dei bagni completamente crollata.



105_Foto satellitare stazione e casa cantoniera di Rivello

106_Foto stazione di Rivello

107_Foto casa cantoniera di Rivello



108_Foto satellitare casa cantoniera di Rivello

109_Vista casa cantoniera di Rivello

3_Casa cantoniera Rivello

Località: Comune di Rivello

N 40°6'34.932" E 15°47'19.582"

Stato di conservazione: Segni di degrado avanzato delle strutture e parti di tetto crollate

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di totale abbandono

Descrizione: la casa cantoniera è visibile dalla ex SS 29 trovandosi all'intersezione tra la Statale e il percorso dismesso della ferrovia in prossimità anche dell'Autostrada A2 e la galleria San Salvatore.

4_ex-stazione FCL Nemoli

Località: Comune di Nemoli, località Varcovalle N 40°5'23.632" E 15°49'17.828"

Stato di conservazione: Edificio in buono stato

Compatibilità uso attuale: Riconvertito in abitazione privata

Descrizione: l'edificio dell'ex stazione si trova lungo la ex Statale 19, in prossimità del lago Sirino a circa 4,5 km dal centro abitato di Nemoli



110_Foto satellitare stazione di Nemoli

111_Foto stazione di Nemoli

5_Casa cantoniera bivio Latronico

Località: Comune di Lauria, contrada Pecorone
N 40°4'21.433" E 15°51'17.325"

Stato di conservazione: Edificio intatto e in ottimo stato, probabilmente frutto di ristrutturazioni avvenute circa 15 anni fa

Compatibilità uso attuale: Uso incerto, forse residenza privata

Descrizione: all'ingresso nord della contrada Pecorone, in prossimità dell'uscita autostradale di Lauria Nord. L'edificio si presenta perfettamente conservato, probabilmente grazie ad un recupero avvenuto in un periodo compreso tra il 2005 e il 2008.



112_Foto satellitare casa cantoniera di bivio Latronico
113_Vista casa cantoniera di bivio Latronico

6_ex-stazione FCL Latronico

Località: Comune di Lauria, contrada Pecorone
N 40°6'23.749" E 15°46'39.84"

Stato di conservazione: Edificio nel complesso in buono stato, il volume della stazione ha avuto delle modifiche in copertura e l'aggiunta di una tettoia sul fronte, il deposito è stato ulteriormente rimaneggiato negli ultimi dieci anni

Compatibilità uso attuale: La stazione è attualmente utilizzata come residenza privata, mentre il deposito è stato trasformato in una cappella votiva

Descrizione: a 150 metri di distanza dalla casa cantoniera si trova l'edificio della stazione che comprende anche il volume originariamente destinato a deposito. Entrambi sono stati rimaneggiati varie volte, la stazione convertita in residenza privata con modifiche alla struttura della copertura, il deposito è stato trasformato in cappella votiva con l'aggiunta di una piccola torre campanaria metallica in copertura e altre decorazioni e ulteriori modifiche ai rivestimenti esterni avvenute negli ultimi anni, il piazzale di accesso al deposito è stato pavimentato e trasformato in una piccola piazza.



114_Foto satellitare stazione di bivio Latronico
115-116_Viste stazione di bivio Latronico



117_Foto satellitare casa cantoniera di Murge
118_Vista casa cantoniera di Murge

7_Casa cantoniera Murge

Località: Comune di Lauria, frazione di Murge
N 40°3'29.281" E 15°51'9.77"

Stato di conservazione: Edificio in stato di rudere con copertura totalmente crollata

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di totale abbandono

Descrizione: La casa cantoniera si trova nella frazione Murge del Comune di Lauria, poco dopo lo sbocco di una galleria. Attualmente è completamente abbandonata e considerata pericolante con l'assenza totale di copertura, intonaco e infissi.

8_ex-stazione FCL Pastorella

Località: Comune di Lauria
N 40°3'1.58" E 15°50'38.832"

Stato di conservazione: N.D.

Compatibilità uso attuale: N.D.

Descrizione: Dalle immagini satellitari e dall'unica foto recuperata l'ex stazione della Pastorella a Lauria appare in stato avanzato di rudere e priva di copertura. Si raggiunge seguendo il percorso dopo il viadotto nei pressi del cimitero di Lauria Superiore, poco prima della galleria breve galleria che precede il ponte di ferro.



119_Foto satellitare stazione di Pastorella
120_Foto stazione di Pastorella

9_ex-stazione FCL Lauria

Località: Comune di Lauria

N 40°2'33.832" E 15°50'54.023"

Stato di conservazione: Strutture apparentemente in buono stato con segni di degrado e copertura del deposito assente

Compatibilità uso attuale: Edifici in disuso con segni di interventi recenti sulle strutture e sull'area circostante

Descrizione: La stazione di Lauria si trova al termine del ponte in pietra posto allo sbocco della galleria della Pastorella, la distanza di strada dal centro abitato più vicino è di oltre 2 km per Lauria Superiore, altri 2 km per Lauria Inferiore. Le strutture sono apparentemente in buono stato nonostante l'assenza del tetto del deposito, alcune aperture sono state tamponate in varie fasi negli anni. La stazione è costruita sopra una struttura di sostegno ad archi come proseguimento del ponte, nei pressi è ancora presente anche un serbatoio per l'acqua.



121_Foto satellitare stazione di Lauria

122_Foto stazione di Lauria

123_Vista stazione di Lauria

10_tre case cantoniere tra Lauria e Galdo

Località: Comune di Lauria, contrada Menavoli e Acqua delle Donne

N 40°2'31.733" E 15°51'17.659"

N 40°2'25.555" E 15°51'39.664"

N 40°01'44.2" E 15°52'13.7"

Stato di conservazione: Ruderì

Compatibilità uso attuale: Abbandonati

Descrizione: Non visibili direttamente dalle immagini disponibili, dalle immagini satellitari appaiono in stato di ruderizzazione con assenza parziale o totale delle coperture e ricoperte da vegetazione.



124, 126_Foto satellitari case cantoniere

127_Foto di una casa cantoniera



128_Foto satellitare stazione di Galdo

129_Vista stazione di Galdo

11_ex-stazione FCL Galdo

Località: Comune di Lauria, frazione di Milordo

N 40°1'10.856" E 15°52'53.487"

Stato di conservazione: Segni di degrado soprattutto nella copertura a rischio crollo

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di totale abbandono

Descrizione: la casa cantoniera si trova all'uscita di una galleria, in prossimità dell'uscita autostradale di Lauria Sud. Originariamente per la stazione era stato usato l'edificio di una casa cantoniera che al momento risulta abbandonata ma ancora stabile tranne la copertura che appare a rischio crollo.

12_ex-stazione FCL Prestieri

Località: Comune di Castelluccio Superiore, località Prestieri

N 40°1'5.734" E 15°55'26.9"

Stato di conservazione: Strutture prevalentemente intatte con distacco di parti di intonaco e segni di cedimento delle coperture

Compatibilità uso attuale: In stato di abbandono

Descrizione: La stazione si trova esattamente sul confine tra i Comuni di Lauria e Castelluccio Superiore, lungo la ex-SS 19. La struttura è apparentemente abbandonata, circondata da una recinzione metallica di recente aggiunta. Strutturalmente in buono stato ma con assenza di parte degli infissi, distacco di porzioni importanti di intonaco e segni di imminente crollo delle coperture. A pochi metri dall'edificio è ancora visibile uno spezzone delle tipiche recinzioni poste lungo il percorso delle Ferrovie Calabro Lucane.



130_Foto satellitare stazione di Prestieri

131_Vista stazione di Prestieri

13_Casa cantoniera tra Galdo e Cast. Superiore

Località: Comune di Castelluccio Superiore
N 40°1'7.979" E 15°56'9.93"

Stato di conservazione: Ruderizzazione completa

Compatibilità uso attuale: Totale abbandono

Descrizione: Posta all'uscita di una galleria che incrocia la ex SS 19. L'edificio è totalmente abbandonato e rimangono in piedi solamente le mura perimetrali, la vegetazione ormai ha invaso completamente anche l'interno del volume.



132_Foto satellitare casa cantoniera
133_Vista casa cantoniera

14_Casello Castelluccio Superiore

Località: Comune di Castelluccio Superiore
N 40°0'42.77" E 15°56'59.848"

Stato di conservazione: Struttura apparentemente integra con parte della copertura danneggiata

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di completo abbandono

Descrizione: Posta nell'intersezione con la ex SS 19 a poca distanza dalla contrada Pastani. Si può riconoscere oltre all'edificio della casa cantoniera anche la piccola struttura del casello vero e proprio, entrambi ancora stabili ma totalmente abbandonati e a malapena visibili dalla strada quando la vegetazione è più fitta.



134, 135_Viste casello Castelluccio Superiore



136_Foto satellitare casa cantoniera Castelluccio Superiore
137_Vista casa cantoniera Castelluccio Superiore

15_Casa cantoniera Castelluccio Superiore

Località: Comune di Castelluccio Superiore, contrada Pastani
N 40°0'31.914" E 15°57'22.972"

Stato di conservazione: Segni di degrado avanzato su pareti esterne e parte della copertura ma complessivamente in buono stato

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di apparente abbandono

Descrizione: la casa cantoniera si trova all'ingresso dell'area industriale della contrada Pastani, a cui si arriva dopo una piccola galleria e un tracciato che segue in parallelo la ex SS 19 a una quota più alta passando anche un piccolo ponte in pietra. La struttura si mantiene complessivamente integra compresi gli infissi che presentano segni di interventi di riparazione in anni recenti.



138_Foto satellitare stazione Castelluccio Superiore
139_Vista stazione Castelluccio Superiore
140_Foto stazione Castelluccio Superiore

16_ex-stazione FCL Castelluccio Superiore

Località: Comune di Castelluccio Superiore, contrada Pastani
N 40°0'31.592" E 15°57'27.395"

Stato di conservazione: Edificio in buono stato di conservazione nel complesso con segni di degrado soprattutto nella parte del deposito

Compatibilità uso attuale: Stato di apparente abbandono

Descrizione: a circa 100 metri di distanza dalla casa cantoniera si trova l'edificio della stazione, compresa di deposito, distante circa 1,5 km dal centro abitato di Castelluccio Superiore. L'edificio si presenta complessivamente intatto nelle strutture e nelle coperture, nonostante l'indicazione sul muro di "edificio pericolante". Pur in stato di abbandono si è conservato senza apparenti interventi di recupero nel tempo.

17_Casa cantoniera Castelluccio Inferiore

Località: Comune di Castelluccio Inferiore
N 40°0'18.646" E 15°58'14.415"

Stato di conservazione: Buone condizioni strutturali

Compatibilità uso attuale: Riconvertita ad uso privato

Descrizione: posta all'ingresso di Castelluccio Inferiore, uno dei primi edifici lungo via Roma e a poca distanza dall'ingresso del rione Enel. L'edificio si presenta in buone condizioni, con segni evidenti di interventi negli infissi, sembra essere stato convertito in abitazione privata almeno per usi temporanei nonostante gli avvisi scritti sulle pareti segnalino pericolo di crolli.



141_Foto satellitare casa cantoniera Castelluccio Inferiore

142_Vista casa cantoniera Castelluccio Inferiore

18_ex-stazione FCL Castelluccio Inferiore e casa cantoniera

Località: Comune di Castelluccio Inferiore
N 40°0'3.915" E 15°58'54.342"

Stato di conservazione: Strutture in ottimo stato con recenti interventi di ristrutturazione

Compatibilità uso attuale: Edificio della stazione convertito in stazione autobus FAL e casa cantoniera attualmente in disuso

Descrizione: Al lato opposto del paese verso la direzione di Laino si trova l'area della stazione di Castelluccio Inferiore che comprende l'ex stazione con annesso deposito e una casa cantoniera che è una variazione del tipo incontrato finora. Entrambi gli edifici si trovano in ottimo stato di conservazione evidentemente grazie a una continuazione negli usi e nella manutenzione visibile anche dalla sostituzione di tutti gli infissi con modelli molto più recenti, in particolare la stazione è stata rimaneggiata ulteriormente nel corso dell'ultimo decennio in cui è stato cambiato il caratteristico colore giallo degli edifici delle FCL. Tutta l'area di pertinenza è attualmente utilizzata come rimessa degli autobus FAL o come parcheggio delle attività presenti nei dintorni.



143_Foto satellitare stazione e casa cantoniera Castelluccio Inferiore

144_Vista stazione Castelluccio Inferiore

145_Vista casa cantoniera Castelluccio Inferiore



146_Foto satellitare casa cantoniera Fiumara

147_Vista casa cantoniera Fiumara

19_Casa cantoniera Fiumara del Pegno

Località: Comune di Castelluccio Inferiore, contrada Ceracalla
N 39°59'44.337" E 15°59'49.12"

Stato di conservazione: Struttura integra senza segni di dissesti, parti della copertura danneggiata e infissi degradati o mancanti

Compatibilità uso attuale: Edificio in stato di totale abbandono

Descrizione: la casa cantoniera si trova fuori da Castelluccio a poca distanza dal ponte in pietra in località fiumara del Pegno. Appare in disuso e totalmente abbandonata da molti anni, complessivamente intatta ma con segni dell'incuria e l'indicazione del pericolo di crollo.

