

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale a carattere scientifico – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00144 Roma - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: CLAUDIO CERRETI
Direttore del Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA GUARDUCCI, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, PAOLA PRESENDA, MASSIMO ROSSI, LUISA SPAGNOLI

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: febbraio 2017

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2014-2016

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Presenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Maria Mancini</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	Revisori dei conti

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

In copertina:
Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Antonio Cortese</i>	Sbocchi lavorativi offerti all'emigrazione italiana dalla costruzione di strade ferrate nel mondo nell'"età delle infrastrutture" (1848-1913)	pp. 153-185
	Work opportunities offered to Italian emigrants in the worldwide railways construction during the "Age of infrastructures" (1848-1913)	
<i>Luisa Spagnoli</i> <i>Lucia Varasano</i>	I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse	pp. 187-215
	The railway landscapes of Lucania: from documentary sources to the disused railways	
NOTE E SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE		pp. 217-225
MOSTRE E CONVEGNI		pp. 225-231
INDICE DELL'ANNATA 2016		pp. 233-234

LUISA SPAGNOLI¹, LUCIA VARASANO²

I PAESAGGI FERROVIARI LUCANI:
DALLE FONTI DOCUMENTALI AI TRACCIATI DELLE
FERROVIE DISMESSE³

Per inquadrare il fenomeno. Un'introduzione

La necessità dell'integrazione del paesaggio nelle politiche territoriali è ormai, almeno a partire dalla acquisizione della *Convenzione europea del paesaggio*, un'aspirazione sempre più condivisa. È attraverso di esso, in quanto fattore di riequilibrio delle dinamiche culturali, sociali ed ecologico-ambientali, che si può rintracciare una via concreta per la progettazione del territorio e, soprattutto, per l'efficacia del suo governo nei termini della sostenibilità dello sviluppo (PAOLINELLI, 2011, p. 21). Nell'accettazione, dunque, di una pianificazione "comprensiva", multisettoriale e integrata trova spazio la più realistica ed efficace prassi territoriale indirizzata alla centralità del paesaggio, accolto nella sua più completa dimensione sistemica in cui elementi naturali, valori culturali e memoria storica riescono a costruire una trama relazionale che può essere valorizzata specialmente in funzione di una gestione dinamica e partecipata.

Un approccio progettuale e pianificatorio di tipo dinamico, orientato al riscatto del valore identitario del territorio, del suo contenuto culturale implica il riconoscimento dell'«attualità del [contesto] territoriale storico nella sua incessante contemporaneità con la cultura della società che lo abita e lo produce» (GAMBINO, 2011, p. 6). Così facendo si validano i temi delle «qualità paesaggistiche dei territori» stessi (PAOLINELLI, 2011) e si propone di impostare l'azione di governo su tre solidi principi che consistono «nell'affermazione dell'equipotenzialità estetica di tutto il territorio (ovvero ogni cittadino ha diritto a vivere in un territorio "ugualmente" bello)»; nella «sua sostenibilità come responsabilità etica (ovvero la ricerca del limite di resistenza del territorio) verso le generazioni future»; nella «consapevolezza che il paesaggio è, per sua natura, in trasformazione, in un'evoluzione continua che

¹ Consiglio nazionale delle ricerche, Istituto di Storia dell'Europa mediterranea; luisa.spagnoli@uniroma2.it.

² Università della Basilicata; luc.varas@gmail.com.

³ L'elaborato, sebbene frutto di un lavoro comune, si attribuisce a Luisa Spagnoli per quanto attiene ai paragrafi 1, 2, 3, 6; a Lucia Varasano, per quanto concerne i paragrafi 4 e 5.

necessita di assoluta attenzione (pianificazione-gestione), pena la perdita proprio di quei caratteri identitari che lo definiscono» (ZOPPI, 2009, pp. 14-15).

Questi i presupposti teorici che conducono alla considerazione dell'importante valore che assume il paesaggio ferroviario italiano con le sue "strade ferrate" in disuso e gli elementi che compongono il patrimonio ferroviario stesso. Il riconoscimento del loro valore e significato territoriale apre la strada alla procedura del ri-utilizzo, che, a sua volta, può rappresentare un'occasione per innescare un processo virtuoso di riqualificazione di quei territori che, seppure caratterizzati da un importante potenziale endogeno e peculiarità locali di indubbia originalità, presentano condizioni ambientali qualitative e valori storico-culturali ancora talvolta inespressi (MUNDULA, SPAGNOLI, 2016).

L'individuazione dei percorsi ferroviari incompiuti, delle varianti di tracciato o semplicemente delle linee chiuse al traffico è certamente un atto necessario, in un'ottica progettuale che intende coinvolgere i diversi attori del territorio – istituzionali e non – per proporre un piano di sviluppo locale che passi attraverso una riqualificazione turistica, sociale, culturale ed economica.

Esistono in Europa e in Italia varie associazioni che si occupano di censire le ferrovie non in esercizio con i manufatti di loro pertinenza, e che hanno contribuito alla creazione di database fruibili sul web⁴. Ciononostante, fermo restando la necessità specialmente per l'Italia di una loro integrazione in un unico portale che coniughi le diverse esperienze in base alle differenti scale, manca una ricognizione puntuale dei tracciati "scomparsi", non più facilmente individuabili perché privi da tempo dei binari e situati in contesti marginali, spazi di risulta ricoperti dalla vegetazione e non facilmente accessibili. È soprattutto in quest'ultima circostanza che si prospetta la necessità di recuperare la memoria dei percorsi dimenticati, in quanto capaci di contribuire alla ricostruzione della storia di un territorio, delle rappresentazioni culturali e collettive delle società che lo hanno plasmato, delle forze economiche messe in campo, del sistema di valori che in esse albergano. E la storia di una ferrovia è il racconto di una via di comunicazione intimamente legata al territorio in cui si sviluppa e da cui prende alimento, alle sue potenzialità endogene e alle sue ragioni locali. Perché come per una rete stradale, il suo sviluppo

«è un fatto di tipo culturale, come lo è lo sviluppo degli insediamenti in una data regione, come lo è lo sviluppo di una città. [...] Esso fa parte di un processo di umanizzazione progressiva, perché le vie di comunicazione, una volta tracciate diventano elementi stabili nel paesaggio, elementi imprescindibili e preziosi per l'uomo come naturalmente può esserlo un fiume, una piana coltivabile» (TURRI, 2008, p. 201).

⁴ Tra alcuni dei siti più attendibili, si menzionano: www.ecf.com; www.eurovelo.org; www.fedecrail.org; www.ferrovieabbandonate.it; www.greenwaysitalia.it; www.users.unimi.it/agra/ingag/greenways/home.htm.

Queste le ragioni che ci portano a sottolineare l'importanza di una ricerca integrata che, oltre alla dimensione operativa, sappia far riferimento alle fonti testuali (relazioni e perizie tecnico-ingegneristiche, atti e inchieste parlamentari) e iconografiche (cartografie storiche e attualistiche, planimetrie e piante, fotografie ecc.) e, così facendo, ricomporre la trama dei paesaggi ferroviari che sono oggetto dell'indagine. L'accesso a tali fonti offre l'opportunità di riflettere sulla complessità di un fenomeno che ha significato, tra l'altro, molto per le possibilità di sviluppo del nostro paese, soprattutto del Mezzogiorno. La loro acquisizione, dunque, può far capire molto di più del mero ed esclusivo rinvenimento o meno di un percorso ferroviario, seppure da considerare un fattore importante: può avviare un procedimento di comprensione di quelle dinamiche che hanno qualificato i processi e le relazioni tra una comunità e il suo territorio (DAI PRÀ, 2010).

Le pagine che seguono intendono aprire una riflessione sulle ferrovie calabro-lucane, la cui costruzione rimanda a una storia fatta di alti e bassi, di iniziative lungimiranti e fallimenti inevitabili, come documentato negli archivi storici della Fondazione FS italiane e delle società concessionarie delle linee (Ferrovie appulo lucane e Ferrovie calabro-lucane), negli archivi e nelle biblioteche nazionali e provinciali. Una storia che, se debitamente indagata, offre la possibilità di opporre all'insipienza territoriale una possibilità di riscatto incentrata sul recupero di alcuni percorsi ferroviari dismessi.

La loro ri-scoperta può consentire di proporre progettualità volte alla riqualificazione dei contesti territoriali attraversati dai tracciati ferroviari, percorsi lineari che mettono in comunicazione aree differenti, ognuna con le proprie vocazioni e caratterizzata da una straordinaria varietà di elementi: dalle risorse naturalistiche alle ricchezze storico artistiche e archeologiche, la cui fruizione deve cominciare a diventare una priorità per le comunità locali.

Per un approccio descrittivo: modalità di recupero delle linee ferroviarie non in esercizio

Le modalità di riutilizzo delle ferrovie dismesse e delle linee chiuse al traffico sono varie e la loro preferenza cambia anche in relazione ai differenti contesti. Si va dall'esperienza dei treni turistici ai velorail, alle stazioni impresenziate⁵ sino alle greenways.

⁵ L'istituzione dei treni turistici, che sfruttano percorsi oramai privi della mera funzione di collegamento tra destinazioni, godono di una significativa attenzione, soprattutto in Gran Bretagna, dove sono stati tentati i primi "esperimenti" di conversione delle ferrovie a uso turistico intorno agli anni Cinquanta del Novecento, specialmente in virtù dell'iniziativa di associazioni di volontariato. Anche in Francia e in Germania numerose sono le linee riutilizzate a fini turistici avvalendosi specialmente di materiale storico. Il velorail, identificato anche con altri nomi (draisine ferroviarie, railbike, ciclo draisine), è già in uso in Francia da diversi anni ed è sostanzialmente una soluzione che utilizza carrelli o comunque mezzi di trasporto a pedali riadattati per circolare sulle rotaie. Diffusi in tutto il nord Europa, è in Francia che sono utilizzati come vera e propria risorsa turistica. Il successo dell'iniziativa è testimoniato dall'istituzione della

I primi tentativi di recupero di tratti di percorsi ferroviari abbandonati provengono dagli Stati Uniti, quando intorno alla metà degli anni Sessanta si operano a livello federale delle scelte che si orientano verso una conversione degli stessi in corridoi ecologici. Con l'istituzione delle greenways, si è inteso certamente sottolineare la dimensione sostenibile dell'intervento, trattandosi di una forma di mobilità dolce capace di integrarsi con l'ambiente circostante piuttosto che di sovrapporsi a esso⁶.

L'esperienza statunitense ha influenzato le decisioni europee in materia di riutilizzo delle ferrovie abbandonate, diffondendosi sempre di più l'idea dell'opportunità di destinare le vecchie linee ferroviarie a una funzione sociale, ludico-ricreativa, turistica, incentrata sul modello della corrente "slow", dell'elogio alla lentezza: alla lentezza dei paesaggi, alla lentezza della loro fruizione, alla lentezza delle loro modificazioni. Le ferrovie abbandonate così sono diventate in numerosi contesti europei un enorme patrimonio da ripensare anche nell'ottica di un'opportunità per il turismo che fosse prima di tutto *slow* e *green* e che consentisse di preservare il paesaggio ferroviario senza toni eccessivamente nostalgici. Da una parte, si è tentato di ricostruire la trama di relazioni che le ferrovie hanno intessuto con le comunità locali, ciò che hanno significato per le collettività e cosa rappresentano oggi; dall'altra si è cercato di osservarle sotto la lente delle nuove strategie maturate nel campo delle infrastrutture e dei trasporti.

