

ULTIMA FERMATA.

Riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Lagonegro (PZ)



Politecnico di Torino

Politecnico di Torino
A.A. 2025/2026
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per la Sostenibilità

Tesi di Laurea Magistrale

Ultima fermata. Riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Lagonegro (PZ)

Candidata:
Alessia Rocco

Relatrice:
Silvia Gron

// Abstract Ita

L'avvento della ferrovia in Italia ha permesso di sviluppare una rete capillare, capace di entrare nelle aree più interne e di connettere anche i contesti geograficamente più marginali. Con la diffusione dell'automobile e il trasporto su gomma, le ferrovie iniziarono a focalizzarsi sulle linee più importanti, dismettendo man mano tutte quelle linee aventi problematiche infrastrutturali, con elevati costi di gestione e a basso rendimento. La conseguente chiusura e abbandono ha generato su tutto il territorio nazionale un numero considerevole di manufatti ferroviari. Oggi questo patrimonio rappresenta un'occasione di rigenerazione urbana e territoriale: grazie ad interventi finalizzati al recupero di questi tracciati e ai loro manufatti trasformandoli in percorsi versi, è possibile riconnettere le aree più marginali con il tessuto urbano, incentivando nuove dinamiche di turismo e una mobilità più sostenibile.

La tesi analizza l'ex linea ferroviaria da Lagonegro a Spezzano Albanese, con una particolare attenzione all'ex area ferroviaria di Lagonegro. La linea, dismessa nel 1978, ha visto il suo completo smantellamento lasciando in stato di abbandono i manufatti, i ponti ferroviari e le gallerie. Dal 2021 parte del tracciato è stato convertito in percorso verde riadattando le vecchie gallerie e i ponti ferroviari.
L'obiettivo di questa tesi è quello di proporre un progetto che da un lato offra una proposta turistica attrattiva e strutturata, dall'altro ripristinare uno spazio da tempo ormai dismesso e abbandonato creando un luogo di aggregazione e di riferimento non solo per la comunità locale ma soprattutto per l'utenza turistica.

// Abstract Eng

The advent of the railway in Italy enabled the development of a capillary network capable of penetrating the most inland areas and connecting even the most geographically imarginal contexts.
With the rise of the cars and road transport, railways began to focus on major lines, gradually decommissioning those routes facing infrastructure issues, high operating costs, and low returns. The resulting closures and abandonment left a significant number of railway structures scattered across the country. Today, this heritage offers an opportunity for urban and territorial regeneration: by reclaiming these routes and structures—transforming them into greenways—it is possible to reconnect isolated areas with the urban fabric, fostering new tourism dynamics and more sustainable mobility.

This thesis analyzes the former railway line running from Lagonegro to Spezzano Albanese, focusing specifically on the former railway site in Lagonegro. Decommissioned in 1978, the line was completely dismantled, leaving its structures, railway bridges, and tunnels in a state of abandonment. Since 2021, a section of the route has been converted into a greenway, repurposing the old tunnels and railway bridges.
The aim of this thesis is to propose a project that offers an attractive, well-structured tourism initiative while simultaneously revitalizing a long-abandoned site, creating a gathering place and a landmark for both the local community and, above all, tourists.

Indice

Introduzione

01_Nascita delle ferrovie in Italia e storia della tratta Lagonegro-Spezzano Albanese

1.1_Nascita delle ferrovie in Italia p. 14

1.2_Ferrovie Calabro Lucane (FCL) p. 17

1.3_Linea Lagonegro-Spezzano Albanese p. 20

// 1.3.1_Il Percorso p. 26

1.4_La stazione di Lagonegro p. 27

1.5_La rete ferroviaria lucana oggi p. 30

02_Abbandono e metodi di riconversione dell'infrastruttura ferroviaria dismessa

2.1_Il patrimonio ferroviario dismesso p. 36

2.2_Metodi di riutilizzo e riconversione p. 38

// 2.2.1_Greenways p. 41

// 2.2.2_Linea Lagonegro-Spezzano Albanese: la trasformazione in ciclovia p. 45

2.3_Il caso italiano: storia e normativa p. 48

2.4_Infrastrutture di trasporto dismesse p. 52

2.5_Il Piano della Mobilità Ciclistica p. 54
2.6_Il cicloturismo p. 57
2.7_Spunti per affrontare il progetto p. 62
// 2.7.1_High Line p. 63
// 2.7.2_Promenade Plantee p. 67
// 2.7.3_Via verde del Aceite p. 71
// 2.7.4_Ciclovia Alpe Adria | Moggio-Tarvisio p. 74

03_Lagonegro: le analisi

3.1_Storia del lagonegrese p. 80
// 3.1.1_Inquadramento p. 85
3.2_Sviluppo del tessuto urbano p. 86
3.3_Servizi, attività commerciali e popolazione p. 88
// 3.3.1_Analisi demografica p. 93
3.4_Viabilità e relazioni con il contesto p. 96
3.5_Edifici ed eventi religiosi p. 98
3.6_Verde e catene montuose p. 102
// 3.6.1_Percorsi trekking p. 104
// 3.6.2_Percorsi ciclabili p. 106

04_Il progetto

Parte I_La ciclovia Lagongero-Rotonda

4.1_La ciclovia Lagonegro-Rotonda p. 112

// 4.1.2_Carta dei parchi p. 114

// 4.1.2_Carta rischi PAI p. 116

// 4.1.3_Carta usi del suolo p. 118

// 4.1.4_Fermate e stazioni p. 120

4.2_Metaprogetto p. 122

Parte II_La stazione

4.3_L'area oggi p. 130

4.4_Stato di fatto p. 148

4.5_Stato di progetto p. 150

// 4.5.1_Flussi p. 152

// 4.5.2_Area Stazioni p. 154

// 4.5.3_Area Camper p. 156

// 4.5.4_Area Sportiva p. 160

// 4.5.5_La nuova stazione p. 164

// 4.5.6_Abaco p. 169

Conclusioni p. 170

Bibliografia p. 172

Sitografia p. 174

Introduzione

Le ferrovie dismesse oggi rappresentano un patrimonio che si ramifica e si estende lungo tutto il nostro territorio nazionale. Passando dai contesti urbani alle aree montuose, dalle aree agricole alle aree costiere, questi tracciati raccontano una storia sociale ed economica dei luoghi che hanno attraversato.
L'infrastruttura ferroviaria dismessa e i suoi manufatti rappresentano quindi una forte risorsa strategica di valorizzazione territoriale. In particolare, la loro conversione in percorsi ciclopedonali offre di promuovere una mobilità e un turismo più sostenibili proponendo nuove forme di conoscenza delle aree attraversate.
Il presente elaborato di tesi assume come caso studio l'ex linea ferroviaria da Lagonegro a Spezzano Albanese, focalizzando l'attenzione sulla vecchia area ferroviaria di Lagonegro.
La tratta venne dismessa nel 1978 con la conseguente rimozione del sedime ferroviario, lasciando unicamente i manufatti lungo il percorso, le gallerie e i ponti ferroviari.
La proposta di convertire questa linea in ciclovia arriva con il Piano Regionale dei trasporti 2016-2026, con l'obiettivo di renderla attiva entro il 2021.
Nonostante le potenzialità del tracciato, la ciclovia presenta attualmente varie criticità, prima fra tutte l'assenza di servizi a supporto dell'utenza lungo l'intero percorso. Questa criticità può rivelarsi un punto chiave di promozione territoriale che consentirebbe non solo di ripristinare gli edifici come memoria storica ma anche di valorizzare spazi ritenuti oggi marginali. Per affrontare il tema, l'approccio metodologico si struttura combinando fonti bibliografiche, conoscenze personali,

confronto con l'amministrazione pubblica, la comunità locale e sopralluoghi delle aree interessate.
La tesi si articola in quattro capitoli, i quali ricostruiscono il quadro storico e normativo di riferimento, fino alla definizione di una proposta progettuale volta al ripristino di un'area abbandonata da tempo.

//01

NASCITA DELLE FERROVIE IN ITALIA E STORIA DELLA TRATTA LAGONEGRO-SPEZZANO ALBANESE

Questo primo capitolo introduce la nascita delle ferrovie in Italia, soffermandosi in particolare sull'area del Mezzogiorno e sul ruolo che le Ferrovie Calabro Lucane hanno avuto nel corso del tempo.
L'analisi si soffermerà sulla tratta Lagonegro-Spezzano Albanese, una linea di fondamentale importanza in un territorio di difficile accessibilità, poiché garantiva un asse di collegamento tra la Campania, la Basilicata e la Calabria. L'ultimo elemento analizzato sarà incentrato sulla stazione di Lagonegro e sul ruolo che essa ha avuto nel tempo. Quest'ultimo approfondimento è rilevante in quanto introduce l'area di progetto di questa tesi.

1.1_Nascita delle ferrovie in Italia

Nella prima metà dell'Ottocento, nel Regno Unito fu costruita la prima linea ferroviaria a scopo commerciale. L'avvento di questo nuovo mezzo di trasporto suscitò grande entusiasmo in tutto il territorio europeo, tanto che molti Stati iniziarono a progettare e a realizzare le proprie reti ferroviarie.
In Italia, a differenza degli altri Stati europei, lo sviluppo di un sistema ferroviario in grado di collegare le varie aree del territorio risultava complesso per via sia della sua composizione morfologica che per la frammentazione politica di quel periodo.
Il primo tracciato ferroviario, di poco più di 7 km, venne realizzato nel Regno delle Due Sicilie nel 1839 e collegava Napoli con Granatello di Portici (NA). Da questo momento in poi i diversi Stati preunitari avviarono la costruzione di tratte ferrate all'interno dei loro territori, favorendo da un lato un miglioramento dei trasporti ma determinando al contempo la frammentazione del sistema ferroviario. Inoltre, la gestione della rete era caotica e poco funzionale in quanto le concessioni e le proprietà dei vari tracciati seguivano regolamentazioni differenti.
Dopo l'Unità d'Italia nel 1861, la rete ferroviaria raggiunse complessivamente 2560 km di estensione[1], ma la gestione restava ancora frammentata tra le diverse società. Per cercare di riorganizzare questo sistema, il 14 maggio 1865 venne emanata la Legge n°2279, detta "Legge dei grandi gruppi", che differenziò le ferrovie pubbliche e private, stabilendo le norme per la costruzione e l'esercizio delle linee, nonché le condizioni per le concessioni, affidando infine la gestione della rete a cinque società[2].

[1]_Fondazione FS, *Le ferrovie nell'Unità d'Italia. Cronologia storica 1839-1861*, https://www.fondazionefs.it/it/focus-tematici/2021/3/17/le-ferrovie-nell-unita-d-italia---cronologia-storica-1839-1861.html.
[2]_Crispo A. , *Le ferrovie italiane.* Storia politica ed economica, Milano, 1940, p. 111.



Mappa delle linee attive nel 1860
(Fonte: G. Alzona, L'ingegnere Luigi Alzona. Una vita per le ferrovie)

Con la legge Baccarini[3] del 1879, si puntò a rafforzare ulteriormente l'organizzazione del sistema ferroviario cercando di ridurre il divario economico e infrastrutturale presente tra le diverse aree del Paese. La legge prevedeva, inoltre, la realizzazione di oltre 6000 km di nuove linee ferrate complementari, con una particolare attenzione alle regioni meridionali[4].

Dal 1880 al 1884 vennero aperte all'esercizio nuove linee per 1680 km, raggiungendo, a partire dal 1861, 8139 km di strade ferrate.

Dopo un primo tentativo di gestione dell'intera rete allo Stato, una Commissione parlamentare propose di affidare l'esercizio a società private con apposite concessioni[5].

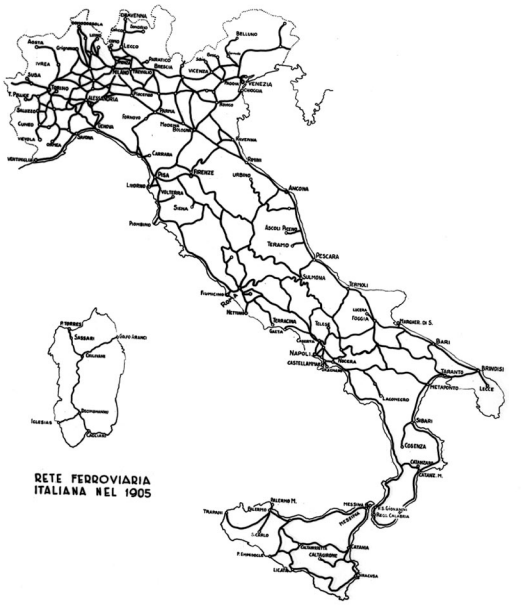
Con la legge del 1885 la gestione di 10.500 km venne così ripartita in tre società: la società per le Strade Ferrate Meridionali,

[3]_La legge Baccarini viene pubblicata nel 1879 ed era finalizzata allo sviluppo ferroviario infrastrutturale dell'Italia Unita.

[4]_Alzona G., *L'ingegnere Luigi Alzona. Una vita per le ferrovie*, Villanova Monferrato, Villaviva - Società Culturale, 2009, p. 20.

[5]_ibidem

del Mediterraneo e della Sicilia. Le prime due avevano la gestione di poco più di 4000 km ciascuna, la terza gestiva circa 600 km relativi al territorio siculo e 1750 km gestiti da società diverse.
Avvicinandosi la scadenza delle concessioni, le tre società ferroviarie cominciarono a ridurre gli investimenti e a rallentare le opere di ammodernamento, generando disagi sul territorio, tanto più in un periodo di intensa crescita economica. Per queste ragioni nel luglio del 1905 la rete ferroviaria venne nazionalizzata con il riscatto di gran parte delle linee private[6], dando vita a Ferrovie dello Stato.



Mappa delle linee attive nel 1905
(Fonte: Fondazione FS)

[6]_Alzona G., cit., p. 29.

1.2_Ferrovie Calabro Lucane (FCL)

Nel 1905 le ferrovie italiane avevano raggiunto complessivamente 16.000 km di strade ferrate così ripartite: lo Stato assunse la gestione di 13.000 km mentre la restante parte venne data in concessione a società private[7].

Con il processo di nazionalizzazione, la rete mediterranea dovette cedere la propria rete ottenendo in cambio un risarcimento, che reimpiegò nella realizzazione di nuovi chilometri ferrati nel Mezzogiorno. Questo anche a sostegno delle richieste che già nel 1882 vennero fatte al Regno per la costruzione di un collegamento tra Calabria e Campania. All'inizio del 1911 si firmò la convenzione lo con la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo - divenuta nel 1915 Società Mediterranea per le Ferrovie Calabro Lucane (MCL) - per la costruzione di una rete tra Basilicata, Puglia e Calabria[8]. La rete avrebbe quindi coperto le province di Bari, Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria. In questo modo si ebbe la possibilità di ottenere una migliore integrazione trasversale tra le reti di Ferrovie dello Stato e quelle del Mezzogiorno[9].

Il progetto iniziale prevedeva la realizzazione di 1271 km a scartamento ridotto (950 mm), scelta dettata in parte dai costi di realizzazione ma soprattutto dalle caratteristiche morfologiche del territorio. Infatti, in molti tratti in cui la pendenza del terreno era particolarmente pronunciata venivano utilizzate delle cremagliere e la velocità era compresa tra i 15 e i 30 km/h[10].

Il progetto proposto fu molto ambizioso ma i lavori andarono molto a rilento sia a causa della Prima Guerra Mondiale, che determinò una fase di stallo a causa della mancanza dei materiali e della manodopera, e sia per

---

[7]_ibidem

[8]_Marra P., *Calabro Lucane. Piccole ferrovie tra Puglia, Basilicata e Calabria*, Lugo (RA), 2016, p. 39.

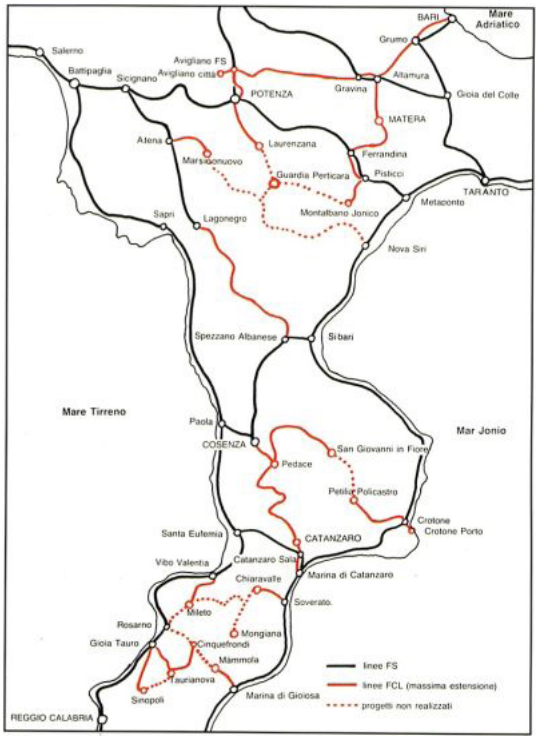
[9]_Spagnoli L., Varasano L., *Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla Ferrovia Ciclabile Lucana,* p. 146

[10]_Nesi D., *La ferrovia tradita,* L'Eco di Basilicata, Lauria, 2005, p. 13.

l'effettiva difficoltà data da un territorio prevalentemente montuoso. Per questa ragione, tra il 1915 e il 1934 - anno di interruzione della costruzione delle linee fino poi al 1956, anno in cui venne realizzato un ultimo tronco – furono completati solo circa 750 km a fronte di quelli previsti inizialmente[11]. Molte delle linee previste non si realizzarono, comportando una frammentazione dell'intera rete. Inoltre, a pochi anni dalla loro entrata in esercizio, molte stazioni vennero abbandonate a causa dalla lontananza dall'abitato.
La rete fu costruita con tecnologie non particolarmente innovative per il periodo, rendendola sin dalla sua realizzazione un'infrastruttura già desueta, i costi di manutenzione stavano diventando sempre più alti, anche a causa dalla fragilità stessa del territorio, e l'avvento dei trasporti su gomma, contribuì, nel giro di qualche anno, alla sospensione e allo smantellamento di diverse tratte.
Un evento di particolare importanza fu l'incidente della Fiumarella nel 1961 sulla linea Cosenza-Catanzaro, causato dalla scarsa manutenzione. Questo portò a ritirare la concessione a MCL e ad istituire una gestione commissariale governativa portando alla nascita delle Ferrovie Calabro Lucane (FCL)[12].
Dagli anni Sessanta in poi, il trasporto su gomma non fece altro che ridurre l'uso dei treni e con la politica dei "rami secchi"[13] emanata negli anni Ottanta, molti tronchi ferroviari a basso traffico vennero dismessi o smantellati. Inoltre, la linea presentava molti limiti di tipo tecnico-infrastrutturale,

[11]_Merisio L., Polito A., *Indice delle illustrazioni, in Italia della nostra gente - Treni ad altra velocità,* Roma, 2023, pp. 186-189
[12]_Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 207.
[13]_*La politica dei rami secchi venne applicata da Ferrovie dello Stato per eliminare tutte quelle linee secondarie, a basso traffico, non particolarmente redditizie. L'obiettivo era quello di contenere i costi di esercizio e riorganizzare le risorse verso altre linee. Questo però comportò diverse problematiche in molti Comuni italiani, rendendoli maggiormente marginali e creando spazi dell'abbandono senza attuare progetti di riconversione.*

frammentazione sul territorio e dissesti dovuti a incidenti e dissesti.
Nel 1989 le Ferrovie Calabro Lucane furono scisse in due gestioni differenti generando Ferrovie Appulo Lucane (FAL) e le Ferrovie della Calabria (FC). Ad oggi le due compagnie svolgono i servizi sui vecchi tratti ferroviari compensati da mezzi su gomma o su ciò che resta della vecchia ferrovia.



Mappa delle linee FCL
(Fonte: http://www.lucaniamia.altervista.org/LaLittorina.html)

1.3_Linea Lagonegro-Spezzano Albanese

L'Unificazione dello Stato e la legge Baccarini, emanata nel 1879, furono fondamentali per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale. La legge prevedeva la classificazione dei progetti delle linee secondo quattro categorie: la prima categoria riguardava le linee principali a livello nazionale e internazionale, la seconda e la terza le linee complementari a quelle principali, mentre la quarta le linee locali[14].
In questo modo, la ripartizione delle risorse economiche per lo sviluppo dei singoli progetti avrebbe seguito specifici criteri funzionali.
La linea Lagonegro-Spezzano Albanese fu un progetto successivo rispetto all'elenco delle linee inizialmente indicate nel 1879.
Al tempo stesso, però, compariva nella prima categoria la tratta Reggio Calabria-Paola-Castrocucco, che avrebbe solcato il litorale tirrenico dalla Calabria fino alla Basilicata. L'ipotesi progettuale prevedeva, inoltre, la realizzazione di due tronchi ferroviari che avrebbero connesso questa linea alla Eboli-Romagnano (segmento della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto). Il primo tronco, più interno, collegava Casalbuono (SA) e Lagonegro, mentre il secondo, più vicino alla costa, Lagonegro e Castrocucco (frazione del Comune di Maratea). Da quest'ultimo punto ci si sarebbe poi ricongiunti rispettivamente a Nord verso Salerno, attraversando il Cilento, e a Sud verso Reggio Calabria[15].
Questi tracciati furono oggetto di discussione tra gli abitanti stessi delle Regioni interessate ma, nonostante queste tensioni, la Basilicata cercò di portare avanti gli studi di fattibilità sull'area per cercare sia di consolidare l'unificazione politica ma soprattutto per rendere i suoi territori meno marginali.
Iniziata la fase di redazione dei progetti,

[14]_Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse,* p. 198.
[15]_ivi, p. 199.

intorno al 1886, venne sviluppato solo quello riguardante il tronco Casalbuono–Lagonegro, mentre per quello di Lagonegro–Castrocucco vennero svolti soltanto degli studi per il tratto da Lagonegro a Rivello. Nel giro di qualche anno, l'idea di questo tratto venne abbandonata, al punto che non si trovarono più riferimenti sulle varie documentazioni e fu l'unico dell'elenco della legge Baccarini a non essere realizzato.

Ciò nonostante, in Parlamento venne comunque sollevato il tema di una dorsale interna che collegava Potenza a Salerno verso Cosenza, passando per la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro[16]. In quest'ottica venne progettata la linea Lagonegro-Spezzano Albanese, di terza categoria e a scartamento ridotto. La sua realizzazione iniziò solamente dopo la nazionalizzazione della ferrovia. Dopo un inizio posticipato, anche la sua costruzione fu molto lenta, a causa delle difficoltà nella realizzazione del compartimento di Napoli, dovute all'alluvione del 1905 e l'eruzione del Vesuvio l'anno successivo, e dello scoppio della Prima Guerra Mondiale[17].

Una prima parte della tratta venne inaugurata nel 1915, da Spezzano Albanese fino a Castrovillari e l'anno successivo prolungata fino a Morano Calabro. Come già accennato, a causa della Prima Guerra Mondiale, ci furono dei rallentamenti nei lavori di costruzione. Infatti, solo nel 1929 fu aperta la tratta da Lagonegro a Laino Bruzio, costruendo anche le fermate intermedie di Rivello, Nemoli, Bivio Latronico, Lauria, Galdo, Prestieri, Castelluccio Superiore e Inferiore e Rotonda-Viggianello[18].

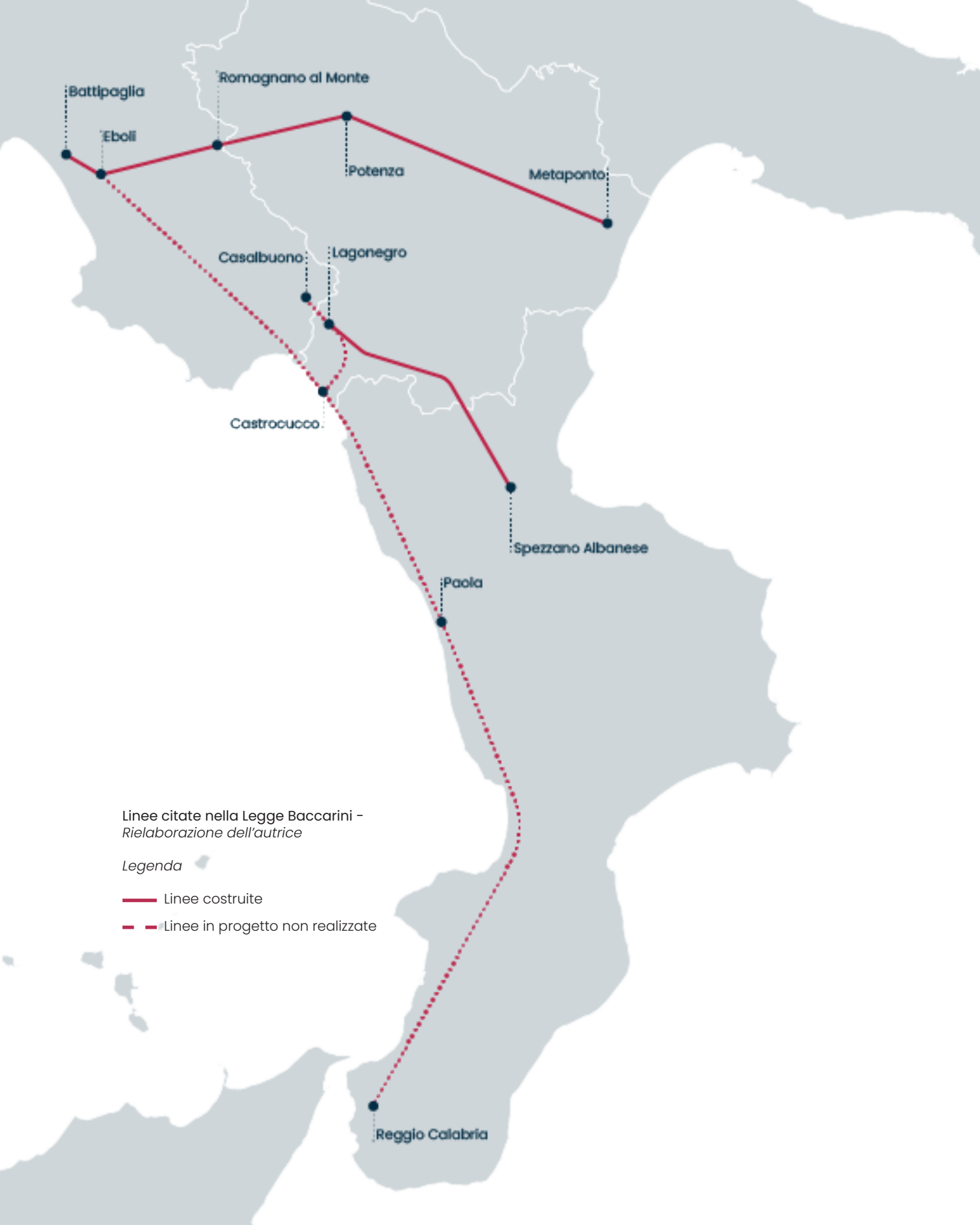
Nel 1931 venne poi prolungata fino a Castrovillari, completando così il collegamento ferroviario tra Basilicata e

---

[16]_Marra P., *Calabro Lucane. Piccole ferrovie tra Puglia, Basilicata e Calabria*, Lugo (RA), 2016, p. 29.

[17]_Spagnoli L., Varasano L., *I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse*, p. 205

[18]_ibidem



Linee citate nella Legge Baccarini -
Rielaborazione dell'autrice

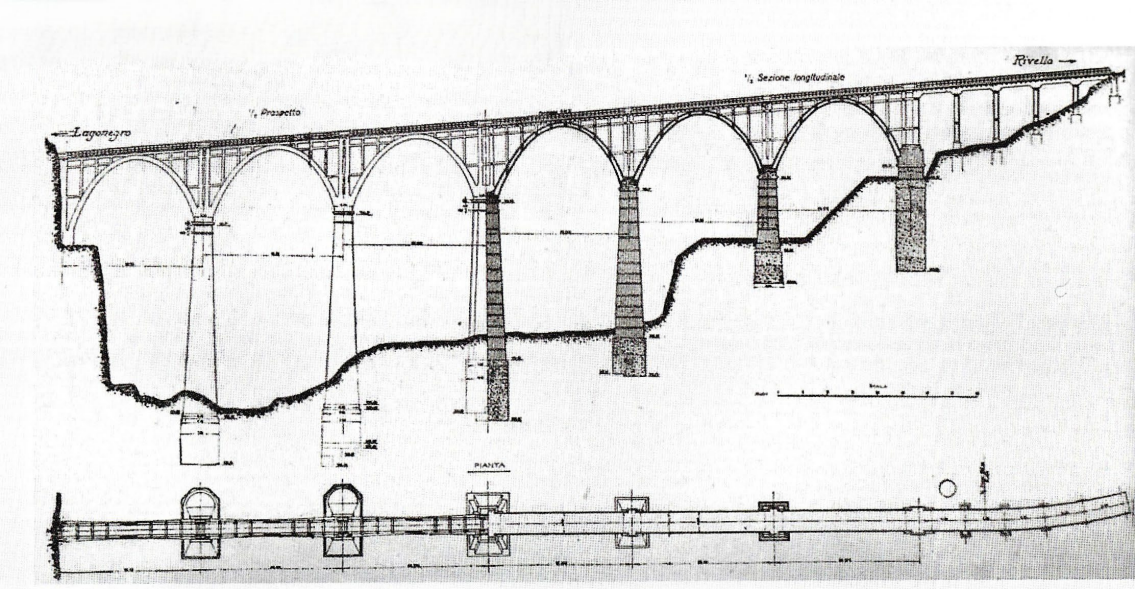
Legenda

Linee costruite

Linee in progetto non realizzate

Calabria[19].
Si sviluppò così una linea ferroviaria a scartamento ridotto di terzo livello, che attraversava un territorio complesso per via della franosità di alcuni tratti e dei dislivelli, i quali resero necessario l'uso di cremagliere con conseguenti velocità ridotte. Dopo appena poco più di vent'anni il suo funzionamento cominciò a presentare problematiche funzionali e strutturali. Nel 1952 il primo tratto ad essere chiuso fu quello tra Lagonegro e Rivello, a causa del fenomeno di bradisismo che provocò la deformazione irreversibile del Viadotto Serra e dei binari, interrompendo così la circolazione ferroviaria.
Da quel momento il collegamento fu garantito da pullman fino alla stazione di Rivello, da cui riprendeva il percorso. Negli anni successivi si presentarono ulteriori criticità sul tratto da Civita a Spezzano, dove furono danneggiati sia il tratto stradale che parte del viadotto.
Dopo alcuni interventi di consolidamento, la circolazione poté riprendere, ma negli anni '70 i cedimenti diventando sempre più insostenibili, portarono alla definitiva chiusura della tratta Castrovillari - Spezzano Albanese e all'introduzione, anche in questo caso, di pullman sostitutivi. Nel 1973 venne chiuso anche il tratto da Rivello a Bivio Latronico, a causa anche qui di cedimenti dei manufatti che portarono alla chiusura anche di questo tratto[20]. Si venne a generare una linea sconnessa, sempre meno funzionale e con la riduzione sia dei passeggeri che del trasporto delle merci. Inoltre, in questi stessi anni, venne realizzata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria che incentivò il maggiore uso delle auto rendono la parte restante della tratta sempre meno allettante. La tratta cessò definitivamente il suo esercizio nel 1978.

[19]_Nesi D., *La ferrovia tradita,* L'Eco di Basilicata, Lauria, 2005, p. 13.
[20]_ivi, p. 17.



Progetto del Viadotto Serra
(Fonte: Marra P., *Calabro Lucane. Piccole ferrovie tra Puglia, Basilicata e Calabria*, Lugo (RA), 2016*)*



Viadotto Serra oggi
(Fonte: foto dell'autrice, 2025)



Viadotto Serra oggi, vista dai binari dell'ex stazione FS
(Fonte: foto dell'autrice, 2025)

Una volta che il treno partiva dalla stazione FCL, attraversava una galleria di 287 m, passando sotto il centro storico del paese, che con l'ausilio di una cremagliera Strub proseguiva lungo il viadotto. Una volta superato il ponte, il treno proseguiva verso la stazione di Rivello[21].
Dopo varie proposte progettuali e calcoli strutturali, si costruì un viadotto composto da sei arcate, realizzando le pile in muratura e la sovrastruttura in cemento armato, ottenendo un carico minore rispetto a quello ipotizzato inizialmente.

[21]_Marra P., *Calabro Lucane. Piccole ferrovie tra Puglia, Basilicata e Calabria*, Lugo (RA), 2016, pp. 113-114

1.3.1_Il percorso

La linea Lagonegro-Spezzano Albanese si estendeva per quasi 105 Km e univa la Basilicata alla Calabria, consentendo inoltre i rispettivi collegamenti verso le regioni limitrofe.
La tratta era composta da 31 fermate: Lagonegro (FCL), Rivello, Nemoli, Bivio Latronico, Pastorella, Lauria, Galdo, Prestieri, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore, Rotonda-Viggianello, Laino Borgo, Laino Castello, Pietragrossa, Papasidero, Mormanno, Campotenese, Pavone, Carbonaro, Morano Calabro, Crocifisso, Castrovillari, Frascineto Pietà, Frascineto Ferrocino, Frascineto Ferrocino-Eianina, Civita, Madonna della Catena, Cassano allo Jonio, Garda, Chidichimo, Spezzano Albanese Terme (FCL).