20_Casa cantoniera al confine calabro-lucano

Località: Comune di Laino Borgo
N 39°59'14.49" E 16°0'7.677"

Stato di conservazione: Edificio completamente ruderizzato

Compatibilità uso attuale: Totalmente abbandonato

Descrizione: l'edificio dell'ex casa cantoniera si trova lungo la SP4 proprio appena passato il confine tra Castelluccio Inferiore e Laino Borgo e quindi tra Basilicata e Calabria. Si trova in stato di totale abbandono e rovina con piante che hanno invaso gli spazi interni dell'edificio, le coperture sono completamente crollate, mancano gli infissi e gli intonaci sono distaccati in buona parte delle pareti.



148_Foto satellitare casa cantoniera

149_Vista casa cantoniera

21_ex-stazione FCL Rotonda-Viggianello

Località: Comune di Laino Borgo

N 39°58'56.505" E 16°0'47.12"

Stato di conservazione: Edificio in buone condizioni con segni di degrado molto leggero sulle pareti esterne

Compatibilità uso attuale: Riconvertita ad uso privato residenziale o commerciale, ma apparentemente non più in uso

Descrizione: proseguendo lungo la SP4 precede di poco la centrale del Mercure nella frazione Pianette, si trova a 5,5 km da Rotonda e 9,5 km da Viggianello. La stazione viene indicata secondo GoogleMaps come "meccanico e assistenza automobili". L'edificio appare in buono stato e in uso fino a tempi molto recenti, sono stati sostituiti gli infissi dell'edificio principale della stazione. Si può notare anche dal confronto delle immagini la particolarità delle stazioni oltre il confine calabrese, un po' più grandi di quelle lucane.



150_Foto satellitare stazione Rotonda-Viggianello

151_Vista stazione Rotonda-Viggianello

22_ex-stazione FCL Laino Borgo

Località: Comune di Laino Borgo, frazione San Primo

N 39°58'8.889" E 15°59'17.883"

Stato di conservazione: Edificio in buone condizioni con segni di degrado molto leggero sulle pareti esterne

Compatibilità uso attuale: Riconvertita ad uso privato residenziale o commerciale, ma apparentemente non più in uso. Presente anche fermata autolinee FAL.

Descrizione: Dopo la stazione Rotonda-Viggianello la ferrovia svolta di 180 gradi e segue il percorso del fiume Lao verso sud in direzione Laino, la stazione posta nella frazione San Primp si trova a circa 2 km dal centro abitato. Si conserva in buono stato, apparentemente riconvertita a uso privato commerciale con ancora le insegne presenti sul fabbricato passeggeri, mentre il volume deposito è in uso come rimessa e fermata per varie autolinee. Anche qui come nella stazione precedente si può notare la differenza coi modelli di stazione in uso nel tratto lucano.



152_Foto satellitare stazione Laino Borgo

153_Vista stazione Laino Borgo



154_Foto satellitare casa cantoniera Laino Borgo

155_Vista casa cantoniera Laino Borgo

23_Casa cantoniera Laino Borgo

Località: Comune di Laino Borgo, frazione San Primo

N 39°58'5.017" E 15°59'17.524"

Stato di conservazione: Edificio strutturalmente in buono stato con aggiunte e ampliamenti

Compatibilità uso attuale: Edificio riconvertito ad uso privato residenziale

Descrizione: A poca distanza dalla stazione di Laino Borgo si trova la casa cantoniera. In buono stato di conservazione è stata trasformata dall'uso come abitazione privata con aggiunta di volumi accessori.

Iconografia

103 - 105 - da 108 a 110 - da 112 a 119 - 121 - da 123 a 126 - da 128 a 155_Google Maps (foto satellitari e Google Street View)

104 - 106 - 107 - 111 - 120 - 122 - 127_ Nesi D., *La Ferrovia Tradita - La storia per immagini delle Calabro Lucane*

Parte III

La strategia

L'idea alla base della strategia progettuale è la creazione di una rete, strutturata lungo il percorso seguito dall'ex ferrovia, che comprenda fisicamente i manufatti dismessi delle Ferrovie Calabro Lucane e coinvolga nel suo sviluppo i Comuni attraversati, per creare tra essi, i residenti e le aziende della zona, delle sinergie capaci di riattivare l'economia locale basandosi sui principi dello sviluppo sostenibile e del turismo lento, con maggiore consapevolezza delle risorse locali e dei rischi del loro spreco.

Il recupero della storia locale, centrato sugli spazi della ex ferrovia, si incontra con le proposte dalla strategia SNAI- MASVS, già raccontate nel capitolo 1.1 "Strategia Nazionale per le Aree Interne SNAI", in particolare nel primo intervento proposto dalla Strategia, la creazione di una filiera agricola e un itinerario della biodiversità e cibosofia.

In questo modo, la realizzazione di una "via verde" dedicata al cicloturismo, lungo la tratta lucana da Lagonegro a Laino diventa elemento fondante dell'itinerario della biodiversità, e le stazioni e le case cantoniere poste lungo il percorso assumere il ruolo dei punti di cibosofia della SNAI.

Allo stesso tempo svolge il ruolo di punto di partenza per ulteriori esplorazioni del territorio, collegando i punti di interesse, i percorsi naturalistici all'interno dei parchi nazionali e le piste ciclabili secondarie appartenenti alla rete nazionale Bicitalia.

La scelta del percorso

Attualmente, dopo lo smantellamento della ferrovia avvenuto negli anni '80, le tracce della linea Lagonegro-Laino rimangono molto deboli in alcuni punti. Tutti i percorsi che attraversavano i principali centri abitati e le frazioni sono stati coperti dalle recenti urbanizzazioni; ugualmente il tratto nella località di Galdo, completamente cancellato dallo snodo dell'Autostrada A2 "Lauria Nord". A cui si aggiungono i tratti che hanno subito gravi danneggiamenti, come la deformazione del viadotto sul Vallone Serra (il "ponte dello studente") che ha interrotto il collegamento tra Lagonegro e il resto della linea.

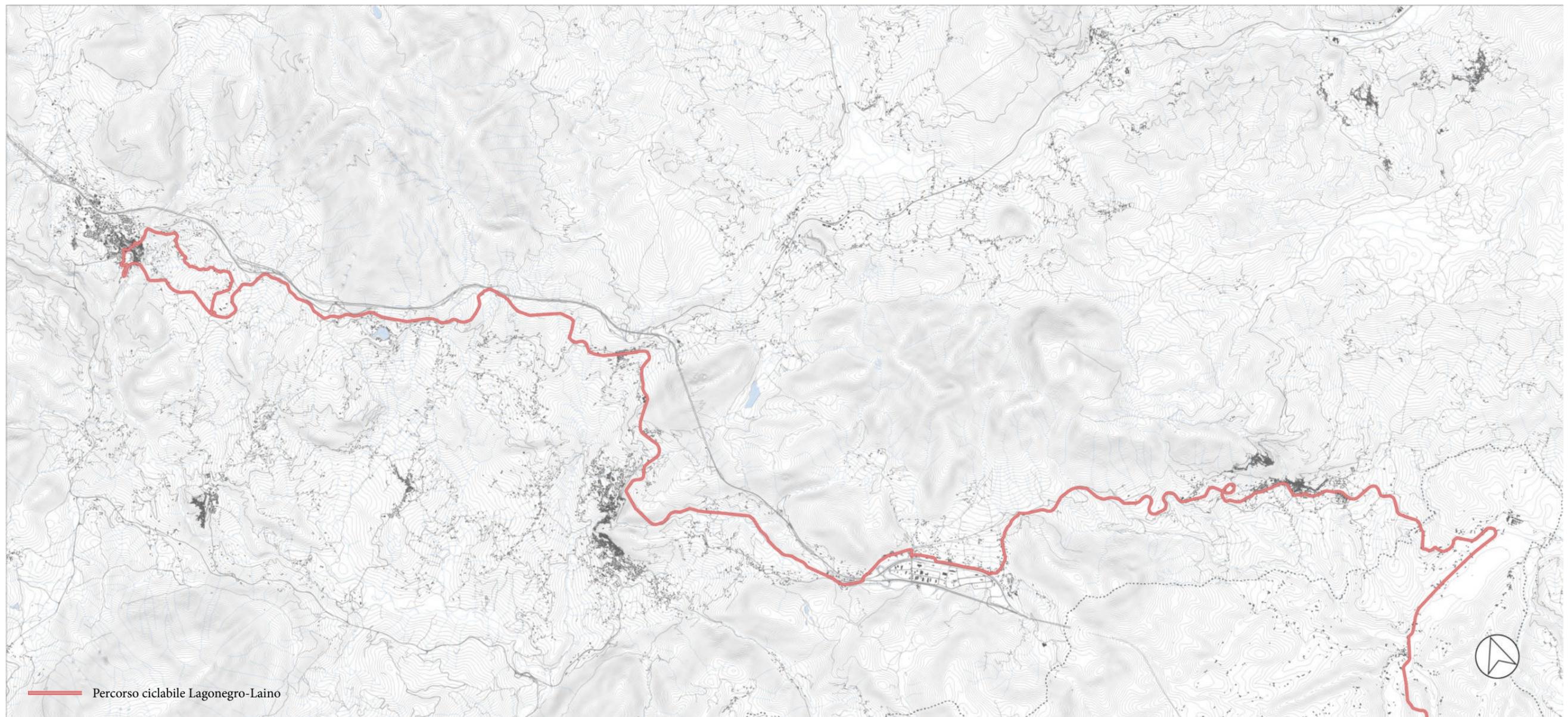
Come primo passaggio per la creazione della ciclovia quindi, è stato necessario ritracciare il percorso seguendo le tracce rimaste e ricollegandole nei tratti mancanti.

È stato possibile costruire un itinerario, grazie al percorso indicato sul sito di Bicalia¹³⁸, e a contributi di singoli visitatori della zona, presenti su siti come Wikiloc¹³⁹, dedicati a questo tipo di turismo; questi profili sono stati confrontati poi con quelli del percorso dismesso, in modo da ottenere un tracciato che fosse il più possibile fedele a quello storico.

Nello scegliere il tracciato migliore sono state favorite la percorribilità in sicurezza, evitando quindi le strade più trafficate per quanto possibile, e l'esplorazione delle aree naturali o a contatto diretto con le produzioni agricole locali.

In particolare a Lagonegro, punto di partenza del percorso, è stato necessario scegliere un percorso che consentisse comunque il collegamento tra il paese e il resto della linea. Sono state scelte a questo scopo le strade secondarie all'uscita Est del paese, che si ricollegano al tracciato storico in prossimità della stazione di Rivello; da qui è possibile per i visitatori proseguire lungo la strada in direzione di Laino, o tornare indietro e visitare il ponte dello studente, collegamento mancante ormai irrimediabilmente danneggiato.

Nella località di Galdo invece, dove il problema è dato dall'intersezioni con le strade extraurbane principali, è stato scelto di allungare leggermente il percorso distaccandosi dall'asse della Strada Statale delle Calabrie. Seguendo le strade secondarie è possibile pertanto percorrere la ciclovia, attraversando un'area periurbana in cui è possibile incontrare orti e coltivazioni, in maggiore sicurezza rispetto alla strada principale.



156_Inquadramento percorso scelto

¹³⁸ <https://www.bicalia.org/it/percorsi/231-ciclovia-della-basilicata>

¹³⁹ <https://it.wikiloc.com/percorsi-mountain-bike/ciclovia-lagonegro-castelluccio-inf-a-r-76922187>

Linee guida d'intervento

La strategia di recupero del tracciato pone al centro il rapporto con il territorio attraversato. Per questo motivo gli interventi sono stati pensati a seguito delle analisi delle componenti paesaggistiche, antropiche e storico/culturali.

I principali ambiti di intervento, evidenziati dalle analisi del contesto svolte, sono stati:

- i paesi, sia attraversati direttamente che quelli più lontani, da riconnettere seguendo il percorso della ferrovia, e da valorizzare a fini turistici nei loro centri storici e aree circostanti;
 - le aree agricole, portatrici di valori culturali fondamentali per l'identità del territorio, oltre che possibile vettore di sviluppo per l'economia e le produzioni locali;
 - il paesaggio naturale, principalmente nei due Parchi Nazionali, ricchi di attività legate alla natura, percorsi di trekking e di arrampicata, che possono formare un'unica rete di attrazioni naturali grazie al percorso ciclabile;
 - la stessa tratta ferroviaria infine, elemento di connessione tra tutti gli altri elementi e a sua volta componente fondamentale della storia locale e per lo sviluppo della filiera turistica.
- Ad ognuno di questi elementi è stata associata una parola chiave corrispondente a una linea guida per lo sviluppo della strategia alla scala territoriale.

