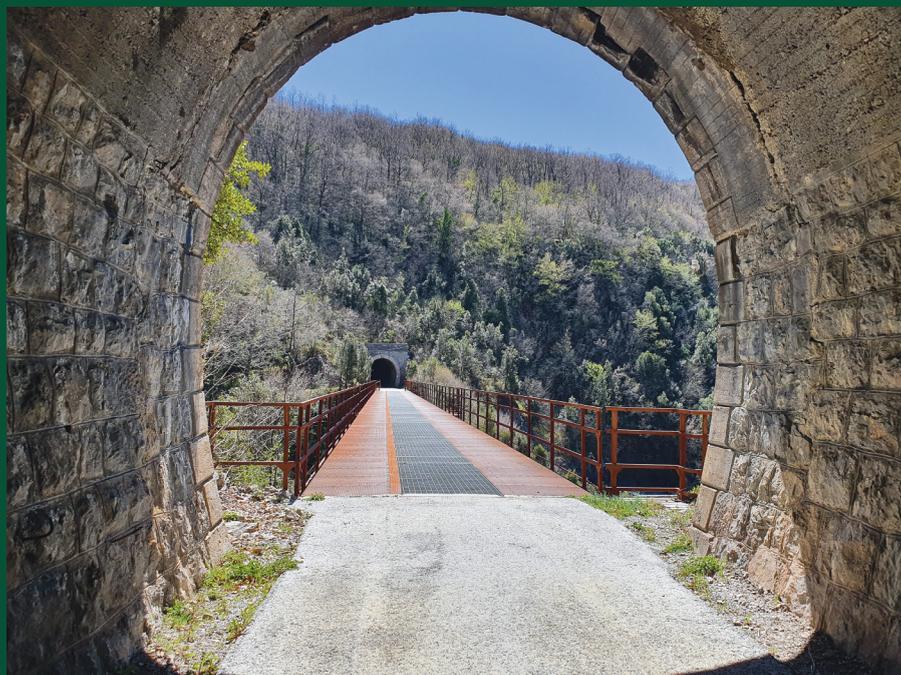


Luisa Spagnoli, Lucia Varasano

# SENTIERI DI FERRO

**Esplorazioni territoriali  
per uno sviluppo locale sostenibile**



Scienze geografiche  
**FrancoAngeli**

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Luisa Spagnoli, Lucia Varasano

# **SENTIERI DI FERRO**

**Esplorazioni territoriali  
per uno sviluppo locale sostenibile**

**FrancoAngeli**

Il presente volume è stato pubblicato con il contributo del Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), nell'ambito del Progetto "Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino *green* lungo la Lagonegro-Spezzano Albanese" (NP 2.78), a valere sul Bando a supporto dell'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

Sebbene il volume sia frutto di un lavoro comune, si attribuiscono a Luisa Spagnoli: l'introduzione, i capitoli 1 (ad eccezione del paragrafo 1.2.2), 2, 3 (paragrafi: 3.1, 3.2, 3.7), 6 (paragrafi: 6.1, 6.3, 6.4, 6.4.1, 6.4.2, 6.5), 8 (paragrafi: 8.1, 8.3, 8.3.1, 8.3.2), il paragrafo 5.3 e le conclusioni; a Lucia Varasano i capitoli 3 (esclusivamente i paragrafi: 3.3, 3.4, 3.5, 3.6), 4 e 5, il paragrafo 8.2.

Il capitolo 7 e il paragrafo 1.2.2 si attribuiscono a Cristiana Zorzi; i paragrafi 6.2, 6.2.1, 6.2.2 a Tiziano Gasbarro.

Il corredo delle immagini 3D (per quanto attiene alla restituzione grafica) è da attribuire a Bruno Taglienti; le elaborazioni grafiche del capitolo 6 sono di Tiziano Gasbarro.

*In copertina:* La Ferrovia Ciclabile Lucana nei pressi di Lauria.  
Fonte: foto delle autrici

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa	Anno
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore. Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota o in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali ([www.clearedi.org](http://www.clearedi.org); e-mail [autorizzazioni@clearedi.org](mailto:autorizzazioni@clearedi.org)).

Stampa: Logo srl, sede legale: Via Marco Polo 8, 35010 Borgoricco (Pd).

# Indice

<b>Prefazione</b> , di <i>Margherita Azzari</i>	pag.	9
Riferimenti bibliografici	»	13
<b>Introduzione. Un progetto per la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile</b>	»	15
<b>Parte prima</b>		
<b>1. Ripensare alla centralità dei territori</b>	»	25
1.1. Il quadro territoriale di riferimento: aspetti geografici e paesaggistici	»	25
1.2. Territorio e paesaggi all'insegna della partecipazione e di un turismo di qualità	»	31
1.2.1. Il progetto territoriale: verso l'acquisizione della centralità	»	32
1.2.2. Paesaggi come storie/paesaggi come pratiche: le relazioni emotive contano per il territorio	»	36
1.3. Territori lenti, turismo e mobilità: verso l'acquisizione della sostenibilità	»	39
1.4. In linea con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile?	»	42
<b>2. Lo sviluppo delle strade ferrate in Italia: spunti di riflessione per un quadro d'insieme</b>	»	44
2.1. Uno sguardo introduttivo	»	44
2.2. La corsa alle ferrovie negli Stati preunitari: diversità politico-territoriali	»	46

2.3. L'Unità e le concessioni/convenzioni	pag.	50
2.3.1. Il primo nodo problematico chiave: dalla legge dei "grandi gruppi" alla statalizzazione delle ferrovie	»	53
2.3.2. Ferrovie complementari. Una strada per l'unità politica	»	56
2.4. L'adozione dello scartamento ridotto	»	62
2.5. La mancata unificazione dei sistemi di trazione	»	64
2.6. La Società Italiana per le Strade del Mediterraneo: verso la realizzazione della Ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese	»	66
2.6.1. Le Ferrovie Calabro-Lucane	»	69
<b>3. Dalle <i>greenways</i> alle linee ferroviarie dismesse: buone pratiche per il territorio?</b>	»	73
3.1. Le <i>greenways</i> : all'origine del percorso	»	73
3.2. Le <i>greenways</i> oggi: significato e funzione	»	77
3.3. Dalla <i>Dichiarazione di Lille</i> alle rotte EuroVelo: governi e associazioni a lavoro per la nascita di reti ciclabili e ferrovie turistiche	»	80
3.4. <i>Vías Verdes</i> di Spagna: dalla dismissione delle ferrovie agli esiti del programma nazionale di riqualificazione. Il ruolo della Fundación de los Ferrocarriles Españoles	»	86
3.5. Ferrovie sottoutilizzate e dismesse in Italia: dai treni storici alle <i>greenways</i> . Programmi e prospettive	»	91
3.6. Strategie e obiettivi per la creazione di una rete nazionale ed europea di mobilità dolce	»	97
3.7. Tracciati dismessi e vie verdi italiane: verso alcune soluzioni di qualità	»	102