A metà degli anni Ottanta, la trasformazione delle linee dismesse in percorsi dedicati a un traffico non motorizzato è diventata una realtà in continua espansione negli Stati Uniti con l'istituzione dei "rail-trails", in Gran Bretagna con i "railway paths", in Francia e in Belgio con i "chemins du rail" e in Spagna con le "vias verdes". «Quello che non varia è l'oggetto: [si tratta] di percorsi verdi pubblici, multifunzionali, realizzati sul tracciato delle linee ferroviarie abbandonate», con finalità ricreative e funzionali (DESSI, MUCELLI, 2015, p. 31). In sostanza, in diversi contesti europei, «dopo le prime realizzazioni sporadiche, sono stati avviati progetti organici per il recupero delle linee ferroviarie, coordinati da enti pubblici o privati di livello nazionale o regionale» (IBIDEM). A chiarire il concetto di greenways contribuisce anche la *Dichiarazione di Lille* del 2000 che, nel sottolineare quanto le linee ferroviarie abbandonate possano costituire uno strumento privilegiato per la realizzazione delle vie verdi, ribadisce che

Federazione nazionale di velorail che, oltre a curare i dettagli tecnici ed organizzativi dei singoli tracciati, promuove manifestazioni collaterali e di supporto. Un'altra modalità di recupero delle ferrovie e del suo patrimonio è rappresentato dalle stazioni impresenziate che, rimanendo a disposizione della «clientela ferroviaria», devono comunque «restare efficienti sia da un punto di vista strutturale che di decoro» (TORELLA, COLTELLESE, 1999).

⁶ La prima greenway realizzata lungo il tracciato di una ferrovia dismessa fu l'*Illinois Prairie Path*, pensata sin dal 1963 e inaugurata nel 1966, che, con uno sviluppo di 88 km, correva lungo la Chicago, Aurora e Elgin Railroad.

«un progetto di greenways non deve limitarsi alla realizzazione del percorso, ma deve essere di più ampio respiro, rivolto a tutti gli utenti non motorizzati, che investe aspetti più strutturali: la riqualificazione e la valorizzazione delle risorse naturali, la loro fruizione per il tempo libero, la riqualificazione paesaggistica dei contesti attraversati, lo sviluppo urbanistico delle città, l'educazione al rispetto della natura e alla riscoperta dei valori dei luoghi» (IVI, p. 28).

In questo modo, esse possono diventare un'occasione di recupero e sviluppo sostenibile del territorio nel suo complesso. Dalla *Dichiarazione* il passo è stato breve per la messa in opera, ancora in evoluzione, di una rete europea di percorsi verdi che coinvolge e integra anche il sistema ferroviario dismesso.

In questa disamina va inserita l'esperienza italiana. L'Italia conta circa più di 8.000 km di tracciati ferroviari abbandonati o semplicemente linee chiuse al traffico, di cui la gran parte resta inutilizzata, pur rappresentando un patrimonio straordinario fatto di sedimi, binari, stazioni, caselli, ponti, gallerie viadotti, il cui ri-uso potrebbe rappresentare un'occasione di valorizzazione dei territori attraversati e di attivazione di percorsi di sviluppo locale (MUNDULA, SPAGNOLI, 2016). Non è mancato, a partire dall'ultimo decennio del secolo scorso, l'impegno di associazioni come Greenways Italia e Co.mo.do per la mobilità dolce, di centri di ricerca come l'ISFORT e della stessa RFI delle Ferrovie dello Sato S.p.A., per pianificare interventi di conversione, ma manca ancora una visione d'insieme. Una programmazione organica ancora non c'è, né a livello nazionale né regionale, che sappia guardare all'istituzione di una rete di itinerari, un vero e proprio sistema di percorsi integrati con il territorio e con i luoghi dell'attraversamento. Anche perché manca una legislazione a scala nazionale, che possa favorire l'incontro delle iniziative private locali e delle strategie istituzionali; non è stata varata ancora alcuna normativa a sostegno di politiche di valorizzazione in tal senso, nonostante le proposte di legge che si sono succedute nel 2013 (attualmente in via di approvazione alla Camera)⁷.

A oggi, quindi, l'iniziativa del recupero delle linee ferroviarie dismesse è un fenomeno che riscuote attenzione soprattutto da parte delle popolazioni locali. Gli spunti propositivi provengono prevalentemente da associazioni di categoria e privati cittadini che, insieme ad alcune realtà comunali virtuose

⁷ Quattro sono le proposte di legge che nel corso del 2013 sono state presentate alla Camera dei deputati e che hanno come oggetto "la mobilità dolce e il recupero delle ferrovie dismesse": A.C. 72, A.C. 599, A.C. 1640, A.C. 1747. «L'utilizzo delle sedi ferroviarie dismesse per lo sviluppo di forme di mobilità dolce, del resto, è già stato da tempo previsto dalla legislazione nazionale. L'art. 8 della legge n. 366/1998, recante norme per il finanziamento della mobilità ciclistica, prevede infatti che l'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili e che alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi. Si prevede, inoltre, che gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili» (*Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce*, 7 luglio 2015).

(anche provinciali in alcuni casi), si spingono fino a realizzare eventi, manifestazioni, iniziative di vario tipo, che potrebbero trasformarsi in veri e propri macro-attrattori, mediante cui innescare un piano di coordinamento regionale, in virtù del quale considerare le “strade ferrate” come uno strumento utile di riqualificazione territoriale in termini di autosostenibilità (IBIDEM).

Le fonti tra conoscenza e valenza prospettica: chiavi di lettura per l'interpretazione e la valorizzazione del territorio

L'invito della *Carta di Roma* di attuare dispositivi legislativi per salvaguardare e valorizzare dinamicamente il patrimonio storico ferroviario, in quanto «facente parte del più vasto patrimonio dei beni culturali del nostro paese», è un'importante sollecitazione che indirizza anche verso una ricognizione e un censimento delle fonti d'archivio (www.ferroviedimenticate.it/iniziative/carta-di-roma.html)⁸. L'acquisizione delle testimonianze documentali è certamente indispensabile non solo ai fini dell'individuazione, preservazione e riqualificazione del «materiale rotabile ferroviario storico, degli impianti fissi, dei manufatti e dell'opere d'arte connessi all'infrastruttura storica come non eludibile testimonianza di archeologia industriale» (<http://www.ferroviedimenticate.it/iniziative/carta-di-roma.html>); non solo per l'individuazione di un tracciato dismesso non più visibile; ma anche per la ricostruzione delle ragioni profonde che hanno fatto prevalere in materia ferroviaria alcune decisioni e scelte politiche che, talvolta, non hanno prodotto i risultati attesi, non riuscendo a innescare alcun processo di sviluppo territoriale locale. Dall'acquisizione della normativa e della legislazione (in particolare dagli atti parlamentari della seconda metà dell'Ottocento), delle carte delle ferrovie italiane pubblicate tra il 1860 e il 1879, delle nutrite serie iconografiche (profili, sezioni, fotografie) e delle relazioni d'esercizio, si può, infatti, ricostruire la complessa storia delle ferrovie italiane, divenute per il paese appena unificato simbolo di unità

⁸ “La risoluzione di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico italiano” è stata promulgata in occasione del convegno “Ferrovie e paesaggio”, che si è svolto a Roma, nella sede della Società Geografica Italiana, nel 2009, su iniziativa di Co.Mo.Do, Italia nostra, Società Geografica e Associazione italiana greenways. La carta dichiara che la rete ferroviaria italiana ha un importante valore culturale che si coglie attraverso tre profili fondamentali: ingegneristico, testimoniale e paesaggistico. Sotto il primo punto di vista, il patrimonio ferroviario storico «rivela soluzioni e applicazioni di eccezionale importanza, che sono state alla base della moderna evoluzione della tecnologia dei trasporti»; sulla base del secondo punto di vista, il treno e il «viaggio in treno» hanno rappresentato una significativa tappa della storia sociale ed economica del paese e sono stati documentati secondo modalità diverse, «dalla letteratura, dal cinema, dall'arte in tutte le sue espressioni»; e sotto l'ultimo profilo, quello paesaggistico, «le vecchie linee ferroviarie, sedimentate nel tempo, rivelano ancora oggi un sapiente inserimento nel territorio arrivando in molti casi a valorizzare, con i loro manufatti, il paesaggio; ma non solo, il mezzo ferroviario continua ad essere prezioso elemento attivo di percezione del paesaggio» (<http://www.ferroviedimenticate.it/iniziative/carta-di-roma.html>).

nazionale, caratterizzata dalle alterne vicende che hanno riguardato la loro realizzazione non sempre priva di difficoltà e criticità organizzative (figg. 1-3).



Figura 1. Carta delle linee ferroviarie italiane, 1860 (fonte: Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane, Roma)



Figura. 2. Carta delle linee ferroviarie in costruzione e in esercizio, 1878 (fonte: Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane, Roma)

Particolarmente evocative, a tale riguardo, le parole che emergono dalle relazioni e dalle proposte di legge rivolte allo sviluppo ferroviario del neo Stato unitario che tardava a incamminarsi sulla strada della modernità.

«Una delle principali applicazioni delle invenzioni di Watt – come emerge dalla relazione del 3 novembre 1878, sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici in merito al completamento della rete ferroviaria del Regno – quell’invenzione che doveva in poco più di cento anni mutare la fisionomia del mondo, era destinata a correggere la difettosa conformazione della penisola italiana, renderne possibile la costituzione unitaria e la difesa di essa col

concorso di tutti i suoi figli, sia che abitassero le rigide e montuose regioni alpine e appenniniche, sia le cocenti terre del Lilibeo. Le ferrovie, dunque, che per gli altri sono fattori, solamente, di civiltà e prosperità economica, da noi sono elementi indispensabili di esistenza politica»⁹.

La messe di testimonianze storiche rappresenta, quindi, un tassello aggiuntivo alla ricostruzione degli interessi e delle aspettative che hanno giocato un ruolo fondamentale attorno alla costruzione delle “strade ferrate” prima e dopo l’unità d’Italia. Ma, soprattutto, il suo esame analitico può prospettare la possibilità di strutturare la trama frammentaria di cui il paesaggio ferroviario delle linee dismesse risulta caratterizzato: caselli, ponti, viadotti, tracciati, inglobati nella sede stradale o nei campi coltivati, si offrono agli occhi dell’osservatore come elementi confusi del territorio, privi di una loro specifica riconoscibilità e identità. Il ricorso alla lettura dei suoi processi trasformativi, attraverso il recupero della dimensione storica e culturale del patrimonio delle ferrovie, può consentire di innescare un progetto di valorizzazione territoriale a partire dalla “riabilitazione” dei tracciati ferroviari non più in esercizio secondo nuove modalità di riutilizzo. Per compiere quest’opera di “rammendo” è necessario comprendere le cause dell’abbandono e della successiva dismissione degli itinerari, rintracciare le motivazioni all’origine della realizzazione delle ferrovie stesse e analizzare il legame tra le comunità locali e gli attori territoriali.