Linee guida

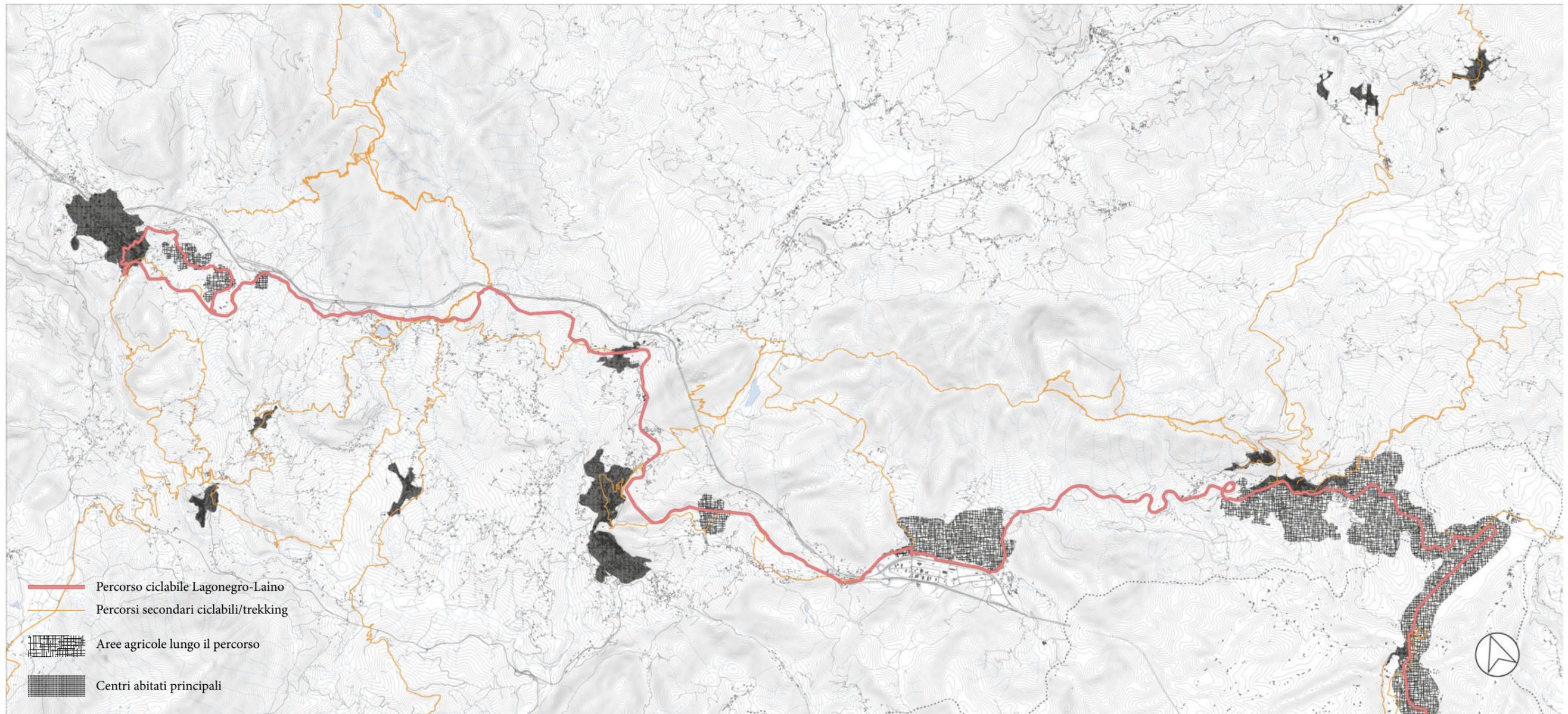
La strategia si articola in quattro approcci, distinti in base all'ambito di intervento.

CONNESSIONE: l'ex linea ferroviaria, recuperata come percorso cicloturistico, permette di riattivare la connessione fatta a suo tempo dal treno;

VALORIZZAZIONE: tramite il tracciato principale si riconnettono tutti i percorsi turistici ora sparsi e isolati, il turismo si sposta a tutta l'area circostante, nelle aree naturali dei Parchi da valorizzare;

PROMOZIONE E TUTELA: l'esplorazione del territorio passa anche dal contatto diretto con le produzioni tipiche di pregio, da promuovere e conservare come patrimonio culturale locale immateriale;

RIQUALIFICAZIONE: l'obiettivo ultimo è la riqualificazione dei centri abitati in chiave sostenibile, per contrastare le dinamiche di spopolamento e impoverimento del territorio e fornire nuove opportunità di sviluppo.



157_Inquadramento percorso scelto con elementi attrattivi

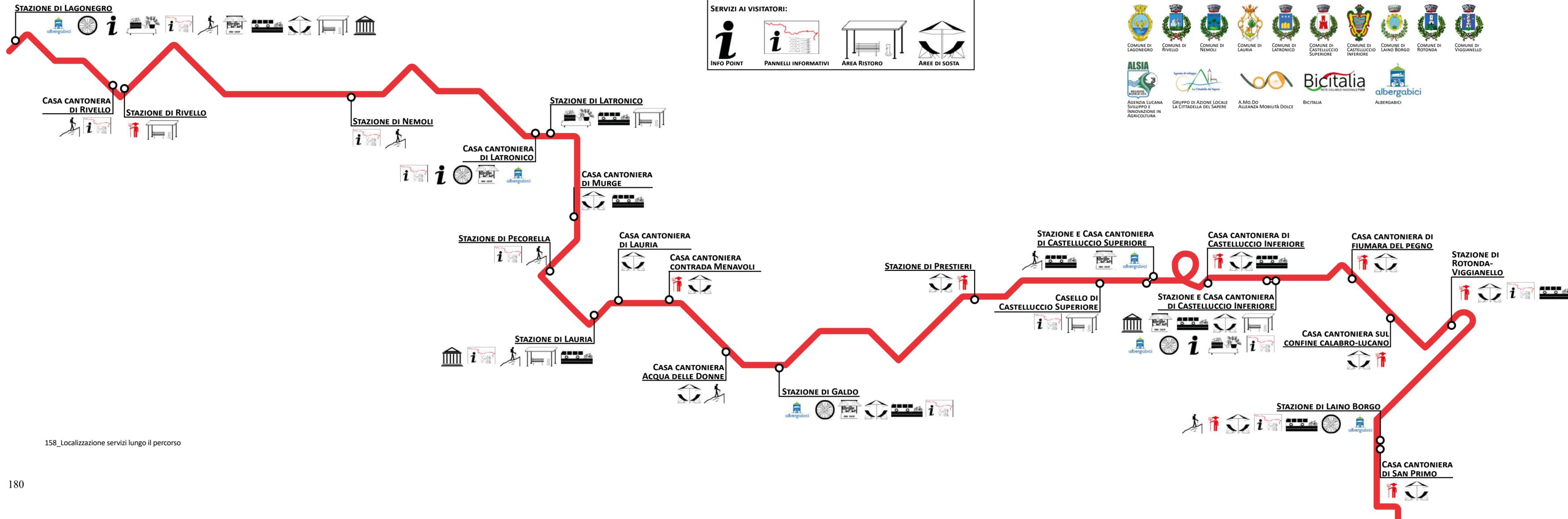
Servizi ed Attività

La strategia alla scala territoriale è stata approfondita definendo le singole attività da inserire nelle singole fermate lungo il percorso.

Le modalità del recupero dei singoli siti e manufatti è stata poi approfondita e articolata per priorità d'intervento di cui, come si vedrà, non è possibile prevedere la certezza dell'esecuzione in ordine preciso e molto dipenderà dal successo della strategia nella sua interezza.

Tuttavia è stato necessario fornire almeno un quadro generale di come si potrà presentare la linea a seguito di un recupero totale delle sue strutture, dal percorso in sé alle fermate, anche quelle più difficoltose da riqualificare.

Le funzioni sono state scelte in modo da tenere insieme gli aspetti legati al recupero dei centri abitati attraversati, le aree di maggior pregio paesaggistico, sia produttive che naturali da valorizzare e i servizi necessari al corretto funzionamento del percorso ciclabile nella sua interezza.



158_Localizzazione servizi lungo il percorso

Figure coinvolte

A seguito delle funzioni inserite, e in base ad alcune di esse, sono state scelte anche le figure di cui è possibile il coinvolgimento nel progetto di recupero del tracciato e dei suoi manufatti. Si tratta di istituzioni pubbliche e attori locali, di riferimento per tutte le attività che riguardano la vita quotidiana e lo sviluppo locali. Molte di queste figure che sono già state coinvolte nella stesura dei piani di riferimento, come la SNAI Mercure-Alto Sinni-Val Sarmento che riguarda i paesi di Castelluccio Inferiore e Superiore, Rotonda e Viggianello, o nelle prime fasi di creazione del percorso ciclabile da Lagonegro a Castelluccio, con l'aggiunta delle figure istituzionali ritenute più importanti per il completamento dell'opera.



Sitografia

www.bicialia.org/it/percorsi/231-ciclovia-della-basilicata

it.wikiloc.com/percorsi-mountain-bike/ciclovia-lagonegro-castelluccio-inf-a-r-76922187

I casi studio

Il recupero dei manufatti

L'analisi svolta sulle fermate mette in evidenza l'eterogeneità dei casi che si possono presentare lungo il percorso, per stato di conservazione e d'uso, elementi importanti da tenere in considerazione nell'ottica della riconversione del tracciato in "via verde" ciclopedonale.

La tipologia d'intervento sui manufatti dismessi infatti, può variare sensibilmente a seconda delle caratteristiche del sito; per questo motivo non si può stabilire a priori un modello architettonico da replicare poi, indipendentemente dalle condizioni al contorno. L'approccio scelto si è quindi basato sulla definizione di elementi minimi, necessari al recupero dell'edificio o della sua pertinenza, per adattarlo ai nuovi usi previsti.

Questi elementi di progetto, approfonditi successivamente, vanno dal rapporto con l'attacco al suolo dell'edificio, all'inserimento di nuovi volumi nell'esistente in caso di strutture incomplete, fino all'aggiunta di tutti gli elementi necessari alla rifunzionalizzazione, strutture modulari, facilmente realizzabili e adattabili nel corso del tempo in base alle necessità che si presenteranno.

Nell'impossibilità di prevedere un intervento che vada ad agire contemporaneamente su tutte le fermate presenti lungo il percorso, è fondamentale ipotizzare una scansione, in ordine prioritario, degli interventi da attuare.

- In prima battuta, quello che si potrebbe definire "Scenario 0", è la realizzazione della dotazione minima di servizi lungo il percorso; sono gli interventi cioè, senza i quali il progetto non potrebbe dirsi davvero compiuto e sarebbe destinato al fallimento, almeno sulla base delle osservazioni ricavabili dai casi analoghi riportati in precedenza.

Si tratta ovviamente dell'attivazione del nuovo percorso ciclopedonale sul sedime ferroviario, garantendo standard di sicurezza e comfort in linea con quelli previsti dalla normativa italiana e con le indicazioni del progetto EuroVelo, di cui potrebbe diventare parte integrante.

In parallelo alla creazione della ciclovia è necessario l'intervento di recupero delle fermate dismesse, necessarie al corretto funzionamento del sistema, luoghi di sosta in cui i turisti in transito possano entrare in contatto con le attività produttive e la cultura locali.

La scelta dei siti prescelti per questa prima fase, ricade su quelli con le condizioni maggiormente favorevoli al recupero, per stato di conservazione, compatibilità degli usi e posizione. Le due località ritenute più adatte sono le stazioni di Lagonegro e di Castelluccio Inferiore, entrambe sono in buono stato di conservazione, mantengono la funzione di stazione anche se dedicata agli autobus, e si trovano all'interno del centro abitato. Anche la posizione rispetto al resto della linea è ottimale, in quanto costituiscono le due estremità del tratto lucano del percorso e la loro vicinanza alle principali arterie viarie locali fa sì che possano costituire le "porte di accesso" al percorso stesso. Sono inoltre quelle che ospiteranno il maggior numero di funzioni lungo tutto il percorso, grazie all'ampia disponibilità di spazi e alle caratteristiche specifiche appena elencate.

- Secondariamente si prevede il recupero di tutti gli altri edifici presenti lungo la ciclovia, a condizione che consentano una rifunzionalizzazione degli spazi senza interventi di ricostruzione totale, o nuovi inserimenti. Sono quindi tutti i manufatti che, nella schedatura precedente, non sono stati indicati come completamente ruderizzati, e che allo stesso tempo abbiano una funzione compatibile con il recupero (escludendo quindi quelli trasformati in abitazione).

Questo secondo gruppo di casi comunque, non costituisce un unico aggregato omogeneo di edifici, ma comprende tutti i casi ritenuti recuperabili, anche se non strettamente necessari all'attivazione della ciclovia. La programmazione dettagliata degli interventi è stata tralasciata in questo lavoro di tesi, e demandata a una fase successiva di ampliamento delle attività lungo il percorso, il cui sviluppo può passare, dal caso più pessimista in cui resteranno attive solo le due stazioni principali, di Lagonegro e Castelluccio Inferiore,

al caso ottimale, in cui a seguito di un grande successo del percorso turistico, verranno progressivamente recuperate e riattivate tutte le fermate, arricchendo ulteriormente la fornitura di servizi e attrazioni e creando relazioni più strette con il territorio attraversato. Come riscontrabile nella carta dei servizi e delle attività, anche le funzioni previste per questi casi è variabile, dalla dotazione minima di servizi ad altre più ricche, in base alla disponibilità di spazi e allo stato di conservazione e d'uso.