## Parte seconda

<b>4. Il paesaggio della Ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese tra memoria, cultura, identità per la condivisione di un progetto di territorio</b>	»	111
4.1. Storia di un paesaggio rurale: la Basilicata tra Ottocento e Novecento	»	111
4.2. Le Ferrovie Calabro-Lucane di Basilicata: la questione meridionale di un grande progetto incompiuto	»	117

4.3. La genesi della Ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese tra studi progettuali e rivendicazioni territoriali	pag. 123
4.4. Un'infrastruttura materiale e immateriale a servizio della <i>governance</i> locale: esperienze sul campo	» 127
4.5. Alla ricerca del patrimonio identitario. I percorsi narrativi del Lagonegrese-Pollino: dai resoconti di viaggio alla ricerca di terreno	» 132
<b>5. Verso l'ipotesi di una rete regionale e sovrrregionale per il riuso e la rifunzionalizzazione di itinerari ciclopedonali</b>	» 143
5.1. La proprietà dei beni, degli immobili e degli impianti lungo le ferrovie lucane	» 143
5.2. Le linee ferroviarie sottoutilizzate e dismesse della Basilicata: i progetti di rifunzionalizzazione	» 145
5.3. A piccoli passi verso una progettualità a scala europea: la nuova strada ferrata in Basilicata	» 153
<b>6. Per una "diagnostica territoriale": l'analisi spaziale</b>	» 158
6.1. Il contesto territoriale: caratteristiche demografiche e socio-economiche	» 158
6.2. Il capitale naturale: i Parchi Nazionali lucani	» 161
6.2.1. Il quadro territoriale di riferimento	» 163
6.2.2. La componente turistica	» 165
6.3. Il Lagonegrese-Pollino: popolazione, imprese, turismo	» 170
6.4. Gli otto comuni e l'inquadramento territoriale	» 183
6.4.1. Dinamiche socio-economiche	» 183
6.4.2. Il trend turistico e l'ospitalità	» 189
6.5. Questionari (strutture ricettive e popolazione)	» 192
<b>7. Mappare le relazioni: la cartografia sensibile come strumento partecipato di analisi territoriale e di empowerment di comunità</b>	» 196
7.1. La ex strada ferrata Lagonegro-Spezzano Albanese: una via attraverso paesaggi particolari, comuni, abitati	» 196
7.2. Paesaggi in divenire: ragioni per una Geografia dei Sentimenti	» 198
7.2.1. Percezioni e sentimenti: la cartografia sensibile, un sistema complesso di analisi, co-costruzione e rappresentazione	» 200

7.2.2. Le carte sensibili partecipate per l' <i>empowerment</i> di comunità	pag. 201
7.3. Proposte laboratoriali per un'analisi collettiva del territorio e l' <i>empowerment</i> di comunità lungo la <i>greenway</i>	» 203
7.3.1. Dallo studio alla pratica: percorsi partecipativi per tracciare le relazioni territoriali	» 203
7.3.2. Il territorio interpretato da piccoli e giovani esploratori ed esploratrici	» 204
7.3.3. Chiunque può essere un/a cartografo/a sensibile: l'esperienza con le realtà associative	» 207
7.3.4. Cartografia partecipata per la <i>governance</i> territoriale: un workshop con i Primi Cittadini	» 209
7.4. Emozionalità configurative condivise: mappare le relazioni territoriali, mappare paesaggi possibili	» 209
7.4.1. Ricordi/desideri	» 211
7.4.2. Racconti	» 211
7.4.3. Pratiche	» 212
7.5. Pratiche immaginative per restare con i piedi sulla (nostra) terra	» 218
<b>8. La promozione digitale della Ferrovia Ciclabile Lucana</b>	» 221
8.1. Tecnologie digitali e "democratizzazione" del sapere	» 221
8.2. Geografie visuali: un docufilm per la condivisione delle risorse territoriali	» 224
8.3. Il riuso digitale della linea ferroviaria dismessa: metodi e strumenti	» 226
8.3.1. La mappatura delle risorse: primo orientamento per l'esplorazione digitale dei contenuti	» 231
8.3.2. La modellazione 3D del patrimonio ferroviario	» 236
<b>Conclusioni</b>	» 243
<b>Postfazione</b> , di <i>Gaetano Sabatini</i>	» 249
<b>Riferimenti bibliografici</b>	» 255
<b>Indice delle illustrazioni</b>	» 277

# *Prefazione*

di *Margherita Azzari\**

Dall'Unità d'Italia al secondo Dopoguerra le ferrovie hanno rappresentato una delle strategie per unificare il Paese e sono state considerate un'importante occasione di sviluppo, perché agevolavano le comunicazioni favorendo la creazione di un mercato unificato nazionale.

Un'Italia in movimento (Azzari, 2011) era quella che, dagli anni Sessanta dell'Ottocento fino al secondo dopoguerra, vide una rapida diffusione delle strade ferrate anche nelle zone meno popolate del Paese.

Ogni nuovo progetto era oggetto di animate discussioni a livello locale e nazionale e creava inevitabili rivalità tra le amministrazioni locali che desideravano veder collegato il proprio centro abitato alla rete nazionale.

Furono realizzate così linee secondarie, spesso affidate a società private, dai tracciati eroici e dalle basse velocità commerciali che finirono per perdere rapidamente economicità, in termini di costi e di efficienza del collegamento, ma non rilevanza sociale, per la concorrenza dei mezzi su gomma.

A partire dagli anni Trenta del Novecento l'espansione della rete ferroviaria subì un rallentamento a favore di una riorganizzazione della rete che ha privilegiato i collegamenti tra i centri principali ridefinendo spazi e tempi del viaggio.

Questa riorganizzazione, che ha riguardato sia la rete viaria che ferroviaria, è stata uno degli elementi più significativi della "grande trasformazione" avvenuta a partire dal secondo dopoguerra.

"Ciò che più indistintamente si nota è la sovrapposizione di nuove strade e nuovi insediamenti sul tessuto vecchio. La strada nuova non è più serpeggiante come quella antica, che si adeguava viziosamente a tutte le minime accidentalità del terreno e alle varie forme di insediamento: essa

\* Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo (SAGAS), Università degli Studi Firenze.

corre veloce, ampia, non indugia sugli insediamenti, e case e nuclei abitati si dispongono rispetto ad essa non più ammassandosi come lungo la vecchia arteria, ma distanziandosi indifferentemente l'uno dall'altro, quasi senza una regola motivata dalla distanza, e ciò spiegabilmente dato che oggi l'automobile e la motorizzazione hanno reso superflue le vecchie regole di aggregazione fondate sulla funzione utilitaristica del vivere secondo precisi rapporti di spazio" (Turri, 1979, p. 23).

Tutte le strade, incluse le strade ferrate, sono state, innegabilmente, uno dei principali fattori di trasformazione del territorio e del paesaggio e lo studio dell'evoluzione delle reti viaria e ferroviaria, può costituire una chiave di lettura di tali trasformazioni.

