

*The Relaunch of the Calabrian railway line
Cosenza - Catanzaro as Territorial
and Metropolitan Catalyst*

IL RILANCIO DELLA TRATTA COSENZA-CATANZARO DELLE FERROVIE DELLA CALABRIA COME CATALIZZATORE TERRITORIALE E METROPOLITANO

Pierfrancesco Celani^a, Roberta Falcone^b

^aDipartimento di Ingegneria Meccanica, Energetica e Gestionale, Università della Calabria

^bDipartimento di Ingegneria per L'ambiente e il Territorio e Ingegneria Chimica, Università della Calabria

Ponte P. Bucci, Rende (Cs), 87036, Italy

pierfrancesco.celani@unical.it; ro.falcone@hotmail.it

Abstract

The modernization of a railway line is always an important project, but it assumes a strategic role if it is developed in a complex territory such as the northern district of Calabria. The technological upgrade of the Cosenza-Catanzaro railway line is the framework of a new process that aims to create an urban polycentric structure.

This infrastructure, in fact, is the symbol of a collective rebirth, able to activate metropolitan flows into the whole area. The hinterland and the head-cities are strengthened by the inclusion in an implicit metropolitan area, capable of preserving their traditions and their cultures.

KEY WORDS: *Railways, City Networks, Implicit Metropolitan Area, Polycentric Network.*

1. Introduzione

La relazione tra lo sviluppo infrastrutturale e la crescita economica è diventata, oggi, uno degli aspetti più importanti su cui si basa la nuova immagine sostenibile della Calabria [1]. L'attuale situazione delle ferrovie regionali nell'area settentrionale della regione risulta essere in continuo declino, pur rappresentando potenzialmente un elemento strategico.

Una possibile soluzione per arginare il progressivo spopolamento dell'area è proprio il potenziamento e la modernizzazione del tracciato delle Ferrovie della Calabria, che, attivando nuovi processi, può generare un nuovo assetto policentrico e rappresentare la base di un differente modo di concepire le aree metropolitane.

Gli ambiziosi progetti europei di infrastrutture del territorio, come ad esempio il progetto della Nuova Linea Torino-Lione, insegnano come sia necessaria la costruzione di processi "co-evolutivi" tra progetti di infrastrutture e territori, in cui i primi possano diventare "laboratori di

nuove politiche urbane e territoriali", cessando di essere semplici progetti di settore, per divenire motori di strutturazione di nuove forme di territorialità e di trasformazione di interi scenari territoriali, fornendo esternalità positive e assumendo un ruolo centrale per la competitività dei territori [2].

2. Obiettivi

Il territorio Calabrese, specialmente nelle sue aree interne, vive da anni una condizione di quasi totale isolamento dal sistema infrastrutturale nazionale, causando un lento e progressivo spopolamento dei centri minori [3]. Attraverso il potenziamento del sistema infrastrutturale, e nello specifico ripartendo proprio dalle tratte storiche, è possibile dare una diversa prospettiva ai piccoli centri, inglobandoli nella creazione di una nuova area metropolitana implicita.

Il caso della Calabria, proprio in virtù della sua peculiarità

di essere priva di città di dimensione europea, può rappresentare il laboratorio ideale per sperimentare un nuovo significato di città metropolitana.

In questo particolare contesto infatti, non è possibile parlare e pensare ad una città metropolitana vera e propria perché, considerando i numeri, appare chiaro come nessuna città abbia il peso necessario per poterlo diventare. Tuttavia, cosa succederebbe se iniziassimo a pensare a due dei capoluoghi calabresi, Cosenza e Catanzaro, come un'unica entità? È possibile che questa ideale conurbazione possa avvicinare le caratteristiche di un'area metropolitana?

All'interno dell'area compresa tra le città di Cosenza e Catanzaro è possibile riconoscere dei comportamenti che possiamo definire para-metropolitani, in quanto identificano una condizione che ha bisogno di una scintilla, di un innesco, di un'occasione per dispiegarsi completamente (in questo senso si intende l'utilizzo del termine implicito).

Facendo leva su una riconosciuta e condivisa identità territoriale e sfruttando le strutture organizzative esistenti, seppure sottoutilizzate, sarà possibile mettere in campo quelle politiche comuni necessarie a trasformare quest'area in una vera e propria realtà metropolitana [4].