-L'ultima voce in elenco tra le priorità d'intervento, contiene tutti i casi per cui non è possibile pianificare un recupero che preveda funzioni di integrazione alla linea, ma solo supporto e servizi.

Che sia a causa di uno stato di conservazione delle strutture che ne pregiudica la sicurezza, o per una riconversione ad usi privati (soprattutto residenziale), in queste fermate non è possibile inserire attività primarie del piano generale; l'unico intervento ipotizzabile è quindi la segnalazione mediante un sistema di riconoscimento degli elementi legati alla storia della ferrovia (targhe, pannelli informativi o strumenti analoghi) o, in caso sia possibile, l'inserimento di una dotazione minima di servizi nei pressi della fermata, come una piccola area di sosta coperta e servizi igienici pubblici o una fonte d'acqua potabile. In caso siano presenti nella zona, possono essere usate comunque come punto di contatto con le produzioni tipiche locali, o collegamenti con i percorsi di esplorazione del territorio, trekking o ciclabili.

Non è necessario però stabilire preventivamente una scansione temporale degli interventi, anzi, sarebbe preferibile porre come obiettivo che tutte le fermate, venissero dotate il prima possibile di questa dotazione minima di servizi e apparati informativi, in attesa di un intervento di rifunionalizzazione ove possibile.

Scelta dei casi

Come anticipato, data la diversità in cui si presentano le fermate lungo il percorso, per stato conservazione, usi e rapporto con l'urbano, è stato svolto un ulteriore passaggio per approfondire maggiormente l'approccio progettuale ai diversi casi.

In questo salto intermedio, tra la scala territoriale e quella locale, sono stati sviluppati dei progetti di inquadramento, alla scala rappresentativa dell'1:500, per stabilirne i caratteri generali, gli elementi minimi e il rapporto tra gli edifici e il loro contorno.

Per farlo sono stati scelti tre casi considerati esemplari e rappresentativi, nei loro caratteri, di numerosi altri siti tra quelli censiti, da quelli che consentono interventi minimi, sia sulle strutture, che sul contesto, fino al caso più integrale, approfondito nel dettaglio nella parte finale.

L'obiettivo in questa fase è definire delle casistiche di intervento, che abbiano caratteri replicabili, adattandosi di volta in volta alla situazione e al contesto specifici.

Ricollegandosi alla scansione prioritaria dei casi precedentemente illustrata, di quelli riportati in seguito, i primi due siti rientrano nella sezione degli interventi "secondari" i casi cioè in cui è possibile l'intervento e l'inserimento di nuove funzioni agendo sia sull'edificio esistente che sull'intorno; si differenziano in base all'estensione dell'intervento possibile, il primo riguardante solo l'edificio, una casa cantoniera, e l'area antistante; il secondo, comprende la stazione dismessa e l'area circostante più ampia della precedente. Il terzo caso infine riguarda un caso considerato essenziale all'attivazione del percorso ciclabile, in cui l'intervento riguarda un'area molto più ampia del singolo edificio, includendo sia il volume della stazione che la casa cantoniera adiacente, e un'area al momento slegata dalle funzioni della stazione ma convertibile ad usi legati alla ciclovìa.

Riguardo la scelta dei siti da progettare in questa scala intermedia dell'1:500, la scelta è dovuta, come anticipato, dalle caratteristiche presenti nelle diverse fermate censite.

Questi fattori sono: lo stato di conservazione dell'edificio, sono stati considerati pertanto solo edifici ancora agibili, che non presentano a un primo sguardo evidenti rischi strutturali e sono intatti in buona parte delle consistenze murarie e coperture, scartando in pratica tutti i casi indicati nella schedatura come "in fase di rudereizzazione", questi sono stati indicati nella sintesi svolta successivamente, come ultimi in ordine prioritario e destinati a minimi interventi che non toccano direttamente le strutture ma si affiancano ad esse; il secondo parametro considerato è la compatibilità degli usi attuali, sono stati scartati tutti i casi meno compatibili, come le trasformazioni in abitazioni private, equiparati ai ruderi della voce precedente, per l'impossibilità di modificare le funzioni esistenti; è stato quindi considerato positivamente il disuso, che consente quindi l'inserimento di nuove attività e il caso ottimale del mantenimento di funzioni analoghe a quelle originarie. Infine, per poter coprire tutti i casi possibili, dall'intervento minimo a quello più intensivo, è stata fatta anche una distinzione in base all'estensione del sito analizzato, comprendendo tutti gli spazi ed edifici circostanti disponibili.

In base a questi parametri sono state scelte tre "scenari tipo", in ordine di complessità dell'intervento: il primo è il caso con l'intervento di minore entità, un singolo edificio, isolato nel contesto, senza aree circostanti da riqualificare e strutturalmente intatto, in questo caso l'intervento riguarda quindi la rifunionalizzazione dell'edificio e degli spazi esterni in un'area molto limitata tra lo stesso e la pista ciclabile; il secondo è un intervento più importante, con il recupero dell'edificio che richieda il completamento di parte degli spazi originari e inserito in un contesto che rende possibile la creazione di nuovi spazi da dedicare alla sosta e al ristoro, il progetto quindi riguarderà oltre al recupero dell'edificio, l'aggiunta di nuovi volumi di completamento e una maggiore articolazione nel progetto dello spazio aperto; terzo caso è il più complesso, per le dimensioni, riguardando un'area nettamente maggiore e per l'inserimento in un contesto urbano o periurbano e l'inclusione di più di un singolo edificio, rendendo necessario quindi il ripensamento del rapporto col contesto in cui è inserito, allargando le funzioni da inserire includendo spazi destinati ai residenti.

Casa cantoniera con casello a Castelluccio Superiore



159_Vista assonometrica della casa cantoniera di Castelluccio Superiore allo stato di fatto

Elementi di progetto:

- 1-Casa cantoniera
- 2-Casello ferroviario
- 3-Pista ciclabile
- 4-Strada Provinciale - ex SS 19

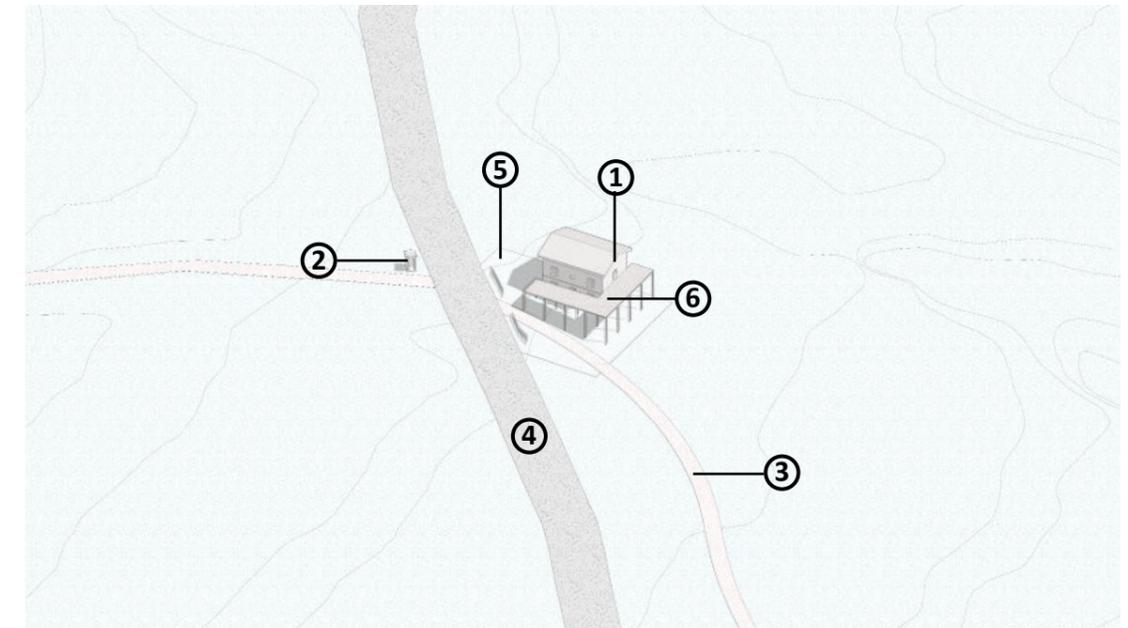
Il primo caso approfondito è una casa cantoniera sita nel Comune di Castelluccio Superiore. Si tratta di un edificio semplice, sul modello delle case cantoniere ritrovate lungo il percorso. Unico particolare per cui si distingue dagli altri, essendo posizionato all'intersezione tra il percorso ferroviario e la ex SS 19, l'aggiunta del casello di fronte all'edificio principale sul lato opposto della strada.

La casa cantoniera si trova a circa 3 chilometri dall'abitato di Castelluccio Superiore, poco prima dell'area industriale in cui si trova anche la stazione del paese.

La scelta del sito è dovuta sia alla posizione, in quanto esemplare di tutti i casi di stazioni e case cantoniere isolati, che alla consistenza del manufatto, con la sola casa cantoniera, più piccola rispetto alle stazioni.

L'intervento programmato riguarda quindi principalmente l'edificio della casa cantoniera, di cui si prevede il recupero tramite consolidamento e ricostruzione delle parti danneggiate dall'incuria; è stato immaginato inoltre il recupero della parte antistante, con una nuova pavimentazione, che connette le nuove funzioni al percorso; nel punto di contatto del nuovo lastricato con la pista ciclopedonale, viene posizionata una pensilina, punto di arrivo e di ripartenza per chi sceglie di sostare lungo la strada.

Particolarmente importante per questo caso, dove si incrociano la via verde e la Strada Provinciale, lo studio dell'intersezione tra i due sistemi di trasporto, per garantire la sicurezza dei visitatori, la stessa funzione svolta a suo tempo dallo stesso casello ferroviario.

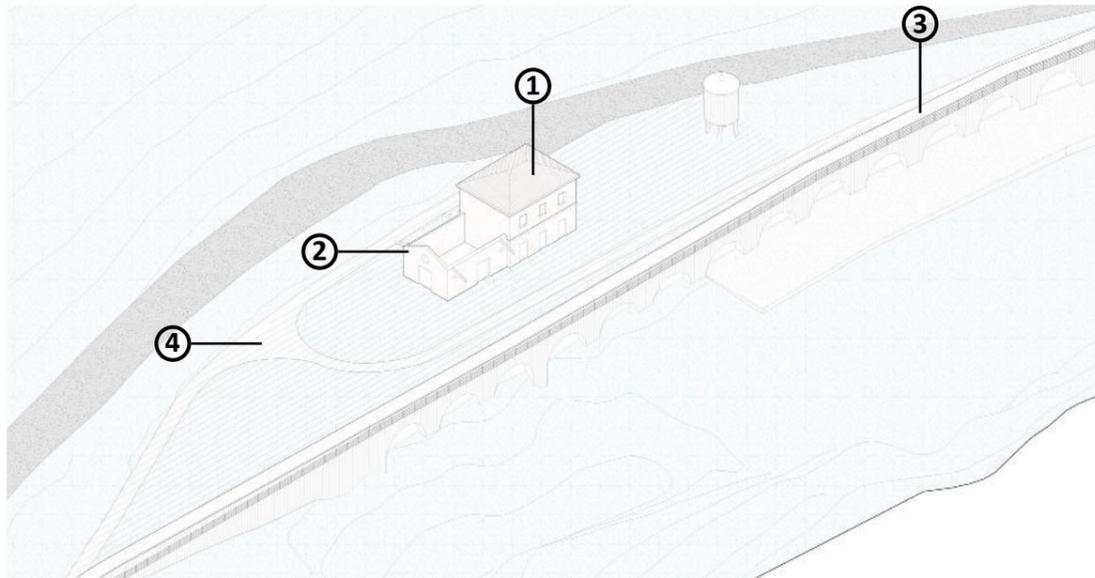


160_Vista assonometrica della casa cantoniera di Castelluccio Superiore allo stato di progetto

Elementi di progetto:

- 1-Casa cantoniera, ridefinizione ambienti interni e ristabilimento degli infissi mediante elementi in acciaio
- 2-Casello ferroviario
- 3-Pista ciclabile, rifacimento del fondo stradale e della segnaletica
- 4-Strada Provinciale - ex SS 19
- 5-Nuova pavimentazione lastricata in pietra con spazi di seduta
- 6-Pensilina coperta modulare in acciaio, spazio coperto per parcheggio biciclette e sosta

Stazione ferroviaria a Lauria



161_Vista assonometrica della stazione di Lauria allo stato di fatto

Elementi di progetto:

- 1-Stazione - edificio passeggeri
- 2-Stazione - spazio deposito
- 3-Pista ciclabile
- 4-Sede binari dismessi