È in quest’ottica che emerge la valenza delle fonti, la cui identificazione e interpretazione diviene un’operazione fondamentale ai fini della conoscenza storica dei luoghi, della possibilità di far emergere il loro racconto identitario, di individuare le permanenze e successive trasformazioni degli elementi tangibili e intangibili dei territori. Ogni tracciato, infatti, è sinergicamente legato al suo contesto territoriale e, come tale, va considerato un tutt’uno con esso, il cui sviluppo dovrà tener conto degli aspetti storico-culturali ed economico-sociali dei paesaggi da cui è caratterizzato.

Nel ridare “senso” alle ferrovie dismesse e abbracciare l’idea di un progetto territoriale integrato con la dimensione qualitativa, identitaria, culturale dei luoghi, le testimonianze testuali e cartografiche mostrano tutte le loro potenzialità, in quanto strumenti di comprensione delle strategie passate e delle visioni e suggestioni future. Dalla ricostruzione storica delle progettualità di ieri al progetto territoriale di oggi che intende recuperare e valorizzare la componente storica, culturale, naturalistica dei contesti attraversati, le risorse paesaggistiche esistenti, prospettando un uso innovativo dei tracciati delle ex

⁹ *Relazione [...] sul progetto di legge presentato [...] nella tornata del 18 maggio 1878. Provvedimenti per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno. Presentata alla Presidenza il 3 novembre 1878*, Atti parlamentari, sessione del 1878, XIII legislatura, Camera dei deputati, p. 16. Il 30 giugno del 1879 la Camera dei deputati approvava la legge Baccarini sulle ferrovie complementari, il primo strumento legislativo che ha consentito, come si vedrà nelle pagine seguenti, il completamento della rete ferroviaria italiana. La legge venne promulgata e il Regno d’Italia si preparò alla costruzione di 6.020 km di strade ferrate (Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane).

ferrovie, diverso, capace di coinvolgere attivamente le comunità locali e contribuire così alla creazione di un nuovo modello di sviluppo locale sostenibile e competitivo, incentrato sulla mobilità dolce e sul recupero della memoria territoriale.

La Basilicata e le linee ferroviarie dismesse: l'iter delle discordie

Le ferrovie lucane rappresentano un potenziale campo d'analisi utile a indagare le dinamiche territoriali e a ricucire lo strappo profondo innescatosi tra il tessuto insediativo e l'ambiente naturale. La Basilicata conta all'incirca 240 km di ferrovie dismesse¹⁰ che esprimono

¹⁰ I quattro tracciati delle ferrovie dismesse della Basilicata appaiono soggetti ad azioni tese a creare nuove strutturazioni, in grado di ricostituire il rapporto con le comunità locali e con l'ambiente circostante, in virtù di una nuova visione di sviluppo locale sostenibile. Il territorio lucano diventa un sistema attivo di valori in gradi di interagire con la natura (MCHARG, 1969). La ex linea ferroviaria Potenza-Laurenzana, che si trova nel cuore della Basilicata, è lunga 42,624 km (secondo Missanelli, Sabia, Guida) ed è stata inaugurata tra il 1919 e il 1931, per poi essere chiusa al traffico tra il 1974 e il 1980. Parte da Potenza Inferiore, si dirige verso sud passando per Tora, Madonna del Pantano, Pignola, Sellata, Monteforte, Abriola-Calvello, Fiumarella, Anzi, Ponte Camastra, Serrapotamo, fino ad arrivare a Laurenzana. Attraversa dunque l'area di cinque comuni della provincia di Potenza: Pignola, Abriola, Calvello, Anzi, Laurenzana, tutti rientranti nel perimetro del Parco nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri-Lagonegrese. Il territorio, su cui un tempo passava la strada ferrata, è perciò interessante dal punto di vista naturalistico e il treno percorreva (tra curve a stretto raggio, gallerie e viadotti) il tipico paesaggio di montagna ricco di bacini idrici con il fiume Basento e i torrenti Aritiello, Tora, Jardino, Camastra, Fiumicello e Serrapotamo. Il territorio rappresenta una vera e propria nicchia ecologica e conta numerosi Siti d'interesse comunitario e Zone speciali di conservazione tra cui: l'Abetina di Laurenzana, la Faggeta di Monte Pierfaone, la Serra di Calvello, il bosco di Rifreddo, la Riserva regionale Lago Pantano. La Potenza-Laurenzana è la linea meglio conservata tra quelle dismesse «meno di un quinto si sviluppa in orizzontale e il resto su pendenze che raggiungono spesso il 60%; oltre 2,3 km si svolge in galleria; circa 650 mt in sopraelevazione ed infine sono state realizzate opere di sostegno per oltre 9 km. Il tronco comprende 6 stazioni (Potenza Inferiore, Pignola, Abriola-Calvello, Anzi, Ponte Camastra e Laurenzana), 5 fermate (Madonna del Pantano, Sellata, Madonna di Monteforte, Fiumarella e Serrapotamo) e 21 fabbricati tra caselli e case cantoniere» (GUIDA, MISSANELLI, SABIA, 2000, p. 48). La ex ferrovia Matera-Pisticci-Montalbano Jonico è situata nella parte sud-orientale della Basilicata; è lunga circa 65,365 km, è stata aperta tra il 1928 e il 1932 e chiusa tra il 1972 e il 1974. Partendo da Matera scende ad ovest della provincia lucana toccando Parco dei Monaci, Montescaglioso, Santa Lucia, Tre Confini Sottano, Pomarico, Miglionico, Ferrandina, Pisticci, Pisticci-Pozzitelio, Craco. Interessa i territori di otto comuni: Matera, Montescaglioso, Pomarico, Miglionico, Ferrandina, Pisticci, Craco, Montalbano. A dominare il paesaggio, oltre ai tre fiumi (Bradano, Basento, Cavone), il Lago di San Giuliano, riserva naturale regionale. Di grande interesse, il Parco regionale archeologico storico naturale delle chiese rupestri (detto Parco della Murgia Materana), la ZSC e il SIC Lago San Giuliano e Timmari, le Gravine di Matera, il sito Valle Basento-Ferrandina Scalo, la Riserva naturale speciale dei calanchi di Montalbano. Attualmente la linea completamente disarmata «è rintracciabile per quasi l'intera estesa come strada rurale o sentiero sterrato, pur con alcune interruzioni dovute all'inglobamento della sede ferroviaria nei campi coltivati o nelle carreggiate stradali adiacenti, che divengono più frequenti nel tratto Pisticci-Montalbano Jonico. Da Ferrandina a Pisticci il tracciato della vecchia linea è riconoscibile per lunghi tratti accanto alla linea FS attualmente in esercizio» (ferrovieabbandonate.it). La ex ferrovia dismessa Atena- Marsico Nuovo si

«una tensione fra la visione di un futuro di un luogo, collocabile in tempi lunghi, e le pratiche quotidiane degli abitanti che contribuiscono alla crescita di “coscienza di luogo” che induce a sua volta azioni e saperi per la cura del territorio e dell’ambiente: saperi ambientali, produttivi, artigiani, artistici, comunicativi, relazionali» (Magnaghi, 2013, p. 166).

La tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale e naturalistico passano per l’individuazione della pluralità delle relazioni intessute, della diversità dei territori attraversati e per l’analisi degli elementi di continuità con la storia, non interrompendo il legame tra passato e futuro. L’avvio di nuove progettualità implica necessariamente la messa in opera e l’applicazione di «una corretta politica di sviluppo, che sia armonica trasformazione e non traumatica frattura con la nostra storia» (SERENO, 1981, p. 168). Il recupero delle ferrovie non in uso per la costruzione di corridoi ciclo-pedonali rappresenta una scelta programmatica non di frattura, bensì in sintonia con l’attuazione di soluzioni che mettono in campo una visione più estensiva del concetto di sostenibilità, capace di abbracciare cioè, la dimensione ambientale, sociale, produttiva e culturale.

La linea Lagonegro-Spezzano-Albanese rappresenta un caso emblematico di quanto la speranza riposta dalle comunità locali nei primi provvedimenti legislativi adottati dal Regno d’Italia, appena costituito, sia stata nel tempo disattesa¹¹.

trova nella parte centro-occidentale della regione, al confine campano, con la stazione di Atena ubicata nella provincia di Salerno. È lunga 26,764 km ed è stata aperta al traffico nel 1931 e chiusa nel 1966. La linea partendo da Atena Lucana arriva a Atena Lucana centro e poi a Pozzi, Brienza, Pioppetta, Pergola, Tempa Capitelli, Cappuccini, Marsico Nuovo. Insiste sull’area di tre comuni di cui uno campano, Atena Lucana, e due lucani Brienza, Marsico Nuovo. Atena Lucana si trova nel territorio del SIC Monti della Maddalena, Brienza è alla sinistra idrografica del fiume Melandro e Marsico Nuovo alle pendici del massiccio del Volturino. Entrambi i comuni lucani di Brienza e Marsico Nuovo fanno parte del Parco nazionale della Val d’Agri-Lagonegrese così come i comuni della linea dismessa Potenza-Laurenzana. Nel comune di Marsico Nuovo è situato il complesso naturalistico Fontana delle Brecce-Piana del Lago compreso nella perimetrazione del costituito Parco. Oggi, il tracciato della linea ferroviaria Atena-Marsico Nuovo: «è rintracciabile facilmente a partire dalla vecchia stazione di Atena Scalo fino alle prime salite verso Atena centro. Poi la linea è nuovamente rintracciabile all’interno della cittadina di Atena centro fino a Pozzi. Successivamente la linea è stata in buona parte ricalcata dalla nuova statale 598 che ha distrutto diverse vestigia. A Brienza riappare ancora buona parte del percorso compreso l’elicoidale, i caselli e la stazione. Usciti da Brienza la linea si perde ancora a causa della sovrapposizione con la statale 598. Ne restano alcune tracce come alcune stazioni e caselli. Il tutto fino a Marsico Nuovo» (lestradeferrate.it).