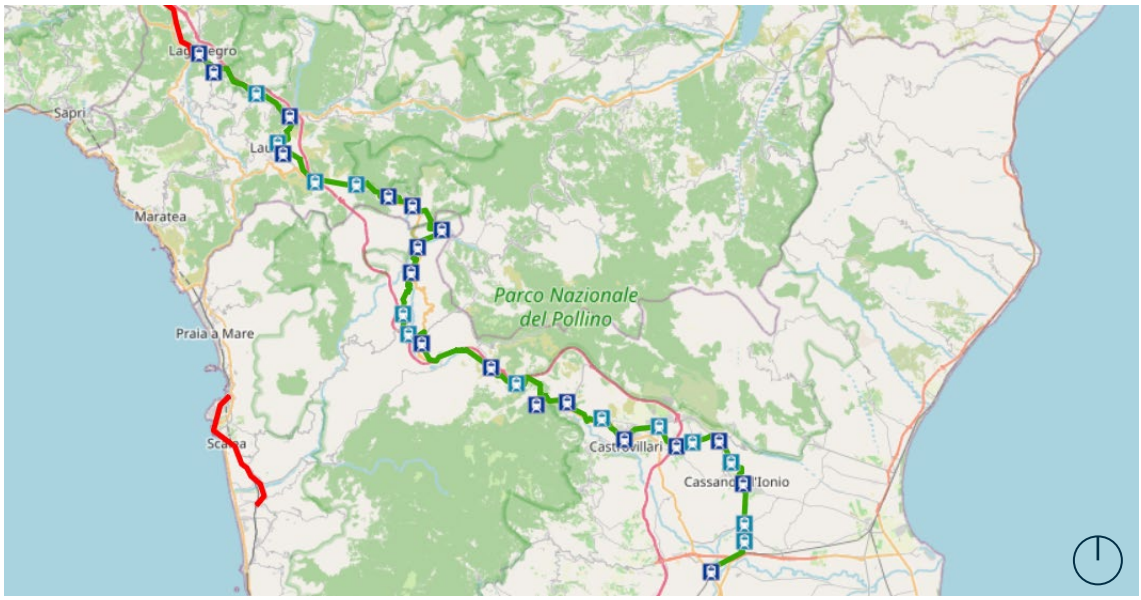


Immagine estratta da www.ferrovieabbandonate.it

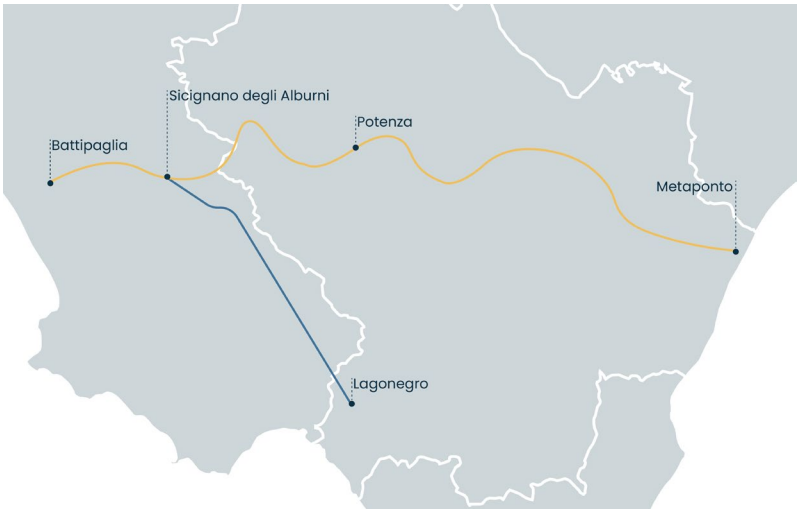
1.4_Le stazioni di Lagonegro

A metà dell'Ottocento si aveva la necessità di introdurre un sistema ferroviario a livello nazionale e soprattutto nel Mezzogiorno, dove i territori, specialmente di Campania, Basilicata e Calabria, risultavano maggiormente scollegati. L'obiettivo era quello di realizzare delle linee in grado di unire la costa tirrenica con quella ionica favorendo una maggiore integrazione anche dei territori interni.
Dopo l'inaugurazione del primo tratto ferroviario Napoli-Portici nel 1839, iniziarono ad essere sviluppati i progetti delle linee elencate nella Legge Baccarini. In questo contesto, nacque la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, realizzata intorno alla fine dell'Ottocento, concepita come linea trasversale con l'obiettivo di connettere la costa tirrenica campana al versante ionico lucano. Parallelamente, per favorire i territori interni e il Vallo di Diano, venne realizzata, come diramazione della tratta Battipaglia-Potenza, la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, inaugurata nel 1892. Il progetto iniziale di questa tratta prevedeva il proseguimento dalla stazione di Lagonegro verso Castrocucco, per poi proseguire verso la Calabria. La stazione, infatti, venne costruita come passante, in vista del suo proseguimento, ma a causa della franosità del terreno e alle complicazioni strutturali che si sarebbero create in seguito, si decise di non proseguire[22]. Questo progetto venne poi ripreso a distanza di cinquant'anni con le FCL, realizzando una linea a scartamento ridotto che collegava Lagonegro a Spezzano Albanese.
L'area della stazione si trova a Est del centro storico (vedi Cap. 3, paragrafo 3.2_Sviluppo del tessuto urbano) e

[22]_La ferrovia Sicignano-Lagonegro, https://www.ilmondodeitreni.it/blog/?p=6767

si presenta come un ampio piazzale sostenuto da un muro di contenimento del terreno rivolto verso valle.
La stazione di FS fu inaugurata nel 1892 mentre, a distanza di circa quarant'anni, nel 1929 venne realizzata la stazione delle FCL. L'area del piazzale FCL era caratterizzato da tre binari passanti che si ricongiungevano verso lo scalo merci e il deposito locomotive[23]. L'attività ferroviaria fu molto attiva, sia per il movimento dei passeggeri che per il trasporto delle merci, anche se in alcune circostanze il servizio fu costretto a subire delle interruzioni a causa delle frane. In particolare, negli anni Settanta, il tratto da Casalbuono a Lagonegro fu chiuso a causa di queste problematiche.
Nel 1952, la stazione FCL venne chiusa, per la deformazione irreversibile del Viadotto

Mappa delle linee Battipaglia-Potenza-Metaponto e Sicignano degli Alburni-Lagonegro - Rielaborazione dell'autrice su base dati GIS



[23]_https://www.lestradeferrate.it/mono8/8lagonegro.htm

Serra, lasciando quindi attiva solo la stazione FS.
Nel 1986 iniziarono i lavori di ammodernamento ed elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza, previsti della durata di due anni. In questa fase la tratta Sicignano-Lagonegro fu momentaneamente sospesa e si ipotizzò, senza però darvi seguito, di elettrificare anche quest'ultima.
La sospensione che doveva essere momentanea, diventò definitiva nel 1987 quando la linea venne chiusa definitivamente.
Dopo la chiusura di entrambe le stazioni, vennero introdotti dei pullman sostitutivi gestiti dalle Ferrovie Appulo Lucane e dalle stesse Ferrovie dello Stato.

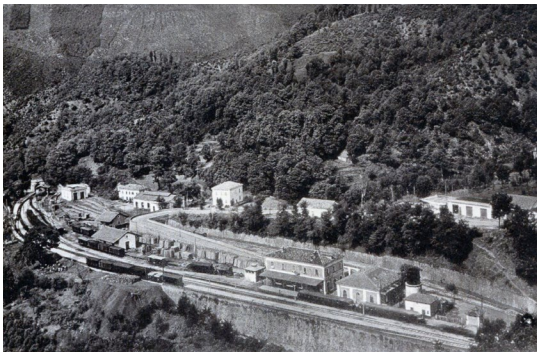


Foto storica dell'area della stazione di Lagonegro (Fonte: https://www.facebook.com/lagonegro.nelpassato/photos)

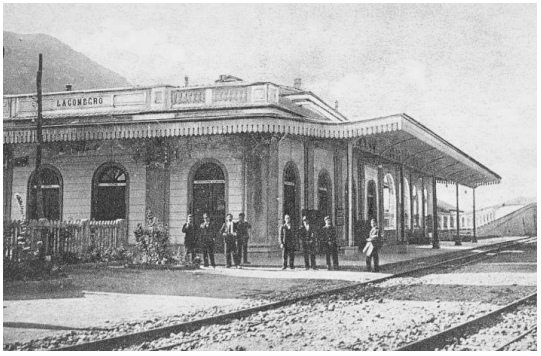


Foto storica della stazione FCL di Lagonegro (Fonte: https://www.facebook.com/lagonegro.nelpassato/photos)



Foto storica dell'area della stazione di Lagonegro (Fonte:https://ciccio79.blogspot.com/p/lagonegro.html)

1.5 _La rete ferroviaria lucana oggi

La regione Basilicata oggi presenta un sistema ferroviario disomogeneo e frammentato. Un tempo il territorio lucano aveva una rete ferroviaria più ramificata, capace di connettere maggiormente le aree più interne. L'attuazione della politica dei rami secchi ha portato alla chiusura di diverse linee. I chilometri totali dismessi ammontano a circa 250 Km. In particolare:

- Matera - Montalbano Jonico: la linea, chiusa tra il 1974 e il 1976, collegava il Nord-Est della Regione con la costa ionica. Il tratto era di circa 66 Km;
- Potenza - Laurenzana: il tratto percorreva l'Appennino Lucano e venne chiuso intorno al 1980. Il percorso era di circa 43 Km;
- Lagonegro - Spezzano Albanese: la tratta venne chiusa all'esercizio nel 1978 e collegava la Basilicata con la Calabria. Il tratto lucano, fino a Castrovillari, era di circa 34 Km;
- Atena Lucana - Marsico Nuovo: la linea serviva l'area della Val d'Agri e fu chiusa nel 1966. Il tratto lucano contava circa 19 Km;
- Sicignano - Lagonegro: il percorso collegava la Campania con la Basilicata e restò in esercizio fino al 1987. I chilometri lucani erano circa 8 Km[24].

Queste tratte, dopo la loro chiusura, sono state compensate da servizi sostitutivi dati da diverse compagnie automobilistiche, quali FAL (Ferrovie Appulo Lucane), da RFI, da SITA e altre compagnie del territorio lucano, garantendo in questo modo il collegamento con i territori interni e le regioni limitrofe.

Le linee rimaste attive oggi invece si focalizzano sul mantenimento delle connessioni alla rete ferroviaria principale.

[24] _*https://www.ferrovieabbandonate.it/*

Le linee attive sono:

- Battipaglia - Potenza - Metaponto: linea di connessione tra la Campania e la Basilicata che attraversa l'intera regione;
- Foggia - Potenza: tratta che collega la Puglia e la Basilicata;
- Taranto - Metaponto - Reggio Calabria: linea che collega le tre regioni costeggiando la costa ionica;
- AV Salerno - Reggio Calabria: questa tratta è di fondamentale importanza per collegare l'intero territorio nazionale. Fino a diversi anni fa non era possibile proseguire fino a Reggio Calabria ma era necessario cambiare il treno nelle stazioni di Napoli Centrale o di Salerno[25].

Oggi sono in atto diverse opere di ammodernamento e creazione di nuovi collegamenti su alcune delle tratte citate. Un primo importante intervento è la realizzazione di una diramazione che collega la stazione di Matera La Martella alla stazione di Ferrandina - Scalo Matera[26].

Quest'ultima infatti si trova sia sulla tratta Potenza-Metaponto che sulla tratta Foggia-Potenza. Questo nuovo collegamento risulta di fondamentale rilevanza perché consente finalmente di creare una connessione diretta con Potenza, cosa ad oggi possibile solo tramite auto o autobus.

Un altro importante progetto è relativo alla AV Salerno-Reggio Calabria, che prevede nell'area della Basilicata di creare un nuovo specifico tratto da Battipaglia (SA) a Praia a Mare (CS) per poi proseguire fino a Reggio Calabria[27]. La linea, che oggi corre lungo la costa tirrenica, vede la realizzazione di un nuovo tracciato che attraversa la Valle

---

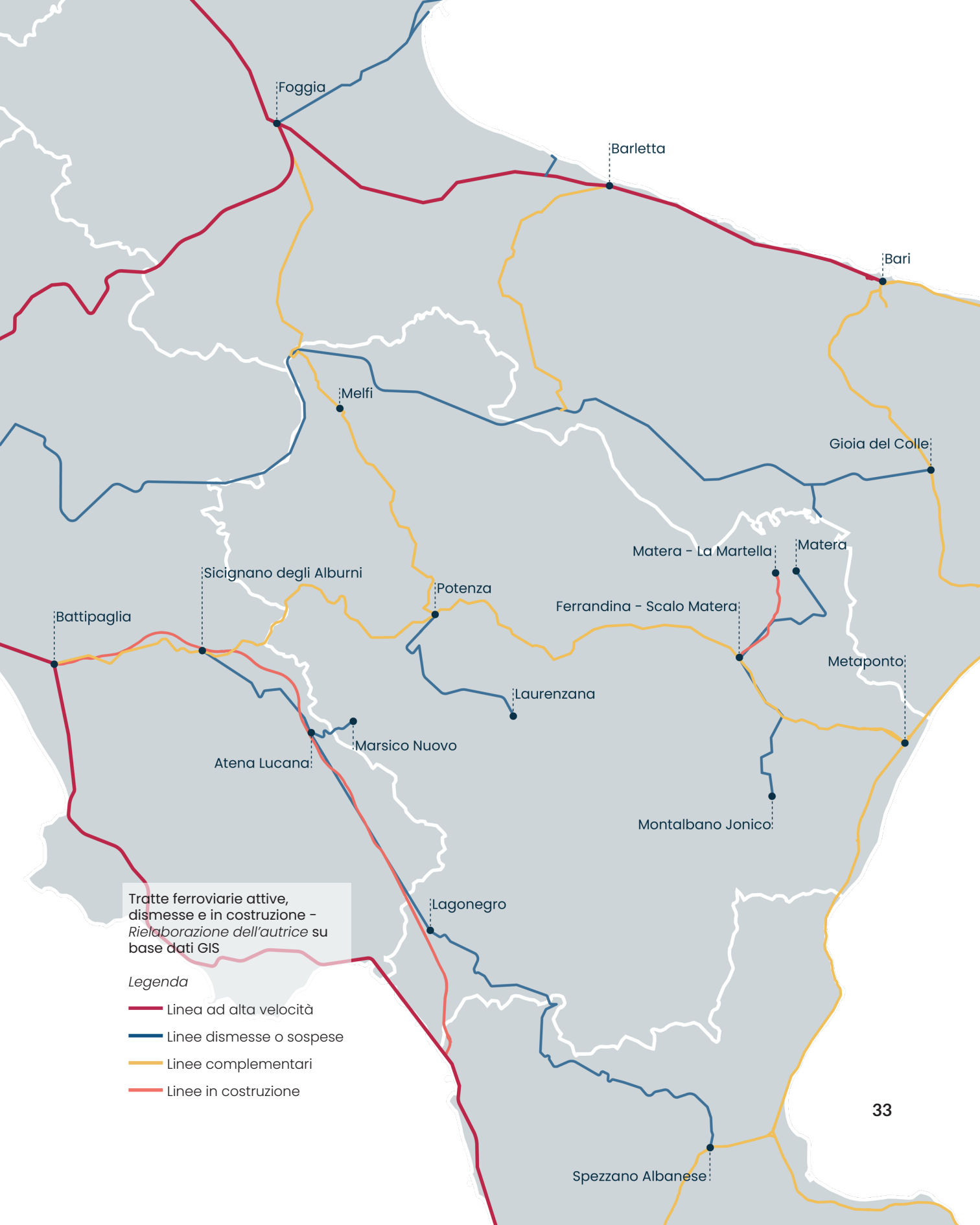
[25]_RFI - *La rete oggi,* https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html

[26]_Il business TPL -Basilicata, https://storymaps.arcgis.com/collections/29715498c93947229acb20300e-3dc19a?item=3

[27]_Nuova linea ferroviaria AV/AC Salerno - Reggio Calabria, *https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-di-battito-pubblico/nuova-linea-ferroviaria-av-ac-salerno---reggio-calabria.html*

di Diano, costeggiando i Comuni di Lagonegro, Rivello e Trecchina.
Questo progetto ha come ulteriore finalità creare un collegamento diagonale, sfruttando la stazione di Battipaglia come punto di interscambio per collegarsi alla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Si può poi osservare dalla mappa che, nonostante gli interventi di ammodernamento e di nuova costruzione per migliorare alcuni collegamenti, sia evidente che l'area Sud della Regione resti poco collegata con l'area del materano e la Puglia.
La modalità di spostamento più flessibile resta l'auto ma in alternativa sono presenti degli autobus per Potenza, prevedendo un successivo cambio verso la Puglia.



Tratte ferroviarie attive, dismesse e in costruzione - *Rielaborazione dell'autrice* su base dati GIS

Legenda

- Linea ad alta velocità
- Linee dismesse o sospese
- Linee complementari
- Linee in costruzione

//02

ABBANDONO E METODI DI RICONVERSIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DISMESSA

Affrontando il tema della riconversione di ex aree ferroviarie, si introducono metodi per il recupero e il ripristino di questi spazi non solo da un punto di vista urbano ma anche sociale. Vengono proposti diversi casi studio a sostegno di temi come il turismo, lo spazio urbano, il sociale e la mobilità sostenibile. L'obiettivo del capitolo è quello di mostrare come oggi con interventi mirati si possa trasformare ciò che in molti casi viene abbandonato in qualcosa di potenzialmente utile per la quotidianità dell'individuo, assumendo un approccio più lento, consapevole e incentrato sulla sostenibilità. In questo modo non si incentiva soltanto un turismo più attento ma anche a spostarsi a piedi o in bici non soltanto nei periodo di vacanza ma anche nella quotidianità di tutti i giorni.

2.1_Il patrimonio ferroviario dismesso

La nascita e lo sviluppo del sistema ferroviario durante tutto il corso dell'Ottocento, fu qualcosa di estremamente rivoluzionario, apportando enormi trasformazioni al tessuto urbano e incrementando lo sviluppo economico. Per la prima volta, persone e merci poterono viaggiare con maggiore rapidità e continuità su lunghe distanze all'interno di una rete infrastrutturale capace di connettere in maniera più funzionale il territorio.
Durante il secolo successivo, le ferrovie subirono una progressiva dismissione dei loro tracciati generando chilometri di binari abbandonati. Questo fenomeno venne causato da svariati fattori: crisi economiche, costi di gestione sempre più elevati, le due Grandi Guerre e la riduzione dei flussi dovuta alla diffusione dell'automobile e dei mezzi su gomma.
Un esempio significativo frutto di questi eventi è rappresentato dagli Stati Uniti che, a seguito degli effetti della Grande Depressione del 1929, avviarono la razionalizzazione della rete ferroviaria producendo oltre 25.000 km di binari smantellati[1].
Anche in Italia, specialmente dagli anni Sessanta in poi, venne a crearsi una condizione simile, con la progressiva dismissione di numerose tratte ferroviarie appartenenti a Ferrovie dello Stato e alle società che le avevano in concessione. A questo patrimonio si aggiunsero i fabbricati, i caselli, i viadotti e i ponti, i quali oggi risultano in completo stato di abbandono.
Questo processo fu determinato da molteplici cause: l'attuazione della politica dei rami secchi, precedentemente citata, volta ad eliminare tutte le tratte secondarie, a basso traffico ed economicamente

[1]_ E. S. Anastasia, *Il recupero dei tracciati ferroviari dismessi quale opportunità di valorizzazione paesaggistica e territoriale*, Università degli studi di Milano, 2019, p. 53.

poco redditizie, dai crescenti costi di manutenzione e ammodernamento, dalla variazione dei percorsi, dalla riduzione del numero dei passeggeri a causa della diffusione dei mezzi su gomma.
Oggi, il risultato di questo processo è costituito da migliaia di chilometri di tracciati dismessi o chiusi al traffico, che non sono soltanto una componente che interagisce il paesaggio.
Secondo le stime della Rete Ferroviaria Nazionale (RFI), la lunghezza complessiva dei tracciati ferroviari dismessi nel Paese, considerando i tronchi e linee ufficialmente soppressi, quelli dismessi per variazioni di percorso e le linee incompiute, ammonta a circa 7000 km, dei quali circa la metà risulta potenzialmente recuperabile per progetti di riconversione o ripristino[2].
Oggi un importante progetto promosso dall'Associazione Italiana Greenways Onlus riguarda la catalogazione del patrimonio ferroviario abbandonato. Il materiale raccolto è inserito all'interno di www.ferrovieabbandonate.it[3], riguarda le principali informazioni delle tratte, indicando localizzazione, lunghezza, anno di chiusura e tipo di scartamento con una mappa annessa delle rispettive fermate. Questo strumento è un supporto per conoscere e comprendere la distribuzione della rete nazionale ormai in disuso. Altro elemento utile che attua un processo di catalogazione delle linee destinabili a progetti di riqualificazione sono gli Atlanti delle linee ferroviarie dismesse pubblicati da RFI. Questi documenti raccolgono regione per regione gli ex percorsi ferroviari convertiti in ciclabili, raccontandone la storia, indicandone le lunghezza e le caratteristiche della linea.

[2]_RFI, *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, p. 9.
[3]_https://www.ferrovieabbandonate.it/

2.2 _ Metodi di riutilizzo e riconversione

Per molto tempo ci si è interrogati sui possibili metodi di recupero di questo patrimonio, con l'obiettivo di reintegrare l'infrastruttura ferroviaria nel contesto urbano. In Italia si è iniziato a parlare di ripristino o riconversione all'inizio degli anni Duemila. La prima azione attuata riguarda la riattivazione di percorsi da tempo chiusi al traffico ordinario. In molti casi, questo accade per migliore le connessioni interne, l'afflusso turistico e la riduzione del traffico automobilistico.
Un primo caso interessa la linea Foggia-Lucera, che venne chiusa nel 1967 su decisione di Ferrovie dello Stato. Il collegamento venne comunque garantito da autobus sostitutivi che però, nel corso degli anni, aumentarono il traffico cittadino. Dopo circa quarant'anni di inattività, la linea fu nuovamente riaperta nel 2009 sotto la proprietà e gestione delle Ferrovie del Gargano.
Un altro esempio riguarda invece la Ferrovia della Val Venosta. La linea, realizzata nel 1906, fu chiusa nel 1990 a causa della riduzione dei flussi e dei mancati lavori di ammodernamento. Dopo alcuni anni, avvenne l'acquisizione da parte della Provincia autonoma di Bolzano, che attuò lavori di ripristino riattivando il servizio. La riapertura ebbe pian piano molto successo aumentando anno dopo anno l'afflusso dei passeggeri. Nel 2022 sono stati completati lavori di elettrificazione ammodernando l'intero percorso.
Una seconda forma di ripristino consiste nella riattivazione di alcuni percorsi con funzione unicamente turistica, spesso serviti da locomotive storiche.
In origine anche queste linee vennero chiuse perché considerate rami secchi; tuttavia, il loro valore risiede nel fatto

che, attraversando aree rurali, costiere e montane, offrono ai viaggiatori la vista di meravigliosi paesaggi.
Questa tipologia di approccio venne applicato già tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta, grazie al supporto di associazioni ed enti locali. Una delle prime tratte a offrire questa tipologia di servizio fu la ferrovia Genova-Casella, che venne inaugurata nel 1929 e rilanciata, dopo diversi lavori di manutenzione a causa dell'orografia del territorio genovese, come tratta turistica durante gli anni Ottanta[4]. A seguire troviamo la ferrovia Sulmona-Carpinone, conosciuta come la Transiberiana d'Italia o "Ferrovia dei Parchi", che a causa della riduzione del traffico passeggeri venne chiusa al trasporto ordinario nel 2011, ma successivamente riattivata come linea turistica nel 2014[5]. Un'altra ferrovia trasformata è quella della Val d'Orcia, dove il trasporto merci e passeggeri venne interrotto nel 1994 ma riattivato come turistico nel 1996. Inoltre, il paesaggio di questa valle è stato proclamato patrimonio UNESCO nel 2004[6], avvalorando maggiormente l'importanza di questa linea .
La conversione di ex tratte ferroviarie in ferrovie turistiche è diventata nel 2014 un'iniziativa promossa e gestita da Fondazione FS, RFI e Trenitalia grazie al progetto Binari senza tempo, che ha lo scopo di incrementare un turismo lento e sostenibile focalizzato sulla valorizzazione della rete ferroviaria dismessa, dei piccoli borghi italiani, della loro cultura popolare e culinaria.
L'ultimo, ma non meno importante approccio, riguarda l'utilizzo dei tracciati come percorsi verdi ciclabili e/o pedonali. I percorsi verdi, o meglio

[4]_Ferrovia Genova-Casella, https://www.ferroviagenovacasella.it/geca/
[5]_Fondazione FS, Binari senza tempo, https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html
[6]_La Val D'Orcia è diventata sito UNESCO nel 2004, rif. dossier 1026rev, https://whc.unesco.org/en/list/1026

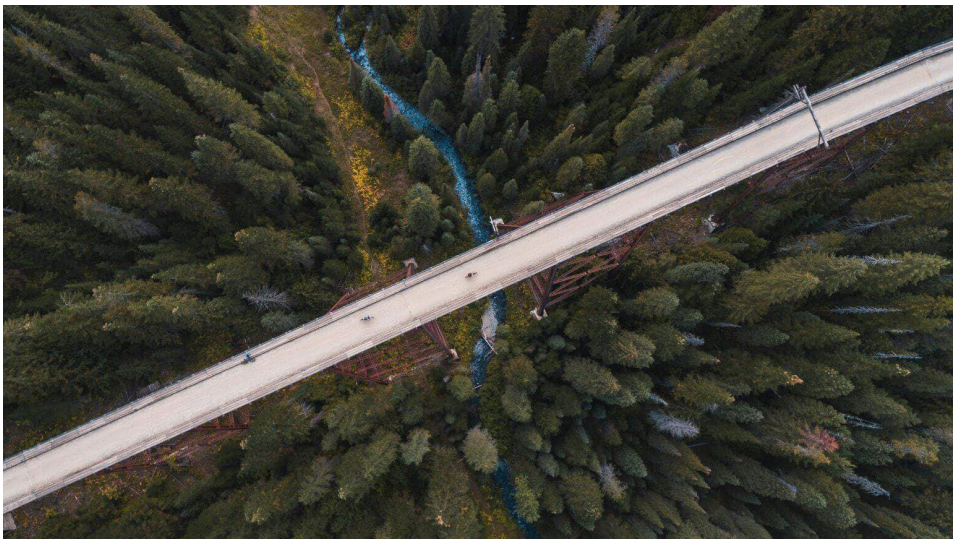
conosciuti come *greenways*, sono una soluzione adottata già da diverso tempo nell'ambito internazionale, che risulta un'azione funzionale e poco invasiva, senza escludere la possibilità di un futuro ripristino della linea ferroviaria. Inoltre, questi tracciati consentono di incentivare un turismo più lento e sostenibile e, come definisce l'*European Greenways Association*, di avere "vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati." (Dichiarazione di Lille, 2000)[7].

[7]_European Greenways Association, Dichiarazione di Lille, 2000

2.2.1_*Greenways*

La diffusione capillare dell'automobile, come abbiamo visto, rappresenta un momento di grande difficoltà per il trasporto ferroviario. Con la dismissione di migliaia di chilometri di binari, le varie nazioni hanno cercato un valido approccio per poter dare nuova vita a questi percorsi.
Un primo movimento finalizzato alla conversione e recupero dei tracciati abbandonati lo si ha a partire dagli anni Sessanta negli Stati Uniti. Nel 1986 nasce la *Rails to Trails Conservancy* (RTC), un'organizzazione che punta al recupero del patrimonio ferroviario dismesso fornendo assistenza ai progetti proposti per i recuperi. Ad oggi 36.500 km sono i chilometri recuperati con altri 13.000 km in fase di recupero. Il successo ottenuto è stato in gran parte dovuto al *rail-banking*, un accordo tra una compagnia ferroviaria e un'organizzazione pubblica o privata che consente l'utilizzo della tratta fino all'istituzione di una nuova destinazione d'uso, che implica il suo ripristino o il suo completo smantellamento[8].
Spostandoci invece in Europa, una delle esperienze più significative è quella spagnola. Dopo il boom del trasporto ferroviario degli inizi del Novecento, sono iniziati i processi di dismissione. *La Fundacíon de los Ferrocarriles Españoles* (FFE) nel 1992 ha censito più di 7.500 km di linee ferroviarie dismesse e nel 1993 ha avviato, su incarico del Ministero dell'Ambiente, il programma *Vías Verdes*. Oggi circa 2.600 km di linee ferroviarie abbandonate sono state convertite in *greenways*, recuperando anche più di 100 stazioni per la creazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vias Verdes*[9].

[8]_RFI, *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, 2017-2019, p. 7.
[9]_ibidem



Route of the Hiawatha, vicino Wallace
(Fonte: https://visitidaho.org/travel-tips/how-to-ride-the-route-of-the-hiawatha-with-kids/)



Ecopostas di Dão - Stazione di Torredeita
(Fonte: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede-de-parceiros-ecopistas-de-portugal)

Un altro esempio lo si ha in Portogallo, che nel 2004 promuove un programma per la valorizzazione come *ecopistas* di circa 750 km di linee ferroviarie dismesse[10]. Un altro paese è la Francia che nel 1998 avvia la realizzazione di una rete di 22.000 km[11] di percorsi ciclabili e *greenways*. In Belgio, nel 1997, viene firmato un contratto concessorio delle linee dismesse finalizzato alla creazione di una *Réseau Autonome de Voies Lentes*, arrivando alla realizzazione di 1.350 km di *RAVel*, di cui 750 km di tracciati recuperati[12].
Anche in Gran Bretagna nel 1995 viene lanciato un programma finalizzato alla realizzazione della *National Cycle Network* che ad oggi conta più di 22.000 km di percorsi ciclo-pedonali, di cui una piccola parte ricavati da ex strade ferrate[13]. Come ultimo esempio abbiamo la Germania, che presenta una rete ciclo-pedonale di 12.000 km, di cui 5.000 km ottenuti dal recupero di linee abbandonate[14].
Questi rappresentano i casi più emblematici, ma anche in paesi minori il processo di riqualificazione e recupero è sempre più diffuso.
In generale, possiamo dire che la scelta di trasformare il sedime ferroviario in percorso verde presenta numerosi vantaggi. In primo luogo, il tracciato è nella maggior parte dei casi separato dalla rete stradale, consentendo di tutelare gli utenti che ne usufruiscono. Nel caso in cui i tracciati siano parzialmente percorsi su strada, questa è a bassa percorrenza.
Inoltre, i percorsi ferroviari hanno due caratteristiche molto importanti che incentivano questa scelta: la loro linearità e una pendenza non superiore al 2%[15], favorendo una maggiore

---

[10]_RFI, *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, 2017-2019, p. 8.
[11]_ibidem
[12]_ibidem
[13]_ibidem
[14]_ibidem
[15]_I. Meloni, R. Palma, *Paesaggio con biciclette. Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza*, Torino, 2022, p. 34.

accessibilità e riducendo al minimo la difficoltà di percorrenza.
Infine, i tracciati ferroviari fungono da elemento di connessione tra parti aventi spesso valore artistico, culturale e paesaggistico; quindi, la loro trasformazione consente di poter ricreare una connessione tra i vari centri urbani e di valorizzare il territorio in tutti i suoi aspetti caratteristici.
Per quanto riguarda gli edifici, una volta avvenuta la dismissione, vengono venduti o dati in concessione a enti locali o alle amministrazioni, trasformandoli in nuovi spazi come biblioteche, ambulatori, spazi pubblici e ricreativi per la comunità[16].

Nonostante il grande valore aggiunto di quest'azione di recupero e trasformazione, possono presentarsi però alcuni svantaggi da tenere in considerazione. Nella fase di progettazione delle stazioni e delle rispettive linee, si pensava a quale soluzione potesse essere la più comoda in base soprattutto alla morfologia del territorio. Molto spesso capitava che le stazioni venissero posizionate più lontano rispetto ai centri urbani e questa condizione comportava e comporta ad oggi una difficoltà sia nel raggiungere l'area urbana stessa che l'accedere al tracciato ciclopedonale. C'è poi il tema della linearità: se da un lato il percorso risulta comodo e facilmente fruibile, dall'altro rischia di diventare monotono e noioso. Per ovviare a questo è necessario renderlo accattivante inserendo elementi attrattivi e servizi utili all'utenza.

[16]_ivi, p. 24.

2.2.2_Linea Lagonegro-Spezzano Albanese: la trasformazione in ciclovia

La linea ferroviaria Lagonegro-Spezzano Albanese, ha visto l'interruzione del suo esercizio nel 1978 a causa sia dei numerosi dissesti creatisi nel tempo, per i costi di manutenzione sempre più elevati, per l'attuazione della politica dei rami secchi e soprattutto per l'avvento dei mezzi su gomma.
Nel tempo il sedime ferroviario dell'intera linea è stato rimosso mentre gli edifici hanno visto il loro completo abbandono. Oggi ogni edificio presenta degradi, problemi strutturali, parti cadute e spesso sono avvolti nel verde spontaneo circostante.
Si è quindi pensato negli anni precedenti di convertire quello che era il vecchio itinerario della Lagonegro-Spezzano Albanese in una ciclovia con l'obiettivo di renderlo praticabile, almeno in parte, a partire dal 2021[17].
In questo modo non ci si limita solamente a promuovere un turismo lento ma anche ad introdurre nuove modalità turistiche nell'area, innescando inoltre dei processi di sviluppo locale che riguardano l'area del Lagonegrese, il Parco Val d'Agri Lagonegrese e il Parco del Pollino. Il progetto previsto dalla Regione Basilicata, inserito sia nella programmazione del "Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata"[18] e nel "Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026"[19], vede la realizzazione della Ciclovia Lagonegro-Rotonda in connessione con il tratto calabrese Rotonda-Spezzano.
I punti chiave di questo itinerario sono rappresentati da Lagonegro, che indica l'inizio dell'itinerario, Lauria, la parte centrale, e Castelluccio Superiore, il punto di arrivo[20]. La definizione di questa ciclabile ha l'obiettivo futuro di connettersi a livello nazionale con una

[17]_Spagnoli L., Varasano L. G., *Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla "Ferrovia Ciclabile Lucana*, p. 147.
[18]_ivi, 152.
[19]_Regione Basilicata, *Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata*, 2016
[20]_Regione Basilicata, *Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026*

parte della Ciclovia del Sole (Bicitalia) e a livello internazionale con una parte della Strada del Sole (Eurovelo). Questo dovrà poi integrarsi nel più ampio progetto, non ancora completato, della Ciclovia della Magna Grecia, percorso che attraverso la Basilicata, la Calabria e la Sicilia lungo 1020 km[21].

Gli interventi svolti finora hanno permesso di recuperare diverse gallerie, di adattare alcuni ponti e i tracciati lungo la linea ferroviaria. Il percorso risulta complessivamente lungo circa 47 km ed è facilmente percorribile, con la presenza di pochi dislivelli.

Nell'idea più generale, l'utente può scegliere di proseguire il suo itinerario arrivando a Spezzano Albanese. In questo caso sarà necessario fermarsi e avere maggiore attenzione lungo il percorso, poiché da Rotanda a Spezzano non c'è continuità di percorso e sarà necessario proseguire su strada, tranne che per solo poche sezioni ciclabili.

[21]_Spagnoli L., Varasano L. G., cit., p. 153.