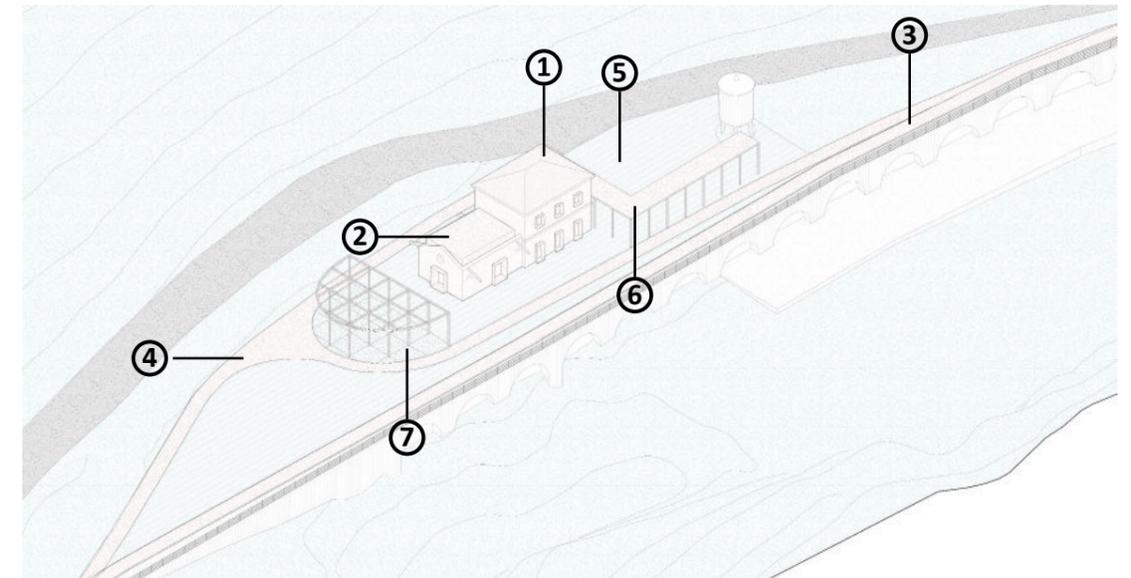
Il secondo caso studio è la stazione di Lauria.

Particolarità di questo sito è il volume accessorio alla stazione, un tempo dedicato a deposito, che si trova privo di copertura; tutta l'area inoltre, si colloca sopra un terrapieno formato da archi in pietra, al termine di un viadotto, a circa 2,5 chilometri dal centro di Lauria. Il centro è raggiungibile tramite la ex SS 19, che passava in questo tratto, di fianco alla ferrovia, senza però incrociarla.

Il sito è stato selezionato per la disponibilità degli spazi a cui assegnare una nuova funzione, sia all'interno del volume esistente, che col recupero del volume incompleto del deposito, ed infine nei restanti spazi del terrapieno su cui si colloca la stazione.

L'intervento previsto sull'edificio passeggeri ricalca quello visto in precedenza a Castelluccio Superiore, con il consolidamento delle strutture e la sistemazione degli spazi interni, visibile nella riapertura degli infissi tamponati; lo spazio deposito viene invece completato con un nuovo volume, un parallelepipedo dello stesso metallo usato per gli infissi che si inserisce nel vuoto rimasto aperto dal crollo della copertura. Lo spazio esterno invece è stato rivisto integralmente, con la ripavimentazione già prevista per il caso precedente, una pensilina, come spazio di parcheggio per biciclette e riparo coperto e una nuova piazza, semicircolare, realizzata con una pavimentazione che si distacca dall'altra per colori e materiali, coperta con un sistema di telai in acciaio, analoghi a quelli della pensilina ma, in questo caso, scoperti.

Viene previsto infine la sistemazione del percorso ciclabile già presente, uniformandolo a quello del nuovo percorso, con l'aggiunta di una parte del sedime ferroviario dismesso e mai recuperato, che gira intorno alla stazione ricollegandosi, sul retro, con la Strada Provinciale.

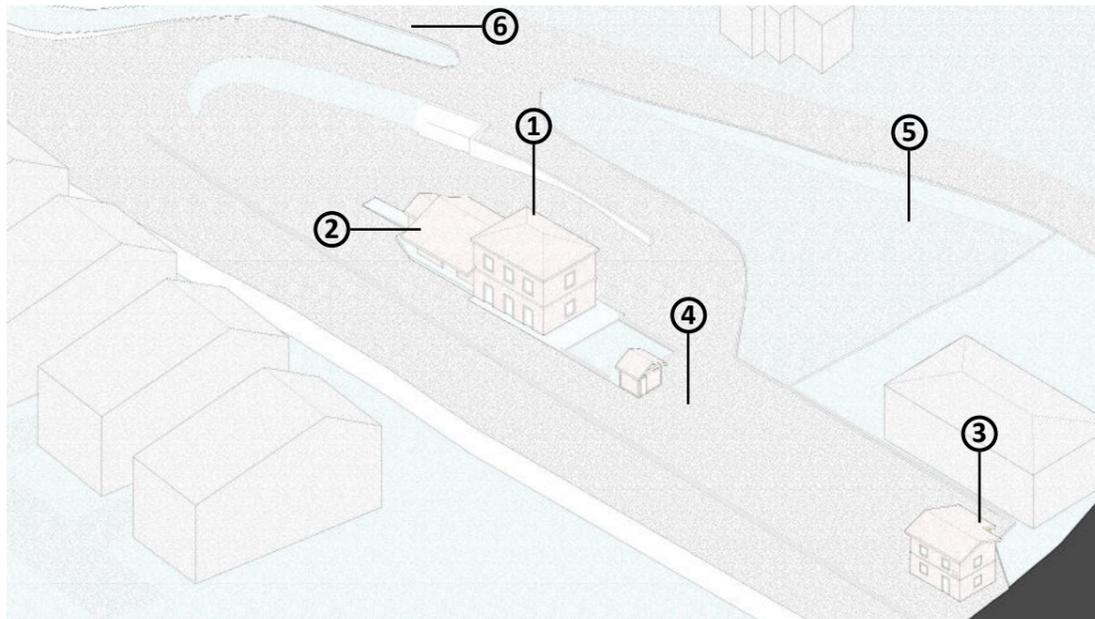


162_Vista assonometrica della stazione di Lauria allo stato di progetto

Elementi di progetto:

- 1-Stazione - edificio passeggeri, ridefinizione ambienti interni e ristabilimento degli infissi mediante elementi in acciaio
- 2-Stazione - spazio deposito, completamento delle parti mancanti con un nuovo volume contenuto nella muratura esistente
- 3-Pista ciclabile
- 4-Sede binari dismessi, trasformazione in pista ciclabile
- 5-Nuova pavimentazione lastricata in pietra con spazi di seduta
- 6-Pensilina coperta modulare in acciaio, spazio coperto per parcheggio biciclette e sosta
- 7-Nuova piazza con sistema aperto modulare in acciaio

Stazione ferroviaria e casa cantoniera a Castelluccio Inferiore



163_Vista assonometrica della stazione e casa cantoniera di Castelluccio inferiore allo stato di fatto

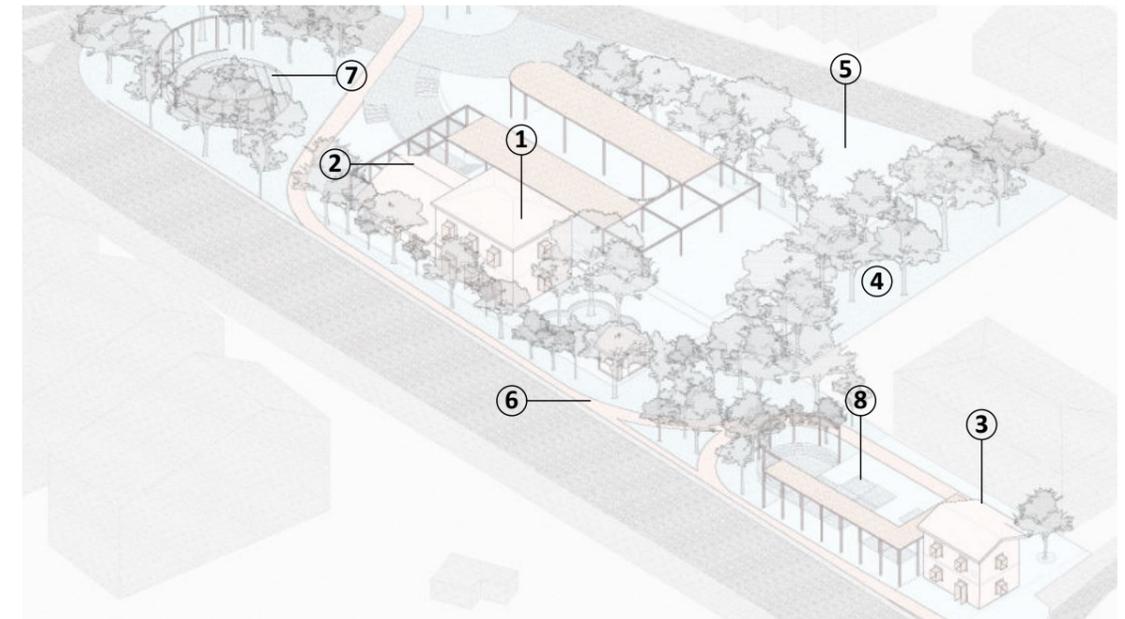
Elementi di progetto:

- 1-Stazione - edificio passeggeri
- 2-Stazione - spazio deposito
- 3-Casa cantoniera
- 4-Spazio di transito e sosta bus
- 5- Area parcheggi
- 6-Ingresso alla pista ciclabile dalla ex SS 19

L'ultimo caso riportato è l'area della stazione di Castelluccio Inferiore. Già precedentemente indicato come sito fondamentale nel recupero del tracciato, in quest'area è presente oltre alla stazione, che svolge ora la funzione di stazione per le autolinee FAL, la casa cantoniera, che risulta invece inutilizzata.

La peculiarità della fermata di Castelluccio Inferiore, oltre che dalla sua posizione interna all'abitato, è data infatti dall'estensione dello spazio a disposizione del recupero, che a ad includere anche l'area destinata a parcheggi lungo la Strada Provinciale.

Anche qui, gli interventi seguono le stesse linee di principio dei due precedenti; la stazione e la casa cantoniera, entrambe in ottimo stato di conservazione, necessitano di interventi minimi, in particolare è prevista la ridefinizione delle aperture per uniformità agli altri interventi. Tutta l'area circostante viene ripensata, con la rimozione integrale dell'asfalto che la ricopre, sostituito da pavimentazione in pietra; viene inoltre regolarizzata la quota degli spazi, prima in pendenza, creando un sistema a due livelli con funzioni distinte e collegati da una lunga pensilina in acciaio, che dalla stazione si allunga in direzione del nuovo mercato coperto; questo, posto alla quota maggiore, occupa in parte il posto del parcheggio preesistente, che viene ristretto e ridisegnato per ospitare anche l'area di carico e scarico merci del mercato, oltre che la fermata degli autobus, spostata per limitare le interferenze con le nuove funzioni.. In ultimo, come parte del ripensamento dello spazio pubblico alla quota più bassa, sono stati pensati due spazi destinati ai visitatori o come sedi per piccoli eventi pubblici, un anfiteatro di fianco alla stazione, più basso di circa un metro rispetto al suolo, e di fianco alla casa cantoniera, una piazza formata piastre in calcestruzzo a diverse altezze, alternate a piccole vasche d'acqua.



164_Vista assonometrica della stazione e casa cantoniera di Castelluccio Inferiore allo stato di progetto

Elementi di progetto:

- 1-Stazione - edificio passeggeri, ridefinizione ambienti interni e ristabilimento degli infissi mediante elementi in acciaio
- 2-Stazione - spazio deposito, ridefinizione ambienti interni e ristabilimento degli infissi mediante elementi in acciaio
- 3-Casa cantoniera, ridefinizione ambienti interni e ristabilimento degli infissi mediante elementi in acciaio
- 4-Spazio verde di nuova piantumazione
- 5-Area parcheggi e fermate bus, nuovo mercato coperto, con pensilina in acciaio modulare e pavimentazione a una quota maggiore rispetto allo spazio pubblico
- 6-Pista ciclabile che costeggia Via Monte Rosa ricongiungendosi all'ingresso della pista ciclabile dalla ex SS 19
- 7-Anfiteatro circolare ricavato nella pavimentazione
- 8-Nuova piazza con cambio di pavimentazione alternata a vasche d'acqua e sistema aperto modulare in acciaio

Il progetto

Introduzione

L'esito finale di questo lavoro di tesi è stato il recupero degli spazi della ex stazione ferroviaria di Castelluccio Inferiore e le sue pertinenze.

L'idea progettuale si sviluppa al termine del percorso di avvicinamento svolto fino a questo punto, dalla strategia al livello territoriale, fino alla scala urbana del paese di Castelluccio.

Questa strategia ha come obiettivo la creazione di un percorso cicloturistico lungo la linea dismessa da Lagonegro a Laino Borgo, con la finalità di stimolare il turismo lento e sostenibile in quest'area, e allo stesso tempo valorizzare le produzioni tipiche e la cultura locale, riconnettendo con questo tracciato, un pezzo di storia ormai dimenticata di questi paesi.