¹¹ Il tracciato della ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese è situato a sud-ovest della Basilicata sul versante tirrenico e attraversa, con i suoi 104,746 km, un territorio prevalentemente montuoso da nord a sud fino ad arrivare al capolinea calabro. La linea, aperta all’esercizio tra il 1915 e il 1931 e chiusa tra il 1952 e il 1978, tra stazioni e fermate, lambisce i territori dei comuni lucani di Lagonegro, Rivello, Nemoli, Latronico, Lauria, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore, Rotonda e Viggianello. L’area ha un’elevata valenza paesaggistica, alcuni comuni rientrano nel Parco del Pollino (Latronico, Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda, Viggianello), altri in quello della Val d’Agri Lagonegrese (Lagonegro, Nemoli, Rivello) e Lauria in entrambi. Rotonda, Viggianello, Castelluccio Inferiore e Superiore sono comuni della Valle del fiume Mercure, mentre Lauria, Lagonegro, Rivello e Nemoli si trovano nella Valle del fiume Noce, una delle Zone speciali di conservazione della regione oltre che Sito d’interesse comunitario.

La storia di questa linea ferroviaria ha inizio nel 1879, quando si pensò di realizzare un collegamento ferroviario sulla sponda tirrenica che avrebbe consentito, a chi cercava di raggiungere la Calabria e la Sicilia in treno partendo dalla Campania, di viaggiare direttamente da Napoli a Reggio Calabria senza passare obbligatoriamente per Potenza e Metaponto e, dunque, escludendo la deviazione lungo la linea ferroviaria ionica.

Dall'analisi della documentazione relativa all'iter che portò alla costruzione di questa linea, già a partire dal momento del suo concepimento collocabile tra l'Unificazione e l'adozione della legge Baccarini (1879)¹², emergono numerosi elementi di contatto con la storia dello sviluppo della rete ferroviaria italiana, che era considerata fondamentale per il completamento del processo di unificazione politica del paese, in quanto si presumeva che avrebbe avvicinato i territori e corretto «la difettosa conformazione della penisola italiana» (*Relazione della Commissione*, 1878, p. 16). Le linee ferroviarie da realizzare vennero disposte sulla base di un elenco che, votato alla Camera dei deputati il 9 giugno del 1879, trovava la sua regolamentazione nell'articolo 16 della legge Baccarini, con il quale il governo suddivideva le stesse in quattro categorie¹³, a seconda dell'importanza che esse rivestivano per lo Stato. Questa classificazione, oltre a spalmare le risorse economiche dello Stato, andava a determinare i criteri tecnici di costruzione delle linee influenzando sull'esercizio del servizio ferroviario e sulle velocità che, in previsione del traffico, risultavano, man mano, più ridotte. La macchina burocratica messa in piedi, con il compito di provvedere allo studio dettagliato del nuovo assetto ferroviario dell'Italia intera, risultava complessa e si muoveva su più livelli. L'elaborazione e gli studi sull'esecuzione delle linee vennero affidati alla Direzione generale per le strade ferrate del ministero. Fu istituita una commissione speciale¹⁴ con il supporto del Genio civile per l'analisi dei progetti già esistenti presso il ministero, i cui uffici tecnici furono incaricati di condurre lo studio definitivo delle linee di nuova costruzione; il Ministero dei lavori pubblici dispose, inoltre, l'esecuzione immediata dei progetti delle nuove linee ferroviarie sulla base dei «titoli di preferenza» e privilegiando quelle di prima e seconda categoria.

Mentre la commissione creata dal Ministero dei lavori pubblici proponeva determinati tracciati per le «strade ferrate» della Basilicata, il Consiglio «provinciale», mediante altri studi tecnici e valutazioni economiche, opponeva

¹² La legge Baccarini n. 5002 del 29 luglio 1879 fu il primo organico strumento legislativo a consentire, la costruzione di 6.020 km di strade ferrate e, dunque, il completamento della rete ferroviaria italiana.

¹³ Nella prima categoria rientravano le linee fondamentali ritenute di rilievo nazionale e internazionale, nella seconda e nella terza categoria, invece, le linee complementari ritenute pienamente o parzialmente afferenti alla rete principale e, infine, nella quarta categoria, le linee d'interesse locale.

¹⁴ La commissione era stata nominata con decreto del 29 luglio 1879 n. 56661/2920 e risultava così composta: Borgnini Giovanni e Schioppo Vincenzo, ispettori del genio civile, Rota Cesare e Saccardo Marco, ingegneri di terza classe del Genio civile.

delle varianti tenendo conto dei “circondari” che avrebbe dovuto attraversare e proponendo alcuni percorsi non contemplati dalla legge Baccarini.

Per ricostruire la storia della Lagonegro-Spezzano Albanese è stato indispensabile prendere visione della normativa e degli atti parlamentari, da cui è emerso un importante dato storico: la linea non compariva nominalmente nell'elenco delle ferrovie votate dalla Camera dei deputati nel 1879. Nel medesimo elenco, tuttavia, fu indicata la costruzione della Reggio Calabria-Paola-Castrocucco, che si articolava in due arterie di ferro specificate come “varianti di tracciato” (uno interno e l'altro litoraneo). Entrambe avrebbero dovuto collegare Eboli a Reggio Calabria con una lunghezza complessiva di circa 521,5 km.

La ferrovia interna che avrebbe solcato Lagonegro, collegando la linea Reggio Calabria-Paola-Castrocucco¹⁵ alla linea Eboli-Romagnano, constava di due tronchi: uno da Casalbuono a Lagonegro¹⁶ che, partendo dalla stazione di Casalbuono (Salerno), giungeva a Lagonegro e, l'altro, da Lagonegro a Castrocucco, che proseguiva attraversando la valle del Noce e il vallo di Diano fino a congiungersi, nei pressi del castello di Castrocucco, alla linea litoranea che sarebbe proseguita a nord verso Salerno (attraversando il Cilento) e a sud verso Reggio Calabria. Poiché ritenuta d'interesse internazionale e, dunque, di prima categoria, la spesa maggiore per la sua costruzione (prevista di circa 211.000.000 di lire escluso il materiale mobile, con un costo chilometrico di lire 404.600) risultava a carico dello Stato per 200.255.000 di lire, mentre, per le province e i comuni interessati si aggirava attorno ai 10.745.000 di lire.

Dalla relazione della commissione del 1878, relativa al progetto di legge presentato dal Ministero dei lavori pubblici¹⁷, emerge come la scelta dei due tracciati (quello interno e litoraneo) del gruppo delle ferrovie Eboli-Reggio aveva creato una spaccatura tra gli abitanti delle tre regioni solcate dalle linee¹⁸:

«il tracciato [...] ha scisso gli abitanti della Basilicata, delle Calabrie e del circondario del Vallo in due campi opposti, i quali han combattuto e combattono, con accanimento; gli uni a favore dell'andamento interno, gli altri del litoraneo. Ed è pur vero che a far prevalere le rispettive idee furono messe in moto assemblee popolari, deliberazioni di corpi morali ed influenze d'ogni genere [per cui] il Governo sentì il bisogno di far comparare sui luoghi gli studi presentati, da una commissione composta di due tra i più illustri membri del nostro Genio Civile [...] Passerini ed Imperatori» (*Relazione*, 1878, p. 51).

¹⁵ L'insediamento di Castrocucco, frazione a sud del comune di Maratea (PZ), è situato sul versante tirrenico lucano.

¹⁶ I lavori per la costruzione del tronco Casalbuono-Lagonegro e per gli altri tronchi da Pisciotta a Castrocucco furono affidati all'impresa Medici, che si era impegnata a terminarli entro il mese di settembre 1893.

¹⁷ Il progetto di legge venne presentato dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con i ministri delle finanze e degli esteri nella tornata del 18 maggio 1878.

¹⁸ Le linee del gruppo Eboli-Reggio interessavano i territori di Calabria, Campania e Basilicata.



Figura 3. Carta delle ferrovie italiane al 31 giugno 1879 (particolare; fonte: Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane, Roma)¹⁹

A fronte di una tensione creatasi tra le comunità appartenenti alle regioni interessate dal passaggio della tratta ferroviaria (Basilicata, Calabria, Campania), la Basilicata mostra un'attenzione del tutto particolare, disposta addirittura a terminare a proprie spese gli studi preventivi dell'area. Una pratica consentita dalla legge Baccarini, e nella specifica circolare n. 17, che permetteva alle

¹⁹ I due tracciati (interno e litoraneo), contemplati nel progetto di legge Baccarini, sono evidenziati in rosso e indicati come “varianti”.

amministrazioni provinciali di presentare dei propri studi seguendo le direttive impartite dal ministero, una sorta di decalogo cui attenersi nel redigere i progetti che dovevano essere vagliati dal consiglio superiore dei lavori pubblici e successivamente approvati o respinti dal governo.

La storia della linea Lagonegro-Castrocucco fu segnata in profondità dallo scostamento tra gli obiettivi dell'amministrazione "provinciale" e quelli del Ministero dei lavori pubblici, tanto da poter affermare che la costruzione delle altre linee in Basilicata fu voluta con ostinazione dalla Provincia di Basilicata e dalla schiera di deputati del neo Stato unitario che si facevano portatori degli interessi della comunità lucana. Si è trattato di una storia, dunque, fatta di idee, azioni e uomini che, di volta in volta, hanno fornito il loro contributo e avanzato ipotesi progettuali sulla sistemazione e organizzazione della viabilità in Basilicata e, soprattutto, delle "strade ferrate". Da un lato, infatti, la ferrovia rappresentava il completamento del processo di unificazione politica, come si evince dalle parole pronunciate dal deputato Giustino Fortunato durante l'inaugurazione del tronco della ferrovia Rionero-Potenza:

«L'unificazione politica! Pareva più che un sogno, una follia, data la singolare conformazione del paese [...] uno strano dualismo, una fatale divisione si andò via via accentuando tra il Settentrione e il Mezzogiorno: e toccò a noi meridionali, tagliati fuori da tutte le correnti di civiltà, scontare più duramente il funesto privilegio dell'autonomia [...]. L'unificazione politica non è stata possibile senza l'unificazione geografica. Le strade ferrate correggendo il vizio di conformazione [...] han compiuto il miracolo» (FORTUNATO, 1898, p. 363).

Dall'altro lato, nell'immaginario collettivo, la ferrovia veniva considerata come la soluzione al problema dell'isolamento della regione, di fatto tagliata dai circuiti relazionali e commerciali, come specificò, per la linea Lagonegro-Castrocucco, il consigliere della Provincia di Basilicata, Michele Lacava, definendo la linea lagonegrese

«utilissima ai nostri interessi provinciali, inquantoché serve di sbocco direttamente ai nostri paesi: Brienza, Marsiconuovo, Marsicovetere, Tramutola, Viggiano, Saponara, Moliterno, Montemurro Spinoso ed altri del Vallo dell'Agri; mentrechè Lagonegro, Lauria, Rivello e Trecchina ne hanno direttissimi vantaggi» (LACAVA, 1890, p. 134).