Per riequilibrare infatti il peso della città metropolitana di Reggio Calabria, unica ufficialmente riconosciuta e situata nella parte meridionale della regione, può essere utile la nascita di una nuova urbanità che ha approcci diversi alla questione, ma lo stesso obiettivo; le due polarità di Cosenza e Catanzaro, nonostante la lontananza fisica, si stanno dirigendo nella stessa direzione, rafforzando sempre più un progetto di *governance* regionale condivisa. La forza di questo agglomerato spaziale è abbastanza solida da agire come connettore tra i vari livelli dello spazio abitato.

La riscoperta di un nuovo sistema urbano rigenerato e la modernizzazione della linea ferroviaria delle Ferrovie della Calabria infatti, stanno alla base della creazione di una nuova struttura policentrica, espressione diretta di una differente dimensione urbana. Spostamenti e flussi sono infatti le chiavi di accesso ad un nuovo modo di interpretare e ripensare la città, e la presenza di un sistema infrastrutturale che attraversa l'intero territorio è la base su cui impiantare la struttura di questo nuovo processo.

La linea delle Ferrovie della Calabria rappresenta quindi il giusto strumento, capace di attivare nuove sinergie e nuovi scambi. Il bacino d'utenza di questo sistema infatti, dimostra che effettivamente questa tratta ha il potenziale per diventare il nuovo sistema di riferimento per molti utenti.

3. Metodologia

È importante capire perché questo sistema infrastrutturale diventa così importante per lo sviluppo e la gestione dell'intera regione. Un approccio sistemico, capace di superare la lettura dei trasporti come sommatoria di singole infrastrutture e specifici servizi, rappresenta la metodologia più efficace per affrontare la problematica di una regione in cui le dinamiche insediative degli ultimi decenni hanno visto crescere l'estensione delle aree urbane, a cui si affianca un corrispondente abbandono delle zone interne.

L'influenza di un collegamento di questo tipo sulla crescita culturale delle realtà locali diventerebbe un tratto distintivo per l'intera economia, sfruttando sia la vocazione storica che quella naturalistica di questa terra.

Le stazioni presenti lungo la linea delle Ferrovie della Calabria sono state costruite agli inizi del '900 e appartengono di diritto a quell'eredità culturale che è parte integrante della cultura calabrese, che non può e non deve essere dimenticata. Va tenuto conto inoltre che la maggior parte degli abitanti, che ha sempre vissuto solo in quei territori, trarrebbe enormi vantaggi dall'implementazione di un layout infrastrutturale moderno.

In funzione dell'orografia dell'area, l'infrastruttura diventerebbe anche un segno distintivo all'interno di una realtà complessa e variegata, diventando a tutti gli effetti un'infrastruttura di paesaggio, che lo attraversa e lo caratterizza. Per comprendere però il reale impatto che avrebbe questa infrastruttura, ed analizzare gli impatti socio-economici che tale opera è in grado di determinare sulle popolazioni interessate, possiamo individuare quattro distinte aree di influenza:

Area di Influenza diretta (25 comuni, ca. 200.000 residenti)

Si tratta dei comuni direttamente attraversati dall'opera, comprendenti i due comuni capoluogo (17 comuni in provincia di Cosenza e 6 comuni in provincia di Catanzaro). Se per la popolazione dei capoluoghi, la linea ferroviaria può rappresentare una modalità alternativa di spostamento, capace di contribuire alla riduzione degli spostamenti su gomma (con conseguente diminuzione dell'inquinamento e abbattimento dei costi di trasporto) ed al complessivo decongestionamento del traffico urbano, per i piccoli comuni delle aree interne essa può rappresentare un'opportunità per evitare lo spopolamento e l'abbandono.

Le analisi origine-destinazione, presenti all'interno del Piano Regionale dei Trasporti approvato nel dicembre 2016, mostrano che gli spostamenti giornalieri tra Cosenza e Catanzaro sono molto numerosi: la possibilità di usufruire di un trasporto collettivo con tempi di percorrenza paragonabili (se non inferiori) a quelli del mezzo pri-

vato, migliorerebbe dunque la qualità della vita di molti cittadini [5]. Un punto nodale di questa prima area di influenza è rappresentato dall'area produttiva di Piano Lago (in prossimità della quale è posta una delle stazioni principali del tracciato), che potrebbe trarre concreti benefici dalla riqualificazione della linea ferroviaria, agevolandone il collegamento con l'intero sistema infrastrutturale nazionale.

Area di Influenza indiretta (da 25 a 47 comuni, da 200.000 a ca. 240.000 residenti)

Si tratta dei comuni non direttamente attraversati dal tracciato, ma che si trovano in prossimità dello stesso. Tale comprensorio territoriale evidenzia con forza la questione delle aree interne: esclusi i due capoluoghi, 28 comuni su 45 non raggiungono i 2000 abitanti.