Come anticipato nei capitoli precedenti, il percorso è stato studiato e le sue fermate censite e suddivise in base al tipo di recupero ritenuto più adatto alla loro rifunzionalizzazione, per creare una rete che colleghi il territorio attraversato dal passaggio della ciclovia.

Tra queste stazioni sono stati scelti tre casi studio, per cui è stata formulata una prima ipotesi progettuale, basandosi sulle funzioni precedentemente definite e una serie di elementi compositivi, che si ripetono lungo il percorso in diverse articolazioni, così come un tempo facevano le stazioni e le case cantoniere.

Di questi tre casi studio, quello relativo a Castelluccio Inferiore è stato approfondito nel dettaglio, fino alla scala urbana e alla definizione dei suoi spazi interni, arrivando infine a valutazioni sui materiali e le tecnologie da impiegare nel progetto.

Il tema

Il tema di progetto è stato scelto a partire dalle strategie previste dalla SNAI per Castelluccio Inferiore, nel contesto dell'area MASVS, in particolare per quanto riguarda la creazione dei punti di cibosofia e di un itinerario della biodiversità⁶⁸; mentre le funzioni in supporto diretto alla linea ferroviaria sono state ispirate dalla raccolta di buone pratiche relative alle vie verdi già attive nel contesto italiano internazionale⁶⁹.

La scelta di Castelluccio Inferiore come sito di progetto ha permesso di sfruttare gli ampi spazi a disposizione, includendo i due edifici della stazione e della casa cantoniera, l'ampio piazzale e i parcheggi adiacenti, in unico masterplan integrato di riqualificazione urbana; per questo è stato possibile creare un nuovo polo attrattivo, rivolto alla scala locale ai residenti e agli abitanti dei paesi limitrofi, e alla scala territoriale, per i visitatori in transito lungo la ciclovia, le funzioni previste quindi si legano tra loro, e si rivolgono ad entrambe le tipologie di utenti.

Gli spazi espositivi, destinati alla cultura e alle produzioni locali, sono utilizzabili come spazi per l'allestimento di mostre temporanee ed eventi; allo stesso modo anche il mercato svolge sia la funzione di promozione dei suoi prodotti tipici, che quella di spazio per le attività quotidiane dei Castelluccesi; la stazione, attualmente destinata al trasporto pubblico su gomma, diventa anche info-point turistico; gli spazi della casa cantoniera riconvertita in velostazione infine, destinati a noleggio, riparazione e auto-riparazione delle biciclette e le aree di sosta e ristoro, sono utilizzabili indistintamente dalla cittadinanza e dai turisti.

Questa prima definizione funzionale si inserisce in una cornice di progetto che punta a riqualificare una porzione del tessuto urbano di Castelluccio, per valorizzarne gli spazi e recuperare un'area che, perdendo la funzione centrale di snodo del traffico ferroviario, è stata rimossa dagli spazi vissuti dagli abitanti, rimuovendo con essa la memoria storica della ferrovia ormai dismessa.

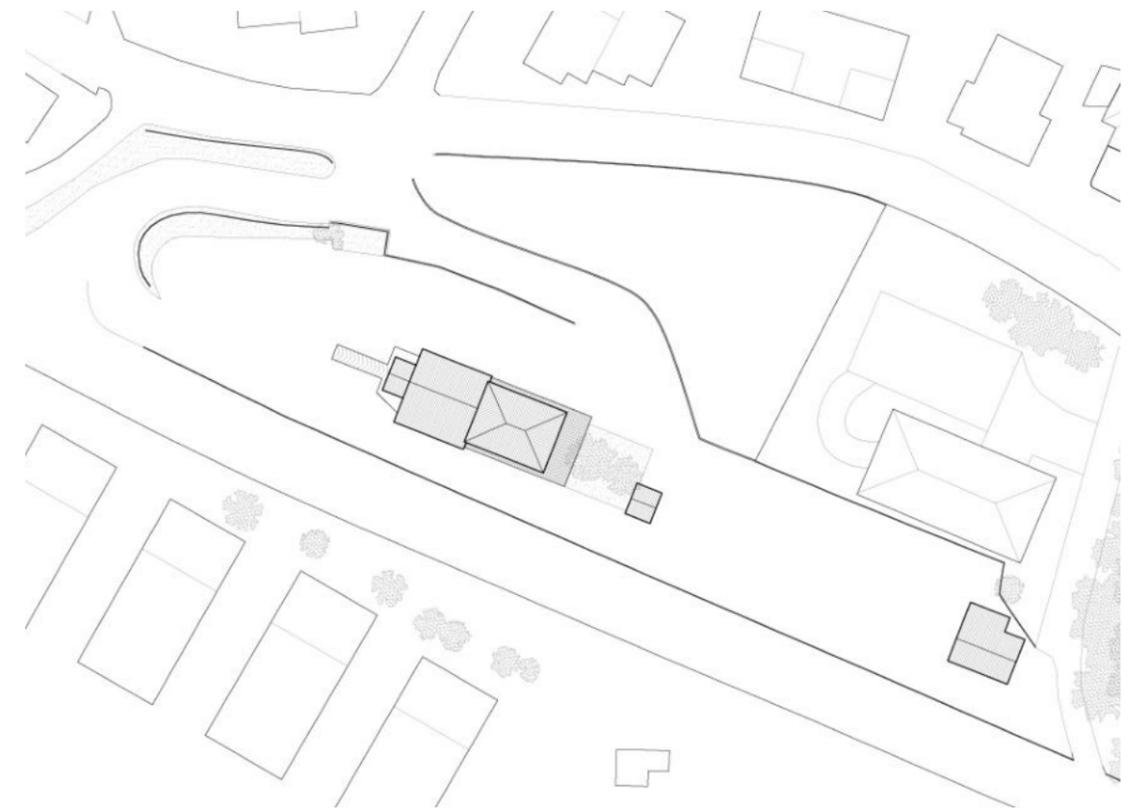
L'area

L'area della stazione di Castelluccio Inferiore si trova ai margini del paese, a sud del centro storico, compresa tra la ex SS19 "Strada delle Calabrie" e la circonvallazione di Via Monte Rosa.

Lo spazio, di forma irregolare, misura circa 150 metri sul lato più lungo e 60 in quello più corto, lungo il quale si sviluppa la maggiore pendenza del terreno con un dislivello di circa 3 metri.

Attualmente si distinguono due spazi separati: il primo, nella parte più alta, ospita un parcheggio, accessibile direttamente dalla ex SS19. L'area più in basso, lungo Via Monte Rosa, è un ampio piazzale su cui si trovano i volumi della stazione e della casa cantoniera; la prima riadattata come stazione delle autolinee FAL, la seconda in disuso; il piazzale circostante è utilizzato come rimessa dei pullman o come parcheggio.

Le strutture sono prevalentemente in buono stato. La stazione, essendo rimasta in uso, è stata recentemente sottoposta ad interventi di recupero che ne hanno cambiato il colore, la casa cantoniera invece, rimane più fedele all'aspetto originario, con la sola variazione, apparentemente, degli infissi. Per quanto riguarda gli spazi esterni, la stazione è circondata da una pavimentazione, leggermente più alta del resto del piazzale, realizzata in cemento; di fianco ad essa, lungo il lato più corto, un'aiuola alberata rappresenta l'unico "verde" dell'intera area. Tutto il piazzale circostante appare evidentemente trascurato e privo di qualità spaziali, le superfici esterne sono asfaltate e l'area è delimitata dalla recinzione in calcestruzzo prefabbricato tipica delle stazioni delle ex FCL, mentre delle semplici reti metalliche separano il parcheggio dal piazzale della stazione in basso, e dalla strada in alto.



165_Planimetria dell'area allo stato di fatto

68- Per approfondimenti si veda il capitolo "Area Interna Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento- MASVS", a cura di Lucia Donetto.

69- Vedi capitolo "Dalle Greenways alle Vie Verdi".

L'intervento

L'intervento sulla stazione di Castelluccio Inferiore svolge un ruolo centrale sul doppio livello della strategia a scala territoriale, e della riqualificazione urbana del paese.

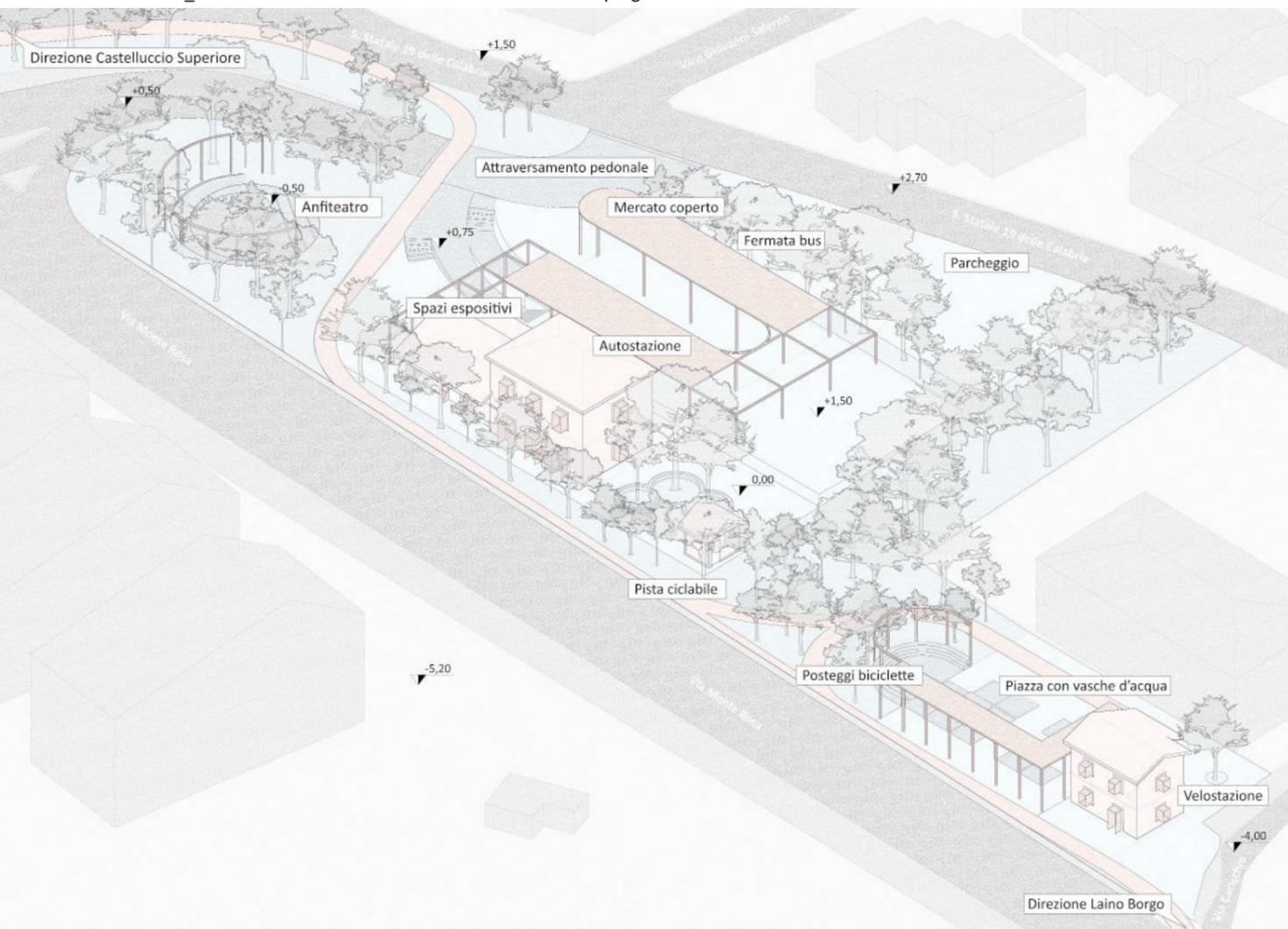
L'obiettivo è la creazione di una fermata lungo la nuova ciclovia da Lagonegro a Laino borgo, lo sviluppo delle stazioni è infatti fondamentale per la riuscita del recupero della linea dismessa; queste sono state pertanto censite, e inserite in un piano di recupero che prevedesse, per ogni stazione, un insieme di funzioni da ospitare a servizio della linea.

Quella di Castelluccio poi, come anticipato nelle analisi del capitolo precedente, rappresenta uno snodo chiave grazie all'estensione degli spazi disponibili e al rapporto col centro urbano. Allo stesso tempo è proprio l'area urbana del paese che il progetto punta a riqualificare, con il recupero di uno spazio semiabbandonato e privo di qualità, da restituire alla popolazione con l'aggiunta di nuove funzioni e il ripensamento degli spazi pubblici.

L'idea progettuale è la creazione di un nuovo hub per il trasporto che integri la stazione, già adattata a terminal per gli autobus, e la nuova velostazione che contiene le funzioni di supporto alla ciclovia. Lo spazio inoltre sarà restituito alla popolazione residente trasformandolo in una nuova piazza urbana; questa si apre proprio in direzione del centro storico e lungo strada in cui viene organizzato ogni due settimane il mercato locale, che potrà usufruire dei nuovi spazi coperti pensati appositamente per la vendita dei prodotti locali.