Nonostante il tronco Lagonegro-Castrocucco rientrasse tra le linee principali da realizzare di prima categoria, la sua costruzione, accompagnata da dissidi e asprezze, non uscì mai dallo stato di progetto. Nel 1886 i lavori non erano ancora cominciati, il progetto del tronco Casalbuono-Lagonegro era già stato elaborato, mentre risultava in corso di studio il tracciato Lagonegro-Castrocucco redatto solo per la tratta da Lagonegro a Rivello; nulla esisteva invece per la tratta da Rivello a Castrocucco, così come riporta la relazione del 1898 sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897 dalla Società per le strade

ferrate del Mediterraneo²⁰. A partire dal 1888 non si ha più traccia della Lagonegro-Castrocucco. Nella relazione sulla sistemazione della viabilità ferroviaria, stilata nel 1899 dall'ingegnere capo dell'ufficio tecnico dell'amministrazione provinciale della Basilicata, Decio Severini, la linea Lagonegro-Castrocucco è riportata come «l'unica del Regno classificata in prima categoria e non compiuta»; sono annotate, inoltre, alcune considerazioni dell'Ispettorato governativo ferroviario che scriveva

«quanto al tronco Lagonegro-Castrocucco, vuolsi ritenere più savio partito escluderlo, poiché esso è enormemente costoso. Si dovrebbe rinviare ad epoca remotissima la costruzione, e procurando di compensare con minori sacrifici e in modo più razionale le popolazioni interessate» (SEVERINI, 1899, p. 75).

Dal canto suo, l'amministrazione regionale non intendeva rinunciare alla costruzione della linea interna Eboli-Reggio, ricordando come, per un'altra linea ferroviaria, i problemi tecnici erano stati effettivamente risolti: «l'altura di Conza fu superata tanto agevolmente nella linea Avellino-S. Venere» (IVI, pp. 75-76). Esternazione, questa, che lascia trapelare un atteggiamento critico in merito alle scelte del governo, ritenuto responsabile della mancata realizzazione della ferrovia nel lagonegrese, seppure disposta dalla legge Baccarini. Le parole di Lacava e di Fortunato rispecchiano le aspirazioni e le speranze della comunità intera e riflettono alcuni temi che, successivamente, rientreranno a pieno titolo in quella pagina storicamente definita “questione meridionale”.

Al posto della Lagonegro-Castrocucco, considerata d'interesse nazionale e quindi da costruirsi a scartamento ordinario, la Basilicata ebbe in cambio la Lagonegro-Spezzano Albanese, una ferrovia di terza categoria, a scartamento²¹ ridotto²², che avrebbe attraversato le aree interne congiungendosi con la Calabria e non più alla linea litoranea. Si cominciò a parlare della realizzazione della Lagonegro-Spezzano Albanese nel 1884, quando il governo, sulla base

²⁰ Nella *Relazione* sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897 dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, il gruppo Eboli-Reggio (suddiviso tra Eboli-Reggio litoranea e Eboli-Reggio interna) risulta iscritto nel capitolo degli *Incarichi esauriti dalla Società in relazione agli impegni assunti col suo contratto d'esercizio* 23 aprile 1884.

²¹ Quando si parla di scartamento ci si riferisce di norma alla «distanza intercorrente tra i lembi interni del fungo delle due rotaie di un binario misurata a 14 mm sotto il piano di rotolamento» (http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=04923).

²² Questo tipo di scartamento, inferiore rispetto a quello “normale” italiano di 1435 mm, misurava 950 mm e venne adottato nei territori tortuosi di montagna e nelle aree depresse. Esso garantiva una minor spesa per la costruzione rispetto allo scartamento ordinario con «una riduzione dei costi di costruzione in media attorno al 30%», anche in virtù del fatto che richiedeva una minor larghezza del nastro stradale e, quindi, meno espropri (FEDERICI, 1999, p. 6). I mezzi (con ruote di più piccolo diametro rispetto a quelli che circolavano su binari a scartamento ordinario) potevano viaggiare senza un eccessivo sforzo di trazione, capaci di seguire l'andamento plano-altimetrico del binario e senza particolari rallentamenti, anche se creavano problemi d'interoperabilità.

dell'art. 10 della legge 5 luglio 1882, decretò l'urgenza di eseguire alcuni «studi delle ferrovie necessarie per la difesa dello stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879» (*Relazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo*, 1898).

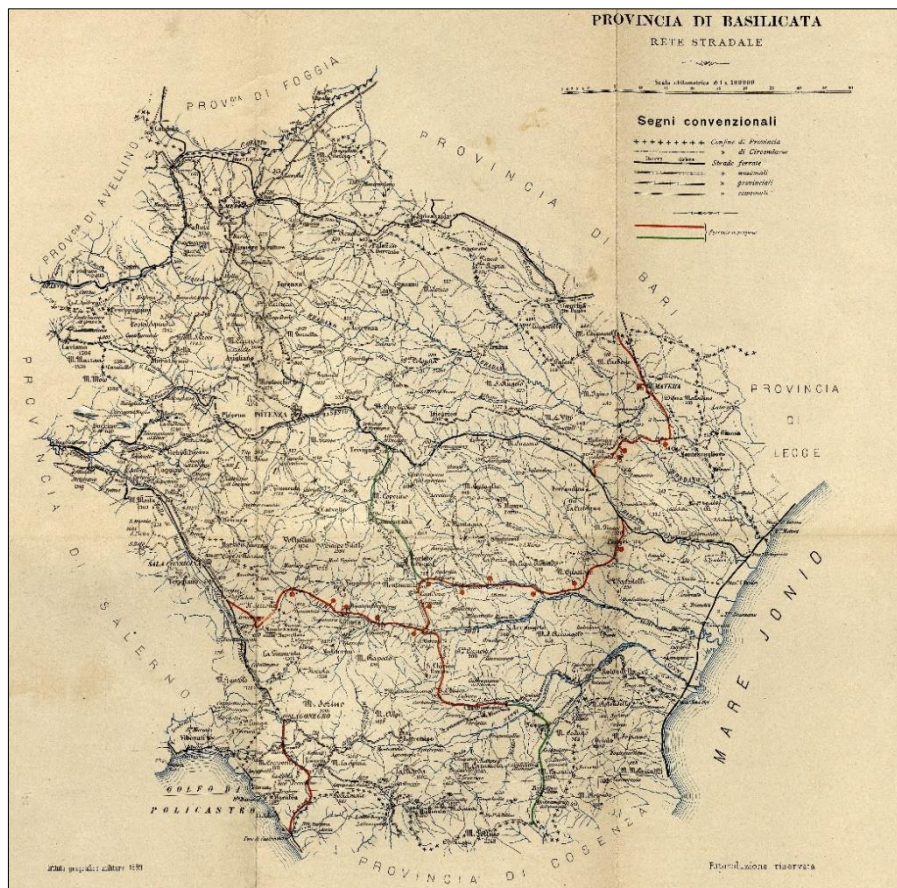


Figura 4. Carta IGM, Sistemazione della viabilità ferroviaria in Basilicata, 1899 (fonte: Biblioteca nazionale di Potenza, LcP 00193)

Bisognò, tuttavia, attendere gli inizi del Novecento prima che iniziasse a manifestarsi un significativo coinvolgimento da parte delle istituzioni. Il ministro Zanardelli, che «percorse ben 204 chilometri in vettura da una valle all'altra, senza incontrare un palmo di ferrovia» (DILIO, 1970, p. 22), sottolineò, durante il suo discorso tenuto al Teatro Stabile di Potenza, come la maggior parte dei comuni che non avevano ancora una “strada rotabile” ricadevano proprio nel “circondario” di Lagonegro e considerò la linea Lagonegro-Castrovillari «un fatto compiuto». A seguito del viaggio e delle osservazioni di Zanardelli, infatti, l'ingegnere capo del Genio Civile, Eugenio Sanjust, «ricevette l'incarico di una istruttoria tecnica e di presentare un piano di massima delle

opere da eseguire» (MAGLIONE, 2008, p. 65), la cui costruzione venne indicata nella legge speciale n. 140²³.



Figura 5. Carta IGM, Sistemazione della viabilità ferroviaria in Basilicata, 1899 (particolare; fonte: Biblioteca nazionale di Potenza, LcP 00193)

Nonostante ciò, il 30 giugno del 1905, il deputato Camillo Mango di fronte alla Camera tornò a parlare della Lagonegro-Spezzano Albanese come di un «diritto costituito»²⁴ (MANGO, 1905, p. 5). Nato da un primo progetto sfumato, l'avvio della ferrovia fu stentato e procedette con lentezza in un periodo storico

²³ L'art. 60 della legge speciale n. 140, del 31 luglio 1904, autorizzò la concessione delle ferrovie a scartamento ridotto: Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle della Salandra-Valle del Sauro-Armento-Valle dell'Agri-innesto con Sicignano-Lagonegro (utilizzando eventualmente le ferrovie esistenti nei tratti Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci); Albano di Lucania-Armento-Valle del Sinni-Nova Siri (utilizzando eventualmente il tratto di ferrovia esistente da Potenza ad Albano di Lucania); Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano (utilizzando eventualmente i tratti Gravina-Altamura-Potenza-Avigliano).

²⁴ «Con la legge del 1879 si era redatto il gran piano ed il tracciato pei 6.000 chilometri di nuove ferrovie, ed erasi compresa quell'ultima [linea Lagonegro-Castrocucco] sempre a calibro normale. Le leggi successive del 1881, quella dell'85, dell'88, del 1890 non avevano certo tolto un diritto quesito; avevano potuto non tornare sulla costruzione di quella linea, ma non distruggerne appunto il diritto costituito, per quanto di quella non più si parlasse, onde forte potemmo levare la voce in nome di tal diritto nel 1902, ed ottenere in cambio una linea che partendo dallo stesso centro, Lagonegro, non avesse più il raggio verso il mare, ma alle Calabrie» (MANGO, 1905, pp. 5-6).

complesso, contraddistinto dai grandi cambiamenti nel settore ferroviario²⁵, dalle difficoltà che il compartimento di Napoli²⁶ dovette affrontare nella realizzazione della rete²⁷ e, successivamente, dagli eventi della prima guerra mondiale²⁸.

Nella *Relazione* delle Ferrovie dello Stato del 1906 sono descritti i progetti per la costruzione di nuove ferrovie per conto del governo: è, infatti, definito l'indirizzo relativo al primo anno dell'azienda e in particolare al servizio costruzioni che aveva il compito di

«affrettare la compilazione dei progetti esecutivi delle nuove linee già decretate dalle leggi 24 dicembre 1903, n. 501; 30 giugno 1904, n. 293 e 9 luglio 1905, n. 413 per le quali erano stati già studiati, o erano in corso di studio, a cura dei competenti Uffici governativi, i relativi progetti di massima» (*Relazione FS*, 1906, p. 145).

Al punto *b* del testo compariva ancora la linea Lagonegro-Spezzano Albanese, in particolare, del tronco Spezzano-Castrovillari era stato studiato, e approvato, il progetto esecutivo per l'appalto. «In pari tempo si spinge alacremente lo studio del progetto Lagonegro Castrovillari, per affrettare anche l'appalto del tronco Lagonegro-Lauria» (IBIDEM). Ancora una volta dunque è la legislazione nazionale a offrirci la cornice di riferimento più importante e a riaccendere le speranze dei Lucani con la realizzazione della Lagonegro-Spezzano Albanese, che entra finalmente a pieno titolo nella rete delle ferrovie Calabro-Lucane e che avrebbe dovuto attraversare la Basilicata da est a ovest e da nord a sud.