La complessità territoriale, del resto, rende necessaria la selezione degli elementi da considerare che possono (devono) variare in relazione agli obiettivi che ci si pone, siano essi di ricerca teorica o applicata.

In questo senso le infrastrutture di collegamento possono costituire una chiave di lettura privilegiata qualora ci si proponga di valorizzare il patrimonio territoriale perché, nella vita quotidiana, queste sono il principale strumento che consente di entrare in relazione con un territorio.

In questo volume i "sentieri di ferro" diventano non solo strategia di interpretazione del palinsesto territoriale, ma anche strumento concreto di valorizzazione territoriale.

Il volume presenta metodologie (riusabili) di ricerca, fonti (molte, integrate, multiscala) per la messa a punto di un dettagliato quadro di riferimento, strumenti di analisi spaziale per la diagnostica territoriale, pratiche di coinvolgimento delle comunità locali, esperienze innovative di rappresentazione e narrazione di luoghi e patrimoni attraverso l'applicazione ad un progetto concreto di recupero e valorizzazione sostenibile del patrimonio territoriale del Lagonegrese-Pollino.

Il risultato è un manuale di geografia applicata, ricco, dettagliato, concreto a supporto di chi intende dedicarsi a "esplorazioni territoriali per uno sviluppo locale e sostenibile" attraverso "un approccio *place-based* misurato sui luoghi e sulle comunità".

Il progetto, che è strutturato attorno a tre tematismi principali, l'infrastruttura storica, la via verde e le risorse del territorio, risponde opportunamente e concretamente alle richieste della Strategia Nazionale per le Aree Interne e della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e assegna un ruolo nodale ai territori e alla valutazione dei loro caratteri identitari, dei quali sono parte la memoria e i segni visibili (sedimi e binari ricolonizzati dalla natura, stazioni e opere ingegneristiche abbandonate) di percorsi storici.

La crescente sensibilità verso il tema del recupero delle infrastrutture dismesse è testimoniata dalle numerose proposte di ripristino del servizio

ferroviario anche con finalità turistiche o di trasformazione dei tracciati in greenways per passeggiate a piedi o in bicicletta avanzate da associazioni italiane ed europee che guardano ad un “sistema di percorsi dedicati ad una circolazione dolce e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali”<sup>1</sup>.

Nella *Carta di Roma* (2009), che costituisce il documento conclusivo del Convegno nazionale “Ferrovie e Paesaggio” (Società Geografica Italiana, Roma, 23 febbraio 2009), si sottolineava la rilevanza del patrimonio ferroviario storico, oltre che sotto il profilo ingegneristico e testimoniale, anche sotto quello paesaggistico poiché “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”<sup>2</sup>.

Con la 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*<sup>3</sup> sono state create le basi “per la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d’arte e pertinenze” e si è riconosciuta l’importanza culturale di tali percorsi da recuperare e valorizzare a vantaggio della mobilità interna e di un turismo lento e sostenibile.

Nell’annuale rapporto che ISTAT dedica al benessere equo e sostenibile in Italia (ISTAT, 2021), si sottolinea come il benessere di una società si rifletta nel modo di abitare il territorio e di prendersi cura della propria eredità culturale e, di conseguenza, paesaggio e patrimonio culturale siano da considerarsi, oltre che beni comuni, anche indicatori di qualità della vita e alla qualità della vita, intesa come possibilità di vivere un territorio intensamente, responsabilmente e senza barriere grazie a percorsi creati a misura d’uomo, si fa espreso riferimento nella *Dichiarazione di Lille*<sup>4</sup>.

1. Associazione Italiana Greenways, Regolamento dell’Associazione Italiana Greenways, Art. 2 (approvato il 17.12.1999 dall’Assemblea Nazionale dei soci dell’AIG in Milano).

2. Risoluzione di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico (Roma, 23 febbraio 2009), [www.italianostra.org/wp-content/uploads/ferrovie\\_carta-di-roma.pdf](http://www.italianostra.org/wp-content/uploads/ferrovie_carta-di-roma.pdf).

3. Gazzetta Ufficiale della Repubblica, Serie Generale n. 196 del 23/08/2017.

4. Nella *Dichiarazione di Lille* (2000) si auspica la creazione di *greenways* “realizzate nel quadro di uno sviluppo integrato che valorizzi l’ambiente e la qualità della vita. Esse

Il recupero come ciclovia della Ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese si inserisce in questo concreto contesto e costituisce un modello di valorizzazione che pone al centro del progetto il territorio, valorizzandone memoria, cultura, identità, bisogni e aspettative.

Il modello di analisi utilizzato per la diagnostica territoriale si distingue per la sua completezza, per la ricchezza di fonti utilizzate, che consentono un approccio multiscalare alle dinamiche territoriali lungo un arco temporale ampio, per l'uso efficiente del GIS per l'acquisizione, organizzazione, analisi e visualizzazione di dati disomogenei finalizzata alla realizzazione di un geodatabase relativo al contesto geografico e ai beni culturali del territorio, interrogabile grazie ad un geoportale.

Il coinvolgimento e la partecipazione delle amministrazioni e degli attori sociali, depositari del sapere locale, portatori di interessi e di risorse umane e strumentali, ha alimentato, in modo sistematico, tutte le fasi del progetto. Lo scambio di esperienze e le attività di comunicazione e disseminazione rivolte all'intera comunità e, in particolare, ai giovani e alle scuole, hanno avuto come esito lo sviluppo delle conoscenze individuali e collettive e un incremento della consapevolezza nei confronti del patrimonio territoriale e delle progettualità possibili in termini di sostenibilità ambientale, sociale, economica, culturale.

E, infine, poiché come scrivono le autrici “la geografia non è [...] mera rappresentazione, ma pratiche; è ciò che accade nel contesto in cui siamo”, è stato necessario ricorrere ad una “cartografia sensibile e partecipativa” in grado di “mappare le relazioni territoriali, mappare paesaggi possibili” all'interno di processi di coprogettazione e di *empowerment* delle comunità locali.

Ho particolarmente apprezzato l'approccio utilizzato per favorire un “dialogo confortevole nel quale ogni individuo, di qualsiasi generazione, trova modo di esprimersi” e di esplicitare “un agire territoriale o un desiderio di azione” per trovare gli strumenti di ragionamento e di espressione che servono a dare concretezza al progetto.

Il dialogo, reso vivo da ricordi e percezioni, è stato lo strumento per acquisire consapevolezza e la base per comunicare i valori di un territorio attraverso un racconto articolato e multimediale.

Ho sempre amato viaggiare in treno, sia quando i viaggi erano più lenti e avventurosi e consentivano di raggiungere località sperdute dopo molti cambi e lunghe soste (ma anche incontri ed esperienze da ricordare), sia

devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di diverse tipologie di utenti in qualunque condizione fisica”, [www.aevv-egva.org](http://www.aevv-egva.org).

oggi, perché se è vero che velocità e comodità hanno mutato le caratteristiche del viaggio (selezione delle tappe, percorsi rettilinei, gallerie e stazioni sotterranee, ...), l'essere trasportati consente sempre e comunque di godersi appieno lo spettacolo dei paesaggi che scorrono attraverso il finestrino e, cosa che non è possibile utilizzando un punto di osservazione fisso, leggerli attraverso le dimensioni di tempo e spazio.