Percorso Eurovelo 7
(Fonte: https://www.bikeitalia.it/eurovelo-7-il-percorso-del-sole/)

2.3 _Il caso italiano: storia e normativa

L'Italia ha visto l'indebolimento e in molti casi la dismissione e chiusura di diversi percorsi ferroviari dettata dall'introduzione dei mezzi su gomma e spesso dai costi di manutenzione elevati e dalla scarsa affluenza.
In Italia si è iniziato a parlare della possibilità di convertire queste tratte in percorsi ciclopedonali e ad attuare i primi interventi alla fine degli anni '90, su esempio di paesi come gli Stati Uniti. In questi stessi anni iniziano a nascere le prime associazioni come l'Associazione italiana Greenways presso la Facoltà di Agraria dell'Università di Milano e FIAB, (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta). Queste associazioni hanno quindi l'obiettivo di favorire una sensibilizzazione sull'uso di mezzi ecologici e di incrementare l'uso della bicicletta non solo a fini turistici ma anche per usi quotidiani. Nel 2003 è stato svolto un censimento su tutto il territorio nazionale dall'Associazione Italiana Greenways nel quale vengono identificati 5000 km di linee non in esercizio, di cui 1900 km di proprietà di FS e 3200 km in concessione, 2700 km di linee FS non utilizzate, arrivando ad un totale complessivo di quasi 8000 km[22]. Nonostante la mancanza di una legislazione su scala nazionale, fino ad oggi sono state convertite circa 70 ex tratte per più di 950 km[23].
A differenza degli stati esteri, in Italia fino a qualche anno fa è mancata una legislazione funzionale, lasciando a enti locali o privati il compito di attuare una promozione e processi di riconversione delle tratte dismesse, comportando una progettazione sempre diversificata e frammentata. L'obiettivo ad aggi è quello di definire delle linee guida specifiche da adottare al fine di definire le priorità

[22]_ISFORT, *Ferrovie, Territorio e sistema di Greenways*, p. 94.
[23]_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS*, 2022, p. 48.

d'intervento, la qualità e la riconoscibilità delle opere, di migliorare la promozione delle *greenways* già presenti, di incrementare i fondi e di sviluppare una rete inserita in un sistema nazionale di mobilità dolce[24]. Quest'ultimo aspetto risulta di elevata importanza poiché non essendoci un'amministrazione estesa su tutto il territorio ed essendoci diverse proprietà e rispettive concessioni, risulta complessa sia la trasformazione in sé che l'eventuale inserimento del percorso all'interno di una rete più ampia.
Per quanto riguarda invece il quadro normativo, viene emanata nel 1998 la legge n. 366/98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"[25], nella quale si definisce che alle Regioni viene affidato il compito di gestire i finanziamenti e di redigere i percorsi all'interno del loro rispettivo territorio, individuando inoltre le aree relative a tratte ferroviarie dismesse utilizzabili per la realizzazione di percorsi ciclabili, integrando dove possibile anche gli argini dei fiumi e dei torrenti.
Nel 2008 viene poi pubblicata la Legge Finanziaria di cui all'art. 2 comma 342 e 343[26], viene indicata l'istituzione di un fondo di 2 milioni di euro[27] l'anno per progetti di recupero del patrimonio ferroviario dismesso, andando ad individuare i criteri e le modalità per la definizione di una rete di percorsi di tipo ciclo-turistico. Da questo momento in poi vengono avviati vari processi di recupero finalizzando molti percorsi all'interno del nostro territorio nazionale.
La vera svolta la si ha con la Legge di Stabilità del 2016, nello specifico all'art. 1 comma 640, nella quale vengono stanziati 91 milioni di euro[28] da utilizzare tra il 2016 e il 2018, dove si sviluppa un sistema nazionale di ciclovie turistiche,

[24]_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS*, p. 51.
[25]_Legge 19 ottobre 1998, n. 366, Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica
[26]_Legge 24 dicembre 2007, n. 244, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2008)
[27]_L. n. 244/2007, art. 2, comma 342
[28]_Legge 28 dicembre 2015, n. 208, art. 1, comma 640

dando priorità a 4 principali percorsi: Ciclovia del Sole (Venezia-Firenze), Ciclovia VENTO (Venezia-Torino), Ciclovia dell'acquedotto pugliese e GRAB di Roma, raccordo anulare delle biciclette intorno alla città[29].

Un'altra legge di rilievo è la n. 128/2017[30], nella quale si discute per la prima volta del recupero di ex tracciati ferroviari come ferrovie turistiche, prevedendo un primo elenco di 18 ferrovie storico-turistiche, con l'obiettivo di attuare una valorizzazione paesaggistica e culturale. Come citato nei paragrafi precedenti, questo processo prevede l'uso di locomotive storiche a bassa velocità, realizzando un museo itinerante e dinamico alla scoperta della storia dei territori attraversati e della ferrovia stessa. Inoltre, oltre a treni storici, in alcuni casi vengono utilizzati i ferrocicli (citati all'art. 10), veicoli a pedali, con possibilità di pedalata assistita, che possono muoversi direttamente sui binari. Nello stesso anno viene pubblicato il Decreto Ministeriale n. 85 dove si costituisce un gruppo di lavoro con lo scopo di stabilire gli standard minimi che le ciclovie devono avere su tutto il territorio nazionale, fornendo in questo modo un supporto concreto agli Enti che le dovranno progettare e realizzare[31].

Un'ultima legge che segna il vero passaggio per una visione della mobilità più sostenibile, attenta all'utenza e incentrata sul futuro è la legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"[32]. L'introduzione di questa normativa ha permesso finalmente di chiarire le definizioni tecniche degli elementi relativi alla mobilità, come il termine

[29]_Legge 28 dicembre 2015, n. 208, art. 1, comma 640 (Legge di Stabilità 2016)

[30]_Legge 9 agosto 2017, n. 128, Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico

[31]_MIT, *Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022*, p. 94.

[32]_Legge 11 gennaio 2018, n. 2, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica

ciclovia e *greenway*, di istituire il Piano Generale della Mobilità Ciclistica con durata triennale, supportato dai Biciplan (piani urbani della mobilità ciclistica) a livello nazionale, regionale e comunale, che introducono una regolamentazione in merito alla mobilità dolce e a quella veicolare, promuovendo zone con limite 30 km/h garantendo così una maggiore sicurezza stradale, e il riconoscimento ufficiale di Bicitalia, progetto promosso da FIAB che rappresenta la rete nazionale ciclabile con oltre 18000 km di ciclovie, suddivisi in 21 itinerari[33]. Quest'ultima viene integrata alla rete ciclabile EuroVelo, la rete ciclabile europea, progetto che viene lanciato in Spagna nel 1997 con l'obiettivo di sviluppare una rete di percorsi a lunga percorrenza. Il progetto finito prevede la realizzazione di 90.000 km di cui già 45.000 km realizzati per un totale di 17 itinerari presenti in tutta Europa, di cui 3 in Italia.

[33] _MIT, *Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022*, p. 95.

2.4_Infrastrutture di trasporto dismesse

La dismissione dei tracciati ferroviari comporta spesso anche l'abbandono dell'apparato infrastrutturale lungo i percorsi. Nel Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017-2022 si discute dell'importanza di questo patrimonio, nell'ottica della loro valorizzazione turistica all'interno del quale inserire servizi utili all'utenza e, in alcuni casi, attuare dei veri e propri processi di riqualificazione urbana. Attualmente sono disponibili 1900 stazioni di cui 400 cedute ad associazioni locali, prevedendone la loro valorizzazione e promozione con l'introduzione di servizi ai cittadini[34]. Molti di questi edifici, ad esempio, vengono dati a enti come Croce Rossa, Croce Verde e Protezione Civile, ad associazioni per il supporto dei giovani o anche per attività collettive a cui vi partecipa tutta la comunità.
Nel documento pubblicato da RFI "Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario" vengono raccolti 88 esempi di ex stazioni concesse in comodato gratuito con l'obiettivo di svolgere iniziative sociali creando anche nuovi posti di lavoro[35].
Un riuso sociale del patrimonio ferroviario Invece, in altri casi, gli edifici vengono convertiti in spazi ricettivi lungo le ciclovie turistiche.
Uno dei progetti di rilievo in merito al suo recupero e riuso in chiave turistica riguarda il Museo Nazione Ferroviario di Pietrarsa a Napoli. Il museo racchiude gran parte del patrimonio storico ferroviario, facendo vivere al visitatore un percorso immerso nella storia della ferrovia italiana. Inoltre, al suo interno è possibile svolgere altre attività come conferenze ed eventi, incrementando in questo modo l'interazione con i visitatori.
Altro progetto di riqualificazione

[34]_ivi, p. 110.
[35]_RFI, Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario, p. 5.

riguarda il recupero del Porto Vecchio di Trieste. L'opera prevede la realizzazione di un museo del mare, una cabinovia, un bosco urbano, capace di integrare e connettere il centro cittadino con il porto, un viale monumentale, un parco pubblico, una cittadella dello sport e il palazzo della regione Friuli-Venezia Giulia. Questo recupero non si limita solamente al riadattamento di un tratto ferroviario, rendendolo pedonale e ciclabile, ma anche e soprattutto alla rigenerazione di edifici ormai dismessi e abbandonati, dando vita a un polo centrale per la città di Trieste.

Sempre in merito al tema degli edifici abbandonati, un'altra azione importante riguarda l'accordo tra Anas, MiBACT, MIT e Agenzia del Demanio, i quali avviano nel 2015 una collaborazione per il recupero di alcune Case Cantoniere di Anas, aventi potenzialità efficaci per lo sviluppo di servizi in aree turistiche. Sono state selezionate 28 case cantoniere in base alla loro vicinanza con cammini e ciclovie.

2.5 _Il Piano della Mobilità Ciclistica

Il Piano per la Mobilità Ciclistica nasce con la finalità di realizzare una rete ciclabile interconnessa sul piano nazionale, regionale e locale coordinando le proposte dei vari enti e di rendere la mobilità ciclabile parte fondamentale del processo improntato sulla sostenibilità in corso negli ultimi anni. Il piano viene introdotto con la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" con durata triennale (2022-2024)[36]. In questo testo vengono definiti gli obiettivi specifici per ogni anno e con particolare attenzione all'accessibilità fisica e sociale, all'impatto ambientale ed economico e all'efficienza dei trasporti. Per raggiungere tali obiettivi è necessario definire una strategia a livello nazionale, attuare una promozione sull'uso quotidiano della bicicletta in alternativa all'auto, definendo una specifica gerarchia sulle strade per garantirne la sicurezza e creando un'efficiente connessione e interscambio con i mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Anche le ciclovie ricoprono un ruolo importante; infatti, si vuole creare una rete connessa ai centri urbani in modo tale non solo da migliorarne l'accessibilità ma anche attuare un processo di valorizzazione dei territori.

Il piano identifica tre livelli di applicazione tra loro connessi. Il primo riguarda la scala nazionale (SNCT/RCN/Bicitalia/EuroVelo) che rappresenta l'insieme dei percorsi già esistenti o da realizzare che vede uno sviluppo di non meno di 20.000 km[37]. I percorsi vengono sviluppati dal confronto tra le Regioni, le Province, enti pubblici e privati e gli

[36] _Legge 11 gennaio 2018, n. 2, art. 3, comma 1

[37] _Mims, *Piano generale della mobilità ciclistica*, p. 9.

stakeholders e dalla cooperazione di RCN – Bicitalia, SNCT (Sistema nazionale delle ciclovie turistiche) integrati con la rete europea EuroVelo. Il secondo livello invece si riferisce alla scala regionale che definisce le tratte sia relative alla mobilità turistica che a quella urbana e sono gestite dai Piani Regionali della Mobilità Ciclistica. Infine, il terzo livello si riferisce ai percorsi alla scala urbana e metropolitana che a loro volta sono coordinati dai Comuni e dalle città metropolitane.

Un ruolo importante per il raggiungimento degli obiettivi sopra citati lo ha il PNRR, il quale ha lo scopo di promuovere un modello di mobilità più sostenibile attraverso la realizzazione e gestione dei percorsi ciclabili su scala nazionale, regionale e provinciale con finalità sia turistica che urbana[38].

I fondi stanziati per le ciclovie turistiche prevedono 400 milioni di euro per gli anni 2021-2026, di cui 150 milioni di fondi statali, mentre per le ciclovie urbane vengono investiti 200 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2026, di cui 50 milioni di euro derivanti da fondi statali[39].

Complessivamente i finanziamenti risultano pari a 1.154 milioni di euro, suddivisi in 754 milioni di euro provenienti da fondi nazionali e 400 milioni di euro forniti dal PNRR[40]. In accordo con la legge n. 208/2015, questi fondi hanno permesso di dare il via allo sviluppo di una rete ciclabile nazionale con particolare attenzione alle ciclovie turistiche e per il primo biennio 2020-2021 di rafforzare le connessioni in ambito urbano e metropolitano con particolare attenzione alle connessioni con i punti di interscambio ferroviario e con i centri universitari.

Come abbiamo visto quindi il piano ha

[38] _ivi, p. 15.
[39] _ibidem
[40] _ivi, p. 16

lo scopo di promuovere una mobilità più consapevole e sostenibile, finanziando i progetti di sviluppo e trasformazione dei percorsi ciclabili cercando di migliorare i collegamenti tra aree urbane e ciclovie esterne al contesto cittadino, di incrementare l'uso della bicicletta nella quotidianità di ogni individuo e di valorizzare il nostro territorio, anche in funzione dei centri storici e dei borghi, attraverso le ciclovie turistiche.

2.6 _Il Cicloturismo

Il fenomeno del cicloturismo in Italia, rispetto a paesi come la Germania e la Francia, ha iniziato a svilupparsi progressivamente negli ultimi anni grazie alla scelta sempre più frequente di utilizzare la bicicletta durante i propri viaggi come strumento sia per svolgere attività sportive che per spostarsi. Infatti, come riporta la Federazione Ciclistica Europea (ECF), il cicloturismo viene definito come "quell'attività di visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago"[41]. Questo approccio consente ai visitatori di svolgere un turismo più consapevole e sostenibile, alla ricerca di luoghi da esplorare e da conoscere, e di poter condividere con le persone con cui si viaggia un'esperienza da ricordare. La bicicletta quindi non si limita ad essere un semplice strumento per spostarsi ma è anche elemento di aggregazione e unione tra le persone con cui si condivide il viaggio.

Analizzando i dati riportati nel 6° rapporto ISNART-Legambiente, si nota come la percentuale di cicloturisti tra il 2019 e il 2025 si aggiri intorno ad una media del 6,5% sul totale dei turisti, registrando quasi 49 milioni di presenze e un incasso di 6 miliardi di euro, di cui 4 generati da presenza straniera, il 37% in più rispetto al 2019[42].

Sicuramente si osserva che questo incremento sia frutto in particolare di una struttura dei percorsi più efficace e dall'inserimento di maggiori servizi lungo il percorso migliorando la qualità dell'esperienza. Il cicloturista quando programma il suo itinerario è molto attento all'offerta che il percorso offre.

---

[41]_1° Rapporto Isnart-Legamebiente, *Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019*, p. 5.

[42]_6° Rapporto Isnart-Legamebiente, *Viaggiare con la Bici. La via Italiana al cicloturismo 2026*, p. 6.



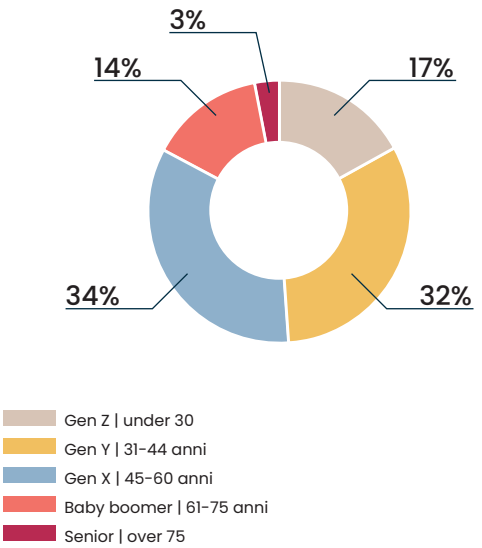
Ciclovia VenTo. Sviluppata lungo l'Autostrada del Sole, si estende da Venezia a Torino
(Fonte: https://www.wired.it/article/ciclovia-vento-lavori-progetti-percorso/)



Ciclovia Spoleto-Norcia, Ponte di Cortaccione
(Foto di Fabrizio Belia)

In particolare, le scelte dell'itinerario ricadono in primo luogo sulle bellezze paesaggistiche del territorio che si intende visitare, sulla sicurezza e segnalazione dei percorsi aventi una bassa presenza veicolare, sulla presenza di punti di interscambio con i mezzi di trasporto con la possibilità di poter viaggiare con la propria bicicletta, sulla sicurezza relativa a furti nei luoghi di pernottamento, questo perché il costo delle biciclette usate per svolgere queste tipologie di attività parte dai 1000 euro in su, e sul facile accesso alle tracce gpx riportate sulle varie applicazioni.
Inoltre, il cicloturismo inizia ad avere un'impronta *social* poiché molti percorsi vengono scelti anche grazie alle recensioni online e ai contenuti postati dall'utenza su piattaforme come Facebook, Instagram e TikTok. Questo approccio consente quindi non solo di toccare una fascia media di età ma di raggiungere soprattutto i giovanissimi; infatti, si nota come nel 2025 la percentuale relativa ai giovani con meno di 30 anni sia cresciuta, raggiungendo un valore del 17%, 8 punti percentuali in più rispetto al 2024.

Distribuzione per fasce d'età dei cicloturisti



Rielaborazione dei dati fatta dall'autrice
Fonte: 6° Rapporto sul cicloturismo, ISNART-Legambiente

Dal grafico si può osservare che, oltre ad una presenza promettente della Gen Z, la Gen Y (31-44 anni) e la Gen X (45-60 anni) siano le fasce con la maggiore presenza.
A differenza delle fasce d'età più adulte, le nuove generazioni tendono a preferire un approccio più naturalistico e avventuroso rispetto agli over 50, i quali preferiscono maggiori attenzioni ai comfort al cibo.
Un ulteriore elemento di analisi riguarda l'aspetto sociale. Secondo i dati riportati nel report ISNART-Legambiente 2026 il 36% del campione analizzato viaggia in coppia, un altro 36% sceglie di spostarsi con la propria famiglia e il restante 17% si sposta con gli amici[43].
Le modalità di viaggio del cicloturista gli consentono di svolgere un turismo diversificato. Le principali aree di interesse legate al viaggio riguardano l'interesse naturalistico (33%) e il patrimonio culturale (48%)[44]. L'aspetto naturalistico viene vissuto poi attraverso gite al lago o al mare (38%), la visita di borghi nel verde (27%) o in aree naturalistiche (19%)[45]. Altri aspetti rilevanti nella scelta del viaggio riguarda l'enogastronomia (23%), con particolare attenzione alla ristorazione d'eccellenza (25%)[46]. Questo modo di spostarsi permette al cicloturista di effettuare un percorso a tappe incentivando anche la visita dei centri storici (45%) e di degustare i prodotti tipici locali (34%). Le regioni italiane maggiormente visitate sono principalmente nel Nord Italia, più precisamente in Piemonte, Trentino Alto-Adige, Veneto, Emilia-Romagna, Liguria, Lombardia, con un incremento negli ultimi tempi anche in Calabria, Campania e Sicilia. La prevalenza della fascia settentrionale è dettata dal fatto

[43]_6° Rapporto Isnart-Legamebiente, *Viaggiare con la Bici. La via Italiana al cicloturismo 2026*, p. 7.
[44]_ivi, p. 8.
[45]_ibidem
[46]_ibidem

che ci sia una maggiore attenzione ai servizi e alla struttura stessa dei percorsi. Questo non toglie che grazie ai vari finanziamenti e alla volontà di sviluppare un'ottima interconnessione con il sistema Eurovelo e con la rete nazionale ci siano da parte degli enti e delle istituzioni locali tutte le intenzioni per migliorare i percorsi presenti nel proprio territorio.

In conclusione, possiamo affermare che il cicloturismo sia ormai sempre più affermato e che sempre più persone scelgano di optare per un turismo più lento e sostenibile, incentrato sulla conoscenza più attenta del territorio italiano, in particolare delle piccole realtà, andando a valorizzarne la storia e la cultura, le bellezze paesaggistiche e i prodotti enogastronomici.

2.7 _ Spunti per affrontare il progetto

La riconversione di ex tracciati ferroviari è un procedimento avviato intorno alla metà del Novecento in diversi contesti internazionali. Quest'intenzione nasce come effetto della continua dismissione di questi tracciati considerati ormai non più necessari o efficienti.
I processi di rigenerazione attuati non si limitano soltanto a recuperare il patrimonio ferroviario ma porta anche allo sviluppo di strategie urbane mirate e all'inclusione della popolazione locale.
Le strategie applicate possono declinarsi in tre possibili azioni:

- Riutilizzo delle tratte con finalità turistica, valorizzando il paesaggio e il patrimonio storico;
- Trasformazione dei sedimi in percorsi ciclabili o pedonali, promuovendo in questo modo una mobilità lenta e sostenibile, agendo come corridoi verdi all'interno delle città;
- Rifunzionalizzazione dei manufatti edilizi convertendoli in spazi per la collettività e la memoria storica.

Ad oggi sono molti i casi esemplari di riconversione presenti in tutto il mondo. In questo paragrafo verranno descritti due casi che testimoniano l'efficacia di questi interventi e dei benefici che questi hanno apportato non solo a livello urbano ma anche a livello economico e sociale.

I casi sono:

- High Line - New York, USA
- Promenade Palntee - Parigi, Francia
- Via verde del Aceite - Spagna
- Ciclovia Alpe Adria, Moggio-Tarvisio, Italia

2.7.1_High Line

L'High Line nasce a New York, più precisamente nel West Side di Manhattan, nel 1847, come linea ferroviaria per il trasporto delle merci. La linea si sviluppava parallelamente al livello stradale e questo comportò una serie di problematiche legate alla sicurezza dei pedoni che fu momentaneamente risolta con i "West Side Cowboys", che avvisano l'arrivo dei treni evitando il rischio di incidenti. Per questa ragione, all'inizio del Novecento venne progettato un percorso alternativo e sopraelevato. La struttura fu inaugurata nel 1934 e rimase attiva ed efficiente fino agli anni Cinquanta. L'avvento dell'automobile e dei mezzi su gomma fecero man mano diminuire il traffico ferroviario. Il tratto più a Sud fu demolito negli anni Sessanta. Negli anni successivi il traffico continuò a diminuire fino alla completa interruzione del servizio. A seguito del suo abbandono molti promuovevano la sua demolizione perché considerata sgradevole alla vista nel contesto urbano.
Nel 1983 Peter Obletz fondò la *West Side Rail Line Development Foundation*, con l'obiettivo di preservare la struttura[47].
Nel 1999, nonostante la firma del sindaco Giuliani per la sua demolizione, ci si rese conto della sua potenzialità grazie alla crescita spontanea della vegetazione che ispirò Joshua David e Robert Hammond nella fondazione di *Friends of the High Line*, un'organizzazione finalizzata alla conservazione e al suo riutilizzo come spazio pubblico.
Nel 2003 l'associazione organizzò un concorso di idee per la riprogettazione della linea per provare a capire come potesse essere riutilizzata. Parteciparono al concorso progettisti, architetti e paesaggisti provenienti da 36 paesi

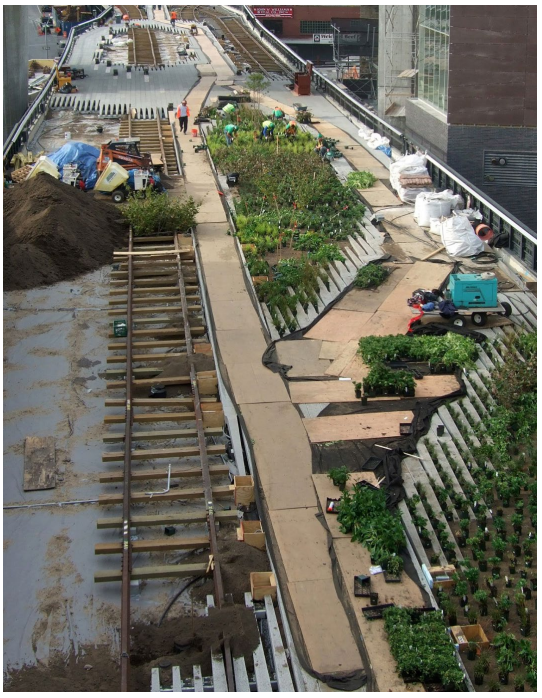
[47]_The High Line, https://www.thehighline.org

presentando circa 720 proposte.
Nel 2004 vennero scelti come progettisti lo studio di James Corner Field Operations, lo studio di Diller Scofidio + Renfro e il garden designer Piet Oudolf.
Il progetto nasce da una progettazione integrata di più ambiti, a partire da quelli più tecnici fino a quelli legati al paesaggio. Il processo di realizzazione ha visto come prima fase la rimozione di tutti gli elementi presenti sulla struttura, compresi i binari, che una volta esaminati e catalogati, sono stati reinseriti e integrati nel progetto.
La struttura è stata poi consolidata attraverso opere di manutenzione straordinaria.
La sua composizione è stata caratterizzata dalla definizione dei percorsi, ottenuti da piastrelle in calcestruzzo prefabbricato appoggiate su dei supporti, dalla posa delle diverse specie di piante tra i vecchi binari dando l'idea di una natura spontanea e incontrollata e la definizione di tutti gli accessi al percorso.
I lavori ebbero inizio nel 2006 e nel 2009 il primo tratto fu aperto al pubblico.



Vista sui binari prima del progetto di riqualificazione (Fonte: https://www.thehighline.org/)

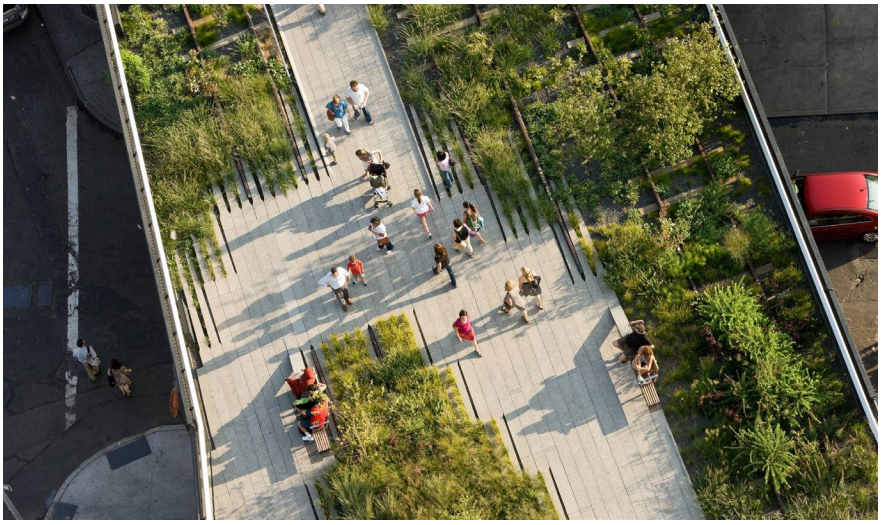
Nel 2012 è stato inaugurato il secondo segmento e due anni dopo il terzo, grazie ad un emendamento legato al tema della zonizzazione introdotto dalla Commissione Urbanistica di New York.
Nel 2019 è stato inaugurato l'ultimo pezzo della struttura originaria, lo *Spur.* Questo tratto in particolare è stato pensato come luogo per la comunità poiché caratterizzato da spazi più ampi per attività sociali, servizi igienici, aree ristoro con bar e ristoranti e aree verdi.
Nel 2023 è stato inaugurato un ultimo tratto che collega lo Spur verso la parte Ovest di Manhattan. Questo collegamento ha favorito una maggiore accessibilità ai servizi di trasporto, creando un unico attraversamento stradale.
Oggi l'High Line si presenta come un progetto urbano di grande rilevanza, non solo da un punto di vista architettonico e urbanistico, ma rappresenta uno spazio nel quale i newyorkesi possono trascorrere il loro tempo libero, dove vengono organizzati eventi culturali e artistici. Il percorso si estende per circa 2,3 Km ed è caratterizzato da una selezione di circa 500 specie di alberi e piante. La sua cura e manutenzione è a carico dell'associazione *Friends of The High Line* e il dipartimento Parchi e Ricreazione di New York.



Fase di cantiere e trasformazione
(Fonte: https://www.thehighline.org/)



L'High Line vista nello skyline newyorkese
(Fonte: https://www.thehighline.org/)



Vista dall'alto
(Fonte: https://www.thehighline.org/)

2.7.2_Promenade Plantee

Un altro esempio significativo di riuso di infrastrutture in contesti urbani riguarda la Promenade Plantee a Parigi. Si tratta di un parco lineare sopraelevato di circa 4,5 Km nel XII arrondissement di Parigi[48]. La linea ferroviaria nacque nel 1859 e collegava la Gare de la Bastille a Verneuil-l'Etang, passando per Vincennes, come percorso interno alla città durante tutta la fase industriale[49].
La linea fu chiusa nel 1969, parte venne integrata della linea A della RER, mentre la parte interna alla città venne totalmente abbandonata.
A seguito della sua dismissione, l'intera infrastruttura venne acquisita dalla SNCF (Société nationale des chemins de fer français). Durante gli anni Settanta e Ottanta, lo spazio divenne luogo di varie attività, molte di tipo commerciale e culturale mentre altre di tipo illecito, diventando fonte di preoccupazione e generando disturbo della quiete pubblica.
Per questa ragione, i cittadini fecero una richiesta formale per avviare un progetto di riqualificazione di tutta l'area.
L'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), si occupò della redazione di un piano per il futuro della linea e della sua integrazione.
Per passare alla fase attuativa del progetto, ci si rivolse a SEMAEST, ente semi-pubblico, che integrò l'ex tratta ferroviaria all'interno di un progetto urbano che riguardasse l'intera area Est di Parigi. Il progetto risultò strettamente connesso alla ZAC di Reuilly, un'area di pianificazione designata nello sviluppo e nella gestione dei terreni nell'ottica di cederli in seguito al pubblico o al privato realizzando spazi commerciali e residenze.
Vennero realizzati parallelamente due progetti interconnessi dal paesaggista

[48]_Promenade Plantee, https://suratlas.unibocconi.eu/projects/promenade-plantee
[49]_ibidem



Viadotto delle arti. Le arcate di un vecchio viadotto ferroviario sono state utilizzate per inserire spazi dedicati all'arte e all'artigianato.
(Fonte: https://www.britannica.com/place/Promenade-Plantee)



Vista dall'alto del Viadotto delle arti
(Fonte: https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes)

Jacques Vergely e dall'architetto Philippe Mathieux, andando a sviluppare una passeggiata verde accessibile al pubblico connessa agli edifici residenziali e commerciali situati attorno ad essa.
L'opera, divisa in tre distinte fasi, venne sviluppata tra il 1988 e il 1994. La prima fase ha visto come oggetto di intervento la sopraelevata come una passeggiata verde che si estende dall'Opera Bastille al Jardin de Reuilly[50]. Nella seconda fase i 60 archi del viadotto Viaduc des Arts sono stati trasformati in spazi commerciali inserendo negozi, spazi per artigiani e artisti e spazi per la ristorazione. Nell'ultima fase è stato collegato il percorso verde con il sito della ZAC estendendola poi verso Est.
La P*romenade Plantee* risulta uno dei primi progetti pionieri di riqualificazione urbana di questo genere, ispirando progetti successivi come l'High Line.
L'intervento ha apportato quindi grandi cambiamenti alla città di Parigi, non solo da un punto di vista economico, realizzando un corridoio commerciale che favorisce l'artigianato, ma anche da un punto di vista sociale, andando a migliorare l'accessibilità e la connessione tra i quartieri e promuovendo una mobilità più sostenibile, preservando la memoria culturale dell'intero sito.
Importante è anche l'aspetto ambientale poiché l'intero percorso migliora la biodiversità urbana e riduce l'effetto isola di calore.

[50]_Promenade Plantee, https://suratlas.unibocconi.eu/projects/promenade-plantee



Porzione pedonale della Promenade Plantee
(Fonte: https://www.theparisianguide.com/)



Ponte pedonale che attraversa il Jardin de Reuilly
(Fonte: https://www.franciaturismo.net/)

2.7.4 _ Via verde del Aceite

In Spagna, come per gli Stati Uniti, la Francia, il Portogallo e il Belgio, sono stati avviati dei progetti di riconversione di vecchi tracciati ferroviari.
Il programma è stato promosso a partire dal 1993 dalla *Fundación de los Ferrocarriles Españoles,* recuperando più di 3300 km di ex ferrovie.
Tra le ciclovie riconvertire troviamo la *Vía Verde del Aceite.* In origine la linea ferroviaria venne costruita tra il 1879 e il 1893 dalla *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* e collegava Linares a Puente Genil, creando un asse trasversale in Andalusia. Questo percorso ferroviario trasportava varie tipologie di prodotti, passeggeri ma specialmente olio d'oliva, trasportato in vagoni cisterna. Il trasporto di questo prodotto divenne così importante che il treno assunse il nome di *Tren del Aceite*. Nel 1918 venne inaugurata una diramazione per Baena, viste le prospettive di sviluppo economico delle aree di Jaen e Cordoba. Nonostante la guerra di Cuba e la guerra civile spagnola, la linea rimase attiva e servì, durante quest'ultima, come tratta alternativa alla linea Espeluy-Siviglia, che era frequentemente bombardata.
Dopo la fine della guerra il traffico ferroviario si ridusse e questo anche a causa della velocità media dei treni di 30 km/h[51], portando a preferire altri metodi di spostamento.
La linea rimase comunque attiva per quasi un secolo fino al 1984, anno in cui venne chiusa.
Tra il 1999 e il 2002 iniziarono i lavori di trasformazione del vecchio tracciato ferroviario in una ciclabile e percorso pedonale, sul progetto promosso dalla *Fundación de los Ferrocarriles Españolese* finanziato dal *Ministerio de Medio Ambiente.* Sono poi stati utilizzati

[51]_Via Verde del Aceite, https://viasverdes.com/itinerarios/aceite/historia-del-ferrocarril.asp

ulteriori finanziamenti provenienti da altri enti che hanno portato al miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità del percorso. La ciclovia si estende per 128 km sotto il nome di *Via Verde del Aceite,* in memoria del *Tren del Aceite*.
Lungo il percorso le vecchie stazioni ferroviarie sono state restaurate e riadattate per fornire vari servizi ai viaggiatori.

Alcuni esempi:

- Stazione di Doña Mencía: trasformazione in ristorante e centro cicloturista;
- Stazione di Moriles-Horcajo (Las Navas Selpillar): riconversione in centro enologico e gastronomico olivino.



Mappa del percorso estratta da www.viasverdes.com



Ex stazione di Doña Mencía - Ristorante "La Cantina"
(Fonte: www.viasverdes.com)



Centro cicloturista Subbetica - Stazione di Doña Mencía
(Fonte: www.googlemaps.com)



Stazione di Moriles-Horcajo (Las Navas Selpillar)
(Fonte: www.viasverdes.com)

2.7.3_Ciclovia Alpe Adria | Moggio-Tarvisio

L'impero austriaco voleva ottenere un collegamento più semplice tra Vienna e Venezia. Per questa ragione vennero inaugurate diverse linee poste sulla linea Vienna-Trieste, chiamata anche Ferrovia Meridionale, agevolando il collegamento. Tra il 1875 e il 1879 vennero conclusi i lavori di realizzazione e l'inaugurazione della linea Udine-Pontebba-Tarvisio, detta Ferrovia Pontebbana[52].