Il 28 ottobre 1929, dopo decenni di dissidi, entrò in servizio il tronco Lagonegro-Laino Bruzio (di cui una tratta tra Lagonegro e Rivello venne armata, oltre che con il binario ordinario, con una rotaia dentata centrale sistema Strub, detta “cremagliera”²⁹) con le stazioni intermedie di Rivello, Nemoli, Bivio Latronico, Lauria, Galdo, Prestieri, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore e Rotonda-Viggiannello. La ferrovia interna Lagonegro-Spezzano Albanese non venne mai collegata alla linea tirrenica e fu deputata a svolgere un ruolo di collegamento per gli insediamenti meno estesi dell'entroterra calabro-lucano.

²⁵ Il 1 luglio 1905 nasce l'azienda di Stato FS gestita sotto la sovrintendenza del Ministero dei lavori pubblici.

²⁶ Del “compartimento” di Napoli facevano parte la linea Avellino-Rocchetta S. Antonio, la Battipaglia Sant'Eufemia-Reggio Calabria, la Eboli Campagna-Sicignano-Potenza-Metaponto-Taranto, la Sicignano-Lagonegro e la Metaponto-Sibari-Catanzaro-Marina di Reggio.

²⁷ Le difficoltà cui tale compartimento andò incontro furono notevoli: i danni a linee e fabbricati causati dall'alluvione del dicembre 1905 e dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile 1906.

²⁸ La costruzione delle ferrovie nel periodo della prima guerra mondiale è in una fase di stallo per la scarsità dei materiali da costruzione, dei trasporti e della manodopera.

²⁹ Spesso sulle linee a forte pendenza, per garantire una maggior sicurezza e una perfetta aderenza dei mezzi, si rese necessaria l'adozione di un sistema a cremagliera con specifiche tecniche, tra cui rotaie dentate collocate parallelamente al binario e percorse da veicoli dotati di ruote dentate.



Figura 6. Ferrovie Calabro-Lucane, 1953 (fonte: Archivio FAL, Potenza)

Sospesa nel tempo. La dismissione della linea tra il fallimento delle soluzioni tecniche e la riscoperta delle “opere ardite”

Negli anni Ottanta del XX secolo numerosi dubbi vennero sollevati sul ruolo delle ferrovie secondarie italiane e, in un periodo di cambiamento delle politiche trasportistiche, si ebbe come conseguenza il progressivo abbandono delle linee minori e il cosiddetto taglio dei “rami secchi”. Anche la rete ferroviaria della Basilicata non venne risparmiata, anzi, le sue criticità, già emerse durante la progettazione, si palesarono definitivamente. Alla luce della storia, il treno svolse il suo ruolo di “unificatore” per un tempo molto limitato e non riuscì a sollecitare alcun significativo processo di sviluppo economico e sociale dei contesti marginali, come ci si aspettava; anzi, divenne la via di fuga di numerosi emigranti che, partendo dal sud Italia, si diressero verso le aree più industrializzate del centro e del nord, dell’Europa e delle Americhe.

La Lagonegro-Spezzano Albanese, anch’essa concepita come l’unica via di trasporto in grado di riscattare le condizioni di una collettività sempre più emarginata e isolata, mostrò i segni della propria debolezza a poco più di vent’anni dall’inaugurazione. Seppure i fattori che decretarono la dismissione della Lagonegro-Spezzano Albanese siano in parte rintracciabili nelle stesse

circostanze che determinarono la sospensione di molte altre linee³⁰ della rete calabro-lucana³¹, non va tuttavia trascurato il ruolo della conformazione geomorfologica del territorio³². Dalla relazione del 1886, stilata dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo incaricata di condurre gli studi della Lagonegro-Spezzano Albanese, emerge chiaramente che la ferrovia attraversava un territorio montuoso, caratterizzato dall'asprezza del suo sistema orografico, specialmente nella vallata del fiume Noce che spesso era oggetto di frane. Altre note, redatte dalle società in concorso per la concessione delle ferrovie, rivelano dubbi sulla costruzione di alcune linee specifiche, tra cui la Lagonegro-Spezzano Albanese. Un esempio particolarmente significativo è la perizia inviata, nel 1910, dalla società Bartissol al ministro dei lavori pubblici, Ettore Sacchi, conservata nell'archivio della Biblioteca nazionale di Potenza. L'ingegnere Bartissol, basando i suoi studi su indagini corografiche e analisi di carte geologiche, definì la Lagonegro-Castrovillari tra le più difficili da costruire dell'intera rete delle calabro-lucane, spingendosi fino a definirla come «la più malagevole di quelle per cui esistono progetti dello Stato» (*Concorso alla concessione delle ferrovie...*, 1910, p. 9). Non solo la più problematica, dunque, ma anche la più onerosa come dimostrano le valutazioni economiche della società³³.

Dagli anni Cinquanta in poi, la storia di questa linea è segnata da una serie di fenomeni di smottamento e dal conseguente cedimento di alcune strutture. Il viadotto sul vallone Serra³⁴, noto come “Ponte dello studente”, fu

³⁰ Diversi furono i motivi che portarono alla dismissione delle linee ferroviarie italiane, tra cui: lo scarso traffico ferroviario, il mancato ammodernamento delle infrastrutture, la scelta dello scartamento ridotto e i trasbordi, la difficile natura dei terreni, la distanza delle fermate dai centri abitati, l'aumento degli investimenti nel trasporto su gomma.

³¹ A partire dagli anni Cinquanta numerosi incidenti e deragliamenti furono registrati sulle ferrovie calabro-lucane, ma, solo a seguito dell'incidente avvenuto il 23 gennaio 1961 sul torrente Fiumarella, lo Stato decise di riscattare in anticipo l'intera rete. A partire dal 1° gennaio 1964, le linee calabro-lucane vennero poste sotto la gestione commissariale governativa (e vi rimasero fino al 2000). Cessò, dunque, la gestione da parte della Società per le strade ferrate del Mediterraneo-Ferrovie calabro lucane e nacquero le Ferrovie calabro-lucane.

³² Il tratto da Lagonegro a Rivello, ad esempio, non conobbe un destino felice in quanto caratterizzato da continui smottamenti e cedimenti delle strutture. Dalle fonti a disposizione – perizie tecniche principalmente – si evince che diverse furono le avvisaglie che, nell'entusiasmo generale, restarono prive di ascolto.

³³ La Lagonegro-Spezzano Albanese, lunga 72 km, avrebbe avuto un costo medio di 255 lire a km. Una spesa non di poco conto se la confrontiamo, ad esempio, con la Bari-Atena lunga 142 km, con un costo chilometrico pari a 210 lire.

³⁴ Oltre al viadotto Serra, lungo la linea Lagonegro-Spezzano Albanese si rintracciano diverse strutture di valore, tra le quali: un viadotto a quattro campate metalliche, un ponte metallico lungo 72 metri e un viadotto in muratura nei pressi di Lauria, una galleria elicoidale tra Castelluccio Inferiore e Castelluccio Superiore, un viadotto a sei arcate in muratura sul tratto Laino Borgo-Laino Castello, il ponte sul fiume Battendiero e un viadotto a sette archi nei pressi di Cassano allo Ionio. «l'orografia complessa [del territorio infatti] ha comportato la costruzione di numerose opere [...] tra cui molti ponti ad arco che [...] costituiscono nel complesso, per caratteristiche geomorfologiche [...], opere di rilevante interesse tecnico-costruttivo» (BRUNO, BRUNO, LONETTI, 2013, p. 14).

interessato da numerosi fenomeni di bradisismo che provocarono «la deformazione della volta di un'arcata e del binario che vi poggiava sopra» (NESI, 2005, pp. 16-17). Perciò, a partire dal 1 marzo 1952, venne sospeso il servizio ferroviario sul tratto Lagonegro-Rivello e vennero istituiti

«autoservizi sostitutivi, visto la non conveniente idea di ristrutturazione, tenendo conto anche dell'esiguità del traffico ferroviario di allora [...] i treni non arrivarono più a Lagonegro, la linea si fermava alla stazione di Rivello e di lì i passeggeri continuavano il viaggio in pullman fino alla stazione di Lagonegro» (IBIDEM).

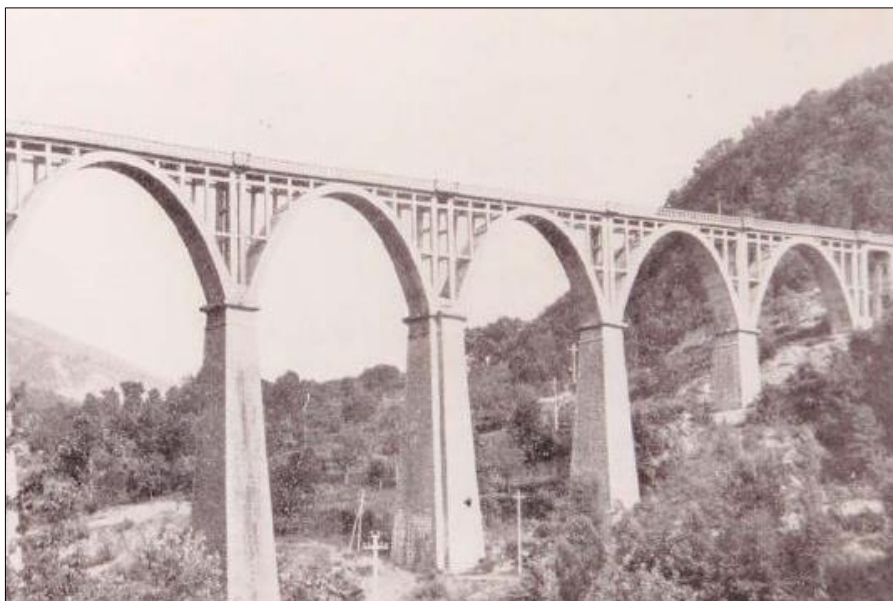


Figura 7. Il viadotto Serra, detto anche “Ponte dello studente”, prima della deformazione (fonte: Davide Nesi, 2005)

La proposta di soppressione dell'intera linea, avanzata nel 1968 nell'ambito del piano generale di ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane, denota la scarsa attenzione verso la linea che, già troncata nel tratto da Lagonegro a Rivello, era deputata a servire sempre meno gli interessi locali e non poté contare su un aggiornamento del suo stato di conservazione. Due anni più tardi, per il cedimento di un altro viadotto, il traffico ferroviario venne sospeso nel tratto calabro da Castrovillari a Spezzano Albanese (il 1° dicembre del 1970).