La riqualificazione della linea ferroviaria rappresenta, per essi, non semplicemente un'occasione per migliorare le condizioni generali di accessibilità, ma un'opportunità (forse l'ultima) per agganciare un sistema territoriale, all'interno del quale far emergere le proprie vocazioni agricole, paesaggistiche, ed ambientali per sfuggire all'altrimenti inevitabile isolamento.

Area di Influenza derivata (da 47 a 55 comuni, da 240.000 a ca. 275.000 residenti)

Si tratta degli otto comuni attraversati dalla linea Pedace-San Giovanni in Fiore, attualmente utilizzata (almeno in parte) con finalità turistiche.

Appare evidente che il rafforzamento della tratta principale avrà ricadute positive anche sul rilancio di questa linea che attraversa il territorio del Parco Nazionale della Sila, con potenzialità di fruizione turistica ancora del tutto inesplorate.

Area di influenza completa (bacino complessivo di ca. 500.000 residenti)

Si tratta del bacino complessivo che si determinerà una volta completate tutte le opere che costituiscono sistema con quella in esame: la metropolitana leggera Cosenza-Rende-Unical e il Sistema Ferroviario Metropolitan di Catanzaro. Tale sistema si configura come un vero e proprio Sistema Locale del Lavoro, che comprende al suo interno le due principali "imprese" della Regione Calabria (l'Università della Calabria da una parte, la Cittadella regionale dall'altra) due delle principali aree urbane, con evidenti vantaggi in termini di competitività e produttività.

La linea ferroviaria Cosenza-Catanzaro può rappresentare una modalità di spostamento strategico per tutto il sistema insediativo che si articola tra le due aree urbane dei comuni capoluogo, e che vede alle due estremità i due principali terminali del tessuto economico regionale sopra

citati. Inoltre, essa si presta ad assumere un ruolo chiave nell'ambito di potenziali processi di sviluppo legati alla fruizione sostenibile delle risorse naturali - ambientali (Parco Nazionale della Sila) e storico - culturali (centri storici, edilizia e patrimonio rurale, ecc.).

4. Caso studio

Ferrovie della Calabria nasce nel 1989 come una riconversione della Ferrovia Calabro-Lucana. Questa rete ferroviaria fu creata nel 1902 grazie ad un ambizioso progetto nato per colmare il grande gap infrastrutturale che caratterizzava la parte meridionale dell'Italia, specialmente nelle province di Salerno, Potenza, Matera, Bari, Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria. Tuttavia, a causa della Prima Guerra Mondiale, l'intero sistema non fu mai completato [6].

Una delle principali linee gestite da Ferrovie della Calabria è quella che collega la città di Cosenza alla città di Catanzaro. La linea Cosenza-Catanzaro Città si sviluppa per circa 110 km all'interno di un complesso contesto orografico che, passando per la Media Valle del Savuto, la Media Valle del Corace e il Monte Reventino, arriva alle pendici della Presila Catanzarese.

La linea Cosenza-Catanzaro lido fu parzialmente attivata nel 1916 e completata nel 1934. L'intera linea, come tutte quelle possedute dalla stessa compagnia, è tutta a scartamento ridotto ad aderenza naturale e binario singolo, e presenta pendenze massime del 60%.

L'unico tratto infatti a presentare il doppio binario è quello che collega "Cosenza" con "Cosenza Centro". Proprio grazie alla particolare orografia dei territori percorsi, il nome originario era "la tratta delle montagne". Questa particolare caratteristica ha fortemente condizionato il layout infrastrutturale, intrecciando i progressi fatti durante la costruzione con le condizioni socio-economiche delle realtà locali [7].

La linea ferroviaria attraversa contesti e territori morfologicamente complicati, dove differenti dinamiche urbane caratterizzano aree con differenti vocazioni.

Viaggiare attraverso questa linea assicura una esperienza onirica, caratterizzata da un susseguirsi di scenari che sembrano appartenere ad altri pianeti; si passa infatti da aree sub-urbanizzate con scarsissima presenza antropica, specialmente nei territori più isolati, a borghi completamente abbandonati tra le montagne.

Man mano che ci si avvicina alle città invece, la pendenza diminuisce, il contesto diventa tipicamente urbano ed il tracciato è completamente circondato da edifici.