Il tratto ferroviario assunse con il tempo molto valore poiché divenne fondamentale sia per gli scambi commerciali che come atto diplomatico di pace dopo la guerra avvenuta nel 1866 tra l'Austria e l'Italia[53]. Inoltre, questa linea rappresentava un'opera ingegneristica di rilievo per i suoi ponti in ferro e il superamento di un territorio impervio attraverso molte gallerie scavate nelle montagne. Nella prima metà del Novecento questo asse fu cruciale perché via diretta con il porto di Trieste.

Il percorso ferroviario venne realizzato inizialmente a binario unico, rendendolo con il passare del tempo inadeguato all'incremento del traffico ferroviario.

Per questo motivo, intorno agli anni Ottanta sono stati attuati lavori di ammodernamento del percorso, trasformandolo parzialmente. Dalla stazione di Udine a Carnia il tracciato resta il medesimo, mentre da Carnia a Tarvisio è stato modificato e spostato rispetto a quello originale.

Tra il 1995 e il 2000 venne dismesso a fasi il segmento compreso tra le stazioni di Moggio Udinese e Tarvisio Centrale e acquistato dalla Provincia di Udine, trasformandolo in una *greenway*[54].

Il percorso si estende per 49,8 km ed è stato realizzato tra il 2005 e il 2017.

---

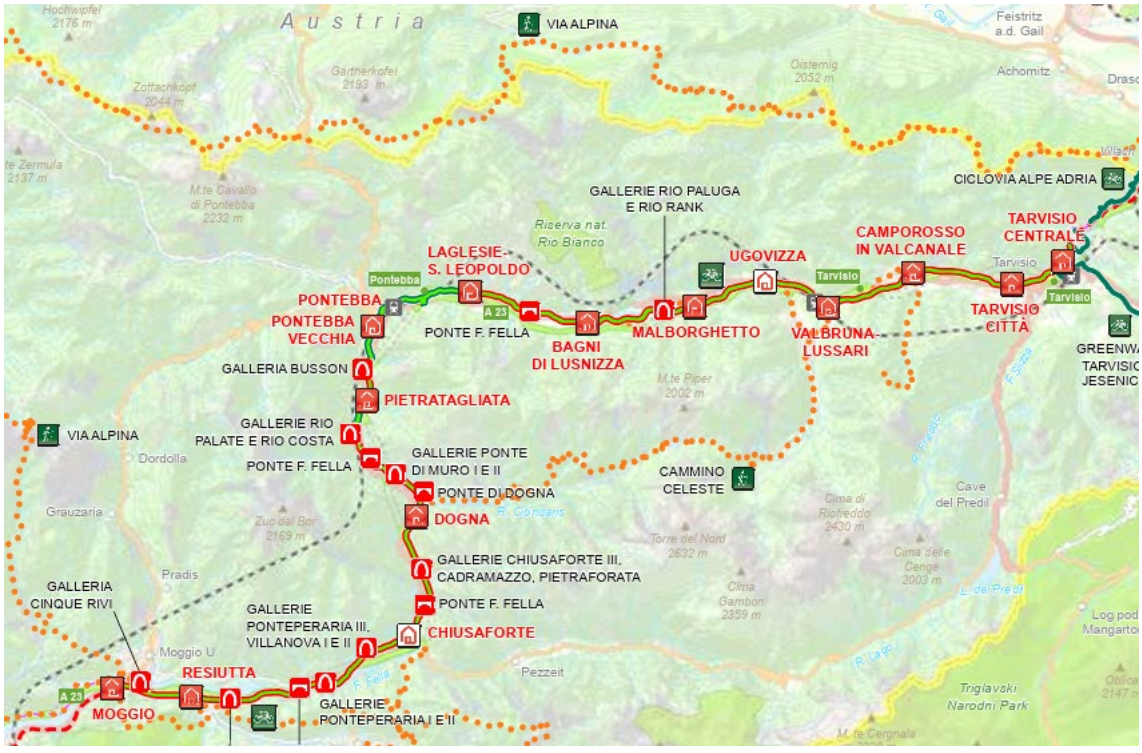
[52]_La ferrovia assume il nome di Pontebbana poiché il comune di Pontebba si trovava al confine tra l'impero austriaco e il Regno d'Italia e con la realizzazione della tratta ferroviaria la stazione qui situata divenne una stazione di confine.

[53]_https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/pontebbana/

[54]_RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, 2019, p. 84.

La ciclovia si inserisce all'interno di un percorso più ampio, la Ciclovia Alpe Adria Radweg, che si estende per circa 400 km. Il percorso ha inizio a Grado (GO) e termina a Salisburgo, in Austria.

L'itinerario offre un paesaggio lagunare nell'area di Grado per poi immergersi nel verde montuoso della Val Canale, scavalcando il fiume Fella attraverso i vari vecchi ponti ferroviari in ferro.



Percorso ciclabile da Moggio a Tarvisio.
Fonte: *immagine estratta dall'Atlante delle greenways su linee FS. Dal riuso al disuso, 2019*

Ci sono poi vari punti d'interesse storico-culturali come il borgo medievale di Venzone, il Castello di Udine, Palmanova, città-fortezza rinascimentale e sito UNESCO dal 2017.

Lungo il tratto convertito in *greenway* sono state rifunzionalizzate due ex stazioni ferroviarie, quella di Chiusaforte e quella di Ugovizza.
La stazione di Chiusaforte si trova a circa 13 km da Moggio Udinese (UD) e a circa 110 km da Grado (GO).
La stazione, dopo i dovuti interventi di restauro, è stata ripristinata come punto di appoggio per i turisti. I servizi presenti sono un alloggio al piano superiore della stazione, un *infopoint*, un punto riparazione bici, colonnine di ricarica, bagni e docce, spazi museali e un parcheggio per auto e furgoni. Inoltre, durante l'anno vengono organizzati eventi culturali come presentazioni di libri ed eventi musicali.
La stazione di Ugovizza, invece, è situata a circa 25 km da quella di Chiusaforte. Qui è presente un ristorante e un bar dove poter sostare e all'esterno un piccolo parco giochi.



Stazione di Chiusaforte (UD)
Fonte: *Pagina Facebook "Stazione di Chiusaforte"*



Stazione di Ugovizza (UD)
Fonte: *www.fiulioggi.it*

//03

LAGONEGRO: LE ANALISI

Il capitolo affronta l'analisi dettagliata del Comune di Lagonegro attraverso l'uso di più metodi di approccio. Il primo metodo si basa su una conoscenza personale data da un'appartenenza familiare a questo luogo; infatti avendo vissuto annualmente una piccola parte della mia vita qui ho avuto modo di conoscere e apprendere quelli che sono stati i cambiamenti principali avvenuti nel corso degli anni. Il secondo metodo è legato invece ad una lettura bibliografica, principalmente incentrata sulla storia locale, sull'analisi territoriale e urbana. Infine la redazione di mappe tematiche attraverso l'uso di strumenti come Google Maps, Gis e la rielaborazione di dati numerici.

3.1_Storia del lagonegrese

L'area che caratterizza il Comune di Lagonegro ha il suo effettivo sviluppo a partire dall'epoca romana ma in precedenza ha visto la presenza di altri popoli. I primi abitanti sono stati i Siculi, popolo di origine celtica, successivamente gli Enotri che hanno unito queste terre con quelle già conquistate tra il golfo di Salerno e quello di Taranto[1].

Nel VI secolo d.C., i Lucani occuparono il territorio lagonegrese, spingendo gli Enotri verso Sud.

A seguito della dominazione lucana susseguì quella romana, fase da cui deriva il nome di Lagonegro e l'inizio dell'espansione del suo territorio.

Le origini del comune di Lagonegro ad oggi non sono del tutto certe, tuttavia ci sono diverse ipotesi, due in particolare, che ne raccontano la storia.

La prima ipotesi è collegata all'epoca romana, periodo nel quale si sostiene, anche grazie ai numerosi ritrovamenti, che in questi territori sorgeva un *Nerulo* o *Nerulum*[2]. Altro aspetto importante è il passaggio della via Popilia o Aquilia, una delle vie romane che congiungevano Roma con il sud della penisola.

Il nome Lagonegro, infatti, deriva dal termine greco *locos* ovvero popolo e da *Nero*, da intendersi come forma contratta di *Nerulo* o dalla parola sabina *nero* inteso come forte, assumendo il significato di "popolo di Nerulo" o "popolo forte"[3].

La seconda ipotesi si rifà invece al termine latino *Lacus Niger* ricollegato alla presenza di un antico lago nei dintorni della rupe del Castello (area del centro storico) che a causa della vegetazione circostante o per il suo fondale di ardesia, sembrava di colore scuro[4].

---

[1]_Tortorella N., *Lo sviluppo storico e urbanistico della città di Lagonegro*, p. 21.
[2]_ibidem
[3]_ibidem
[4]_ivi, p. 22.

La spiegazione più probabile della nascita dell'attuale Lagonegro si ricollegata allo spostamento della popolazione sulla rupe del Castello a causa delle numerose invasioni e saccheggi, realizzando uno spazio fortificato e difficile da attaccare grazie alla collocazione della stessa.
Il passaggio dalla caduta dell'Impero Romano d'Occidente al Medioevo fu caratterizzata dalla conquista dei Longobardi e dall'occupazione del duca di Benevento confluendo nel Principato di Salerno. Successivamente, nel 1138, a seguito della formazione del Regno di Sicilia, l'area della Lucania orientale prese il nome di Basilicata[5].
A seguire, nel Mezzogiorno ci fu l'arrivo della dinastia Sveva che fu poi spodestata dagli Angioini, i quali, con la pace di Castabellotta nel 1302, acquisirono il potere del mezzogiorno facendo diventare la Basilicata, insieme al Cilento ed il Cosentino, feudo dei Sanseverino.
Quando il feudo passò nelle mani di Gasparre Saragusio, la città di Lagonegro subì un forte declino.
Dopo la sua morte, il feudo passò a colui che sarà l'ultimo feudatario della città, Gian Vincenzo Caraffa, il quale creò un ambiente ostile e privo di libertà. Caraffa provò poi a vendere il feudo non rispettando il diritto di riscatto portando alla rimozione dei diritti feudali e alla proclamazione della città di Lagonegro a Regio Demanio, godendo così di numerosi benefici e portando all'incremento della popolazione[6].
Per oltre quattro secoli non ci furono eventi significativi fino a quando, nel 1799, scoppiò una rivolta nel tentativo di passare da una monarchia alla repubblica. Il tentativo fallì, poiché i

[5]_ivi, p. 26.
[6]_ivi, p. 28.

Borbone riuscirono a conquistare Napoli ristabilendo il regime monarchico.
L'azione borbonica fu messa a dura prova a causa del mancato rispetto degli accordi con la Francia, la quale nel 1806 mandò delle truppe a Napoli. Il re Ferdinando lasciò Napoli e le truppe invasero il regno instaurando la dominazione francese di Giuseppe Napoleone, fratello di Napoleone Bonaparte. Lagonegro divenne un punto strategico non solo come nodo di transito ma anche come luogo per il controllo degli sbarchi delle navi nel golfo di Policastro[7]. La dominazione francese terminò quando Giuseppe Napoleone divenne re di Spagna nel 1808 e il regno passò nuovamente sotto il regime borbonico. Nel 1860, quando il potere dei Borbone stava arrivando ormai al suo termine, in tutta la Basilicata, iniziarono delle rivolte con l'intento di ottenere l'unità e l'indipendenza. Ad ostacolare l'ideale di libertà, che pervadeva l'animo della popolazione del Sud Italia, fu il fenomeno del brigantaggio che caratterizzò in modo particolare tutto il Regno di Napoli e di conseguenza anche tutta l'area di Lagonegro. Questo fenomeno comportò molte problematiche, dissesti nelle città e nelle campagne e nonostante la proclamazione dell'Unità d'Italia nel 1861 non vennero applicate alcun tipo di politiche a tutela del meridione.
Arrivando all'inizio del XX secolo e con lo scoppio delle due Guerre Mondiali, l'area del lagonegrese non ne risentì particolarmente e per certi versi migliorò la sua condizione.
Infatti, vennero costruiti vari istituti e incrementata la produzione tessile aumentando il livello scolastico e le possibilità lavorative, in un periodo

[7]_ivi, p. 31.

non particolarmente florido. Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, tra gli anni '50 e '60 iniziò un processo di espansione edilizia non limitato solo al centro storico ma anche alle aree circostanti. Oltre alle nuove abitazioni vennero costruiti altri edifici dedicati all'istruzione attirando studenti anche dai paesi limitrofi, accrescendo così il livello di scolarizzazione. Altro aspetto rilevante di questo periodo furono le fabbriche presenti nel Comune che diedero molto lavoro alla popolazione locale e non solo. Negli anni '70 e '80 però il fenomeno di emigrazione, che già si era verificato in anni precedenti, si ripresentò portando in gran parte all'abbandono delle campagne per cercare una stabilità economica migliore nel Nord d'Italia, soprattutto in Piemonte e Lombardia, luoghi in cui la concentrazione di fabbriche era elevata. Ciò che rallentò questo movimento fu la realizzazione delle infrastrutture stradali quali l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la Fondovalle del Noce e la superstrada Sinnica, che crearono nuove opportunità di lavoro nella loro realizzazione[8].

La fine del '900 e l'inizio degli anni 2000 non fanno altro però che evidenziare una situazione di decrescita non solo del Comune ma di tutta la Regione a causa della sempre più continua chiusura delle fabbriche che scelgono di spostarsi o al Nord o in agli Stati economicamente più convenienti. Altri aspetti riguardano anche le possibilità lavorative e di crescita personale per le nuove generazione che si presentano sempre più limitate. Questa condizione non ha fatto altro che ridurre le possibilità lavorative e il progressivo spopolamento di queste aree.

[8]_ivi, p. 41.

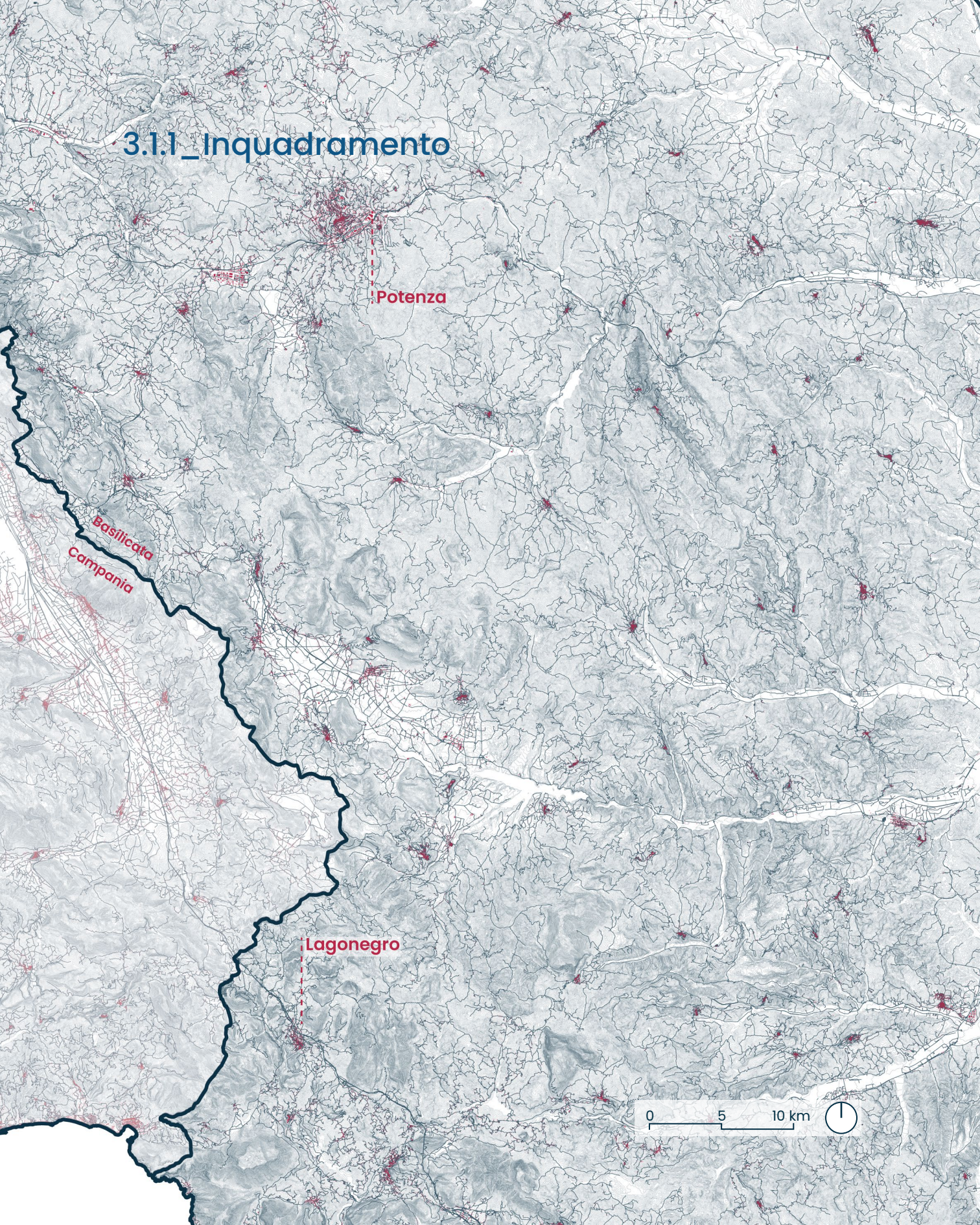


Foto storica del 1970, vista da Via S. Leonardo
(Fonte: Gruppo Facebook - Lagonegro nel Passato)



Cartolina, vista su Chiesa Madre e Viale Roma
(Fonte: Gruppo Facebook - Lagonegro nel Passato)

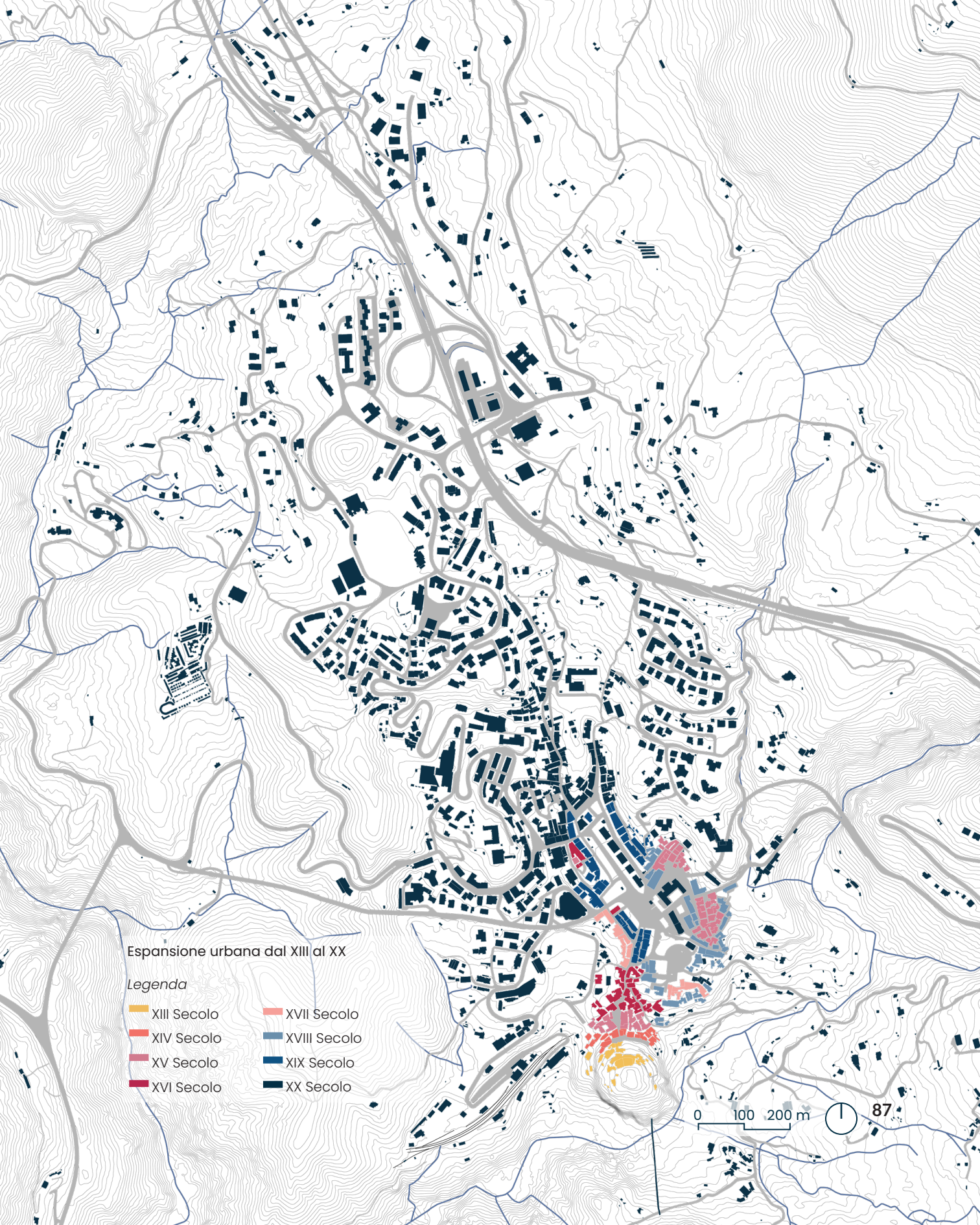
3.1.1_Inquadramento



3.2_Sviluppo del tessuto urbano

Il comune di Lagonegro, come descritto in precedenza, ha un'origine antica. Come riportato dall'Arch. Nicola Tortorella nella sua tesi di laurea "Lo sviluppo storico e urbanistico della città di Lagonegro", i primi edifici che troviamo risalgono al XIII secolo e sono situati a Sud del Comune, in prossimità dell'area del Castello[9]. Nei secoli successivi vediamo come l'ampliamento dell'edificato si estenda maggiormente intorno a quest'ultima, iniziando intorno al XV ad estendersi verso via Roma, il viale principale di Lagonegro (vedasi il paragrafo 3.4_ Viabilità e relazioni con il contesto).
Con il passare dei secoli, l'estensione dell'edificato è stata circoscritta a quest'area e solamente durante il XX secolo si ha la maggiore espansione del tessuto urbano. Questo forte sviluppo è stato condizionato da vari fattori come la costruzione e lo sviluppo della ferrovia, la totale conservazione delle preesistenze durante il periodo bellico e la costruzione durante la seconda metà del Novecento di nuovi complessi residenziali in aree più periferiche e agricole, generando una frammentazione dell'edificato.

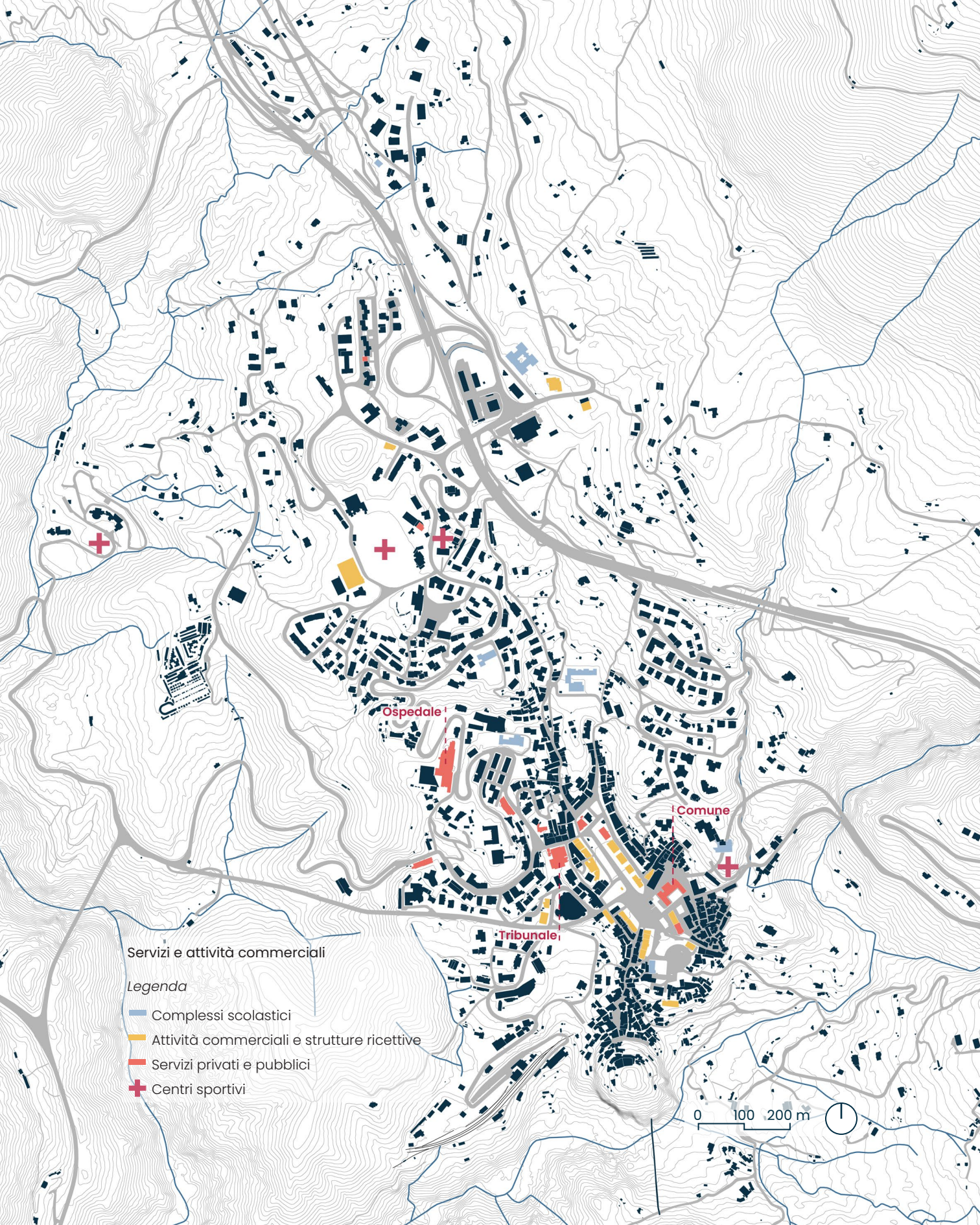
[9]_Area chiamata così dalla popolazione per la presenza della chiesa di San Nicola al Castello che rappresenta il centro storico del comune.


Espansione urbana dal XIII al XX
Legenda
XIII Secolo
XIV Secolo
XV Secolo
XVI Secolo
XVII Secolo
XVIII Secolo
XIX Secolo
XX Secolo
0 100 200 m

3.3 _ Servizi e attività commerciali e popolazione

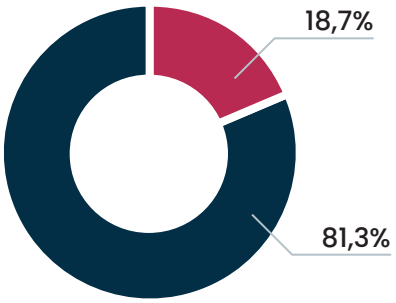
Il comune, nonostante venga riconosciuto dalla SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne) come un comune periferico, presenta comunque numerosi servizi utili alla città e alle aree vicine. In primo luogo è presente l'ospedale, al cui interno sono presenti 9 reparti con una disponibilità totale di 95 posti letto[10], e il pronto soccorso, aspetto di rilievo nella catalogazione per la classificazione dei comuni SNAI e punto di riferimento per le vie di comunicazione che attraversano il territorio.
Un altro aspetto di considerevole importanza è la presenza del tribunale; infatti, l'unico più vicino all'interno della regione è situato a Potenza, mentre in relazione alle altre regioni, il più vicino in Campania è quello a Vallo della Lucania, mentre in Calabria è quello di Castrovillari. In precedenza, inoltre, era presente anche il carcere che ad oggi risulta chiuso.
All'interno del Comune ci sono poi vari centri sportivi in cui è possibile svolgere sport come calcio, pallavolo, danza e atletica e di recente sono stati realizzati dei campi da padel.
Per quanto riguarda invece l'apparato scolastico, Lagonegro ha sempre ricoperto un ruolo centrale.
A partire dal secondo dopoguerra, vennero istituiti nuovi complessi scolastici, tra cui i licei, l'istituto professionale e quello tecnico.
Questo non fece altro che accrescere la centralità del comune; infatti, in molte contrade e in alcuni comuni limitrofi non sono presenti o si fermano alla sola scuola media. Oggi nel comune sono presenti tutti i gradi d'istruzione, a partire dall'infanzia fino agli istituti d'istruzione secondaria superiore. Troviamo anche da alcuni anni il distaccamento della

[10]_https://www.dati.salute.gov.it/

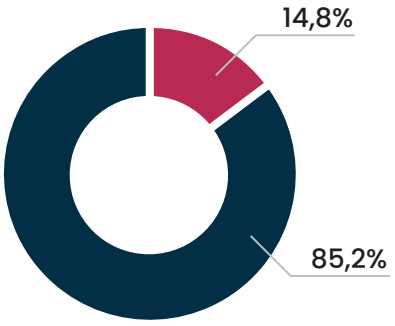

Ospedale
Comune
Tribunale
Servizi e attività commerciali
Legenda
Complessi scolastici
Attività commerciali e strutture ricettive
Servizi privati e pubblici
Centri sportivi
0
100
200 m

facoltà di infermieristica dell'Università di Foggia e una sede dell'università telematica Uni Pegaso.
L'analisi dei dati evidenzia come il comune sia ancora oggi punto di riferimento dei comuni circostanti: si registra infatti una percentuale costante di studenti non residenti, raggiungendo un valore importante in relazione agli istituti di istruzione secondaria di II grado. Per quanto riguarda il post-diploma, i grafici evidenziano come ci sia un'alta propensione al proseguimento degli studi, soprattutto da parte degli studenti provenienti dai licei.

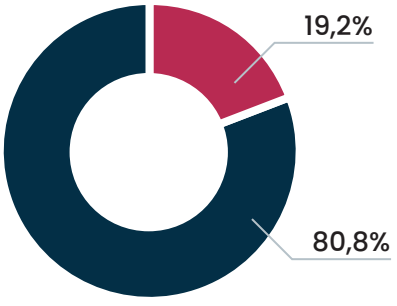
Scuola dell'infanzia



Scuola primaria



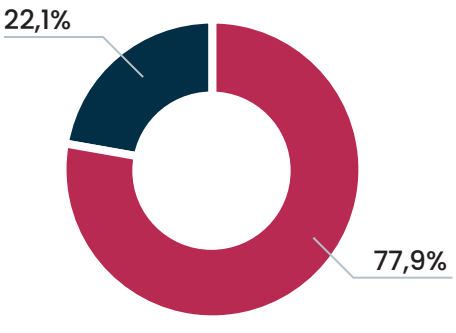
Scuola secondaria di I grado



Residenti Non residenti

Rielaborazione grafica dell'autore su dati tratti da https://unica.istruzione.gov.it/sic, IC Lagonegro e I.I.S. De Sarlo-De Lorenzo

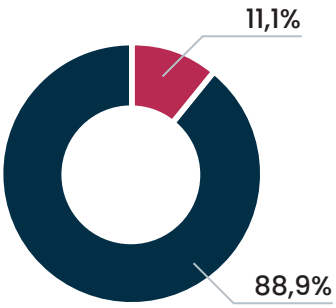
Scuola secondaria di II grado



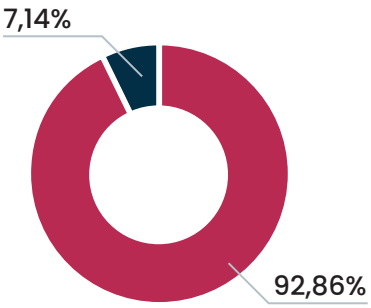


IMMATRICOLATI ALL'UNIVERSITÀ

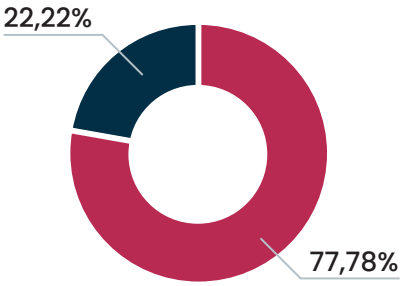
Liceo scientifico



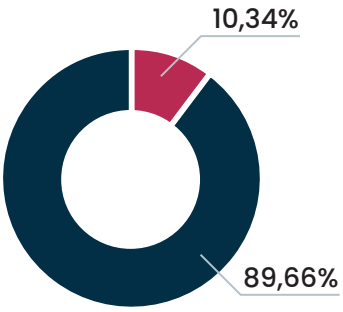
Istituto professionale



Istituto tecnico-tecnologico



Liceo linguistico



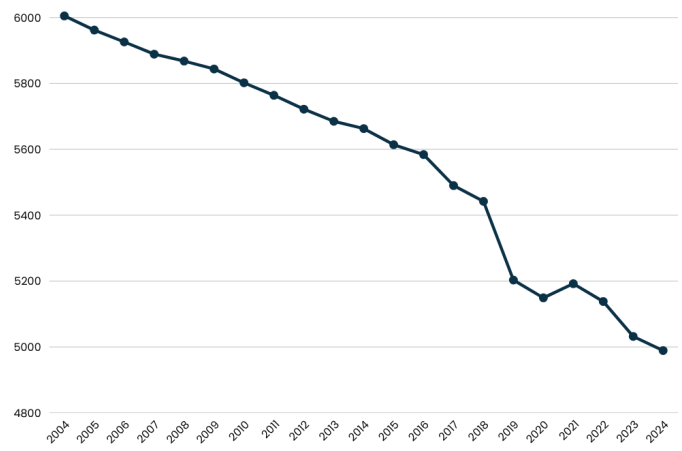


Sono presenti poi diverse banche, un ufficio postale, farmacie, attività commerciali di diverso genere, come negozi di alimentari e per la cura della persona.
Le attività commerciali sono situate per lo più ai piani terra dei fabbricati e si concentrano soprattutto lungo via Roma, una delle vie principali del Comune.
Ogni mercoledì e sabato mattina si svolge il mercato nel centro del Comune dove vengono venduti articoli ortofruttiferi e formaggi locali. Inoltre, durante il primo e l'ultimo mercoledì del mese si svolge il mercato generale in cui sono presenti bancarelle di ogni genere, a partire dalla vendita di articoli alimentari a quelli di abbigliamento e oggettistica varia.