A causa dei continui rallentamenti dovuti all'esigua manutenzione, la sospensione del servizio di trasporto toccò poi, nel 1973, al tronco lucano che da Rivello si congiungeva a “Bivio Latronico” e, infine, al tronco “Bivio Latronico-Castrovillari”, conseguendo così, il 18 giugno 1978, la sospensione dell'intera linea (OGLIARI, ABATE, 2008, p. 592). I tronchi ferroviari rimasti aperti all'esercizio, nonostante le prime interruzioni, non furono sufficienti ad

assicurare il regolare svolgimento del traffico e, nel giro di trent'anni, si registrò un conseguente decremento del numero delle corse e dei viaggiatori. Il servizio di trasporto ferroviario venne dunque garantito, nei paesi attraversati dai tronchi chiusi al traffico, esclusivamente dai pullman che dovettero supplire alla mancanza dell'esercizio ferroviario su tutta la tratta. Il costante aumento della motorizzazione privata portò, via via, al totale abbandono della linea anche a causa della collocazione delle stazioni e delle fermate, in molti casi, lontane diversi km dai centri abitati.



Figura 8. Il viadotto Serra oggi (fonte: GEOCART SpA)

Se è vero che la storia della linea fu legata alla difficile conformazione geologica del territorio, si può asserire che, a condizionare la vita della Lagonegro-Spezzano Albanese, fu anche la scelta di alcune soluzioni adottate nella costruzione della stessa. Alcune fonti testuali (in particolare i discorsi parlamentari) ci consegnano la visione lungimirante di uomini di governo quali, per esempio, il deputato potentino Mango, che da sempre si dichiarò favorevole alla costruzione delle linee complementari lucane, specialmente se realizzate negli insediamenti di montagna, ritenendo fondamentale che le stazioni fossero ubicate direttamente nelle piazze dei centri abitati, e che fosse ridotta la giornata lavorativa dei contadini. Un modo, questo, certamente per sottolineare l'importante funzione sociale e civile delle ferrovie.

«Se obblighiamo invece la popolazione viaggiatrice a fare sei o sette chilometri per arrivare alla stazione, e forse altrettanto dalla stazione di fermata all'altro paese, si preferirà recarvisi con altro mezzo, ed è perciò che le ferrovie spesso finiscono col non servire affatto al traffico locale [...] E così dicasi in generale per gran parte delle stazioni sulle ferrovie del mezzogiorno, sicché queste sono del tutto tagliate dal traffico locale, e per quest'ultimo quasi riescono completamente inutili. Codesto è già grave inconveniente per le ferrovie a scartamento normale, ma per quelle a ridotto poi sarebbe gravissimo; esse debbono a tutti i costi farsi con stazioni vicine, e possibilmente a non oltre un chilometro dagli abitati» (MANGO, 1905, pp. 13-14).

Le maggiori preoccupazioni del deputato, che si concentravano proprio sulla Lagonegro-Castrovillari, si risolsero in una serie di richieste al governo tra cui quella di fissare la distanza di massimo un km tra il centro abitato e la relativa stazione ferroviaria, soprattutto per gli insediamenti più popolosi come Lauria, Rivello e Rotonda, «ove la popolazione industriale ed agricola è maggiore» (IVI, p. 14); di istituire «frequenti fermate per i fini dell'agricoltura» (IVI, p. 3); di ripensare lo scartamento da adottare in nome di un diritto costituito.

L'analisi della documentazione storica contribuisce a rivelare il valore intrinseco della linea Lagonegro-Spezzano Albanese che è la rappresentazione dell'ostinazione delle amministrazioni provinciali, della materializzazione delle richieste e della volontà delle comunità locali (calabrese e lucana) di integrarsi nel resto della penisola italiana, così come della mancata ottemperanza del governo centrale alle richieste lungimiranti dei deputati lucani.

Per una conclusione

La ricerca geostorica, basata sullo studio delle fonti testuali e iconografiche, consente di rintracciare quei sedimenti culturali che, in continuità con il passato, agevolano la comprensione dei fenomeni storico-territoriali, individuando gli elementi identificativi dei sedimi dismessi e portando a compimento il processo di ri-territorializzazione (di nuove strutturazioni) degli spazi abbandonati.

Il progetto di territorio, incentrato sulla riqualificazione delle ferrovie non più in esercizio, si configura come un processo di ri-territorializzazione, che è passato attraverso una serie di atti creativi che hanno sollecitato la nascita e la realizzazione delle ferrovie (territorializzazione), per approdare alla dimensione storica di destrutturazione del territorio con il loro conseguente abbandono (de-territorializzazione). La spinta utile a innescare oggi un processo di ri-territorializzazione degli spazi dismessi può avvenire in seno a un'azione di governo del territorio fondata sulla valorizzazione delle risorse locali, naturalistiche e storico-culturali, e sulla capacità degli attori locali di ideare e gestire progetti sul territorio. In questo quadro la partecipazione delle comunità locali diventa centrale nella

definizione e condivisione degli obiettivi, attraverso la creazione di un processo partecipativo che rafforzi il senso d'identità e di appartenenza.

I sedimi diventano così i caratteri identitari di un luogo, terreno di relazioni esistenti in seno alla comunità lucana che in essi ha colto la possibilità di un riscatto territoriale, attribuendo alle “strade ferrate” la capacità di imprimere nuova dinamicità ai commerci e agli scambi. Quegli stessi elementi del paesaggio ferroviario che, trasformati in “percorsi alternativi”, possono contribuire alla messa in rete di centri minori, aree protette, bacini idrici, sistemi naturalistici, innescando un processo di miglioramento della qualità di vita delle comunità rurali e di sviluppo soprattutto delle aree interne della regione³⁵. Del resto, la linea Lagonegro-Spezzano-Abanese è stata oggetto di interesse a livello locale e regionale sin dagli anni Ottanta del Novecento, per auspicare la sua trasformazione in ferrovia a fini turistici, con l'intento di avviare un piano di valorizzazione dell'area del Pollino (nel tratto compreso tra Castrovillari e Lauria)³⁶. Tra le iniziative andate a buon fine non si possono trascurare gli esempi relativi alla realizzazione della pista ciclopedonale Lago Pantano-Pignola ufficialmente inaugurata nel 2007, del recupero di alcuni tratti della linea Potenza-Laurenzana e della ciclovia da Morano Calabro a Castrovillari.

Se, dunque, il paesaggio ferroviario esiste nei luoghi, nella misura in cui essi sono vissuti e percepiti dagli uomini, l'azione di ri-territorializzazione dovrà attribuire una nuova connotazione e senso ai sedimenti culturali e, così facendo, ricompattare legami e connessioni assopite attorno al rinnovato protagonismo dei sedimi, un tempo solcati dai binari. Ciò significherà pensare a un progetto di

³⁵ S'intende precisare che la conversione delle ferrovie inutilizzate in “percorsi alternativi” non è l'unica via prevista e auspicata. Relativamente, infatti, ai tracciati incompiuti e alle ferrovie chiuse al traffico, è certamente più frequente che la popolazione spinga o verso il completamento delle infrastrutture ferroviarie, come nel primo caso, o verso il ripristino dell'esercizio, come nella seconda circostanza. In Basilicata esiste un esempio di ferrovia incompiuta, la Matera-Ferrandina, per la quale la comunità locale da diversi anni chiede una sua riattivazione soprattutto in vista di Matera Capitale europea della cultura 2019. Nel caso, invece, di ferrovie dismesse, che non possiedono più le caratteristiche di un'infrastruttura di trasporto (prive oramai dei binari, di apparati di segnalamento ecc.) sarebbe impensabile e non vantaggioso economicamente un ripristino della sua funzione originaria. In un'ottica ri-territorializzante, dunque, l'ipotesi di riuso dei tracciati dismessi può rintracciarsi nelle dinamiche di riqualificazione dei sedimi e delle ex infrastrutture ferroviarie connesse (ponti, caselli, viadotti, ecc.).

³⁶ Solo nel 2007 la Regione Basilicata ha avviato uno studio di fattibilità della ciclopista “Via del Sole” nell'ambito del progetto europeo CY.RO.N.MED., nato con lo scopo di verificare la fattibilità degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza individuati da Bicalia ed Eurovelo. Il percorso (da svilupparsi non solo unicamente sui tracciati delle ferrovie dismesse ma anche su strade secondarie, locali e altre da realizzare ex-novo) riguardava il tratto lucano della ferrovia che unisce Lagonegro a Castelluccio Inferiore e avrebbe dovuto interessare anche le regioni confinanti. Lo studio di fattibilità non ebbe, tuttavia, alcun seguito, eccetto che nel tratto che va dal Comune di Lauria alla Contrada Pecorone già interessata da una pista ciclabile. Ciononostante si prevede nel “Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata” (e dal 2017 nel nuovo Piano regionale dei trasporti della Regione Basilicata) la realizzazione di una ciclovia per quanto riguarda l'itinerario che procede da Lagonegro a Rotonda in Basilicata da connettersi alla linea calabrese che va da Rotonda a Spezzano.

recupero, non soltanto in un'ottica puramente funzionale e svincolato dalla storia, ma a un "progetto locale" in cui i luoghi non risultino come dei «simulacri, [delle] rappresentazioni teatrali o museali dell'identità passata, ma come potenziali produttori di nuova identità» (MAGNAGHI, 2003, p. 13). Al di là di qualsiasi tentativo di nostalgica museificazione, la conversione dei binari dovrà qualificarsi in un processo più ampio e articolato capace di coniugare passato, presente e futuro, con la finalità ultima di attuare dei possibili percorsi di sviluppo fondati sulla valorizzazione delle risorse territoriali endogene.

La linea dismessa, i cui segni tangibili e intangibili compongono il volto del paesaggio ferroviario, se fatta rivivere anche attraverso la sua storia, può divenire un elemento strategico di sviluppo territoriale e un'occasione di avvio di un turismo sostenibile e responsabile. La trasformazione di una ferrovia in abbandono in percorso eco-turistico, in una greenway o in altre modalità di valorizzazione, offre, quindi, la possibilità di intervenire in maniera consapevole negli spazi interstiziali, marginali, contribuendo così alla creazione di una fruizione "lenta" dei paesaggi lucani.