Molti viaggi in treno li ho sperimentati prima ed ora e il tempo, in quel caso, non era più solo il tempo del viaggio, ma quello più dilatato del territorio che cambia con velocità diverse da luogo a luogo, il tempo che intercorre tra il com'era e il com'è.

Una esperienza straordinaria, ma non comune. In questo senso le ricostruzioni virtuali realizzate nel progetto possono aiutare a vedere ciò che non è più visibile, a capire il paesaggio e le sue trasformazioni (Landi, 2014), aggiungendo immagini e storie durante un viaggio lento, che permette di cogliere ogni singolo particolare, un viaggio sostenibile che recupera i legami con il territorio e nel territorio.

## **Riferimenti bibliografici**

Azzari M., a cura di (2011), *Italia in movimento. direttrici e paesaggi dall'Unità ad oggi*, Pacini Editore, Pisa.

ISTAT (2021), *BES2020. Il benessere equo e sostenibile in Italia*, Roma.

Landi F., a cura di (2014), *L'identità del paesaggio. Strumenti e procedure di analisi, Studi di Geografia applicata*, Phasar, Firenze.

Turri E. (1979), *Semiologia del paesaggio*, Longanesi, Milano.



## *Introduzione.*

### *Un progetto per la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile*

Le riflessioni accolte in questo volume intendono ripercorrere gli obiettivi e i principali indirizzi di ricerca alla base del progetto “Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino *green* lungo la Lagonegro-Speziano Albanese”, coordinato dall’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea (Isem) – Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr), che ha trovato accoglimento nell’ambito della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, approvata dal Ministero della Transizione Ecologica.

Il programma di ricerca, caratterizzato da un approccio interdisciplinare, si è posto come principale obiettivo quello di aprire e sollevare un confronto sul tema del riuso, della rifunzionalizzazione e della valorizzazione di territori marginali, periferici, rurali che, a dispetto della loro “supposta” fragilità, esprimono un potenziale straordinario in termini di risorse e patrimoni territoriali. “Terre invisibili” che, come ha giustamente osservato Monica Meini, possono essere riconosciute come “regioni remote” che non necessariamente sono “marginali a priori” (Meini, 2018, p. 162). Si tratta di luoghi di memoria e di stratificazioni dense e complesse che assumono “valore di testimonianza storica e culturale di grande interesse” (ivi, p. 13). Il problema che accomuna molte delle aree interne, soprattutto quelle appenniniche del nostro Paese, riguarda proprio il riconoscimento dell’esistenza di risorse culturali e naturalistiche che rischiano di essere dimenticate specialmente dalle stesse comunità che le abitano (*ibidem*).

Del resto, lavorare in questa direzione, nel tentativo di abbattere le “distanze” che, più che geografiche, sono sociali, economiche e tecnologiche di tipo “relazionale”, costituisce anche una delle priorità della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) e della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS). L’importante ruolo della conoscenza del capitale naturale e antropico, nell’accettazione della varietà e diversità dei

contesti territoriali, è la chiave di lettura. Miglioramento della conoscenza, dunque, in ambito ambientale, culturale, sociale e, soprattutto, garanzia di accesso e messa in rete di dati, anche funzionali alla formulazione e valutazione delle politiche di sviluppo. Ma, quello che più conta – e qui sta la straordinaria visionarietà della SNAI – è il metodo “dell’ascolto” (Paolella, Spadaro, 2019): apprendere dai luoghi per ridare a essi centralità e nuova abitabilità e, così facendo, migliorare la qualità della vita e del benessere delle popolazioni locali e, nell’inversione della tendenza demografica a lungo termine, puntare al rafforzamento dei servizi di base (Amato, De Falco, 2019).

Tuttavia, ciò che più conta è la “comprensione” di quanto già esiste: riconoscere cioè, i valori e le potenzialità dei luoghi per attuare strategie che si rivolgono al consolidamento dell’esistente. Come sottolineato da Fabrizio Barca, “se vuoi rilanciare un territorio non devi inventarti cose strane. Devi partire da quello che ha. Al tempo stesso non devi accontentarti di quello che c’è ma devi aggiungere il volano della trasformazione, cioè devi innovare” (ANCE, 2017). Ed è proprio l’innovazione che in molti di questi territori è mancata, non solo di tipo tecnologico, ma anche sociale e culturale.

Il lavoro di studio e di ricerca è consistito, quindi, nella costruzione di un percorso conoscitivo con la finalità ultima di far emergere le potenzialità e criticità del Lagonegrese-Pollino, il contesto oggetto della nostra indagine. La valorizzazione dei territori, infatti, non può prescindere dall’osservazione della realtà, vale a dire dalla conoscenza dell’area, attraverso il ricorso a un’integrazione di scale (da quella regionale a quella subregionale e locale) e a un approccio *place-based*, eminentemente misurato sui luoghi e sulle comunità.

Il territorio presenta una rilevante varietà paesaggistica e ambientale, i cui tratti distintivi possono rappresentare potenziali attrattori turistici: il Parco Nazionale del Pollino e il Parco Nazionale dell’Appennino Lucano Val d’Agri Lagonegrese, la Valle del fiume Mercure e la Valle del fiume Noce (quest’ultima è una delle Zone Speciali di Conservazione – ZSC – della regione che, oltretutto, rappresenta un Sito d’Importanza Comunitaria – SIC), due geositi, il Vallone Serra e il territorio del comune di Nemoli nella località del Lago Sirino, contraddistinti da rilevanti peculiarità geomorfologiche e idrogeologiche riconducibili al periodo meso-cenozoico. Oltre alla presenza di varie testimonianze storico-archeologiche e di numerosi piccoli borghi rurali e montani caratterizzati da un potenziale patrimonio ricettivo sui quali, tuttavia, pesano ancora i fenomeni di marginalizzazione che colpiscono le aree interstiziali, interne del Mezzogiorno.

A fronte della ricchezza e densità del patrimonio territoriale, il Lagonegrese-Pollino presenta, infatti, una serie di fattori riconducibili alle

condizioni di fragilità tipiche delle aree interne della nostra Penisola: densità abitativa molto bassa, forte invecchiamento della popolazione, flusso migratorio costante, debole tessuto imprenditoriale e scarsa presenza di servizi di base.

È al fine di contribuire a una valorizzazione (anche turistica) di questo territorio, nel tentativo di innescare processi di sviluppo locale, che abbiamo indirizzato il nostro percorso di ricerca, con l'obiettivo ultimo di produrre materiali e ambiti di riflessione utili ai processi decisionali e istituzionali.