3.3.1_Analisi demografica

Lagonegro offre quindi tutti i servizi primari per tutte le fasce d'età. Il problema che da alcuni anni sta però affliggendo il comune riguarda la costante decrescita della popolazione residente.
Come si riscontra nel *Grafico 1*, la popolazione nel 2004 raggiungeva poco più di 6000 abitanti. Questo dato, per un Comune di queste dimensioni, è di fondamentale importanza soprattutto per quando riguarda il mantenimento di servizi come il tribunale e il comando di polizia.
Negli anni successivi, si è osservata una costante decrescita, interrotta da un leggero aumento durante la pandemia da Covid-19 durato fino al 2022, anno in cui il *trend* è ritornato in negativo. Nel 2024 la popolazione ha registrato un totale di 4989 abitanti[11]. In vent'anni si è quindi verificata una diminuzione di poco più di 1000 persone, che per un comune di queste dimensioni genera

Grafico 1 - Variazione della popolazione Lagonegro 2004-2024



Rielaborazione grafica dell'autore su dati tratti da www.tuttitalia.it

[11]_Tuttitalia.it, https://www.tuttitalia.it/basilicata/36-lagonegro/

un impatto significativo.
Osservando il *Grafico 2* si nota come questa dinamica si rifletta anche nei Comuni limitrofi, sulla città di Potenza e sull'intera Regione Basilicata. Il tema dello spopolamento in questi territori risulta sempre più centrale poiché il *trend* demografico risulta sempre in decrescita. Per quanto riguarda le fasce d'età, invece, risultano molto diversificate, ma, come mostra il *Grafico 3*, la quota più consistente della popolazione è compresa tra i 50 e i 79 anni, evidenziando il progressivo invecchiamento della popolazione.
Per quanto riguarda il tasso di natalità, i dati del 2023 riportano 5,4 nati su 1000 abitanti, a fronte di 57 decessi, corrispondenti ad un tasso di mortalità pari a 11,4 morti su 1000 abitanti[12].
Per quanto riguarda il tema del lavoro, il tasso di occupazione al 2023 è pari al 63,8% mentre quello di disoccupazione è del 3,2%[13].
Il problema che oggi coinvolge maggiormente la popolazione è legato ai giovani poiché molti scelgono di andarsene, oppure scelgono di restare nei luoghi in cui hanno frequentato l'Università cercando opportunità lavorative migliori e più affini al loro ambito di studio.

Confronto tra la variazione demografica tra il comune di Lagonegro, Potenza e la regione Basilicata.

	2004	*2014*	*2024*
Lagonegro	6.005	5.614	4.958
Potenza	68.839	67.348	63.864
Basilicata	596.546	576.619	530.004

Rielaborazione grafica dell'autore su dati tratti da www.tuttitalia.it

[12]_AdminStat, https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia/popolazione/lagonegro/76039/4
[13]_AdminStat, https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/economia/occupazione/lagonegro/76039/4

Grafico 2 - Variazione demografica tra i comuni limitrofi

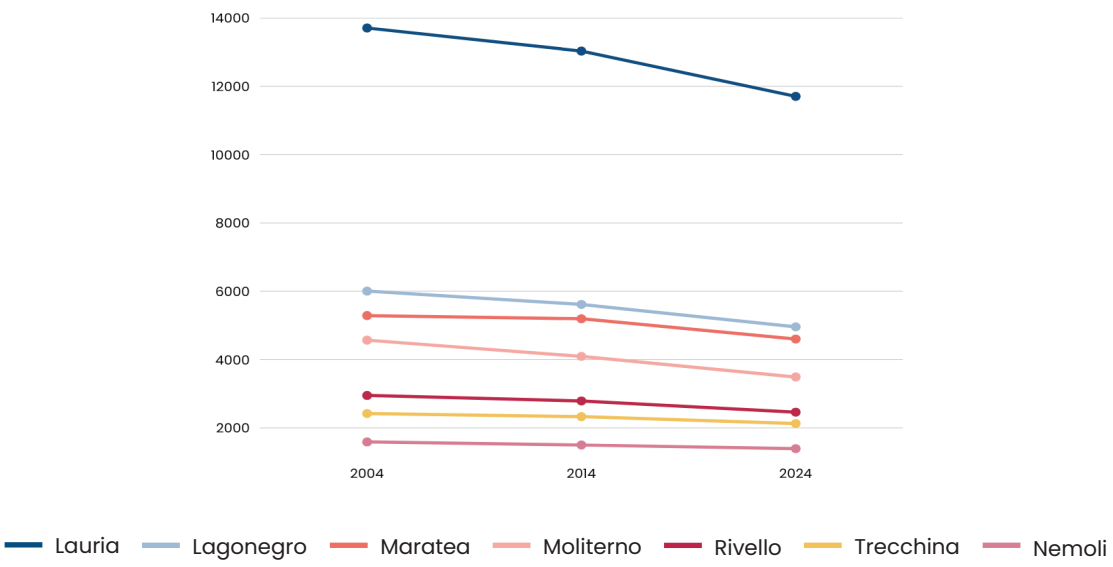
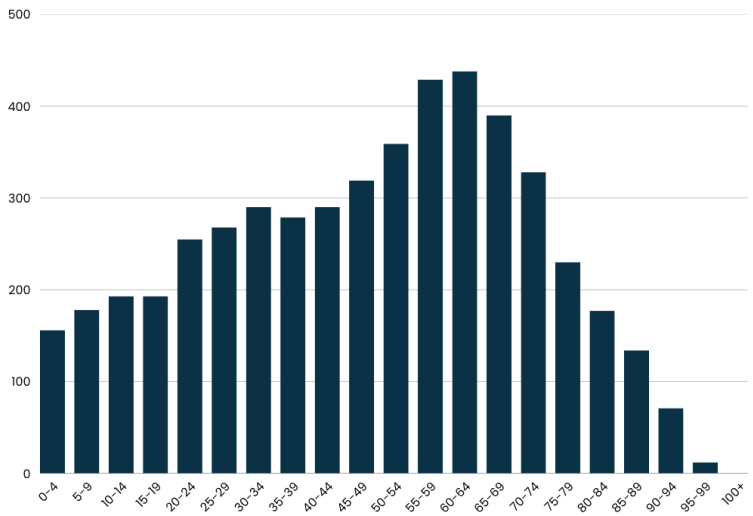


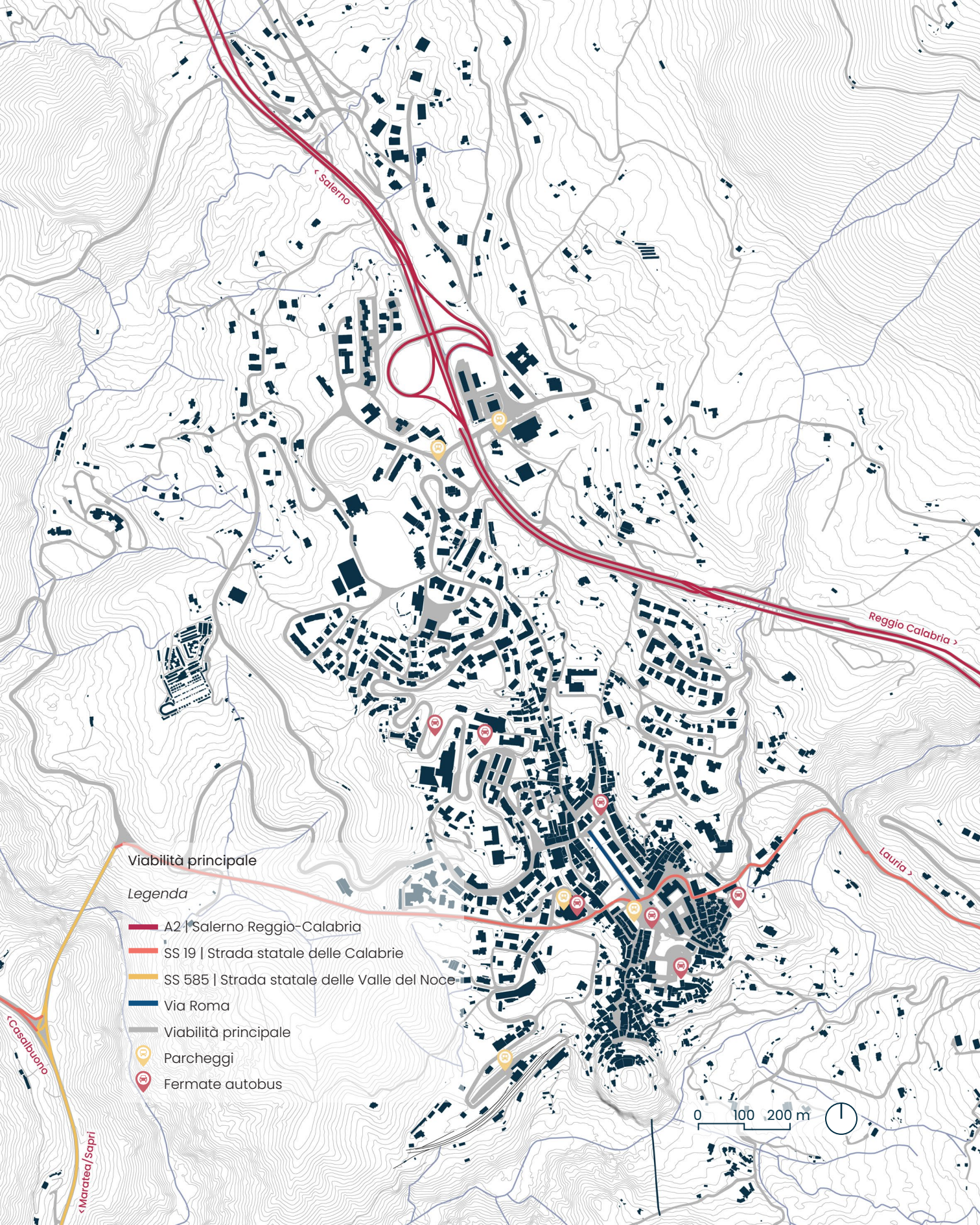
Grafico 3 - Età demografica Lagonegro, 2024



Rielaborazione grafica dell'autore su dati tratti da www.tuttitalia.it

3.4_Viabilità e relazioni con il contesto

Il tema della viabilità riveste un ruolo centrale nell'area del Lagonegrese.
Il Comune, infatti, si è rivelato nel corso del tempo un nodo di passaggio fondamentale tra Campania e Calabria.
La Strada statale 19 Delle Calabrie (SS19), realizzata nel 1928, rappresentava l'asse principale di collegamento tra i paesi vicini, i capoluoghi e le regioni confinanti, prima della costruzione della rete autostradale. Il tracciato mantenne la sua funzione primaria fino all'apertura nel 1967 del primo tratto dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, che collegava Salerno a Lagonegro.
Nonostante il miglioramento della viabilità e la riduzione dei tempi di percorrenza, la SS19 conserva tuttora un ruolo rilevante: oltre a collegare i Comuni limitrofi, costituisce un'importante alternativa nei casi di chiusura o deviazione dell'autostrada A2, reindirizzando il traffico attraverso il Comune di Lagonegro.
Un'altra tratta importante è la Strada statale 585 fondo Valle del Noce, che garantisce il collegamento tra le aree marittime di Sapri (Campania) e Maratea (Basilicata).
Alla scala comunale, il centro urbano di Lagonegro risulta percorribile a piedi; tuttavia, per raggiungere le contrade più periferiche, è necessario l'uso dell'automobile, vincolando possibili metodi alternativi di mobilità locale.
Poiché la stazione ferroviaria non è più operativa dagli anni '80, gli autobus delle varie compagnie presenti sul territorio sono oggi il principale mezzo di collegamento, consentendo di raggiungere le zone marittime, le città di Potenza, Salerno e Napoli, quest'ultima utile per i collegamenti aerei.


‹ Salerno
Reggio Calabria ›
Lauria ›
‹ Casalbuono
‹ Maratea/Sapri
Viabilità principale
Legenda
A2 | Salerno Reggio-Calabria
SS 19 | Strada statale delle Calabrie
SS 585 | Strada statale delle Valle del Noce
Via Roma
Viabilità principale
Parcheggi
Fermate autobus
0 100 200 m

3.5 _Edifici ed eventi religiosi

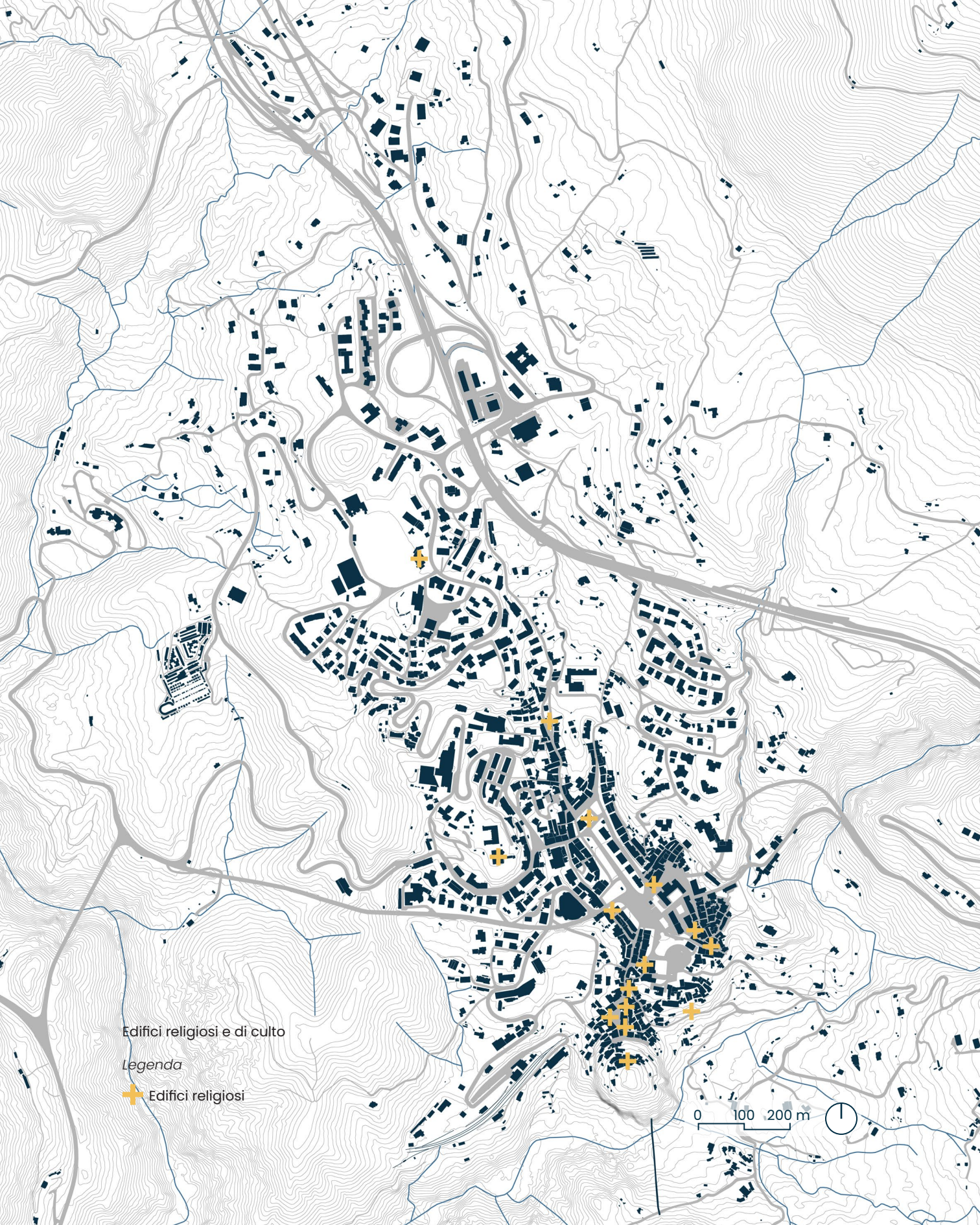
La cittadina di Lagonegro si distingue per la presenza di un numero considerevole di edifici religiosi, concentrati soprattutto nell'area del centro storico. La fede e la religione rappresentano aspetti profondamente radicati nella comunità locale. Infatti, come scrive C. Pesce, "Le feste religiose sono assai frequenti, ed alcune d'esse, come quelle della Madonna di Sirino, del protettore S. Nicola, dell'Assunta, del Carmine ed altre, si celebrano con fasto e solennità, con luminare, bande musicali e fuochi pirotecnici"[14].

Come citato, la festa per la celebrazione della Madonna di Sirino, o chiamata anche delle Nevi, è tra gli eventi più sentiti e di maggiore importanza per la comunità locale. Durante la terza domenica di giugno, i fedeli si ritrovano e trasportano la statua a spalla in una lunga processione fino alla cima del Monte Sirino. (Vedasi percorso alla mappa *3.4.1_Percorsi Trekking*)

Una volta giunti al santuario, la Madonna viene riposta al suo interno, dove resterà fino al momento della discesa. Durante tutto il suo periodo di permanenza, ogni domenica viene celebrata la messa. Nelle giornate del 4 e 5 agosto i devoti salgono in cima per festeggiare la Madonna.

Infine, nella terza domenica di settembre la statua viene riportata nella Chiesa della Santissima Trinità (Chiesa Madre) e celebrata nuovamente con una grande festa. Il percorso che porta in cima può essere svolto sia a piedi, lungo il percorso di pellegrinaggio tradizionale, oppure seguendo una strada alternativa percorribile anche con le auto. L'introduzione di questa possibilità ha consentito a persone anziane o con difficoltà motorie di prendere parte a questa celebrazione.

[14]_Pesce C. , *Storia della città di Lagonegro*, Reale Stabilimento Tipografico Pansini, Napoli, 1913, p. 40


Edifici religiosi e di culto
Legenda
Edifici religiosi
0 100 200 m



Celebrazione 5 Agosto - Madonna di Sirino
(Fonte: foto scattata dall'autrice, 2025)



Celebrazione 5 Agosto - Madonna di Sirino
(Fonte: foto scattata dall'autrice, 2025)

3.6 _ Verde e catene montuose

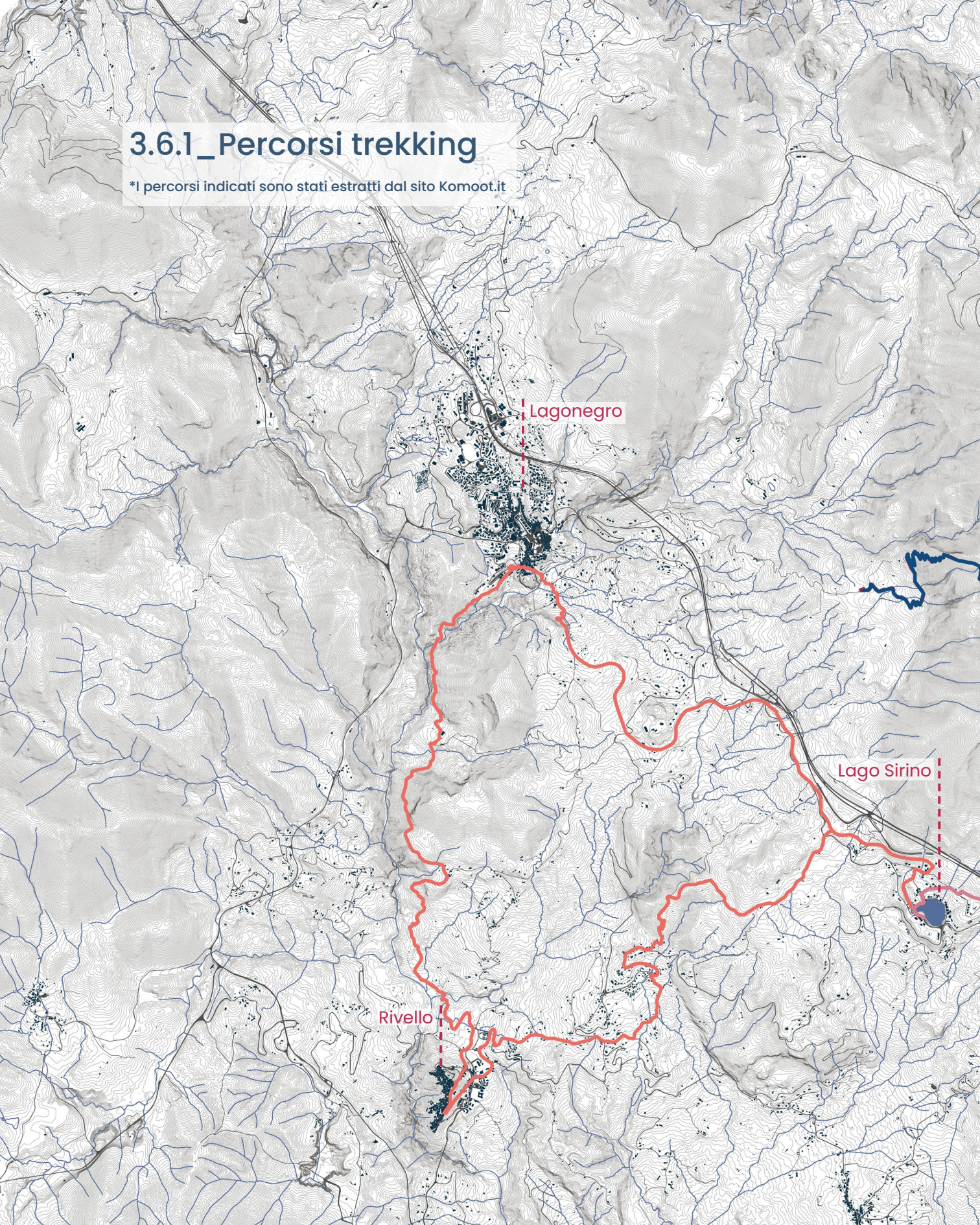
Il territorio del Lagonegrese si sviluppa nell'area Sud-occidentale della Basilicata, in un contesto territoriale di carattere prevalentemente montuoso e collinare. Il centro abitato si trova a 666 metri sopra il livello del mare e si trova a Ovest dal Massiccio del Sirino, parte della catena montuosa Appenninica.
Nonostante la morfologia montana, il paesaggio presenta anche diverse aree agricole ad uso sia privato che commerciale. Molti degli abitanti, infatti, possiedono vari appezzamenti di terreno in cui coltivano e allevano il proprio bestiame.
Dal punto di vista idrografico, il territorio è attraversato a Sud dal fiume Serra, da cui prende il nome l'ex viadotto ferroviario, e del fiume Noce, che sorge sul Massiccio del Sirino, attraversa la valle omonima e sfocia nel Mar Tirreno.
Il Massiccio del Sirino fa parte del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri - Lagonegrese, un contesto naturale che offre numerose possibilità per svolgere attività all'aperto come sci, *trekking*, passeggiate a cavallo e ciclismo.
L'area del Sirino si può suddividere in due fasce: la prima tra i 1000 e 1800 m è caratterizzata da boschi di latifoglie, mentre superati i 1800 m si possono trovare ampie praterie con la presenza puntale di diverse tipologie di graminacee[15].
Nel Comune, inoltre, si trovano quattro alberi inseriti nell'elenco di quelli "Monumentali della Regione Basilicata" tra cui un acero opalo e un tasso, specie che risulta poco usuale a livello regionale[16].

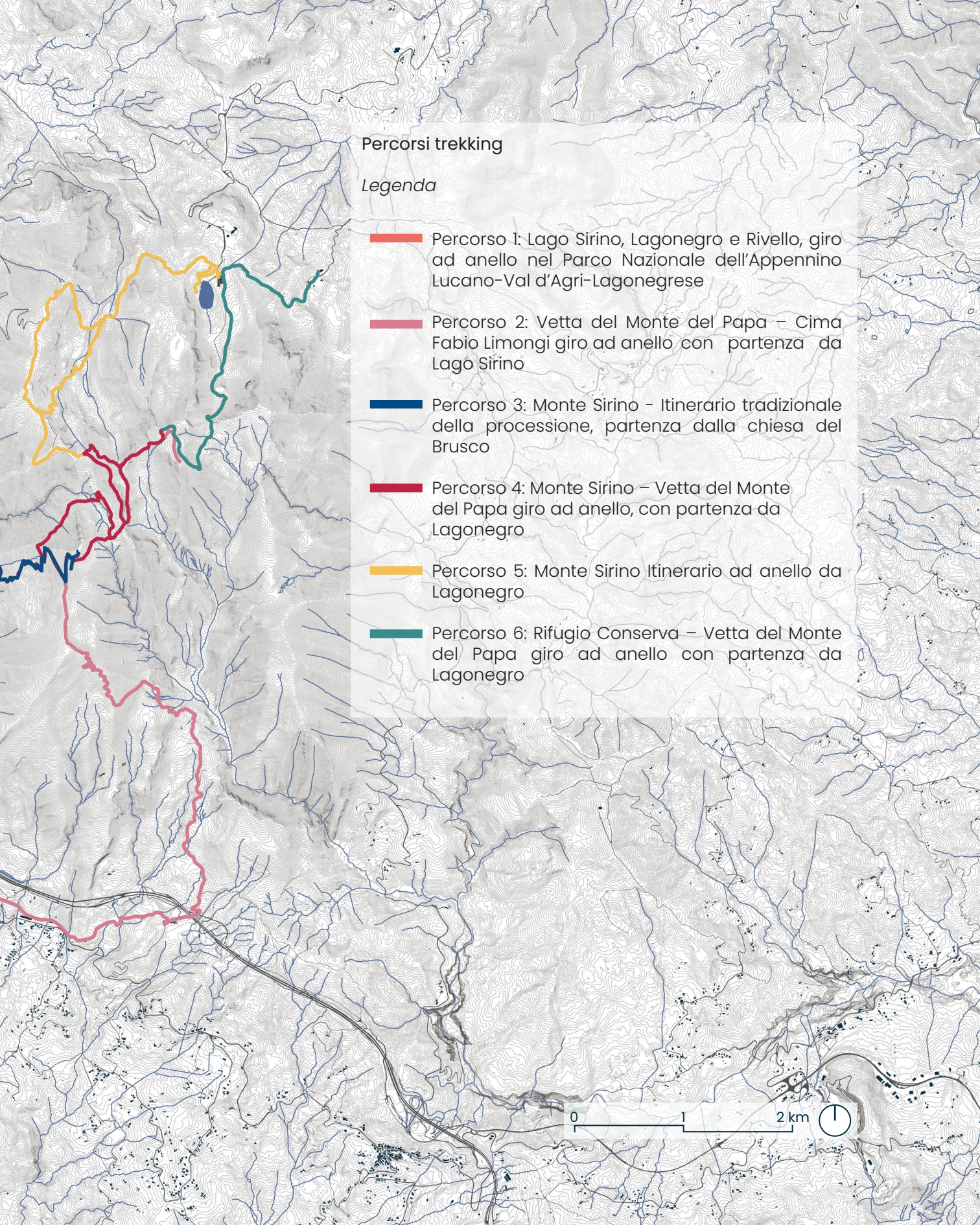
[15]_Regione Basilicata, *Piano Paesaggistico Regionale - Atlante del paesaggio: 6.I I rilievi del paesaggio Tirrenico*, p. 20.
[16]_ivi, p. 26.


Lago Laudemio
Lagonegro
Monte Papa
alt. 2005 m
Monte Sirino
alt. 1908 m
Fiume Noce
Lago Sirino
Rivello
Struttura del verde
Legenda
Area boschiva
Area agricola
Verde urbano
Pascolo e incolto
Montagna
Parco Nazionale dell'Appennino
Lucano Val d'Agri - Lagonegrese
0
2 Km

3.6.1_Percorsi trekking

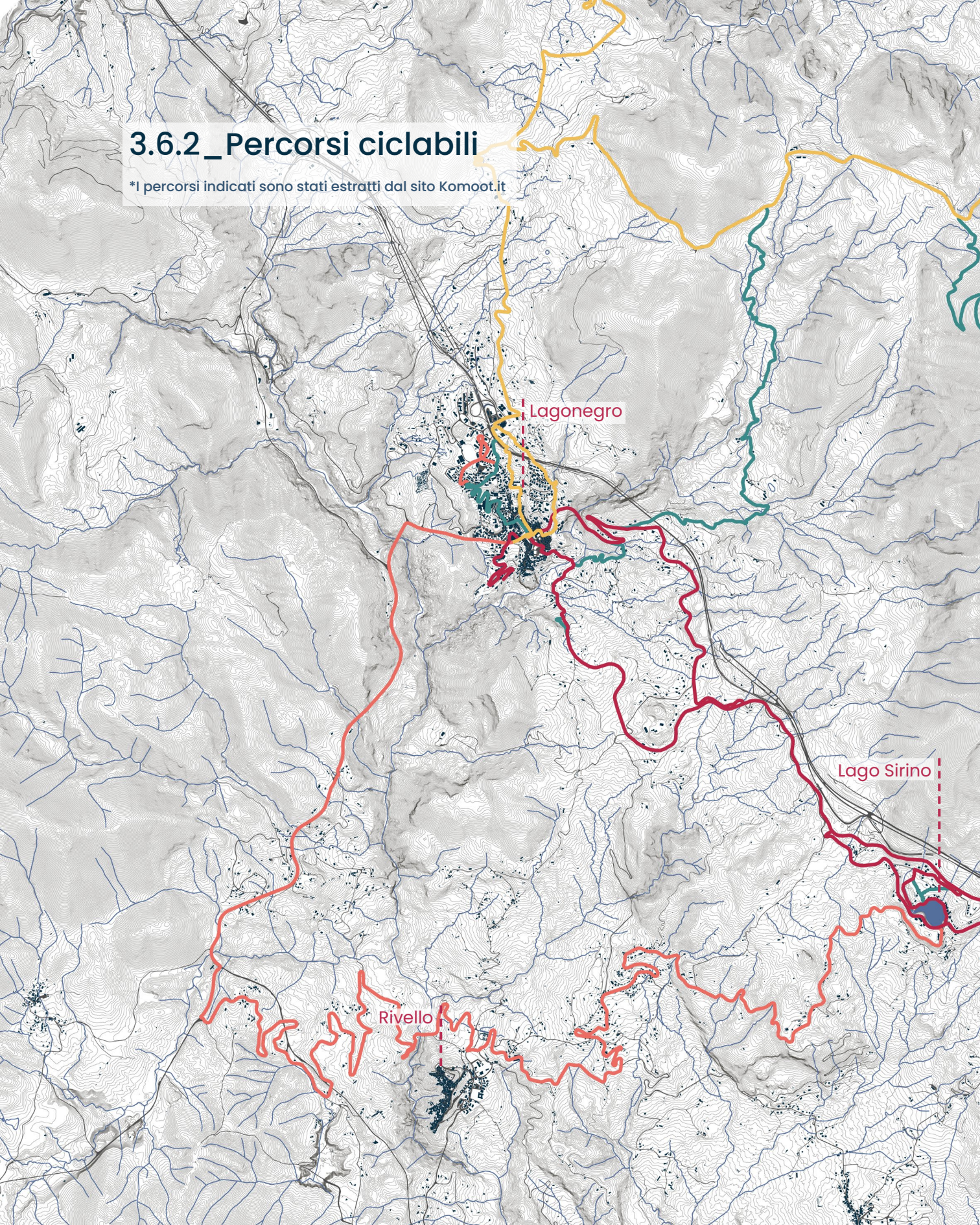
*I percorsi indicati sono stati estratti dal sito Komoot.it

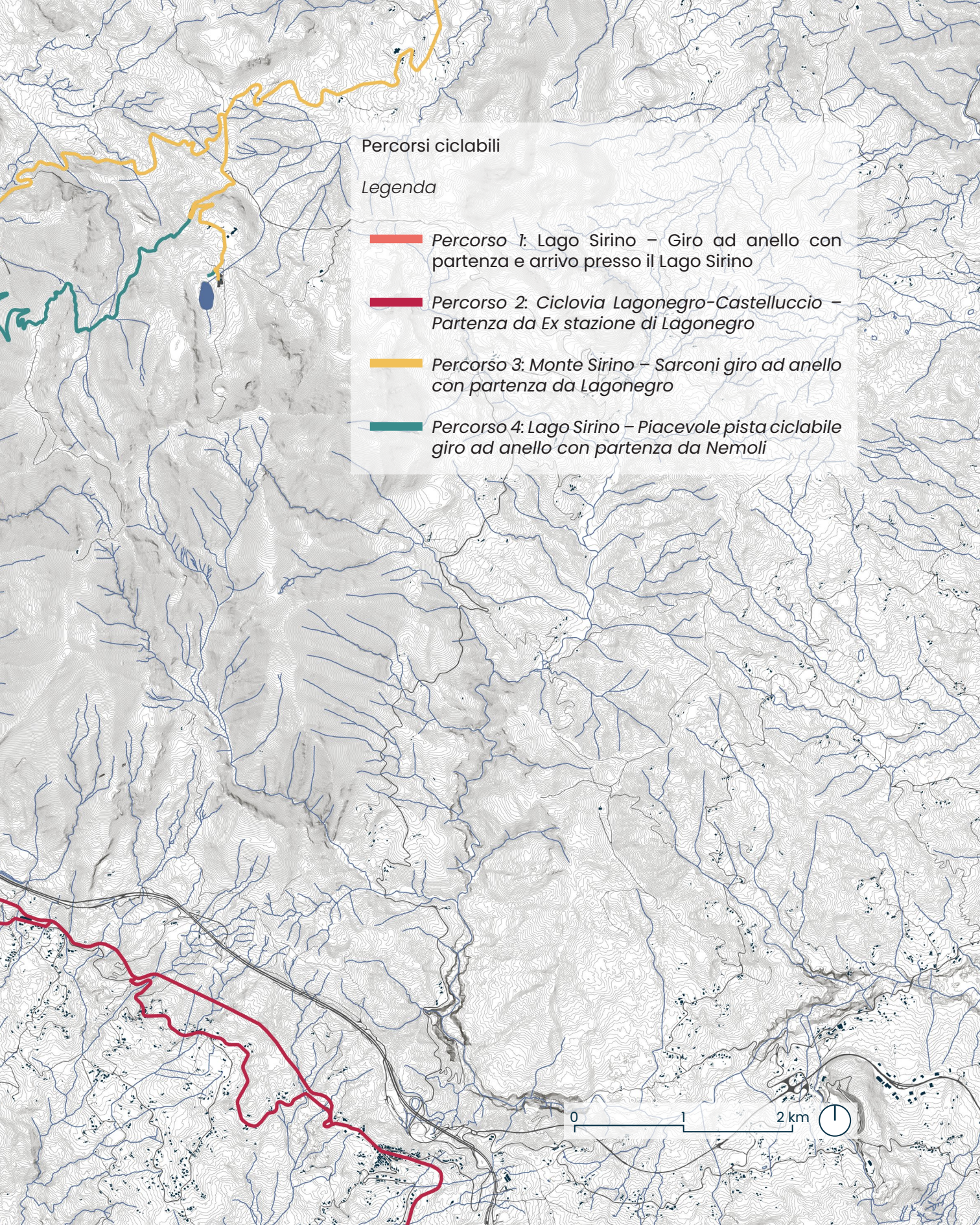



Percorsi trekking
Legenda
Percorso 1: Lago Sirino, Lagonegro e Rivello, giro ad anello nel Parco Nazionale dell'Appennino Lucano-Val d'Agri-Lagonegrese
Percorso 2: Vetta del Monte del Papa – Cima Fabio Limongi giro ad anello con partenza da Lago Sirino
Percorso 3: Monte Sirino - Itinerario tradizionale della processione, partenza dalla chiesa del Brusco
Percorso 4: Monte Sirino – Vetta del Monte del Papa giro ad anello, con partenza da Lagonegro
Percorso 5: Monte Sirino Itinerario ad anello da Lagonegro
Percorso 6: Rifugio Conserva – Vetta del Monte del Papa giro ad anello con partenza da Lagonegro
0
1
2 km

3.6.2_Percorsi ciclabili

*I percorsi indicati sono stati estratti dal sito Komoot.it




Percorsi ciclabili
Legenda
Percorso 1: Lago Sirino – Giro ad anello con partenza e arrivo presso il Lago Sirino
Percorso 2: Ciclovia Lagonegro-Castelluccio – Partenza da Ex stazione di Lagonegro
Percorso 3: Monte Sirino – Sarconi giro ad anello con partenza da Lagonegro
Percorso 4: Lago Sirino – Piacevole pista ciclabile giro ad anello con partenza da Nemoli
0
1
2 km

//04

IL PROGETTO

Quest'ultimo capitolo affronta nello specifico l'area trattata da un punto di vista progettuale proponendo una visione più ampia inserita nel contesto della ciclovia Lagonegro-Rotonda e un affondo più specifico in merito all'ex area ferroviaria di Lagonegro.
La prima sezione propone una risposta meta-progettuale alle esigenze attuali presentate lungo l'itinerario ciclabile inserendo un sistema di servizi utili all'utenza turistica.
La seconda sezione invece affronta nel dettaglio l'area ferroviaria di Lagonegro proponendo un progetto che da un lato vuole rafforzare l'offerta delle soluzioni turistiche e dall'altro ripristinare uno spazio abbandonato e in disuso restituendolo alla comunità locale.