BIBLIOGRAFIA

- DOMENICO BRUNO, MICHELE BRUNO, PAOLO LONETTI, *Uno studio sui ponti ad arco in muratura*, Roma, Aracne Editrice, 2013.
- ELENA DAI PRÀ (a cura di), *APSAT 9. Cartografia storica e paesaggi in Trentino. Approcci geostorici*, Mantova, SAP Società Archeologica, 2010.
- ADRIANO DESSI, SARA MUCELLI (a cura di), *Paesaggi lineari. Strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Roma, Gangemi editore, 2015.
- MARIO DILIO, *Il viaggio di Zanardelli in Basilicata*, Bari, Adriatica Editrice, 1970.
- GIUSEPPE D'ERRICO, *Idea di uno sviluppo di strade nazionali nella provincia di Basilicata*, Torino, 1863.
- ANTONIO FEDERICI, *Lo scartamento ridotto in Italia-Tema 14*, Albignasego, Tuttotreno-Duegi editrice, 1999.
- GIUSTINO FORTUNATO, *Delle strade ferrate Ofantine. Scritti e discorsi di Giustino Fortunato*, Firenze, Tipografia di G. Barbèra, 1898.
- ROBERTO GAMBINO, *Il paesaggio tra coesione e competitività*, in *Forum. Osservatorio del paesaggio*, Trento, Provincia autonoma di Trento, 20 giugno 2011 http://www.paesaggiotrentino.it/documenti/Forum_del_paesaggio/Archivio/2011_Primo_Forum_Relazione_Gambino.pdf.
- ANTONELLA GUIDA, ROBERTO MISSANELLI, ALDO SABIA (a cura di), *Una nuova scienza per un passato recente. La tratta ferroviaria Potenza-Laurenzana*, Potenza, Edizioni Ermes, 2000.
- ISFORT, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.
- MICHELE LACAVA, *La viabilità della provincia di Basilicata pel Dottor Michele Lacava, Consigliere Provinciale Rappresentante il Mandamento di Latronico*, Potenza, Tipografia Editrice Garramone e Machesiello, 1890.
- ALBANO MARCARINI, MASSIMO BOTTINI (a cura di), *Ferrovie delle meraviglie. L'Italia dei binari dimenticati*, Venezia, CO.MO.DO, 2012.
- ROSETTA MAGLIONE, *Il giardino degli elci*, Venosa, Osanna Edizioni, 2008.
- ALBERTO MAGNAGHI, *La rappresentazione identitaria del patrimonio territoriale*, in GIUSEPPE DEMATTEIS, FIORENZO FERLAINO (a cura di), *Il mondo e i luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES, 2003, pp. 13-20.
- ID., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, 2013.

- LUIGI MUNDULA, LUISA SPAGNOLI, *Le linee ferroviarie: il ri-uso di un anti-common per la rigenerazione territoriale*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», XXVIII (2016), n. 2, pp. 151-164.
- IAN L. MCHARG, *Design with nature*, Garden City, New York, Natural History Press, 1969.
- Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce* A.C. 72, A.C. 599, A.C. 1640, A.C. 174, Dossier n° 323, 7 luglio 2015 (<http://documenti.camera.it/Leg17/Dossier/Pdf/AM0149.Pdf>).
- DAVIDE NESI, *La ferrovia tradita. La storia per immagini delle Calabro-lucane. Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese*, Lauria, L'Eco, 2005.
- FRANCESCO OGLIARI, FRANCESCO ABATE (a cura di), "Si viaggia ... anche con la dentiera", Milano, Arcipelago Edizioni, 2008 («Le cremagliere d'Italia», 2).
- GABRIELE PAOLINELLI, Uno: *sulla centralità del paesaggio*, in ID. (a cura di), *Habitare. Il paesaggio nei piani territoriali*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 29-48.
- MASSIMO QUAINI, *Tra geografia e storia. Un itinerario nella geografia umana*, Bari, Cacucci, 1992.
- GIACOMO RACIOPPI, *Di una rete stradale della Basilicata. Considerazioni di Giacomo Racioppi*, Napoli, Tipografia di A. Morelli, 1864.
- RETE FERROVIARIA ITALIANA-FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Aversa, GraficaNappa, 2016 (<http://www.fsitaliane.it/cms-file/allegati/fsitaliane/Impegno/Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf>).
- ROBERTO ROVELLI, GIULIO SENES, NATALIA FUMAGALLI (a cura di), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2004.
- PAOLA SERENO, *La geografia storica in Italia*, in ALAN R. H. BAKER, *Geografia storica. Tendenze e prospettive*, Milano, Franco Angeli, 1981, pp. 167-179 (ed. it. a cura di Paola Sereno).
- DECIO SEVERINI, *Sistemazione della viabilità ferroviaria in Basilicata. Relazione dell'ingegner capo*, Potenza, Tipografia Editrice Garramone e Marchesiello, 1899.
- LUISA SPAGNOLI, *I paesaggi tra natura e cultura. Un cambio di prospettiva per il governo del territorio*, in GINO DE VECCHIS, FRANCO SALVATORI (a cura di), *Geografia di un nuovo Umanesimo*, Roma, Vicariatus Urbis, Libreria Editrice Vaticana, 2015 («Nuovo Umanesimo», 9), pp. 39-54.
- ID., *Rappresentare e agire il paesaggio tra sostenibilità e nuove progettualità. Un itinerario geografico*, Cagliari, Consiglio nazionale delle ricerche, Istituto di Storia dell'Europa mediterranea, 2012.
- FILIPPO TAJANI, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939.
- MICHELE TRAFICANTE, *Le ferrovie Ofantine 1892-1897*, Rionero, Il Borghetto Associazione culturale editoriale, 1996.
- FABRIZIO TORELLA, TERESA COLTELLESE (a cura di), *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per individuare le opportunità*, in «Politiche Economiche e Sociali, Rapporti di Service», (1999), n. 2 (www.csigivreatorino.it/documenti/Stazioni-impresenziate_file.pdf).
- EUGENIO TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio editori, 2008.
- MARIELLA ZOPPI, *Paesaggio versus territorio*, in «Contesti-Città, Territorio, Progetto», 2009, nn. 1-2, pp. 9-16.

FONTI

- Prefettura, Atti amministrativi 1860-1872, Archivio di Stato di Potenza.*
- Provvedimenti per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno. Presentata alla presidenza il 3 novembre 1878*, Atti parlamentari, sessione del 1878, XIII legislatura, Camera dei deputati, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiana.
- Provvedimenti per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno*, Atti Parlamentari, 1878, Ferrovie Dello Stato, Direzione generale, Relazioni progetti di legge e modificazioni relative alla legge 5002 per la costruzione di nuove linee di completamento, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Provvedimenti per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici (Baccarini) di concerto coi ministri delle finanze e degli esteri (Seismit-Doda e Corti) nella tornata del 18 maggio 1878*, Atti parlamentari- sessione del 1878,

- XIII Legislatura, Camera dei deputati, Direzione generale, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Provvedimenti per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, Circolare 1 settembre 1879, n.18 ai Prefetti del Regno*, Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione generale delle strade ferrate, Ufficio II, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Provvedimenti per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, Circolare n.17, 1879*, Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale delle strade ferrate, Ufficio II, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Elenco delle linee da costruirsi di prima e seconda categoria vennero votate dalla Camera dei Deputati nella tornata del 9 giugno 1879*, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Disposizioni e studi sulla esecuzione della legge 29 luglio 1879, n.5002 per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, Ministero dei lavori pubblici, Tipografia Eredi Botta, Roma, Direzione generale Ferrovie dello Stato, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Relazione della commissione composta dai deputati Depretis presidente, Del Zio segretario, Baratieri, Di Blasio, Lacava, Marselli, Perazzi, Spaventa e Morana relatore, sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici di concerto coi ministri delle finanze e degli esteri nella tornata del 18 maggio 1878. Provvedimenti per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno. Presentata alla presidenza il 3 novembre 1878*. Atti parlamentari, sessione del 1878, XIII legislatura, Camera dei deputati, Roma, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.
- Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897*, Società per le strade ferrate del Mediterraneo, Servizio delle costruzioni, Roma, Premiata Tipografia D. Squarci, 1900.
- Relazione sulla Esecuzione della legge 31 marzo 1904, n. 140 portante provvedimenti a favore della Basilicata presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici, Gianturco*, Prefettura di Potenza, Gabinetto 1861-1934, Atti Parlamentari, Legislatura XXII-sessione 1904-1907, Camera dei Deputati n. XLIX, Archivio di Stato di Potenza.
- Sulle ferrovie complementari, discorso del deputato Mango pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata pomeridiana del 30 giugno 1905*, Estratto dal resoconto stenografico, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1905.
- Relazione a S.E. il Ministro dei lavori pubblici sull'andamento dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'esercizio 1905-1906*, Ferrovie dello Stato, Direzione generale, Roma, Tipografia nazionale di Giovanni Bertero e C., 1906.
- Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1897 al 1905, Società per le strade ferrate del Mediterraneo, Servizio delle Costruzioni*, Roma, Premiata Tipografia D. Squarci, 1906.
- Concorso alla concessione delle ferrovie della Basilicata e della Calabria: relazioni e proposte della società Bartissol*, Tipografia editrice Roma, 1910.
- Relazione dell'amministrazione delle ferrovie esercitate dallo stato per l'anno finanziario 1916-1917, Ferrovie dello Stato*, Direzione generale, Roma, Tipografia nazionale Bertero, Biblioteca centrale, Fondazione FS italiane.

SITOGRAFIA

www.cyronmed.basilicatanet.it
www.dps.gov.it
www.eurovelo.org
www.fedecrail.org
www.ferrovieabbandonate.it
www.fsitaliane.it
www.lestradeferrate.it
www.rfi.it
www.trenidicarta.it/2006.htm
www.trenitalia.com

I PAESAGGI FERROVIARI LUCANI: DALLE FONTI DOCUMENTALI AI TRACCIATI DELLE FERROVIE DISMESSE – Molti sono in Italia i tracciati ferroviari di linee dismesse, incompiute o semplicemente chiuse al traffico che giacciono abbandonati e inutilizzati, pur rappresentando un patrimonio straordinario fatto di sedimi, binari, stazioni, caselli, ponti, gallerie, viadotti, il cui ri-uso può significare un’occasione di valorizzazione dei territori attraversati e di attivazione di percorsi di sviluppo locale. Nell’ottica della conversione dei percorsi ferroviari, assume un significato rilevante la riscoperta della memoria storica, soprattutto di quei tracciati non più visibili e difficilmente rintracciabili, la cui individuazione potrebbe agevolare progettualità volte a una loro trasformazione. In particolare, il contributo intende aprire una riflessione sulle ferrovie calabro-lucane la cui costruzione rimanda a una storia fatta di alti e bassi, di iniziative lungimiranti e fallimenti inevitabili. La loro ri-scoperta consentirebbe di ideare progetti differenti “cuciti” addosso alle singole realtà locali che attraversano, coniugando il recupero della memoria storica con le peculiarità del territorio e rigenerando il tessuto economico-sociale delle aree interne.

THE RAILWAY LANDSCAPES OF LUCANIA: FROM DOCUMENTARY SOURCES TO THE DISUSED RAILWAYS – In Italy there are many disused, unfinished or simply closed railway tracks, which represent an extraordinary cultural heritage (sediments, tracks, stations, toll booths, bridges, tunnels). Their reuse could represent an opportunity for local landscape development. The transformation of railways and the discovery of their historical memory have a relevant meaning, in particular for those tracks that are no longer visible and hardly traceable, whose identification could facilitate projects based on their transformation. Therefore, this paper aims to start a reflection about the old “calabro-lucane” railways realised in Basilicata (Italy), whose construction refers to a history of forward-looking activities and inevitable failures. Their rediscovery would allow to design special different projects set up for the places crossed, combining the recovery of historical memory with the characteristics of the territory, also regenerating the social-economic aspects of the inner areas.

PAROLE CHIAVE: ferrovie dismesse; memoria storica; valorizzazione paesaggistica; Basilicata.

KEY WORDS: Disused Railways; Historical Memory; Valuing Landscape; Basilicata.