Proprio le produzioni e la cultura locale rappresentano, infine, l'ultimo tema portante del progetto. Grazie agli spazi destinati all'esposizione alla vendita delle produzioni tipiche e della storia del paese di Castelluccio Inferiore; quest'ultima con un'attenzione particolare alla fase industriale di metà '900, in cui gli spazi della stazione diventano museo di sé stessi in una mostra dedicata alla ferrovia Calabro-Lucana.

166_In basso: Vista assonometrica dell'area allo stato di progetto



Gli elementi caratterizzanti

L'analisi dei casi studio, in cui è stato ipotizzato il recupero di tre fermate come esempio, ha permesso di definire i caratteri fondamentali del recupero architettonico lungo tutta la linea. L'idea progettuale riprende il modello di standardizzazione e tipizzazione degli elementi durante la realizzazione della ferrovia nel secolo scorso.

Così, come gli edifici delle stazioni e delle case cantoniere, scandiscono il passaggio lungo la linea, anche le aggiunte a supporto della nuova ciclovia definiscono la nuova identità collegando progetti posti a chilometri di distanza.

La diversità nelle aree oggetto di riqualificazione, ha reso necessario definire elementi comuni il più possibile flessibili e in grado di adattarsi al contesto del singolo intervento, pur mantenendo sempre la riconoscibilità dell'elemento. In particolare, queste componenti base sono le nuove pavimentazioni esterne delle fermate, che ridefiniscono il rapporto tra superfici verdi e "minerali", e le strutture a telaio, organizzate in diversi sistemi di aggregazione a seconda che si tratti di spazi coperti o aperti e di spazi di transito o di sosta.

Questi elementi, solo abbozzati nella definizione dei casi studio, sono stati ulteriormente approfonditi e dettagliati nella progettazione della stazione di Castelluccio Inferiore.

Il rapporto con l'esistente

Il progetto cerca di andare a colmare quello che, a tutti gli effetti, è un vuoto nel centro abitato di Castelluccio Inferiore.

Lo spazio che circonda la stazione, attualmente in disuso, viene ripensato in continuità con il resto del paese, con particolare attenzione all'integrazione della viabilità, soprattutto all'intersezione tra strada carrabile e pista ciclabile; nella definizione degli accessi al nuovo spazio pubblico e con la riorganizzazione dei parcheggi; aggiungendo infine, nuove aree verdi dove ora è presente solo l'asfalto.

L'idea, quindi, è creare una comunicazione diretta con le principali attività di Castelluccio, con l'apertura verso il centro storico e, allo stesso tempo, tracciando un confine ancora più netto con la strada di scorrimento a sud.

Il patrimonio immobiliare delle linee ferroviarie dismesse, come nel caso della Lagonegro-Spezzano Albanese, può essere considerato tra gli esempi della cosiddetta "architettura minore".

La loro importanza è data non tanto per un intrinseco valore degli oggetti nelle loro qualità architettoniche, ma piuttosto per il valore testimoniale che in essi si manifesta.

Proprio il valore testimoniale delle strutture della stazione e della casa cantoniera è quello che il progetto mira a promuovere, con l'obiettivo di riconnettere un passaggio importante della storia locale, che rimane soltanto in questi edifici.

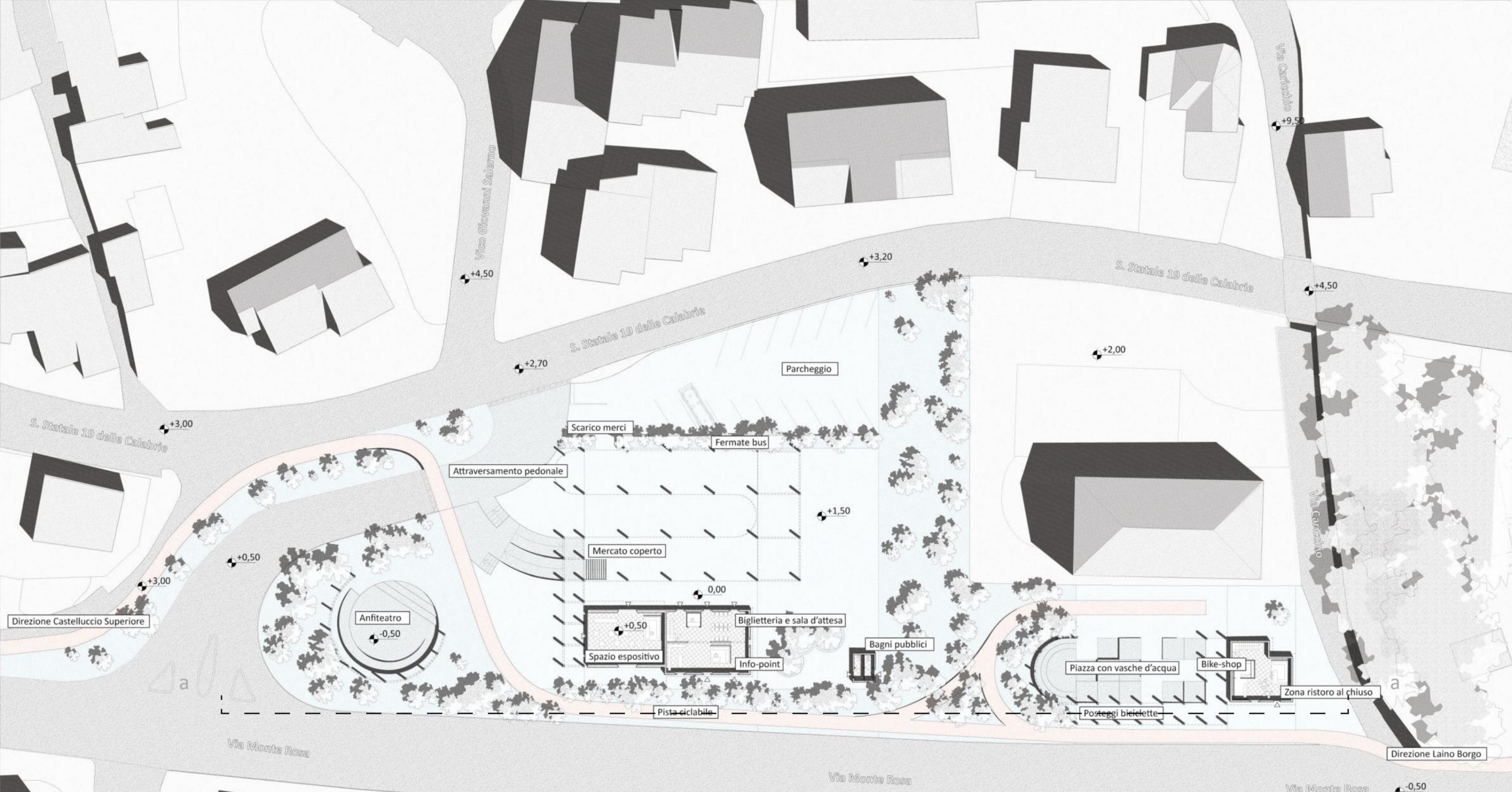
Per questo è stato importante mantenere l'aspetto caratteristico di questi edifici, nelle sue forme e nei colori. Il progetto si concentra, quindi, sulla ridefinizione degli spazi interni, per adattarli alle nuove funzioni senza alterarne le apparenze dall'esterno. L'intervento, tuttavia, non cerca di mimetizzarsi ma si autodenuncia come inserimento della contemporaneità, tramite la nuova riquadratura degli infissi, che si estendono verso l'esterno come estrusione dello spazio interno ridefinito.

Per riqualificare il resto del piazzale della stazione invece, è stato necessario agire in modo più integrale, modellando il terreno per gestire il salto di quota dal punto più alto a quello più basso, e dotando l'area di servizi e di spazi pubblici di qualità.

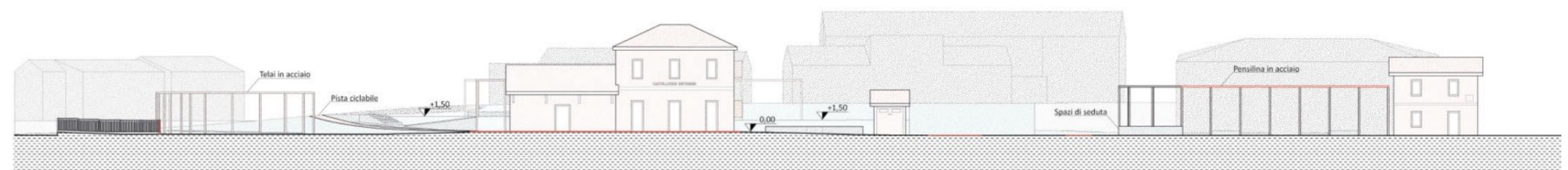
Il progetto degli spazi



167_Planimetria dello stato di progetto - Scala 1:500



168_Pianta dello stato di progetto - Scala 1:500



169_Sezione longitudinale - Scala 1:500

Definizione degli spazi

Il primo passaggio per la definizione del nuovo progetto è stato la suddivisione dello spazio per ospitare le diverse funzioni.

Questa fase è stata utile anche per regolarizzare il dislivello presente tra la quota più alta del terreno, lungo la ex SS19, e quella più bassa lungo via Monte Rosa.

Sono state quindi definite tre macro-aree funzionali; la prima, alla quota inferiore, in cui si trovano i volumi della stazione e della casa cantoniera, sono gli spazi della stazione e velostazione, e degli spazi espositivi dedicati alle produzioni tipiche locali; la seconda, a una quota di +1,5 m rispetto alla prima, ospiterà invece i nuovi spazi del mercato coperto; infine, l'area più a nord e alla quota più alta, destinata ai parcheggi e alla sosta dei mezzi pubblici.

Queste tre zone sono state ulteriormente separate, in seguito, in base alle tipologie di pavimentazione prevista, con ripercussioni anche sulla disposizione dei nuovi elementi inseriti nel progetto, in particolare le diverse aggregazioni delle coperture metalliche.

Tutta l'area infine viene attraversata dalla nuova pista ciclabile, che si inserisce tramite un'apertura nella recinzione in calcestruzzo lungo la strada di circoscrizione e prosegue parallelamente a Via Monte Rosa sul retro della stazione; il percorso si ricongiunge poi con l'attuale punto di partenza, all'intersezione con la vecchia Strada delle Calabrie e proseguendo in direzione Nord-Ovest.

Le due stazioni

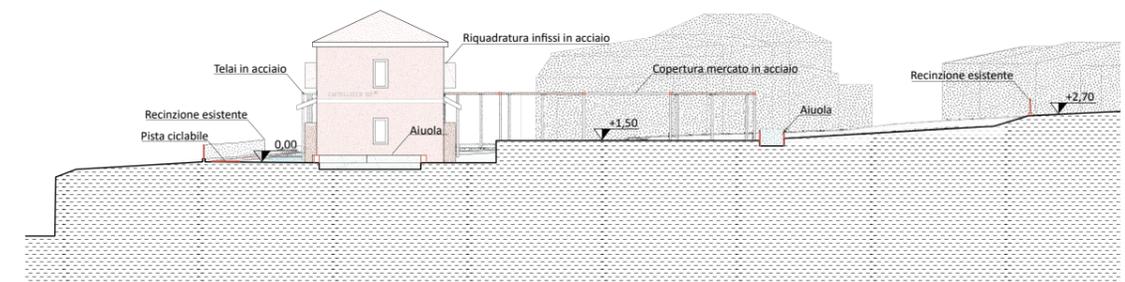
La parte sud dell'area di progetto è stata destinata alla creazione di una nuova velostazione, che si affianca alla stazione degli autobus già presente.

Il fulcro dell'intervento sono quindi i due volumi, ultimi testimoni del passaggio della ferrovia in tempi non troppo remoti.