Parte I

La ciclovia Lagonegro-Rotonda

4.1_La ciclovia Lagonegro-Rotonda

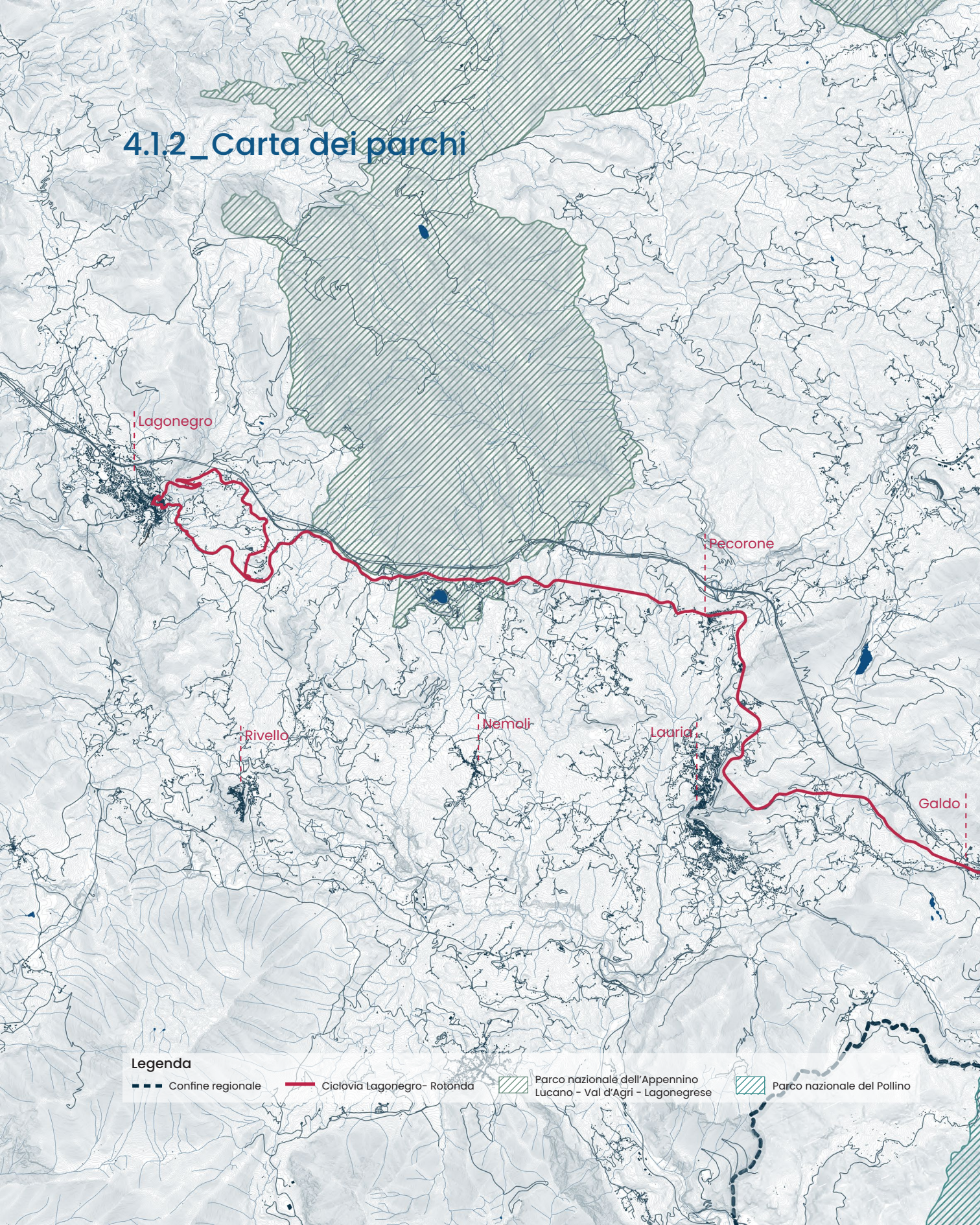
Come introdotto nel secondo capitolo, la ciclovia Lagonegro-Rotonda è un percorso ciclo-pedonale attivo dal 2021. Gli interventi svolti finora hanno permesso di recuperare diverse gallerie, di adattare alcuni ponti e i tracciati lungo la linea ferroviaria. Tuttavia, nonostante la volontà di sviluppare un progetto orientato verso nuove prospettive turistiche, sono presenti diverse criticità. In primo luogo, il percorso si presenta discontinuo in entrambe le regioni, molte gallerie, come quella della Rosa che risulta particolarmente lunga, sono prive di illuminazione, la segnaletica è spesso assente o poco visibile, alcuni tratti devono essere percorsi su strada a causa della discontinuità del tracciato, ci sono pochi servizi utili all'utente e in molti casi i centri urbani sono distanti dalle ex stazioni. Risulta quindi necessario avviare un progetto finalizzato alla sua promozione, creando una rete informativa lungo tutto l'itinerario a partire dalla stazione di Lagonegro fino a Rotonda. Attualmente nell'area di Lagonegro non è presente alcun tipo di segnaletica o elementi dedicati e molti, infatti, decidono di partire dall'area del Lago Sirino sia per la possibilità di noleggiare le bici e che per l'accesso più agevole alla ciclovia.
Inoltre, ad oggi, non è presente un itinerario ufficiale ma viene proposto dagli utenti attraverso le piattaforme online e applicazioni dedicate alle attività *outdoor*.



Vista su uno degli ex ponti ferroviari nella zona di Lauria
(Fonte: Gruppo Facebook "Ciclovia Lagonegro-Rotonda, foto di Francesco Antonio Bruno)

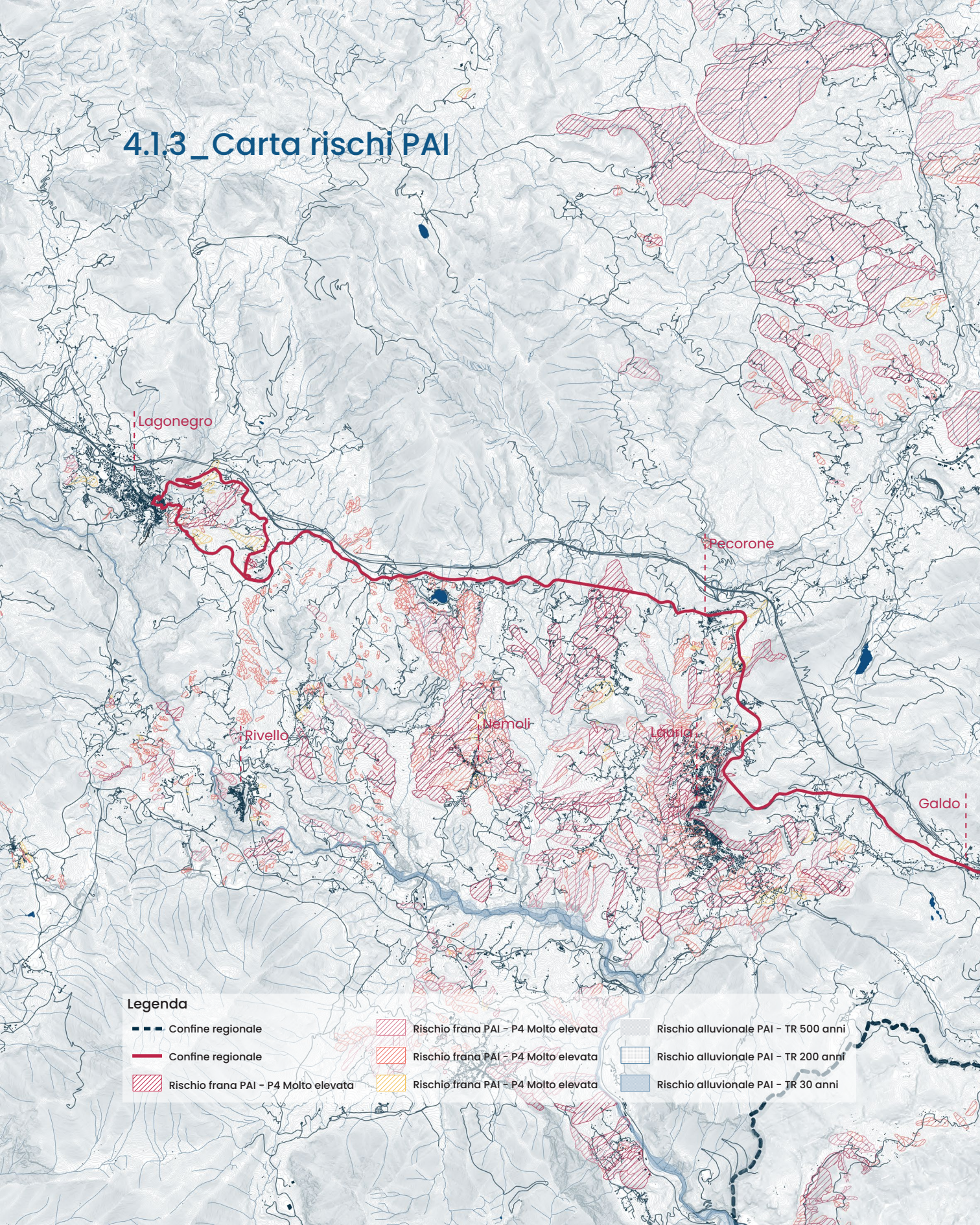
Le carte riportate nelle pagine successive vogliono raccontare come si presenta il territorio lungo tutto l'itinerario.
Nella prima carta vengono riportati i due grandi parchi presenti vicino a quest'area, che sono rispettivamente il Parco Val d'Agri Lagonegrese e il Parco del Pollino. La presenza di questi parchi consente, nell'ottica anche di un'esperienza turistica diversificata, non solo di svolgere il percorso ciclabile ma di intraprenderne altri, di svolgere percorsi trekking, di campeggiare all'interno dei parchi o semplicemente conoscere i comuni compresi al loro interno.
La seconda carta invece descrive i rischi PAI in merito a frane e alluvioni. Si nota che il percorso si trova nella condizione in cui questi rischi non compromettono la sicurezza e la struttura del tracciato.
Infine, l'ultima carta mostra la destinazione d'uso del suolo distinguendo tra aree agricole, boschive e pascolo.
Data la collocazione dell'area d'interesse all'interno dell'Appenino Lucano, si rileva una forte predominanza delle aree boschive e dei pascoli.

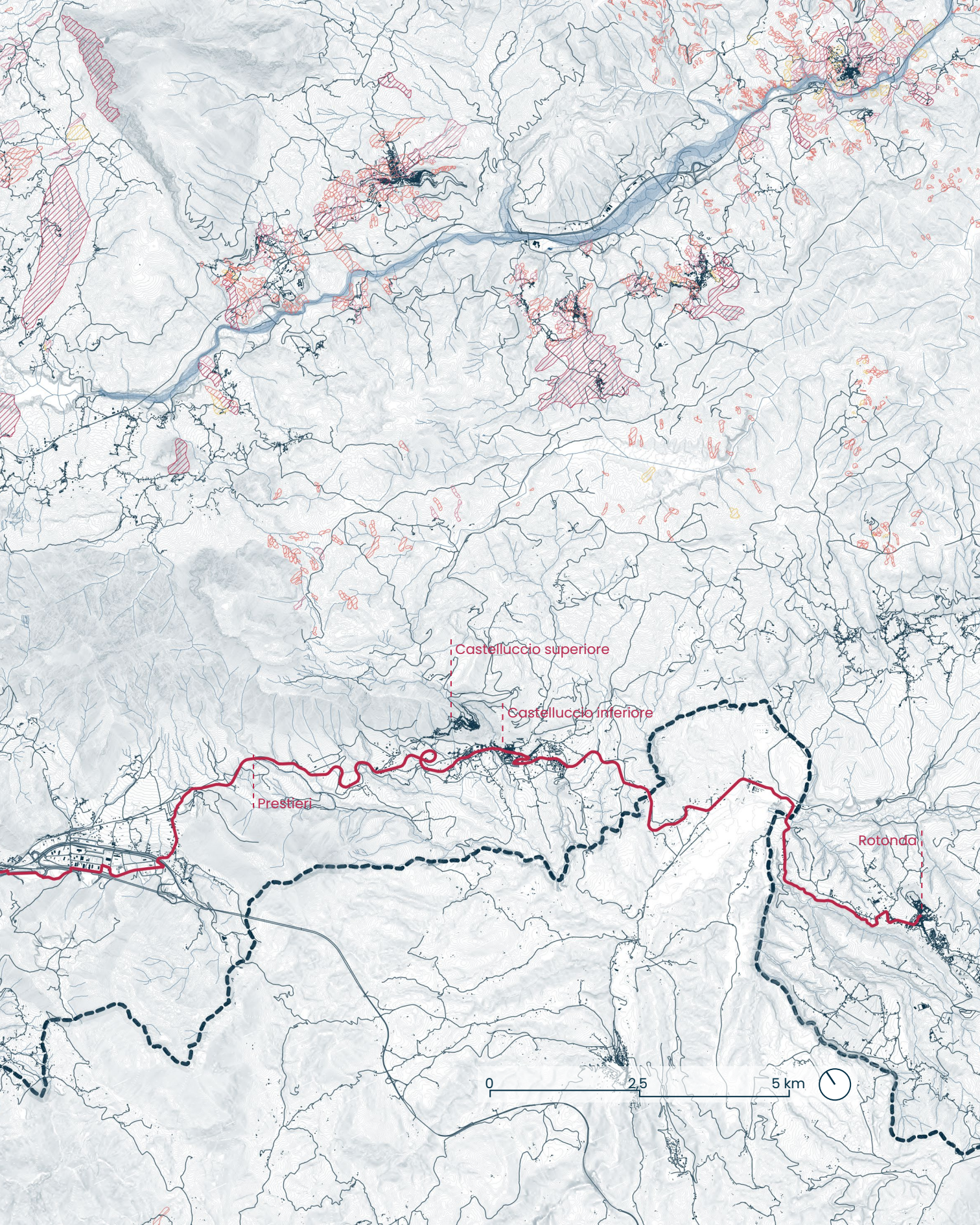
4.1.2_Carta dei parchi




Castelluccio superiore
Castelluccio inferiore
Prestieri
Rotonda
0
2,5
5 km

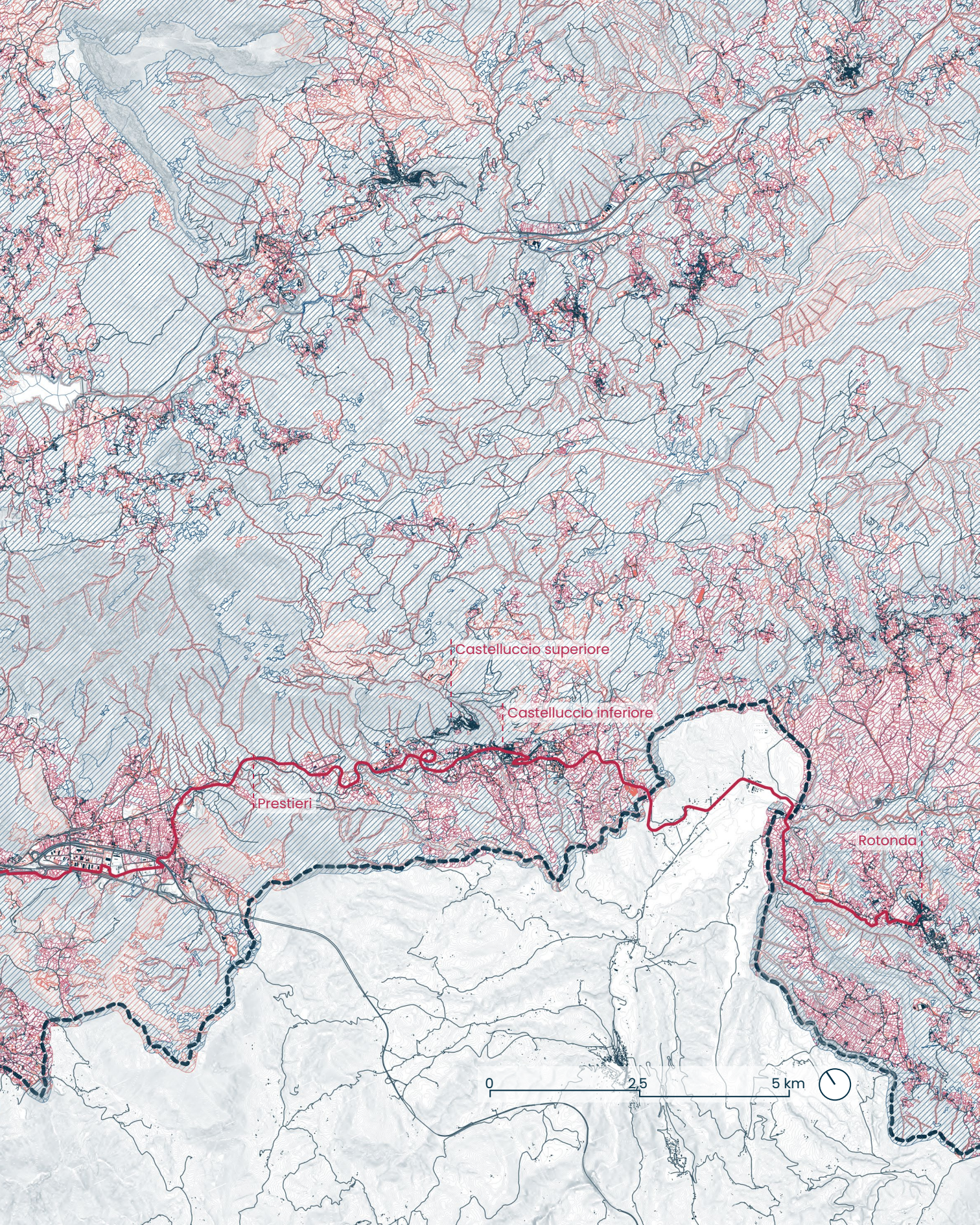
4.1.3_Carta rischi PAI




Castelluccio superiore
Castelluccio inferiore
Prestieri
Rotonda
0
2,5
5 km

4.1.4 _ Carta usi del suolo




Castelluccio superiore
Castelluccio inferiore
Prestieri
Rotonda
0
2,5
5 km

4.2_Il percorso da Lagonegro a Rotonda

Il percorso ciclabile dovrebbe avere la sua origine dal Comune di Lagonegro, capolinea della tratta ferroviaria; tuttavia, ci sono due aspetti fondamentali che ne impediscono l'avvio diretto. Il primo, il più evidente, riguarda le condizioni in cui oggi si presenta il Viadotto Serra, il quale a causa dei fenomeni di bradisismo, è stato deformato irreversibilmente comportando la sua inagibilità e il ricongiungimento diretto con il vecchio tracciato. Il secondo aspetto riguarda invece la mancanza di segnaletica e l'assenza di servizi utili all'utenza, come il noleggio delle bici, una ciclofficina e un *infopoint* dedicato. Attualmente molti scelgono di partire dall'area del Lago Sirino, frazione del Comune di Nemoli, dove sono presenti *infopoint*, punto noleggio, area camper e ciclofficina.
Se si sceglie di partire dall'ex stazione di Lagonegro sono due le possibili vie da poter intraprendere. La prima più lunga ma più comoda, parte dall'ex stazione ferroviaria passando per il centro cittadino fino a ricongiungersi con la SS19 che conduce fino al Lago Sirino.
La seconda parte dall'ex stazione si raggiunge poi il quartiere di Sant'Anna, da dove è possibile imboccare un sentiero che presenta una maggiore difficoltà a causa dei dislivelli e dello sterrato che però regala una vista suggestiva dal basso del Viadotto Serra. Se si sceglie quest'ultima si supera il viadotto e ci si ricongiunge al vecchio tracciato arrivando alla ex stazione di Rivello, posizionata poco più sopra rispetto al Lago Sirino. Arrivati a questo punto, il percorso prosegue attraverso le varie gallerie arrivando alla ex stazione di Nemoli. Successivamente si attraversa alla Galleria della Rosa, galleria buia, fredda e lunga circa 1,5 km, e si prosegue

fino a dover uscire dal percorso ciclabile ed immettersi su strada nella zona di Pecorone, frazione del Comune di Lauria, per circa un chilometro. Da qui è possibile immettersi nuovamente sul percorso ciclabile, che tuttavia in questo tratto non è particolarmente visibile e ben segnalato.
Dopo Pecorone, si avanza verso la ex stazione di Lauria e a seguire quella di Galdo, dove anche qui sarà necessario immettersi nuovamente su strada fino al superamento del ponte autostradale da cui poi riprende il tracciato. Qui la segnaletica è assente e non è semplice trovare l'imbocco della ciclovia. Il percorso poi prosegue fino ad arrivare a Castelluccio Superiore, dove si attraversa la vecchia galleria elicoidale dell'ex percorso ferroviario e si arriva al termine del tratto ciclabile pochi metri più avanti. Da qui è possibile continuare il percorso su strada fino alla stazione di Rotonda-Viggianello. In base alle proprie preferenze, si può poi proseguire lungo la ciclovia dei Parchi calabresi, raggiungendo Laino Borgo e le stazioni successive fino a Castrovillari.

Il percorso sommariamente presenta quindi discontinuità, mancanza di servizi lungo tutto l'itinerario, scarsa segnaletica e illuminazione assente nelle gallerie, che risultano a seconda dei vari punti lunghe molti metri.
L'obiettivo è quindi quello di proporre un sistema di servizi da inserire lungo questa tratta affinché l'utente possa usufruire dei servizi primari ma soprattutto per dare nuovamente vita a questi spazi ormai dimenticati, incentivandone l'inclusione non solo urbana ma anche sociale.



Lago Sirino - Vista da percorso ciclabile
(Fonte: https://it.wikiloc.com/percorsi-mountain-bike/ciclovia-lagonegro-castelluccio-inf-a-r-76922187)



Vista sull'ex stazione di Lauria
(Fonte: Gruppo Facebook "Ciclovia Lagonegro-Rotonda, foto di Francesco Antonio Bruno)

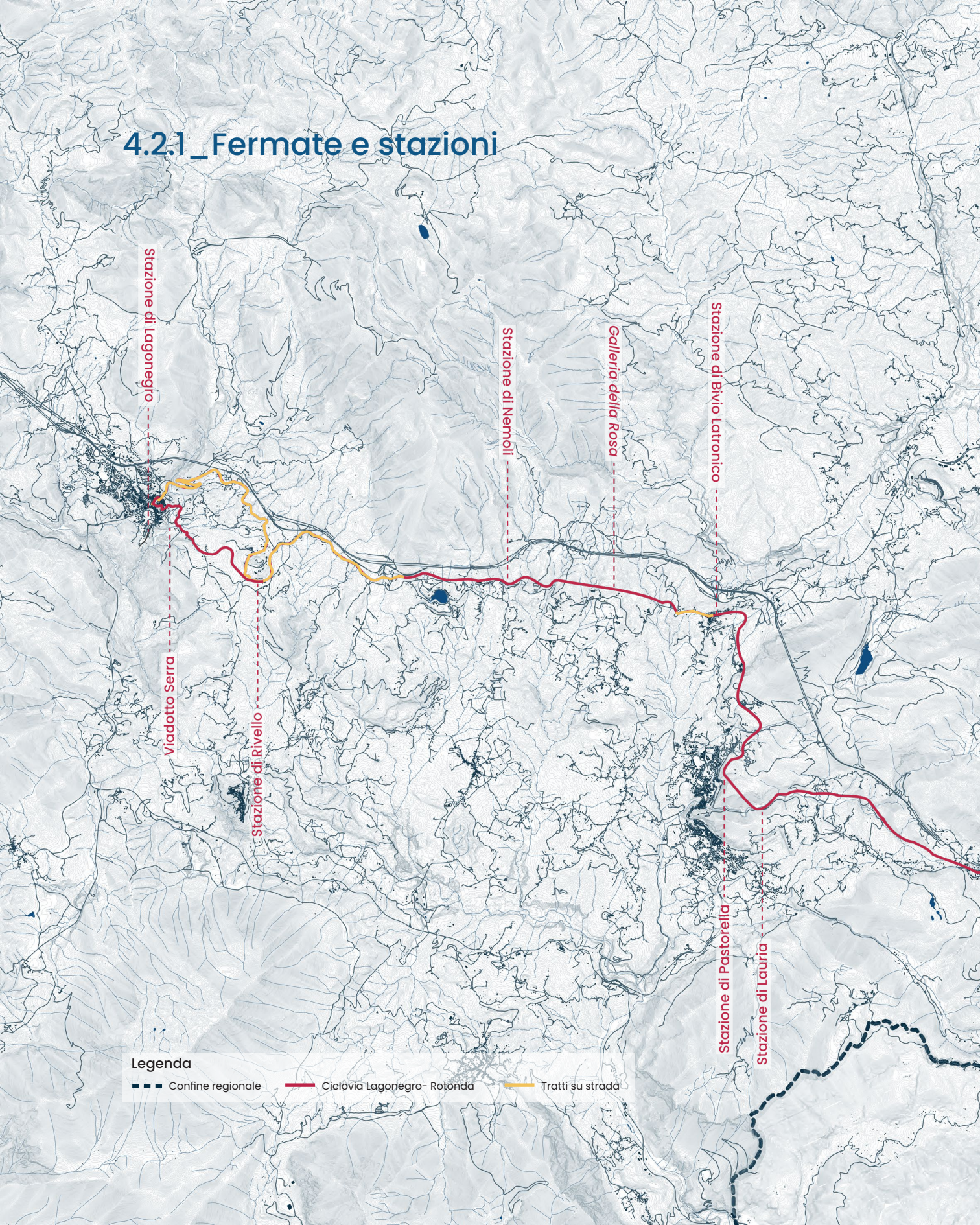
CRITICITÀ → OBIETTIVI

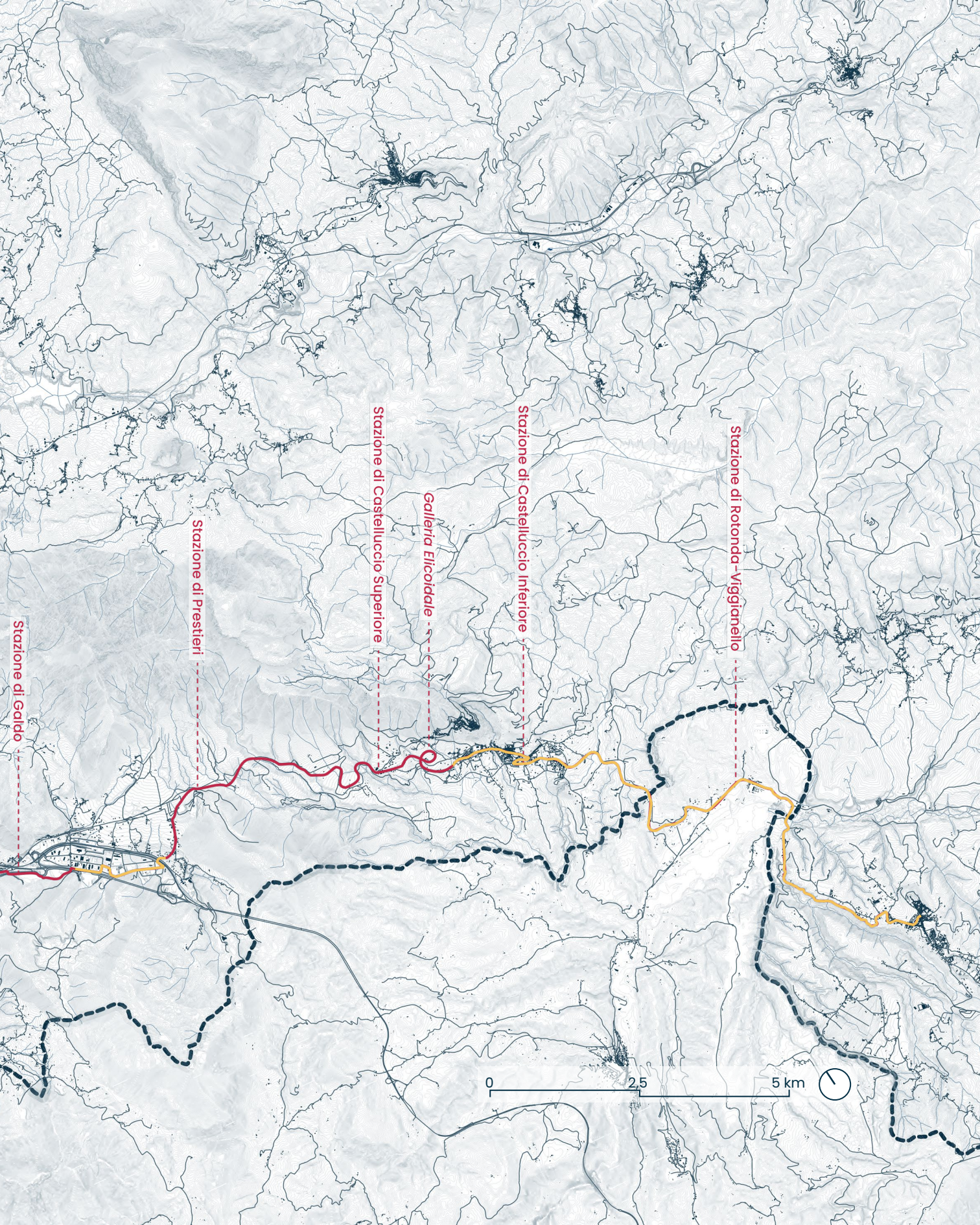
- Scarsa segnaletica
- Tratti su strada al di fuori della ciclabile
- Scarsa illuminazione in alcune gallerie
- Assenza di servizi utili lungo il percorso
- Manufatti danneggiati dal tempo

→

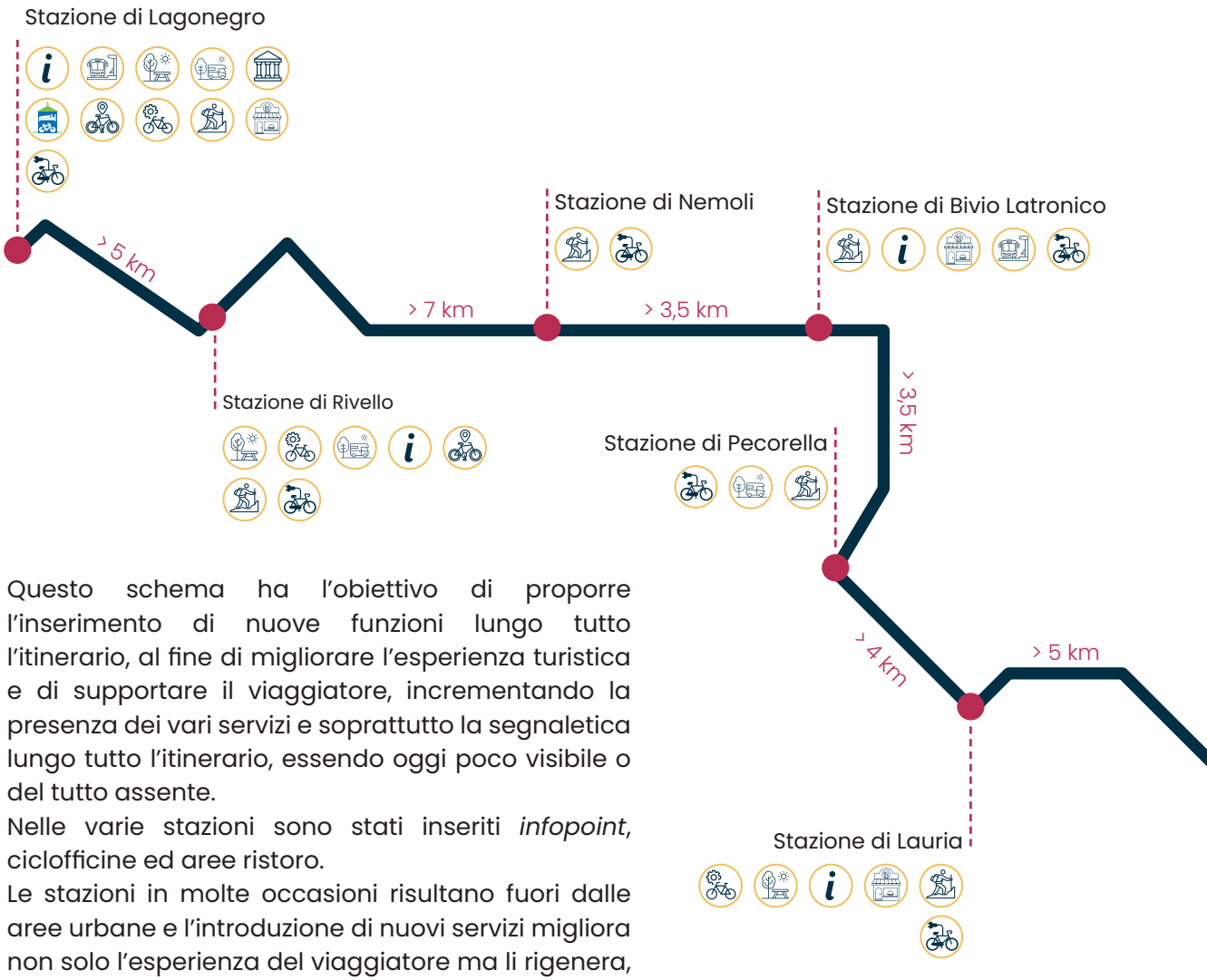
- Incremento della segnaletica lungo l'intero percorso
- Aggiunta di segnaletica specifica, indicando i servizi e le attività presenti nelle vicinanze
- Tratti su strada maggiormente protetti, separati o indicata sulla carreggiata
- Predisposizione di illuminazione in tutte le gallerie
- Introduzione di servizi a supporto dell'utenza
- Ripristino o adattamento degli ex edifici e delle aree ferroviarie

4.2.1_Fermate e stazioni




Stazione di Galdo
Stazione di Prestieri
Stazione di Castelluccio Superiore
Galleria Elicoidale
Stazione di Castelluccio Inferiore
Stazione di Rotonda-Viggianello
0
2,5
5 km

4.2.2_Metaprogetto



Questo schema ha l'obiettivo di proporre l'inserimento di nuove funzioni lungo tutto l'itinerario, al fine di migliorare l'esperienza turistica e di supportare il viaggiatore, incrementando la presenza dei vari servizi e soprattutto la segnaletica lungo tutto l'itinerario, essendo oggi poco visibile o del tutto assente.