Nell'ottica di sollecitare processi partecipativi e una collaborazione sinergica con e tra gli attori (istituzionali e non) del territorio, ci si è rivolti, sin dalle prime fasi della progettualità, al comune di Nemoli, capofila del progetto di conversione dell'ex Ferrovia Lagonegro-Speziano Albanese in Ferrovia Ciclabile Lucana, per poter contare sul suo sostegno in alcune delle attività di ricerca del programma scientifico.

La *greenway* nasce dall'accordo di programma e dall'intesa tra la regione Basilicata e i comuni interessati (Lagonegro, Lauria, Nemoli, Rivello, Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda e Viggianello), l'Agenzia del Demanio e le Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. A partire dalla lettera di sostegno sottoscritta dal comune di Nemoli, una volta avviate le azioni programmate sul territorio, sono stati siglati una serie di accordi con le Pro Loco e l'Unione Nazionale Pro Loco d'Italia (UNPLI Basilicata), il GAL di riferimento ("La Cittadella del Sapere"), l'Agenzia Lucana di Sviluppo e di Innovazione in Agricoltura (ALSIA), alcune associazioni (ciclOstile FIAB Potenza, ASD Sirino Outdoor Experience); e sono state intraprese una serie di iniziative con Legambiente Lauria, Associazione Riflessi, Forum dei giovani di Lauria, Associazione Liberamente Lucani, Associazione Ricomincio da tre, Circolo Culturale Agorà. L'obiettivo è consistito nella costruzione di una solida rete con gli attori privilegiati per stabilire, così, canali di comunicazione con le comunità locali. Sono stati attivati, infatti, incontri sul territorio e a distanza – *focus group*, laboratori didattici, escursioni, tavoli di confronto, ecc. – nel tentativo di "creare occasioni di animazione territoriale" (Meini, 2018, p. 58), fondamentali nella prospettiva della necessaria partecipazione della popolazione e, specialmente, del rafforzamento di quella rete di soggetti pubblici e privati alla quale ricorrere per mettere a sistema le risorse territoriali e le competenze in ragione dell'attuazione di un progetto integrato di valorizzazione e rigenerazione.

La ricerca si è organizzata attorno a una serie di obiettivi principali che sono stati raggiunti mettendo in campo diverse azioni orientate alla finalità ultima della valorizzazione territoriale, anche in un'ottica di sviluppo

turistico locale, attraverso la promozione della ciclovia. Non solo turismo. Crediamo, infatti, sia necessario insistere sull'attivazione e, soprattutto, diversificazione delle attività produttive. È evidente che il turismo può servire come volano economico in grado di mettere in moto altri meccanismi.

Il progetto di territorio è stato strutturato attorno a tre tematismi principali: l'infrastruttura storica, la via verde e gli itinerari, le risorse e il territorio.

Gli obiettivi sono andati di pari passo, procedendo parallelamente e integrandosi tra loro. Alternando la *desk analysis* con la *field survey*, si è messo a punto un piano integrato di conoscenza, comunicazione e valorizzazione delle risorse territoriali (compresa l'infrastruttura storica). La rete articolata di attività ha consentito di realizzare una base informativa di riferimento relativa al contesto geografico e ai beni culturali presenti nel territorio indagato. La sua conoscenza è stata certamente l'elemento trasversale a tutte le fasi progettuali.

Il primo momento ha riguardato la ricostruzione della memoria storica relativa all'infrastruttura e al patrimonio ferroviario ad essa correlato. Si è proceduto, in tal senso, all'acquisizione di fonti testuali e iconografiche (perizie, progetti, inchieste e atti parlamentari, fotografie, cartografie, rilievi, planimetrie, sezioni, ecc.), necessarie a tracciare la storia della Ferrovia Lagonegro-Speziano Albanese e delle sue vicissitudini che hanno occupato all'incirca l'arco di un intero secolo, valutando il suo inserimento all'interno di un paesaggio rurale storico ricco di connotazioni simboliche (cfr. capitolo 4).

Al tempo stesso, si è trattato di analizzare il manufatto tronco per tronco, elaborando specifiche schede relative alle principali strutture presenti lungo il percorso, restituendone la storia, ma anche le informazioni sullo stato attuale di percorribilità della ciclovia, unitamente a una serie di dati tecnici (distanze chilometriche, quote altimetriche, pendenze, ecc.). Nella stessa scheda si è provveduto a inserire gli altri possibili itinerari da percorrere sempre in riferimento al tratto considerato. Ognuno di essi è stato classificato sulla base della difficoltà di percorrenza, ricorrendo alla suddivisione in due tipologie principali: "escursionismo" e "percorsi più impegnativi".

Comune allo stesso obiettivo è stata la realizzazione di cartografie sensibili e di comunità con il coinvolgimento della popolazione per costruire narrazioni di territorio, dalle quali far emergere il senso identitario di appartenenza delle comunità ai luoghi, la loro relazione con il contesto territoriale stesso e con le tracce che la ferrovia ha impresso su di esso. Aver provveduto sin dalle prime battute del progetto a svolgere attività di *networking* è stato fondamentale soprattutto per la finalità dell'elaborazione

di quella rete territoriale attoriale necessaria ad avviare il lavoro *on field*. Oltre alla partecipazione degli enti pubblici – la regione Basilicata, i comuni interessati dalla ciclovía, i due Parchi Nazionali – in questa fase si è instaurata una proficua collaborazione anche con il GAL “La Cittadella del Sapere”, le Pro Loco dell’area, l’ALSIA e due istituti scolastici (di cui si riferirà ampiamente nel capitolo 7), con l’avvio di due convenzioni: l’Istituto d’Istruzione Superiore “F. De Sarlo - G. De Lorenzo” di Lagonegro e l’Istituto Comprensivo “Don Bosco” di Rotonda. Il lavoro si è focalizzato sulla percezione del paesaggio e delle risorse territoriali, nel tentativo di comprendere “l’adesione” o meno della popolazione a questi ambienti di vita, alla ricerca del valore a essi attribuiti dai residenti, anche nell’ottica dell’attivazione di un turismo “lento”, che, come si leggerà nei capitoli seguenti, fa della qualità il suo paradigma di riferimento. A tale finalità hanno concorso, inoltre, le interviste che abbiamo rivolto ai cittadini degli otto comuni firmatari dell’accordo di programma e interessati dal percorso stesso e agli operatori del settore turistico. Le risposte ricevute, sebbene relative a un campione parziale (cfr. capitolo 6), hanno restituito l’immagine di un territorio che intende riscattarsi da una condizione di marginalità protrattasi troppo a lungo e che vede nella ferrovia e nel suo eventuale riuso la possibilità di costruire un percorso di “rinascita” territoriale per uno sviluppo durevole. In questa attenzione rivolta alla cittadinanza, sono state contemplate anche le istanze e le “osservazioni” dei Primi Cittadini, con i quali ci si è confrontati grazie a interviste e *focus group* che li hanno visti partecipare attivamente. Le due iniziative “Fare rete per (sul) il territorio. Sostenibilità, turismo e ruralità per la valorizzazione e lo sviluppo del Lagonegrese-Pollino” (3 settembre 2021) e “La *governance* territoriale per lo sviluppo del Lagonegrese-Pollino. Visioni strategiche e prospettive d’insieme” (11 marzo 2022), hanno avuto l’obiettivo di instaurare/avviare un dialogo e, specialmente, “ascoltare” la voce dei sindaci, nel tentativo di comprendere la loro percezione dei luoghi, delle risorse territoriali e individuare strategie comuni per risolvere eventuali conflittualità derivanti anche dall’avvio delle attività connesse al funzionamento della nuova pista ciclabile.