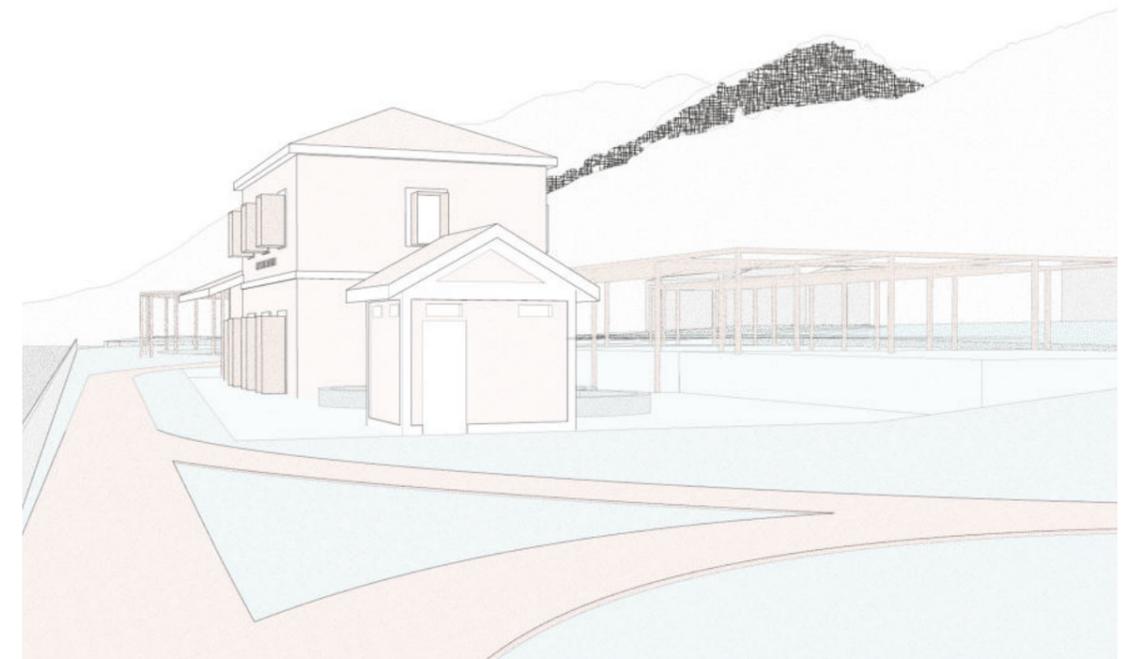
Le specificità del progetto sono state differenti per i due immobili, se la stazione è stata restaurata nello scorso decennio, ed è attualmente in uso come sede delle autolinee FAL, la casa cantoniera è rimasta in disuso, mantenendo un aspetto più vicino a quello originario.

L'approccio nei confronti della casa cantoniera è stato della completa rifunzionalizzazione del manufatto, che andrà ad ospitare i nuovi spazi della velostazione, con noleggio di biciclette e bike sharing, una piccola officina destinata alle riparazioni delle stesse e l'area destinata alla sosta e relax.

La vecchia stazione d'altro canto, non ha bisogno di un recupero completo dei suoi spazi, già destinati ad altre funzioni; è stato scelto comunque di riconvertire il volume più basso, originariamente deposito merci, come nuova area espositiva, dedicata alle funzioni di cibosofia previste dalla strategia SNAI-MASVS, ed eventualmente adattabile anche ad altri tipi di mostre ed eventi, che possono allargarsi anche agli spazi esterni circostanti.



170_Prospetto Est Stazione - Scala 1:500



171_Vista della stazione

Il mercato e il parcheggio

Il nuovo mercato coperto di Castelluccio Inferiore si propone come la diretta continuazione di quello attuale che si tiene due volte al mese lungo la ex Strada delle Calabrie, a ridosso del centro storico del paese.

L'obiettivo è stato la creazione di un'area privilegiata per il mercato, al coperto, che tenesse insieme il recupero di uno spazio marginalizzato e sottoutilizzato dalla popolazione, e la valorizzazione dei prodotti tipici locali; questo avviene in prossimità della stazione, che diventa intanto il punto dedicato alla degustazione e conoscenza proprio di queste produzioni. Il mercato si sviluppa sotto due ali coperte, realizzate con il sistema a telai in acciaio che scandisce come una griglia regolare gli spazi riprogettati. Il suolo, in origine in pendenza, è stato livellato a una quota più alta di quella delle stazioni, un podio sopraelevato rispetto al resto dello spazio; questa nuova piattaforma è stata ripavimentata per adattarsi meglio alle funzioni da ospitare, mentre, il terreno all'esterno dell'area coperta è stato in parte trattato con una pavimentazione drenante e in parte lasciato a verde, nel lato confinante con il lotto adiacente.

All'estremità opposta invece, verso Ovest, la terminazione semicircolare della pensilina segnala l'accesso al mercato coperto dalla strada in cui si tiene attualmente il mercato.

Lo spazio dei parcheggi, già presente, viene anch'esso rimodellato per adattarsi meglio al dislivello esistente, e il suolo trattato analogamente a quello del mercato, con una transizione dal suolo più minerale alla pavimentazione drenante carrabile, terminando con un'area verde, slegata dai parcheggi, che con un'unica pendenza collega la quota più alta e quella più bassa del progetto. Lungo il lato che unisce il parcheggio e il mercato, sarà presente inoltre un'area destinata al carico e scarico merci, in funzione proprio degli spazi della vendita e la nuova fermata dei mezzi pubblici.

Gli spazi esterni

La conformazione dello spazio esterno è stata ripensata in relazione diretta con gli immobili e le funzioni adiacenti.

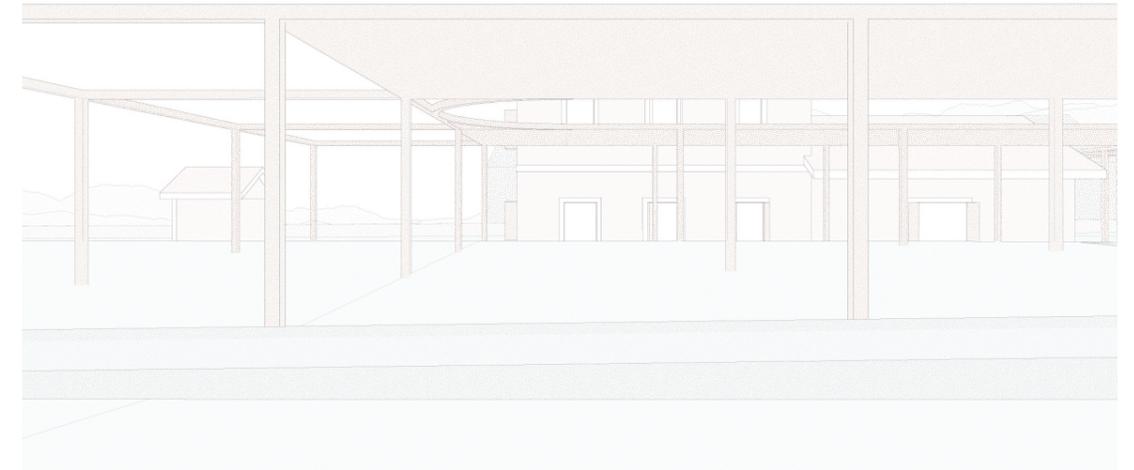
Nel punto in cui la pista ciclabile entra nell'area riprogettata, una lunga pensilina coperta ospita spazi per il parcheggio delle biciclette e forma allo stesso tempo una barriera, che separa la nuova piazza antistante la velostazione e la strada di scorrimento; questa nuova piazza è composta da piattaforme a diverse altezze, in cui quelle a un livello più basso del terreno diventano delle piccole vasche d'acqua, all'estremità opposta rispetto al volume della casa cantoniera, una lunga seduta semicircolare segna il confine della piazza.

Proseguendo lungo la pista ciclabile, uno svincolo permette di tornare in direzione della velostazione, in quest'area di scambio, la pavimentazione drenante lascia spazio a una prima area verde che si estende fino ad affiancare il mercato e il parcheggio assecondando i cambi di quota con le pendenze.

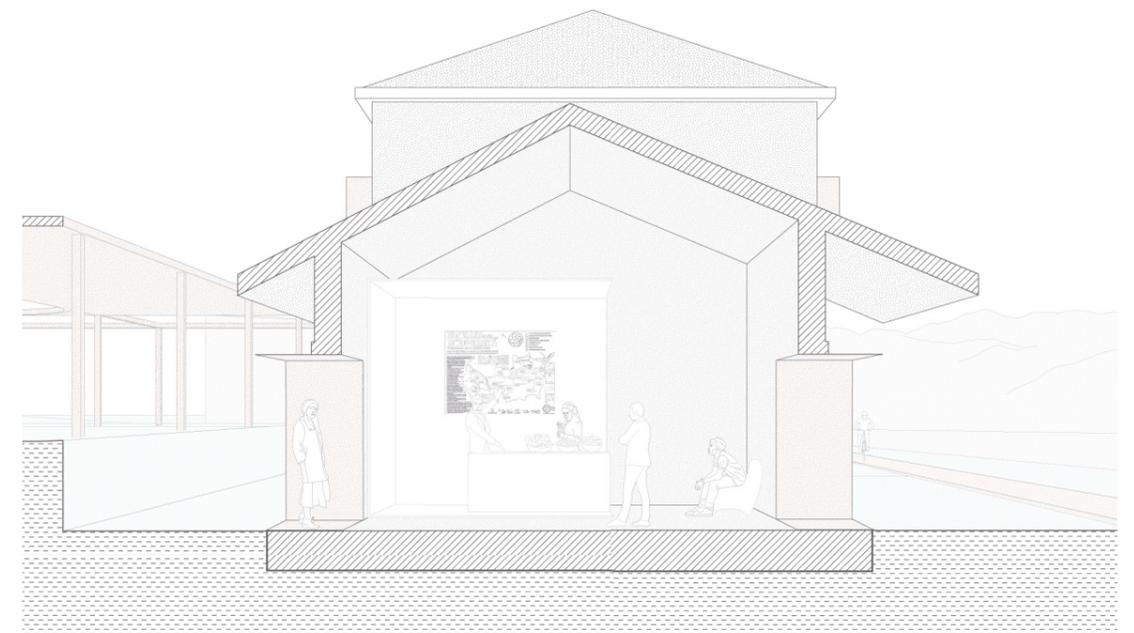
Più avanti il percorso prosegue parallelamente a Via Monte Rosa, sul retro della stazione, sfilando tra lo spazio verde che separa la stazione dal confine e la recinzione originale che viene mantenuta intatta.

Lo spazio si dilata nuovamente dopo aver superato la stazione e la pensilina metallica che collega la stazione al mercato, qui inizia la parte in salita della pista ciclabile che porterà all'attraversamento della strada e al ricongiungimento col percorso preesistente, questo forma un'attraversamento, per pedoni e ciclisti, rialzato rispetto alla strada carrabile con un piccolo dosso.

In quest'ultimo tratto, tra l'ex deposito della stazione e la strada, un'ultima piazza definisce lo spazio esterno; qui la pavimentazione totalmente minerale che circonda la stazione lascia nuovamente spazio a quella drenante e poi all'area verde all'estremità ovest, al centro della quale si apre un piccolo anfiteatro che ospita spazi di seduta utilizzabili anche per eventi ed esposizioni che collegano l'interno e l'esterno della stazione.



172_Vista del mercato verso la stazione



173_ Sezione prospettica dell'area esposizioni

Conclusione

Questo lavoro di tesi si inserisce in un discorso più ampio riguardante le aree interne d'Italia. A partire da una prima fase di studio che ha visto la collaborazione di più tesisti, sono state elaborate quattro strategie di riqualificazione, aventi come area d'intervento il Comune di Castelluccio Inferiore. I lavori proposti si distinguono per approcci e temi approfonditi, ma rappresentano prospettive diverse da assumere come possibili soluzioni a uno stesso problema.

La direzione scelta in questa tesi ha come origine un preciso momento della storia di Castelluccio, che ha visto la nascita delle ferrovie nel territorio lucano permettendo lo sviluppo di un'industria nella zona, fino alla chiusura e smantellamento delle diverse tratte che ha segnato l'inizio del periodo di declino delle economie locali.

Per cercare di invertire questa tendenza di spopolamento e impoverimento del tessuto economico e sociale, è stata sviluppata una strategia che riguarda un'area più vasta di quella del singolo Comune, ma va a connettere tutti i paesi del territorio Pollino-Lagonegrese, specialmente quelli interessati dal passaggio della ferrovia dismessa.

Nella pianificazione della strategia sono stati considerati i principali obiettivi riportati per quest'area nel progetto pilota della Strategia Nazionale delle Aree Interne, in particolare la valorizzazione della filiera agricola locale, e lo sviluppo di un'economia legata al turismo e la mobilità sostenibile.

Questi obiettivi si incontrano lungo il tracciato dei binari, riconvertiti in percorso ciclopedonale destinato al turismo lento, le cosiddette "vie verdi" (o *greenways*); le stazioni e le case cantoniere dislocate lungo il percorso diventano nuovamente fermate che associano alle funzioni legate alla mobilità, quelle di conoscenza e promozione delle produzioni tipiche dei paesi attraversati.

Alla scala urbana la strategia si concretizza nel recupero della stazione di Castelluccio Inferiore, per cui è stato sviluppato un progetto che oltre agli edifici rifunzionalizzati, restituisce alla comunità uno spazio estromesso dalla vita quotidiana del paese, che torna a farne parte soprattutto con lo spazio destinato al mercato che si svolge lungo la strada adiacente ogni due settimane. Il progetto si arricchisce infine con la creazione di nuove "piazze" all'interno degli spazi della stazione e di nuove aree verdi.

La riqualificazione urbana arriva solo alla fine di un percorso di avvicinamento, che parte dalla scala più ampia e dall'analisi delle dinamiche di tutta l'area. La ragione di questa scelta è legata alla convinzione che non è possibile prevedere una ripresa dell'economia locale e un'inversione di tendenza nell'impoverimento e spopolamento, agendo sul singolo caso e con un singolo progetto, ma solo puntando allo sviluppo di tutto il territorio in sinergia.