Nelle varie stazioni sono stati inseriti *infopoint*, cicloffi cine ed aree ristoro.

Le stazioni in molte occasioni risultano fuori dalle aree urbane e l'introduzione di nuovi servizi migliora non solo l'esperienza del viaggiatore ma li rigenera, rendendoli nuovi punti di ritrovo per la popolazione locale.

L'attivazione di questi servizi è frutto di una collaborazione e concessione tra le varie amministrazioni pubbliche, enti e associazioni locali dei rispettivi comuni, Bicitalia e FIAB, RFI e le Ferrovie Appulo Lucane.





Al fine di migliorare l'offerta ed incrementare il flusso turistico, si rivela strategico un sito web dedicato. Il sito consentirà di scaricare il percorso in formato gpx, così che possa essere usato sulle varie applicazioni dedicate alle attività sportive, e fornirà informazioni sui punti di interesse, offerta di attività locali e rete di percorsi trekking e ciclabili collegati alle singole stazioni. Inoltre, l'inserimento di un forum consentirà agli utenti di dialogare e confrontarsi sul percorso.

Parte II
La stazione di Lagonegro

4.3 _ L'area oggi

L'area dell'ex stazione ferroviaria si presenta come un luogo dimenticato e in completo stato di abbandonato, nel quale i manufatti sono degradati e danneggiati e la vegetazione spontanea ha preso il sopravvento.
Le aperture al piano terra delle due stazioni - stazione FS e stazione FCL - sono state murate per impedire accessi non autorizzati all'interno di edifici che oltre ad essere di proprietà privata, sono stati etichettati come pericolanti.
Nel corso del tempo, questo spazio non è mai stato particolarmente valorizzato né con progetti di riqualificazione o di rifunzionalizzazione.
Per un breve periodo è stato utilizzato per lo svolgimento del mercato locale, mentre oggi il suo utilizzo è limitato principalmente allo stazionamento dei pullman che svolgono il servizio sostitutivo fornito dalle Ferrovie Appulo Lucane e da pullman di altre compagnie, oltre che allo svolgimento di attività sportive o passeggiate.
Nonostante il suo degrado, l'area conserva un grande potenziale grazie alla sua spazialità, al verde che lo circonda, al suo valore storico, al paesaggio rivolto verso il centro storico e al viadotto Serra, elemento di carattere paesaggistico e identitario.
La proprietà di questo spazio resta suddivisa al momento ancora tra RFI e le Ferrovie Appulo Lucane.

---

* _Le foto che seguono sono state scattate dall'autore durante le due fasi di sopralluogo durante i mesi di giugno e agosto 2025.





Relazione tra il viadotto Serra e l'abitato



Vista da Via Umberto I

Alla fine di via Umberto I si trova la vecchia area ferroviaria. Come si può osservare nell'immagine, i binari, situati a destra, sono circondati dalla vegetazione spontanea, gli edifici sono stati chiusi per motivi di sicurezza e per evitare ingressi non autorizzati e lo spazio è usato principalmente come area di sosta.
Si nota poi come il centro storico faccia da sfondo a questo spazio, conferendogli un aspetto suggestivo.



Ex Stazione Ferrovie dello Stato

In entrambe le stazioni le aperture del piano terra sono state murate per evitare accessi indesiderati e vandalismo.



Banchina Ex Stazione Ferrovie dello Stato


LACONEGRO



Ex Stazione Ferrovie Calabro Lucane

Come si può notare a fianco della stazione sono presenti degli elementi prefabbricati disposti dalle Ferrovie Appulo Lucane a supporto degli autisti, mentre l'edifico, chiuso ormai da diverso tempo, è deturpato da vari graffiti e abbandonato.





Punto di stazionamento degli autobus delle Ferrovie Appulo Lucane


SITA SUD







Ex alloggio ferrovieri FS

L'edifico, posto rispettivamente di fronte alle due stazioni, mostra un evidente stato di abbandono. Quando la stazione era in funzione, i ferrovieri dell'ultima corsa sostavano qui per poi riprendere il viaggio il giorno successivo.



Ex deposito FS



Ex deposito



Ex deposito locomotive FCL ed ex alloggio ferrovieri

Questi due edifici si trovano in fondo all'area ferrovia e qui terminavano i binari, oggi rimossi, della tratta Spezzano Albanese-Lagonegro.
Quando la linea era ancora in funzione, l'alloggio ferrovieri serviva ad ospitare tutto il personale presente sull'ultima corsa, il quale sarebbe ripartito il giorno successivo.



Ingresso ex deposito locomotive



L'area attualmente asfaltata ospitava i binari della linea ferroviaria Spezzano Albanese-Lagonegro che, oltrepassando questo arco, conducevano allo scalo merci.



Galleria che collegava l'area della stazione al Viadotto Serra

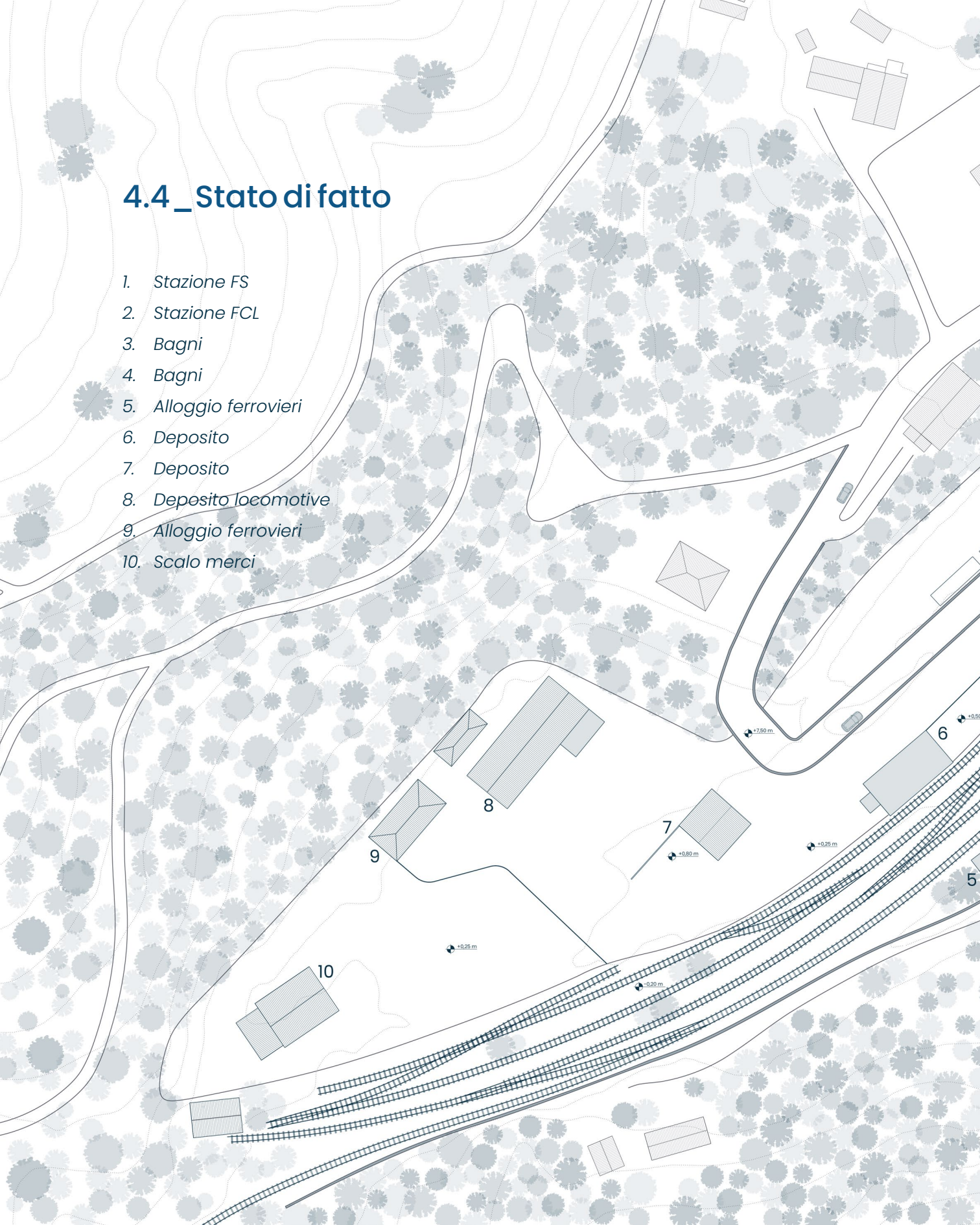
Il treno passava all'interno di questa galleria e veniva trasportato tramite una cremagliera sul ponte, che poi proseguiva verso la stazione di Rivello.

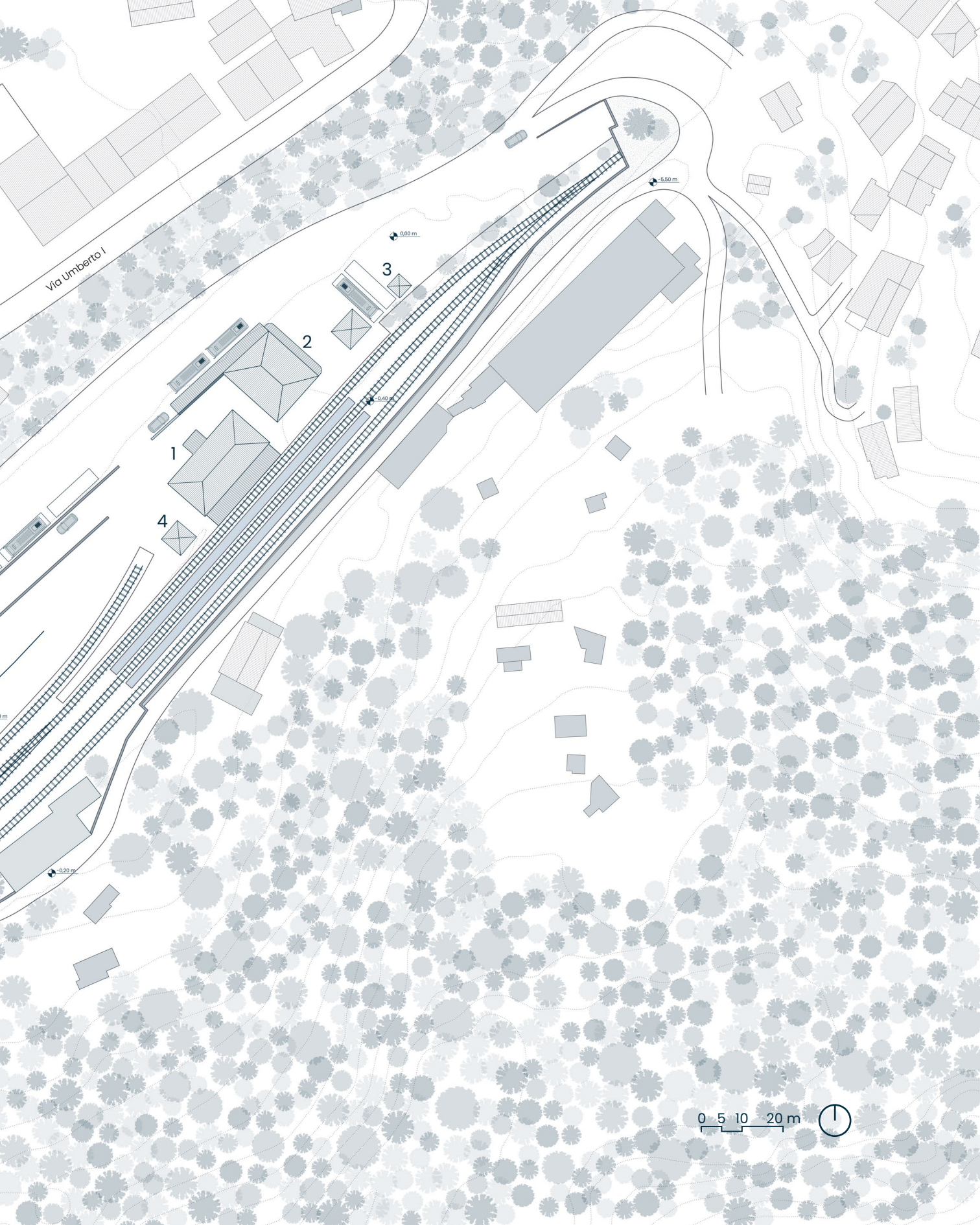


Fino ad alcuni anni fa in questo punto era presente un ponte di ferro che collegava l'area dei binari con l'ingresso della galleria.

4.4_Stato di fatto

1. *Stazione FS*
2. *Stazione FCL*
3. *Bagni*
4. *Bagni*
5. *Alloggio ferrovieri*
6. *Deposito*
7. *Deposito*
8. *Deposito locomotive*
9. *Alloggio ferrovieri*
10. *Scalo merci*

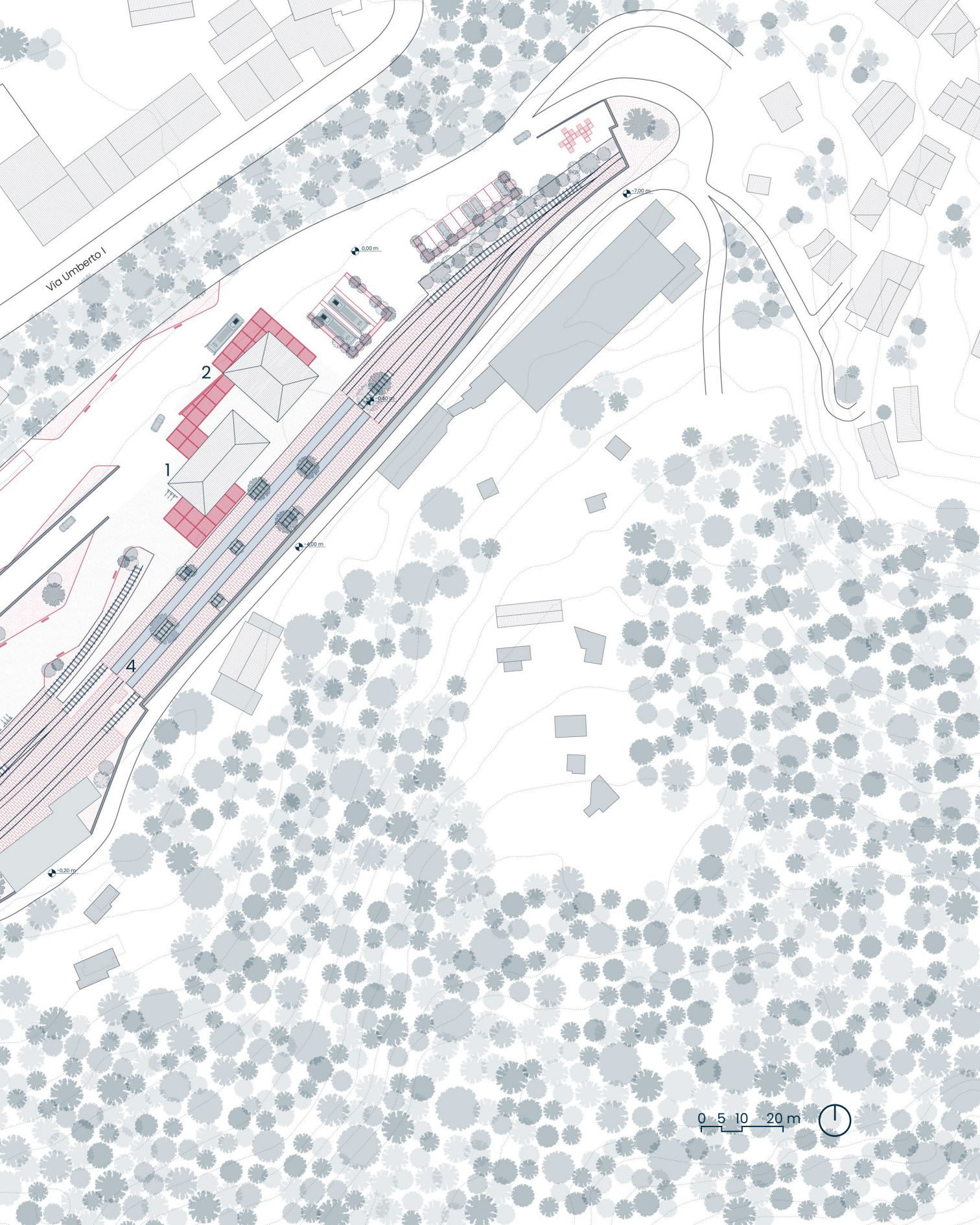



Via Umberto I
0,00 m
-5,50 m
-0,40 m
-0,20 m
1
2
3
4
0 5 10 20 m

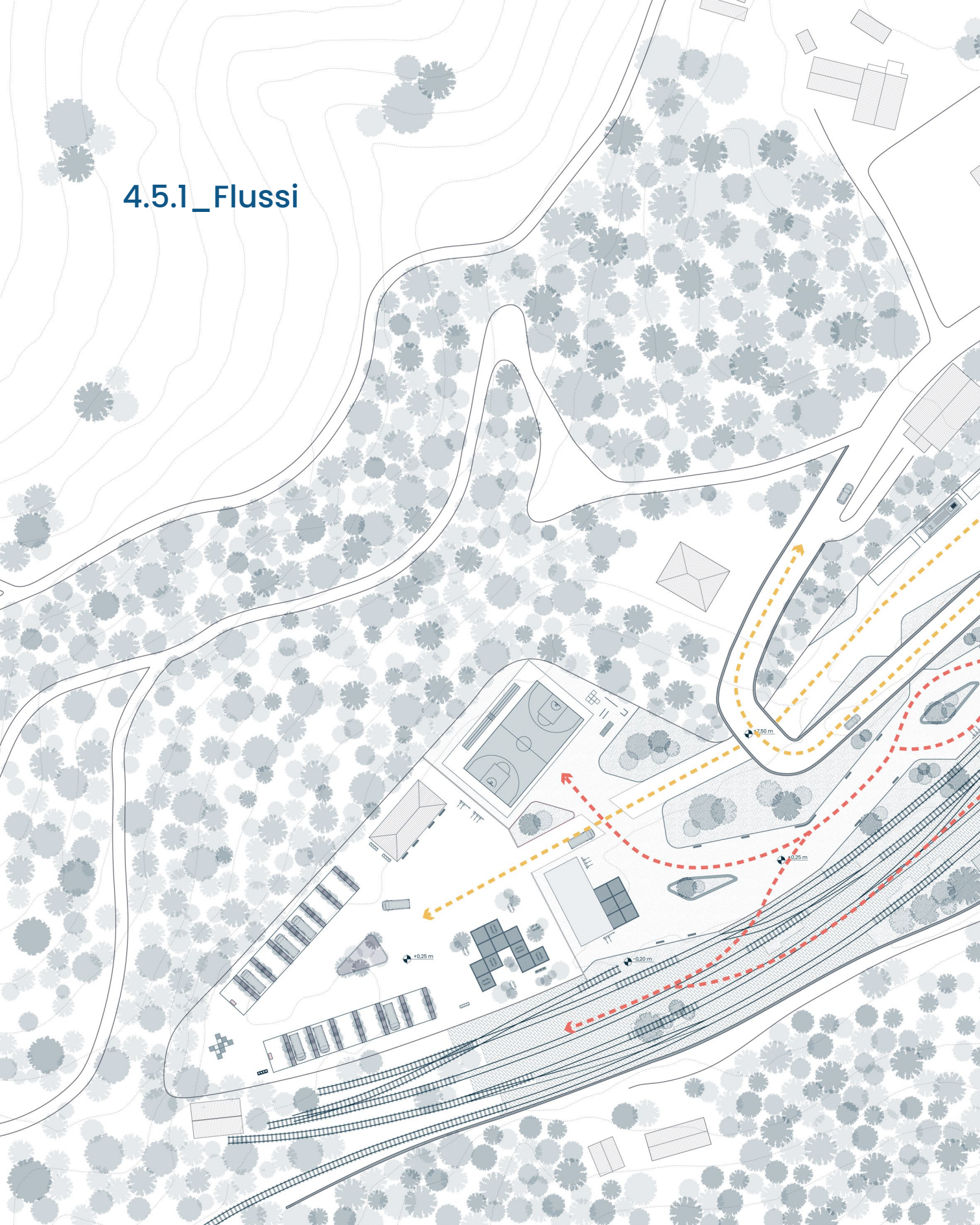
4.5_Stato di progetto

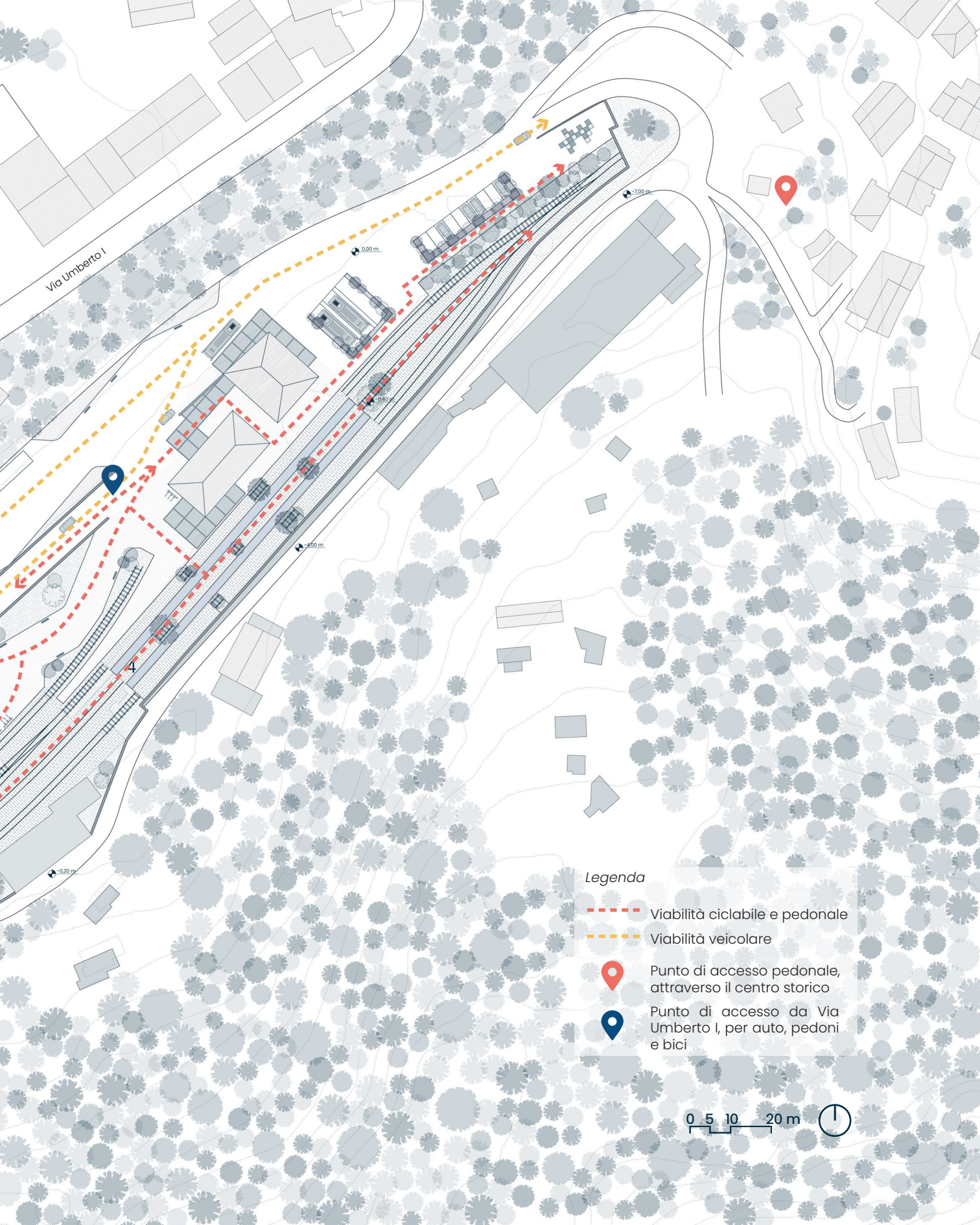
1. *Stazione FS - Museo e BAR*
2. *Stazione FCL - ufficio e partenze*
3. *Area parcheggio*
4. *Passeggiata sui binari*
5. *Alloggi turistici*
6. *Nolwggio bici e ciclofficina*
7. *Area sportiva*
8. *Area camper*
9. *Servizio camperisti*
10. *Area picnic*




Via Umberto I
0,00 m
-7,00 m
-0,40 m
-0,00 m
-0,20 m
1
2
4
0 5 10 20 m

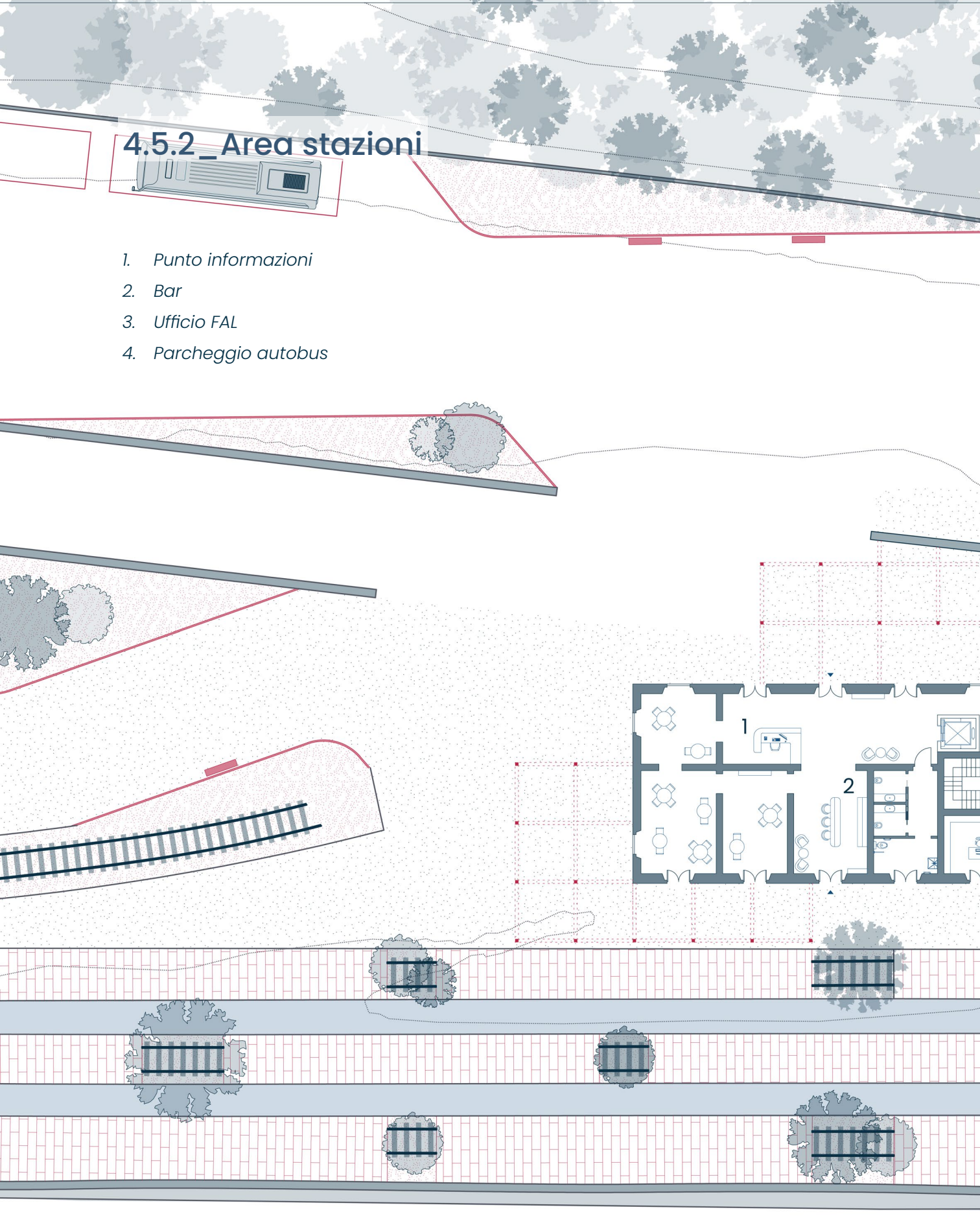
4.5.1_Flussi




Via Umberto I
0,00 m
-7,00 m
-0,90 m
-9,00 m
-0,20 m
4
Legenda
Viabilità ciclabile e pedonale
Viabilità veicolare
Punto di accesso pedonale, attraverso il centro storico
Punto di accesso da Via Umberto I, per auto, pedoni e bici
0 5 10 20 m

4.5.2_ Area stazioni

1. *Punto informazioni*
2. *Bar*
3. *Ufficio FAL*
4. *Parcheggio autobus*

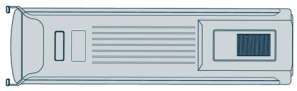


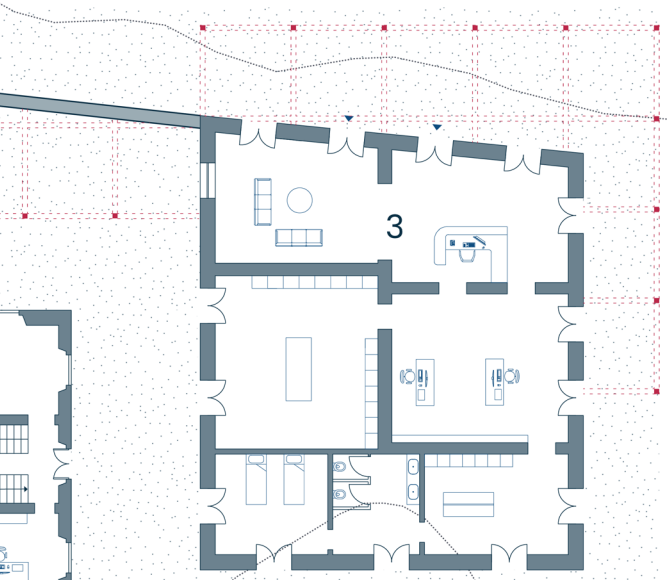
Stazione FS

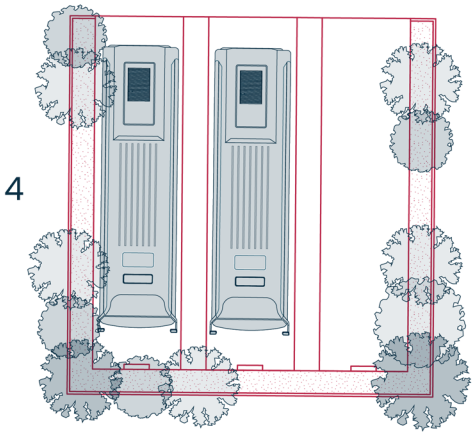
All'interno della stazione sono stati inseriti un punto informazioni e un punto ristoro. Il piano superiore è stato pensato come spazio espositivo che racconti la storia della linea Lagonegro-Sicignano degli Alburni e della linea Lagonegro-Spezzano Albanese.

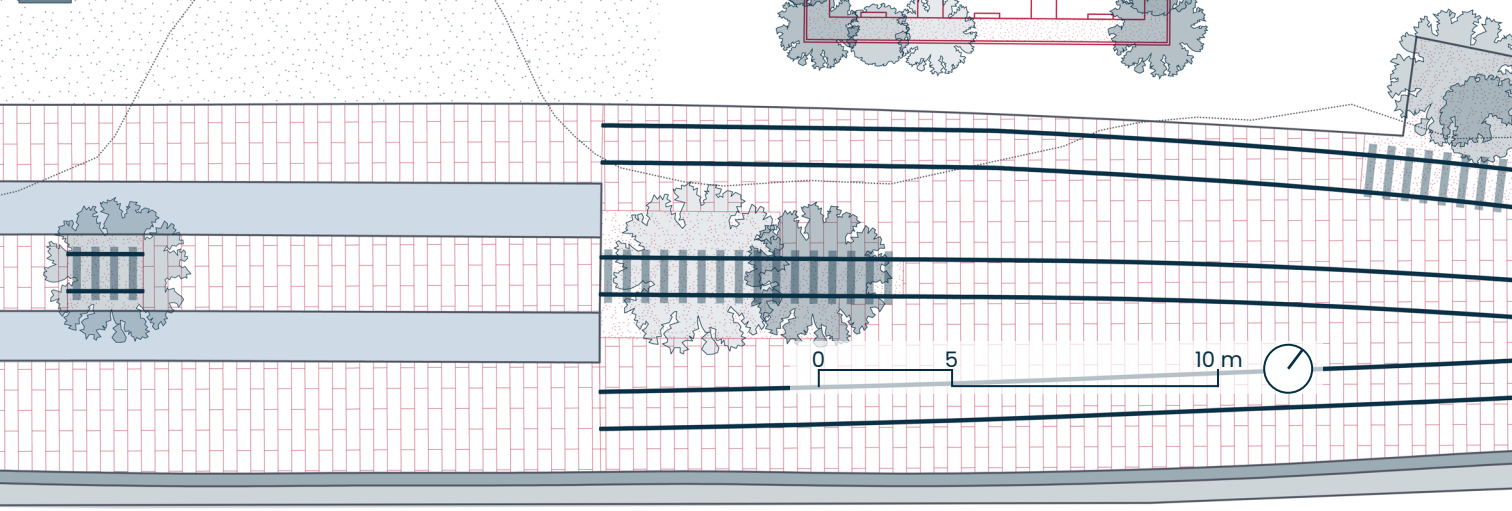
Stazione FCL

Attualmente fuori dalla stazione sono presenti degli elementi prefabbricati di supporto agli autisti FCL. La proposta progettuale prevede il riuso dell'edificio secondo le funzioni originarie, conferendo spazi più adeguati e di supporto ai dipendenti FCL e uno spazio esterno per gli autobus.