Numerosi altri sono stati gli incontri, tra *focus group*, laboratori e *workshop* (da marzo 2021 a maggio 2022), sempre con l’obiettivo di accompagnare le comunità – Pro Loco, associazioni, studenti – in un percorso di conoscenza del patrimonio ambientale e culturale, con la finalità ultima di suscitare nella popolazione la consapevolezza dell’opportunità che il territorio offre, soprattutto in considerazione della conversione della ferrovia in ciclabile.

Il passo successivo è consistito, come già anticipato, nell’analisi del contesto territoriale per poter contare su un inquadramento preliminare

della realtà oggetto d'indagine da condividere con le comunità e gli amministratori locali. Ciò ha comportato lo svolgimento di un lavoro principalmente *on desk* con la finalità ultima di creare un database relativo alle risorse presenti nell'area, articolate sostanzialmente in due macro-categorie: capitale naturale e capitale antropico. Anche in questa fase di progetto è stato di fondamentale importanza incrociare il dato acquisito da fonti diverse (materiale informativo turistico vario: principalmente siti web istituzionali e canali sociali) con l'ascolto degli abitanti. Si è trattato di portare avanti un'indagine ai fini conoscitivi del territorio, restituendo una fotografia dei suoi principali aspetti socio-economici (caratteristiche demografiche e tessuto produttivo) e turistici (movimenti, offerta e grado di ospitalità).

Altrettanto significativa l'azione di progetto che ha riguardato l'approccio multimediale (cfr. capitolo 8). L'obiettivo della multimedialità rappresenta la possibilità di configurare un vero e proprio strumento di pianificazione e valorizzazione territoriale rivolto sia agli enti locali sia all'eventuale fruitore/turista della ciclovia e del contesto interessato alla scoperta del territorio, ma al tempo stesso alla popolazione locale altrettanto interessata ad approfondire la conoscenza e a investire nei propri luoghi. È stata elaborata una cartografia 3D multimediale e interattiva (fruibile tramite Google Earth) che consente di individuare le risorse territoriali e renderle anche virtualmente accessibili.

In quest'ottica, l'analisi territoriale, oltre che diretta all'acquisizione delle informazioni relative agli aspetti socio-demografici, economici e turistici, come già evidenziato, è stata anche orientata alla realizzazione di una cartografia tematica i cui differenti strati informativi (*layers*) rappresentano le risorse reali e potenziali, da integrare con un insieme di servizi legati a una determinata offerta turistica (alberghi, extralberghi, agriturismo, sentieristica, ecc). In altre parole, si tratta di una mappa esplorabile e interrogabile: sono visualizzabili i modelli 3D del patrimonio ferroviario, altri eventuali percorsi/itinerari sempre individuati nell'ambito del progetto, aree naturalistiche protette, risorse di diverso tipo, paesi con la narrazione delle loro caratteristiche peculiari, attraverso il ricorso a stories, labels, finestre pop-up e video. Ognuna di queste informazioni più puntuali e dettagliate è inserita anche nelle mappe tematiche relative a ciascun singolo comune. All'esplorazione virtuale di alcuni modelli 3D del patrimonio ferroviario, si è aggiunta la possibilità di creare dispositivi di realtà aumentata (AR). Siamo, dunque, in presenza di uno strumento di conoscenza del territorio che può sostenere "lo sviluppo socio-economico dell'area facilitando le relazioni fra l'amministrazione pubblica, le imprese e i cittadini nell'ottica di una logica di marketing territoriale" (Bencivenga, Giampietro, Percoco, 2017).

Tutti i prodotti elaborati facendo ricorso alle tecnologie digitali e l'insieme degli altri output previsti dal progetto sono stati resi fruibili, accessibili e comunicati tramite un geoportale dinamico ([www.ferroviaciclabilelucana.it](http://www.ferroviaciclabilelucana.it)), appositamente realizzato dall'Isem e la cui gestione è stata demandata al GAL "La Cittadella del Sapere" grazie alla stipula di un'apposita convenzione. La finalità è consistita nella restituzione alla cittadinanza di uno strumento di sostegno che possa facilitare la condivisione delle relazioni tra le amministrazioni pubbliche, le imprese e i cittadini. Attraverso di esso è stato possibile, inoltre, organizzare e veicolare l'ultimo obiettivo che è quello della promozione e comunicazione, nell'ambito del quale sono stati realizzati alcuni percorsi formativi e di educazione ambientale, agroalimentare e territoriale, per i quali è stato richiesto in modo specifico l'intervento e sostegno di quegli attori territoriali – le scuole, il GAL "La Cittadella del Sapere", l'ALSIA, il Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri Lagonegrese, il Parco Nazionale del Pollino, la Camera di Commercio della Basilicata, il FLAG "Coast to Coast", la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) Potenza ciclostile, il Club Alpino Italiano (CAI) Gruppo Basilicata – con i quali si è stretto un proficuo rapporto di collaborazione durante l'intero sviluppo del progetto di ricerca.

Si è trattato di mettere in campo, dunque, attività formative di diverso tipo con l'unico obiettivo di migliorare la conoscenza del patrimonio naturalistico e paesaggistico del territorio, accrescere le competenze specifiche della cittadinanza per favorire soprattutto l'impiego dei giovani nel settore dell'ecoturismo, motivare l'autoimprenditorialità, sostenere l'avvio di forme di turismo lento tra cui, non ultimo, il cicloturismo. In particolare, sono stati svolti tre *workshop* territoriali accomunati dal tema: "Prospettive e opportunità per crescere con il cicloturismo" ("La sentieristica e gli itinerari della biodiversità", "La promozione territoriale e il branding", "Le opportunità di finanziamento per l'innovazione territoriale"), tenutisi tra marzo e giugno 2022, che, sebbene ognuno caratterizzato da una tematica specifica di riferimento, nell'insieme hanno avuto il merito di far emergere la necessità di creare e consolidare i legami tra gli *stakeholder* a fronte della mancanza di strutture di sostegno al territorio.