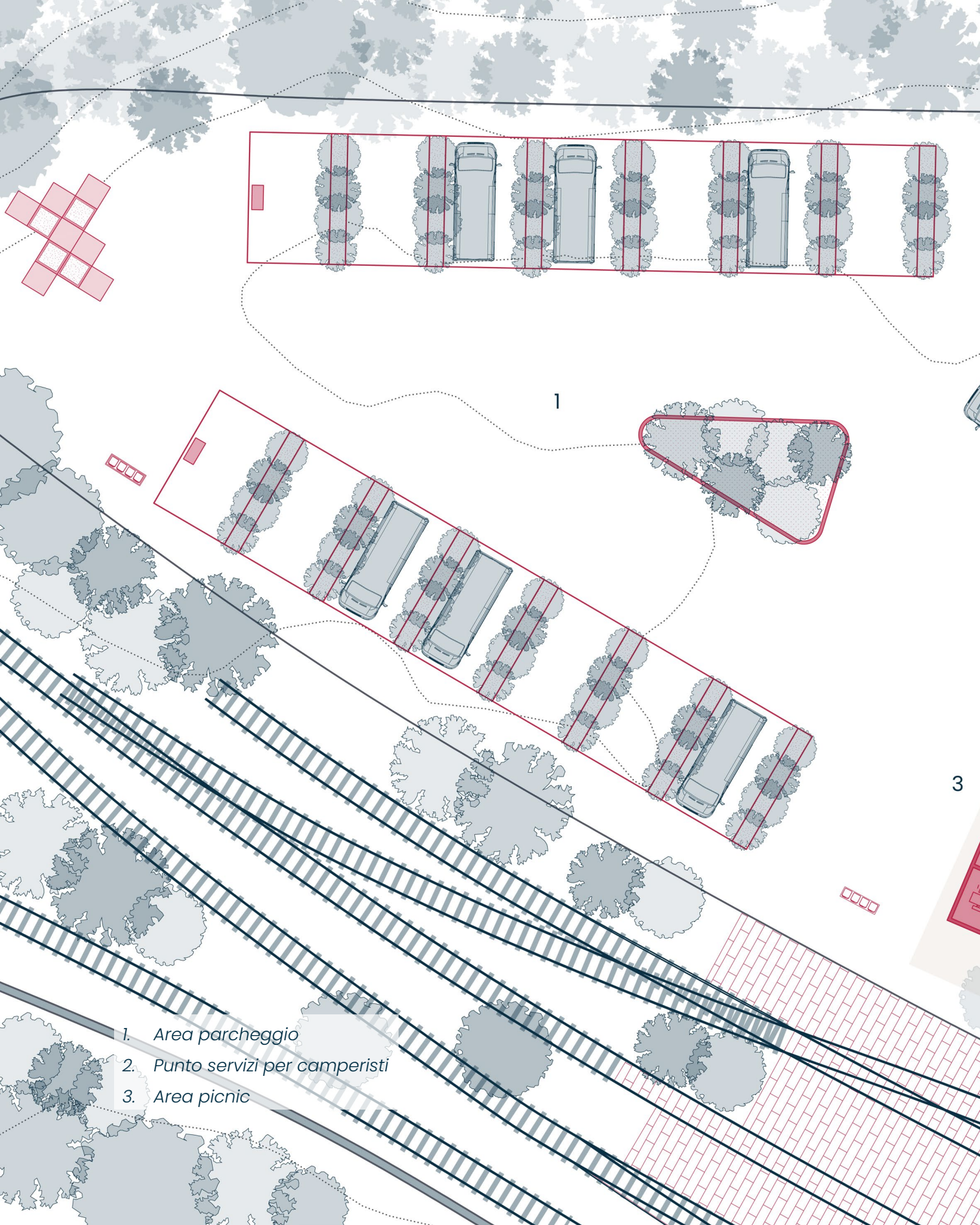


4.5.3 _ Area camper

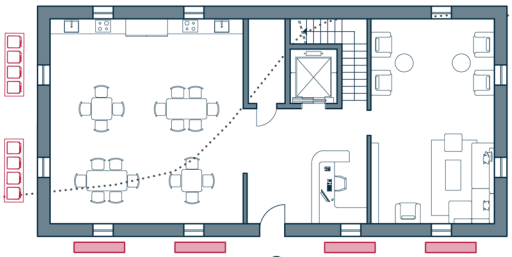
Il camper e il turismo itinerante sono diventati un modo di viaggiare sempre più affermato per praticità e flessibilità. Questa tipologia di turismo comporta anche numerosi vantaggi a realtà locali minori, generando così un maggiore valore economico.
Nel 2025 l'APC, Associazione produttori caravan e camper, ha registrato un incremento del 10,56% di immatricolazioni di nuovi camper rispetto al 2024, e il 6,05% di cambi di proprietà[1]. Nello stesso anno un bando pubblicato dal Ministero del Turismo ha stanziato 24 milioni di euro destinati a 169 Comuni italiani per la realizzazione o riqualificazione di aree sosta camper[2]. Si aggiungono poi ulteriori bandi promossi dalle singole regioni per la realizzazione di nuove infrastrutture e servizi utili al turismo in camper.
La scelta di introdurre una sosta camper all'interno del progetto risponde quindi alle esigenze di un turismo più versatile, capace di unire l'interesse culturale agli aspetti naturalistici.
Come si osserva infatti dalle analisi del capitolo precedente, si nota come il lagonegrese goda di una posizione geografica strategica; infatti, è situato tra due grandi parchi naturalisti, il Parco del Pollino e il Val d'Agri-Lagonegrese, sorge a ridosso del Massiccio del Sirino ed è poco distante dalla costa tirrenica. Queste molteplici possibilità permettono al viaggiatore di strutturare il suo soggiorno in maniera dinamica, alternando la scoperta della cultura popolare e della enogastronomia locale e dei borghi limitrofi alla pratica di sport *outdoor* come il *trekking* e il cicloturismo.
Le uniche aree camper presenti nei dintorni sono rispettivamente situate a Lauria, con 3 stalli, presso il Lago Sirino,

[1]_ https://www.aigo.it/press/il-camper-conquista-gli-italiani-nel-2025-crescono immatricolazioni-e-interesse-per-il-turismo-itinerante
[2]_ibidem

frazione del comune di Nemoli, con 8 stalli e a Maratea, aventi più punti di sosta tra il paese e la costa.
L'obiettivo di questo spazio è quello di fornire al visitatore un'esperienza completa, con la presenza di tutti i comfort, come gli scarichi, l'approvvigionamento dell'acqua, il noleggio bici, le colonnine elettriche e un punto ristoro, il tutto situato in un ambiente tranquillo e isolato dal contesto cittadino ma al tempo stesso facilmente raggiungibile a piedi in pochi minuti.



1. *Area parcheggio*
2. *Punto servizi per camperisti*
3. *Area picnic*



2

L'inserimento di un'area camper in questo spazio immerso nel verde offre tranquillità e facile accessibilità. Scendendo da via Umberto I, lo spazio si tua ad Ovest, in quello che era lo scalo merci, attraversando il sottopasso dell'arco stradale dove un tempo correvano i binari che conducevano allo scalo merci.

Lo spazio, con una superficie, di circa 4270 m^2, presenta 12 stalli e 2 spazi dedicati allo smaltimento rifiuti e alla ricarica idrica. Nell'edificio che una volta ospitava i ferrovieri, sono stati inseriti una cucina, un'area relax e al piano superiore bagni dotati di docce e una piccola lavanderia.

In prossimità dei binari, è stata realizzata un'area picnic da cui è possibile accedere alla passeggiata sui binari.

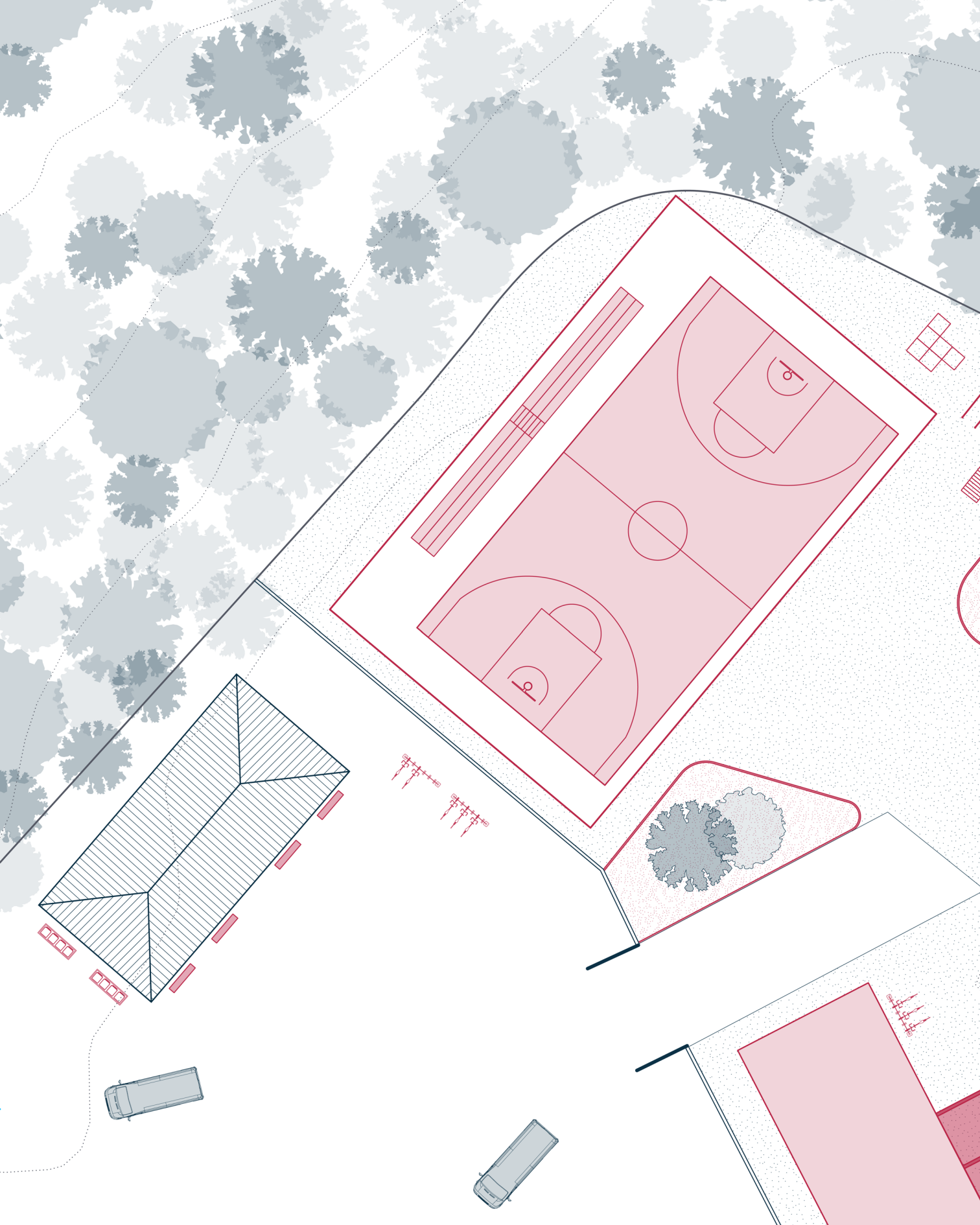
Al di fuori troviamo poi un edificio dedicato al noleggio e riparazione bici.

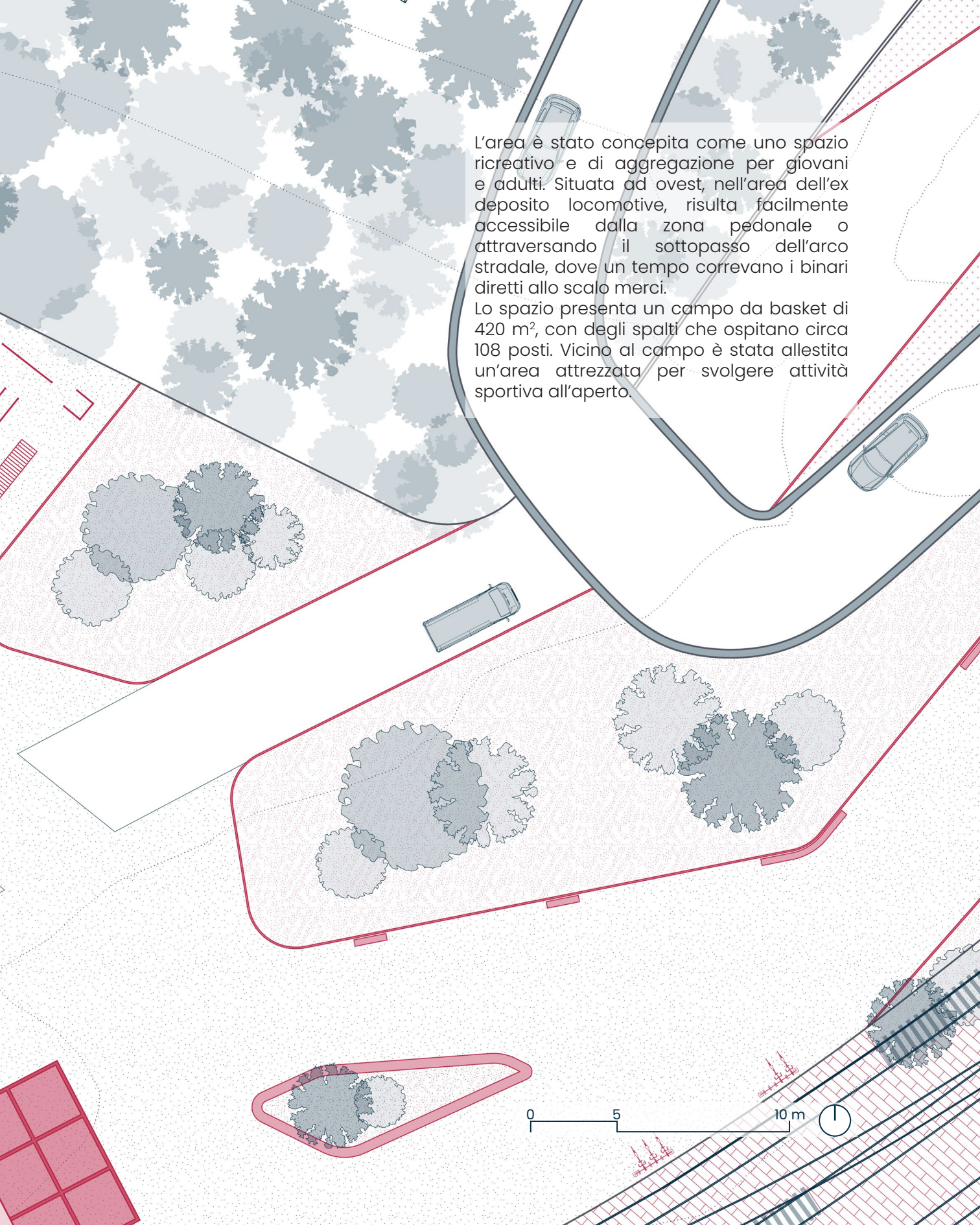


4.5.4_Area sportiva

Lo sport a Lagonegro è sempre stato una costante e come si osserva nella mappa relativa ai servizi (3.3) sono presenti più punti di interesse in merito allo sport e alle aree sportive.
Gli sport maggiormente praticati, che non riguardano attività outdoor, sono la danza, il calcio, l'atletica e la pallavolo. Sul territorio ci sono varie scuole di danza di vario genere, da quella classica e moderna a quella popolare. In merito a quest'ultimo punto, è importante ricordare che durante il periodo estivo, fino a poco tempo fa, veniva organizzata una serata dedicata ai balli popolari dove vi partecipavano gruppi provenienti da varie parti del mondo, incentivando in questo modo uno scambio culturale.
Altro sport di rilievo è il calcio, uno sport molto amato e molto praticato sia a livello amatoriale che a livelli più alti e di categoria.
Una nota di merito va data poi alla squadra di pallavolo di Lagonegro, Rinascita Volley, poiché nonostante provenga da un contesto minore è riuscita a posizionarsi in serie A3.
Oltre a questi, è presente il campo di atletica e i nuovi campi da padel, attività sempre più affermata e diffusa.
Si può quindi affermare che le attività sportive siano molto presenti sul territorio. Per questa ragione è stato inserito un campo da basket, presente solo all'interno delle palestre scolastiche e al campo sportivo in cui troviamo anche la pista di atletica e il campo da calcio, e attrezzi per allenarsi all'aperto. In questo modo si va a creare uno spazio dedicato unicamente a questo sport creando al tempo stesso un ulteriore punto d'incontro tra i giovani sia del comune che delle frazioni e comuni

vicini.
In molti progetti di riqualificazione questa tipologia di intervento viene spesso applicata, sia per il basso costo di realizzazione ma anche perché apporta un incremento dell'interazione sociale, aspetto fondamentale soprattutto in un contesto in cui la percentuale di giovani viene sempre meno.





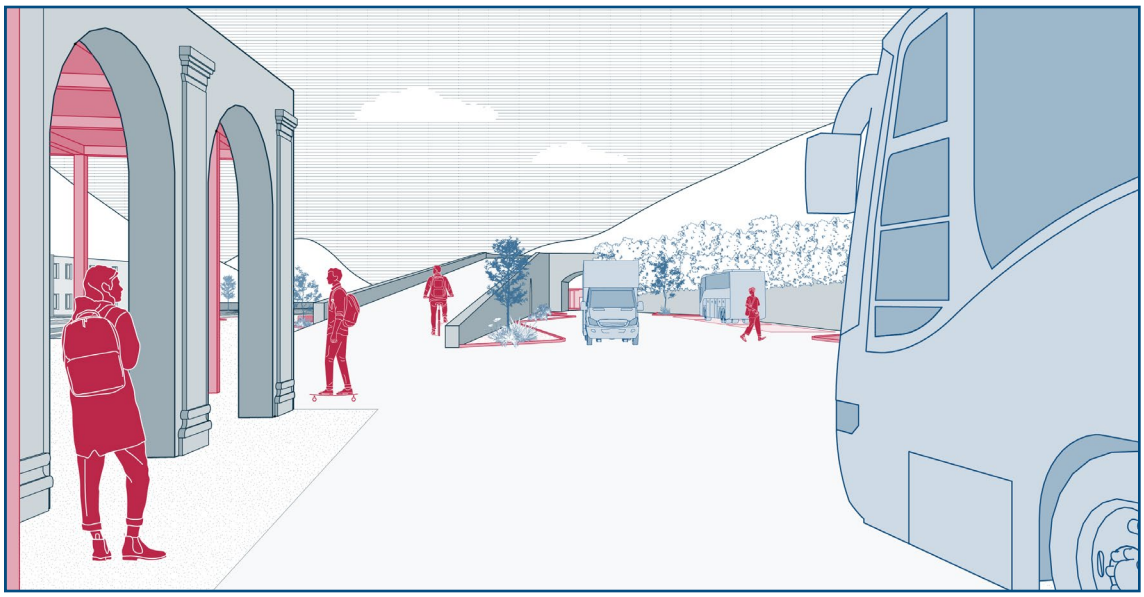
L'area è stato concepita come uno spazio ricreativo e di aggregazione per giovani e adulti. Situata ad ovest, nell'area dell'ex deposito locomotive, risulta facilmente accessibile dalla zona pedonale o attraversando il sottopasso dell'arco stradale, dove un tempo correvano i binari diretti allo scalo merci.

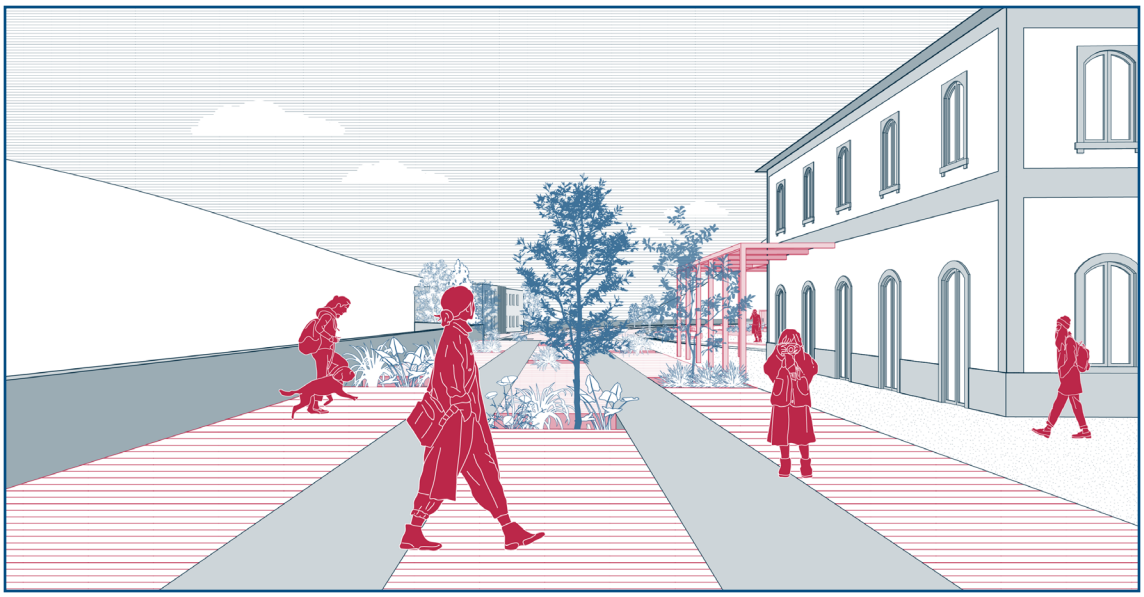
Lo spazio presenta un campo da basket di 420 m^2, con degli spalti che ospitano circa 108 posti. Vicino al campo è stata allestita un'area attrezzata per svolgere attività sportiva all'aperto.

4.5.5 _La nuova stazione

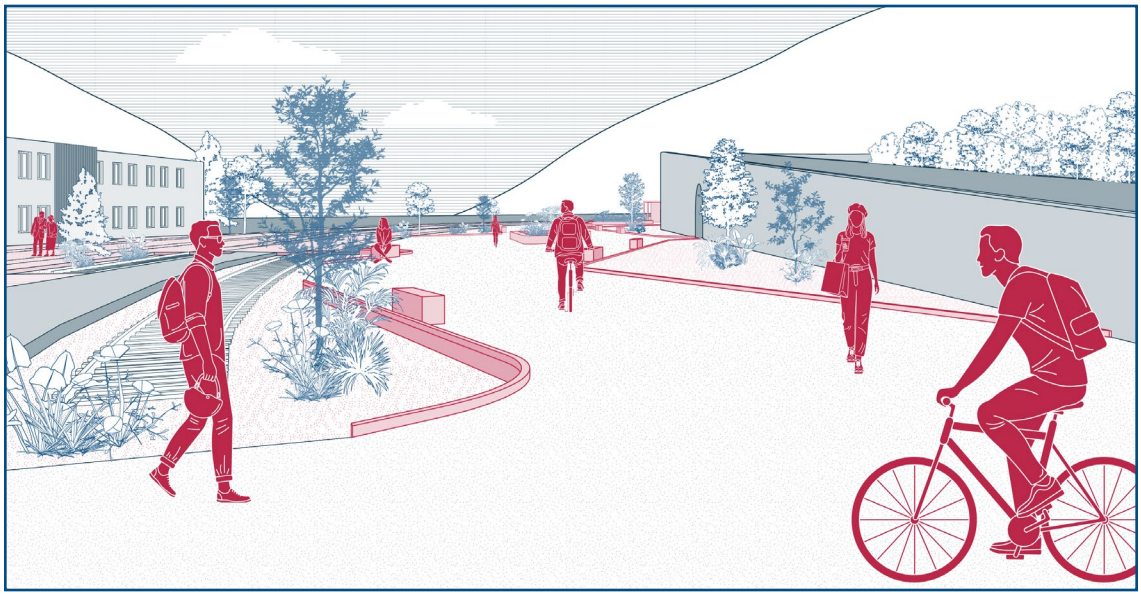


Lo spazio è stato pensato come asse per il passaggio veicolare degli autobus, delle auto e dei camper parallelo a quello pedonale e ciclabile.
L'area costituisce il capolinea e il punto di partenza dei bus sostitutivi alle ex linee ferroviarie.





Nell'ottica progettuale il sedime ferroviario è stato ripensato come estensione dell'area ferroviaria, reso calpestabile grazie ad una pavimentazione appoggiata.
La linea Lagonegro-Sicignano degli Alburni, classificata come sospesa, presenta ancora il tracciato e non può subire variazioni di alcun genere se non per ordine di RFI. Questo intervento risulta efficace poiché consente da un lato di aumentare lo spazio calpestabile e dall'altro di essere reversibile nell'eventualità in cui la linea fosse riattivata.

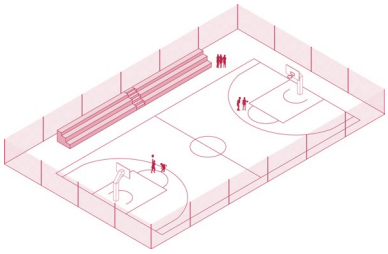


Parallelamente all'asse veicolare, si sviluppa quello ciclopedonale, integrato all'interno di un sistema di aiuole e zone verdi. Lo spazio si fonde poi con l'area dei binari, che grazie alla pavimentazione sovrapposta si rendono fruibili e percorribili.

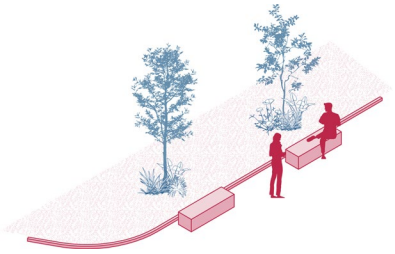


Questo spazio raffigura la porzione dell'area situata ad Ovest in cui vediamo rappresentato un campo da basket, il nuovo edificio dedicato al noleggio e alla ciclofficina e a fianco l'accesso all'area camper e l'ex alloggio ferrovieri rifunzionalizzato come centro servizi per i camperisti.

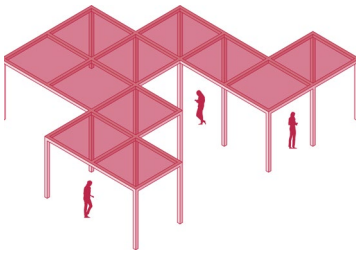
4.5.6 _ Abaco



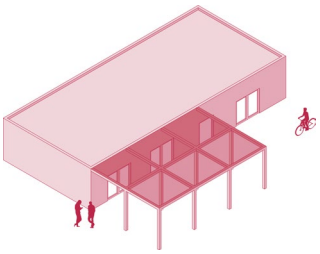
_campo da basket



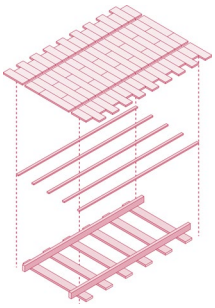
_aiuole e sedute



_pensilina



_ciclofficina e nologgio



_pavimentazione

Conclusioni

La dismissione ferroviaria e il suo riuso sono temi di rilievo sul nostro territorio proprio perché ad oggi sono ancora molti i chilometri di binari abbandonati senza una nuova funzione.
L'obiettivo è quindi quello di proporre delle soluzioni e nuove opportunità di valorizzazione territoriale attraverso questo patrimonio, offrendo a luoghi marginali nuove prospettive di rigenerazione. La conversione degli ex percorsi in ferrovie turistiche o, come in questo caso, in ciclovie consente di mantenere la memoria storica dei luoghi e di proporre nuove soluzioni per l'incremento del flusso turistico, creando anche una nuova offerta lavorativa.
Il progetto nasce dall'analisi e dalla conoscenza del territorio avvenuta duranti i sopralluoghi, dal confronto con la comunità locale, l'amministrazione pubblica e gli operatori di FCL.

La principale problematica nella possibile realizzazione di questa proposta resta legata alla disponibilità economica di fondi stanziati dalle varie politiche territoriali. La realizzazione della sola ciclovia nel territorio lucano ha visto uno stanziamento di 3.000.000 di euro, usati per riadattare il percorso ripristinando le gallerie e i ponti ferroviari. In questo senso, sarebbe necessario avviare un processo di ripristino di almeno tre stazioni di riferimento lungo il percorso in grado di offrire i servizi necessari all'utenza. Alcuni degli elementi proposti potrebbero essere applicati attraverso l'azione coordinata delle associazioni locali e dai singoli Comuni. In merito all'ex aria ferroviaria di Lagonegro, invece, la sua realizzazione potrebbe essere frutto di una cooperazione tra figure private finanziatrici, le società ferroviarie e

l'amministrazione pubblica.
In conclusione, questa tesi vuole proporre un progetto avente una duplice funzionalità legata da un lato alla riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Lagonegro, evitandone l'abbandono e realizzando un nuovo spazio capace di avvicinare la comunità locale e di incrementare il flusso turistico della zona, offrendo un sistema di servizi a supporto dell'utenza turistica, e dall'altro rivendicare la memoria storica dell'area ricollegandola alla ciclovia esistente e rendendola il punto effettivo di partenza e di riferimento del percorso.

// Bibliografia

1° Rapporto Isnart-Legamebiente, Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019

6° Rapporto Isnart-Legamebiente, Viaggiare con la Bici. La via Italiana al cicloturismo 2026

Alzona G., *L'ingegnere Luigi Alzona. Una vita per le ferrovie*, Villanova Monferrato, Villaviva - Società Culturale, 2009

Crispo A. , *Le ferrovie italiane.* Storia politica ed economica, Milano, 1940

Coppola E., D'Avino M, Moccia F. D., *Riciclo dei trasporti scartati e dei paesaggi dimenticati*, pp. 14-38, Napoli, 2021

Marra P., *Calabro Lucane. Piccole ferrovie tra Puglia, Basilicata e Calabria*, Lugo (RA), 2016

Merisio L., Polito A., *Indice delle illustrazioni, in Italia della nostra gente - Treni ad altra velocità,* Roma, 2023

Nesi D., *La ferrovia tradita,* L'Eco di Basilicata, Lauria, 2005

Oppido S., "*La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*", inBDC - Bollettino del Dipartimento di conservazione dei beni architettonici ed ambientali, n. 1, Università degli Studi di Napoli, anno 2014, pp. 221-234

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

Spagnoli L., Varasano L., *Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla Ferrovia Ciclabile Lucana*

Isfort, Ferrovie, territorio e sistema di greenways, Roma, 2004

MIT, Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022

Mims, Piano Generale per la Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024

Toccolini A. , Fumagalli N., Senes G., Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways, Maggioli Editore, 2004

RFI, Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso, 2019

RFI, Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario.

Meloni I., Palma R., *Paesaggio con biciclette. Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza*, Torino, 2022
Pesce C., *Storia della città di Lagonegro*, Reale Stabilimento Tipografico Pansini, Napoli, 1913

Regione Basilicata, Piano Paesaggistico Regionale - Atlante del paesaggio: 6.I I rilievi del paesaggio Tirrenico

Tortorella N., *Lo sviluppo storico ed urbanistico della città di Lagonegro*, 2004

Nel terzo capitolo "Lagonegro: le analisi" è riportata anche una conoscenza personale dettata da un legame familiare con il territorio. Alcune delle mappe e dei testi realizzati sono frutto di analisi fatte in loco e conoscenze pregresse.

// Sitografia

https://www.ferrovieabbandonate.it/

https://www.rfi.it/it/rete/i-nostri-progetti.html

https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html

https://www.fondazionefs.it/

https://www.lestradeferrate.it/mono8/8lagonegro.htm

https://www.ilmondodeitreni.it/blog/?p=6767

https://bicitalia.org/it/

https://www.gazzettaufficiale.it/

https://en.eurovelo.com/

https://fiabitalia.it/

https://www.ferroviagenovacasella.it/geca/

https://www.thehighline.org

https://www.mobilitadolce.net/alpe-adria-dalle-alpi-austriache-alladriatico-in-bicicletta-lungo-la-vecchia-ferrovia-pontebbana/

https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/pontebbana/

https://www.facebook.com/stazionedichiusaforte

https://www.bikeitalia.it/eurovelo-7-il-percorso-del-sole/

https://viasverdes.com/en/index.asp

https://viaverdeaceite.com/

https://triestecampomarzio.com/le-nostre-ferrovie/pontebbana/

https://suratlas.unibocconi.eu/projects/promenade-plantee

https://www.stazionedichiusaforte.it/

https://www.dati.salute.gov.it/

https://whc.unesco.org

https://www.komoot.com/it-it

https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html

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

https://unica.istruzione.gov.it/portale/it/home

https://www.tuttitalia.it/

https://www.ilmondodeitreni.it/blog/?p=6767

https://www.fondazionefs.it/it/focus-tematici/2021/3/17/le-ferrovie-nell-unita-d-italia---cronologia-storica-1839-1861.html

https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/nuova-linea-ferroviaria-av-ac-salerno---reggio-calabria.html

// Tesi di laurea

Anastasia E. S., *Il Recupero dei tracciati ferroviari dismessi quale opportunità di valorizzazione paesaggistica e territoriale*, Tesi di laurea magistrale in Valorizzazione culturale del territorio e del paesaggio, Università degli Studi di Milano, 2019, Rel. Dal Borgo A. G., Bonardi L.

Meineri F. , Valepiano V., *Patrimonio (in)Aspettato. Ricerche sul territorio che cambia. La circolarità applicata ad un progetto di recupero architettonico per le aree interne,* Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2019, Rel. Gron S., Coscia C., Suraci N., Parravicini M., Garofalo F.

Mededdu M., *Nuovi scenari per la valorizzazione del Comune di Castelluccio Inferiore (PZ). Il caso della linea Lagonegro-Spezzano Albanese e la stazione di Castelluccio Inferiore*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2023, Rel. Gron S., Tosco C.

Magni T., Moccia A., Oliveri G., *Ritracciare. La linea ferroviaria Noto-Pachino come infrastruttura di relazione e di valorizzazione del territorio*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2026, Rel. Gron S., Coscia C.