## *Parte prima*



# *1. Ripensare alla centralità dei territori*

## **1.1. Il quadro territoriale di riferimento: aspetti geografici e paesaggistici**

Definire spazialmente il territorio oggetto della nostra indagine è un'operazione non del tutto scontata: gli otto comuni attraversati dalla ciclovia si trovano in un'area che comprende parte del Parco Nazionale dell'Appennino Lucano Val d'Agri Lagonegrese e parte del Parco Nazionale del Pollino, nel senso che alcuni comuni – Lagonegro, Nemoli, Rivello – si trovano nella prima area protetta; altri – Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda, Viggianello – nella seconda; il comune di Lauria in entrambe. Come avviene per alcune regioni italiane, dunque, è difficile individuare specifiche subregioni che abbiano “un nome proprio e propria individualità” (Petrella, 2018, p. 65). La nostra area di interesse s'inserisce nel territorio Lagonegrese che per semplificare e agevolare l'analisi spaziale abbiamo identificato come “Area 3 Lagonegrese-Pollino”, sulla base della classificazione turistica operata dall'Agenzia di Promozione Territoriale (APT) della Basilicata.

Manlio Rossi Doria, nella sua memoria illustrativa dedicata all'uso del suolo in Basilicata, sottolineava la necessità per questa regione, data l'incertezza di una sua delimitazione geografica (seppure fondamentale), di ricorrere a una ripartizione per bacini idrografici che, a detta sua, in questo contesto assumeva “un rilievo maggiore che per altre regioni” (1963, p. 13). Una ripartizione giustificata “dal carattere prevalentemente montano della regione, dall'importanza decisiva del dissesto idrogeologico nelle sue valli”, nonché dalla “loro stessa disposizione rispetto all'uno e all'altro versante di uno stesso tratto dell'Appennino” (*ibidem*). Queste le ragioni per cui secondo l'autore i confini determinati su base storica e amministrativa finivano per coincidere con la delimitazione geografica regionale. “La sua

unità, infatti, risulta determinata – oltre che dalla comune origine delle sue valli da uno stesso tratto dell’Appennino e dall’andamento parallelo e ravvicinato dei suoi principali corsi d’acqua – dal contrasto tra l’insieme delle sue terre e quelle delle province contermini, dalla sostanziale omogeneità, malgrado le interne differenze, delle condizioni climatiche e geologiche e, di conseguenza, dalla grande somiglianza delle condizioni agronomiche e delle utilizzazioni del suolo” (*ibidem*). Sulla base del criterio dell’omogeneità, Eugenio Azimonti (1909), delegato tecnico della giunta parlamentare d’inchiesta sulle condizioni dei contadini nelle province meridionali e nella Sicilia, operò una suddivisione della regione che faceva riferimento a “l’alta Basilicata o Basilicata montuosa o Basilicata occidentale”, contrapposta alla Basilicata orientale o ‘marine’ di Basilicata”, alla zona vulcanica del Vulture “con la denominazione di colline arborate del Melfese”, alla zona medio collinare e centrale (ivi, p. 18).

Che cos’è dunque la Basilicata? È forse una regione “residua” come la definiva Toschi, “racchiusa com’è dalla Campania a nord-ovest, dalla Calabria a sud e dalla Puglia a sud-est, con le loro spiccate individualità” (Ranieri, 1972, p. 14)? Dobbiamo riconoscere che se negli attuali limiti essa non si presenta con una peculiare configurazione regionale dal punto di vista geografico – così come hanno sostenuto Rossi Doria, Ranieri, Toschi, ecc. – presenta al suo interno una differenziazione in entità territoriali che rimandano – come già argomentato – principalmente alle sue caratteristiche oro-idrografiche. Su questi presupposti, si possono quindi distinguere cinque aree differenti, o subregioni, individuate dalle caratteristiche fisico-geografiche e dalla prevalenza dell’uno o dell’altro elemento di differenziazione (geologico, morfologico, idrografico, climatico, altimetrico): il Vulture-Melfese (nord-est), la zona montano-collinare del Potentino (nord-ovest), la zona montana collinare del Materano (centro-est), la zona piano-collinare ionica/Metapontino (sud-sud-est), la zona montano-collinare del Lagonegrese (centro-ovest), la zona montana litoranea di Maratea (sud-sud-ovest).

A queste suddivisioni fisiche si sono sovrapposte anche le partizioni amministrative e statistico-agrarie; derivanti, queste ultime, dalle distinzioni operate dall’Ente Riforma di Puglia, Lucania e Molise e, successivamente, dal catasto agrario del 1929.

La Basilicata è, dunque, “tante cose diverse, tante possibilità di sviluppo e tante contraddizioni” che – come ha osservato Luigi Stanzone (2009b, p. 8) – si condensano in meno di 10.000 km<sup>2</sup> di territorio regionale. È un complesso mosaico di paesaggi diversificati, quadri ambientali di straordinaria ricchezza dal punto di vista faunistico e floristico, di storia, cultura e tradizioni.

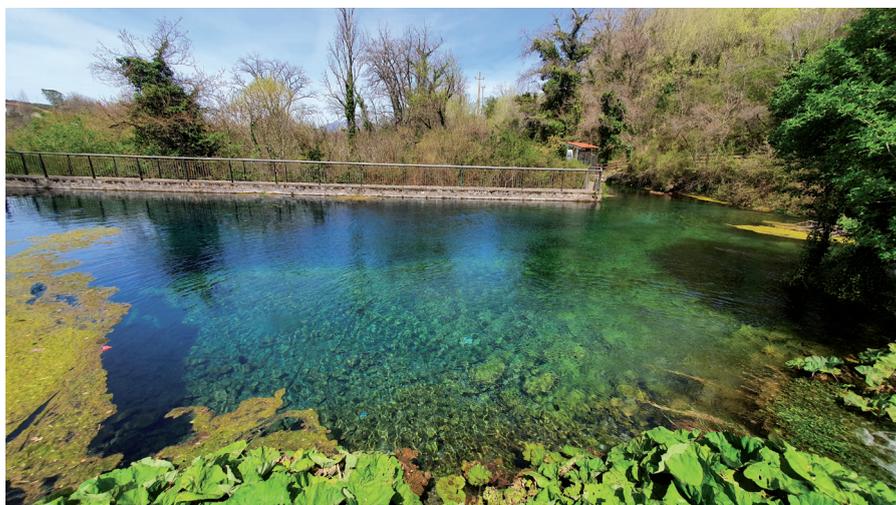
Tre sono le unità strutturali principali che identificano il paesaggio suddividendolo e articolandolo – come già evidenziato – in cinque macro-unità da oriente a occidente (D’Argenio *et al.*, 1973): l’Avampaese (Avampaese apulo, cui appartiene l’area della Murgia materana), l’Avanfossa (Fossa bradanica, geograficamente corrispondente alla Fossa premurgiana) e la catena (cui appartiene la porzione frontale dell’Appennino lucano).

“L’Avampaese apulo corrisponde a gran parte del territorio pugliese e viene identificato nelle regioni del Gargano, delle Murge (di cui la Murgia materana rappresenta una piccola porzione) e del Salento” (Tropeano, 2009, p. 19); la Fossa bradanica corrisponde al Tavoliere delle Puglie, a nord, e alla Fossa premurgiana, a sud (quest’ultima quasi interamente ricadente nell’ambito della regione Basilicata) (*ibidem*), e si presenta generalmente come “un’area depressa, allungata parallelamente ai fronti di accavallamento orogenici, e posta frontalmente ad essi” (ivi, p. 21); nonché la catena (la parte occidentale) formata dall’Appennino meridionale “dove affiorano le unità tettoniche più antiche derivanti dalla deformazione del margine continentale africano Mesozoico-Terziario” (Ronconi, 2014, p. 111).



*Fig. 1 - Il fiume Noce*

Fonte: foto delle autrici



*Fig. 2 - Le sorgenti del fiume Mercure*

*Fonte: foto delle autrici*

Si tratta di un insieme articolato di ecosistemi, formato da fiumi, laghi, valli, montagne, colline, apparati vulcanici. Esiste un'orografia particolarmente tormentata, con le dorsali montuose non orientate nella stessa direzione, e una rete idrografica sia superficiale sia sotterranea: "Alcuni corsi d'acqua scorrono interamente in territorio lucano; essi sono gli "ionici" (Bradano, Basento, Cavone, Agri e Sinni) e il "tirrenico" Noce; mentre l'Ofanto è condiviso con la Campania e con la Puglia, per sfociare nell'Adriatico (Sistu, 2009, p. 162). Scorrono in Basilicata anche alcuni affluenti del fiume Sele che, attraversata la Campania, ha il suo sbocco nel Tirreno. A questa idrografia naturale si aggiungono gli invasi artificiali, nati per esigenze d'irrigazione: i laghi di Rotonda alle pendici di Monte La Spina e il lago Laudemio sul Monte Papa. Comunque, tutti i corsi d'acqua hanno carattere torrentizio e i loro bacini sono caratterizzati da fenomeni riconducibili a dissesto idrogeologico. L'idrologia dei fiumi è contraddistinta, in altre parole, dall'irregolarità delle portate e da fenomeni di erosione e dissesto.

In questa varietà raffinata di paesaggi e quadri ambientali, si va dal litorale costiero alle asperità delle montagne dell'Appennino lucano che sempre Ronconi (2014, p. 112) definisce "la terza dorsale di paesaggi a cavallo tra Ionio e Tirreno [...]". Fanno da teatro alle valli d'Agri e del Sinni, si allontanano nel Vulture e con i monti Muro e Avignano, diventano Dolomiti e signoreggiano sulla Valle del Basento, si distaccano nei monti Sirino, Ra-

paro e, con i monti Alpi, Spina e Zaccana, si accompagnano alla catena del Pollino”. La configurazione orografica, idrografica, la fauna, la flora e gli uomini hanno concorso a creare una “naturalità umana” (ivi, p. 114), che la stessa umanità ha voluto preservare dando forma e istituendo aree naturali protette: parchi nazionali, regionali, oasi e riserve.



*Fig. 3 - Lauria Superiore*

*Fonte: foto delle autrici*

Ma se di paesaggi si parla, non si può certamente trascurare la dimensione umana che, al di là delle operazioni messe in moto dalla natura nel corso del susseguirsi delle ere geologiche più antiche e dalle formazioni più recenti (plioceniche, pleistoceniche e del quaternario antico e recente), ha cesellato finemente questa porzione di territorio della nostra Penisola contribuendo, con la sua attività agricola e industriale, a dargli forma compiuta. Un’operosità che si è profondamente stratificata lasciando segni sui territori – solchi profondi – che ancora oggi danno senso e significato ai lineamenti strutturali della regione. Il suo è uno sviluppo che si è legato nel corso del tempo principalmente all’agricoltura che, oggigiorno, resiste ai cambiamenti globali sostenendo le produzioni di qualità e un’attività diversificata e organizzata sulla base di processi produttivi altamente specializzati, come nel caso del Metapontino (cfr. capitolo 4). Ciononostante è ancora significativa la frammentazione e polverizzazione produttiva, frutto

della Riforma fondiaria che ha cambiato il volto dell'Italia e delle sue campagne a partire dagli anni Cinquanta. Come sostenuto da Colangelo (2009, p. 26), “la legge stralcio di riforma agraria, data l'estrema frammentarietà della piccola proprietà contadina a cui dava luogo e la scarsezza dei mezzi finanziari e di macchine, [non è riuscita] a frenare il divario tra le due Italie e a trasformare il panorama economico del Sud”, né tantomeno la Cassa del Mezzogiorno.

La sua storia umana è una storia fatta di isolamento, marginalità, segnata da un sistema insediativo principalmente accentrato e di altura, i cui centri abitati, almeno nel settore occidentale, raramente hanno superato i 4.000 abitanti, a dispetto della porzione orientale, il cui sviluppo demografico è stato più intenso. La popolazione ha conosciuto nel corso del tempo variazioni sensibili. A fronte di una crescita, seppure lenta, attestata dal censimento del 1828, dal 1881 si apre una ferita nel tessuto sociale: una vera e propria emorragia dovuta al persistente movimento emigratorio della popolazione la cui diminuzione “risulta dell'ordine del 10% tra il primo e l'ultimo dei censimenti indicati” (Rossi Doria, 1963, p. 55). Se il flusso si arresta tra il 1921 e il 1951, a tal punto che si verifica una crescita importante della popolazione, pari al 30% di quella presente nel censimento del 1921, l'esodo riprende nel 1951 e si protrae fino almeno al 1971, “con punte che toccano le 16.000 partenze nel 1963” (Santarsiero, 2009, p. 44). Questa fase emigratoria è la testimonianza della “difficoltà di sganciamento del Sud Italia dalla sua funzione di serbatoio di manodopera alle dipendenze delle industrie del Nord e, al tempo stesso, mostra la misura del fallimento della Riforma agraria e delle politiche di industrializzazione intraprese nel Mezzogiorno negli anni Cinquanta” (*ibidem*). Molte, certamente, le ragioni che hanno sollecitato gli importanti movimenti di popolazione al di fuori della regione: conformazione geografica, struttura sociale, retaggi feudali baronali, carenza infrastrutturale. Potremmo dire che si è trattato di un'intelaiatura di elementi fortemente correlati, legati l'uno all'altro. Essendo la Basilicata una regione prevalentemente interna e caratterizzata da ampie zone montane e, quindi, per lo più di difficile accessibilità, la rete delle infrastrutture si è sviluppata a fatica e con scarsi risultati, determinando così l'isolamento regionale, lo spopolamento e il mancato sviluppo economico.

Il sistema della viabilità è rappresentato oggi da due arterie principali, l'una, l'autostrada A2 in senso longitudinale, che va da Lagonegro a Lauria (collegando Maratea), l'altra, in senso trasversale, il raccordo autostradale 5, da Sicignano degli Alburni a Potenza. Questi tracciati si integrano con i percorsi statali: la SS 106 Jonica, la SS 407 Basentana, la SS 658 Potenza-Melfi e quelli che seguono il corso di alcuni dei principali fiumi (la SS 655 Bradanica Foggia-Matera), la SS 598 Fondovalle dell'Agri