Le differenze morfologiche suggeriscono utilizzi differenti dell'infrastruttura che provvede a tre diverse tipologie di servizi:

- Servizio di hinterland: importante per la gestione degli utenti locali che hanno la necessità di raggiun-

gere quotidianamente i poli attrattori (Cosenza e Catanzaro).

- Servizio di estremità tra Cosenza e Catanzaro
- Servizio intermedio tra i piccoli centri dislocati lungo l'intero tracciato.

La prima parte della linea, che connette Cosenza a Rogliano, può essere considerata come servizio urbano in quanto convoglia tutti i flussi verso la città di Cosenza.

La stazione di testa, è direttamente connessa a quella gestita dalle Ferrovie dello Stato, garantendo un'agevole connessione tra i due sistemi. Per avere una piena comprensione del contesto all'interno del quale si sviluppa l'intero sistema, bisogna considerare che l'area della Presila si compone di piccoli paesi prevalentemente urbanizzati nelle aree più vicine alla città, nonostante il loro territorio sia molto più esteso nell'area montana.

Ciò comporta, allo stato attuale, una forte dipendenza del servizio dalla città di Cosenza. Un elemento fortemente identitario del paesaggio della conurbazione di Cosenza sono i cosiddetti casali, paesi scaglionati a varia altezza sui fianchi della valle del Crati, che hanno mantenuto nel tempo il proprio carattere rurale o semi-rurale. Prevalde dunque il paesaggio agricolo (ulivi, agrumi, frutteti), mentre laddove il territorio non è interessato da utilizzazione a fini agricoli, si ritrovano piccole tessere di boschi di castagno, querceti, rovere, acero minore e farnetto.

Il paesaggio della Presila è caratterizzato da comuni (Pedace, Pietrafitta, Aprigliano nel nostro caso) che presentano il centro urbano in prossimità dell'area urbana cosentina, mentre il restante territorio si estende fino agli altopiani della Sila. Il paesaggio ambientale prevalente è quello forestale, caratterizzato da faggi, castagni, abeti bianchi, intervallato da prati-pascoli.

La vallata del Savuto, solcata dall'omonimo fiume e dai suoi affluenti, rappresenta la componente identitaria paesaggistica del territorio che definisce un mosaico vegetazionale plurimo e variegato, passando dai boschi di pino, faggio, cerro e castagno, sino alla macchia mediterranea. È caratterizzata da centri urbani di piccole e medie dimensioni; molti di essi hanno carattere rurale e semi rurale e gravitano lungo la valle del fiume Crati con un basso livello di servizi urbani e dipendenti in larga parte dall'area urbana cosentina.

Tutte le stazioni presenti in queste aree sono ubicate all'interno del centro urbano per raggiungere il maggior numero di utenti, fatta eccezione per Mangone, dove la stazione dista circa 3 km dal centro cittadino, ma è situata in prossimità dell'area industriale di Piano Lago.

La seconda parte della linea connette Marzi a Gimignano. Il tracciato si snoda tra le province di Cosenza e Catanzaro, e attraversa i paesi di Carpanzano, Scigliano, Colosimi, Bianchi, Soveria Mannelli, Decollatura, Carlipoli, San Pietro Apostolo e Cicala, un'area fortemente montuosa quasi del tutto inabitata.

La posizione delle stazioni ne sottolinea il quasi totale isolamento infatti, quasi in tutti i casi, sono ubicate al di fuori del piccolo centro urbano.

Dal punto di vista paesaggistico, in quest'area il tracciato attraversa l'unità paesaggistica della media valle del Corace e della cinta del Monte Reventino. Il paesaggio è prevalentemente collinare, interessato da piantagioni a ulivo e vite, situate in particolar modo lungo le fiumare ed in prossimità dei principali centri urbani.

La vegetazione è rappresentata da boschi di querce caducifoglie, castagni, abeti bianchi, pini larici, faggi, intervallati da macchia mediterranea. È presente un urbanizzato diffuso, caratterizzato da piccoli centri ricchi di caratteristiche di pregio storico-culturale: si segnala, tra l'altro, la coltura tradizionale del baco da seta e della lavorazione dei tessuti di lino a Soveria Mannelli.

L'importanza della vocazione naturalistica e culturale dell'area ha fatto sì che la Regione Calabria individuasse nel comprensorio la possibilità di attivare un progetto pilota a supporto di 14 municipalità, raggruppandole in quella che prende il nome di "area interna del Reventino-Savuto", un nuovo strumento di sviluppo e finanziamento. L'area infatti ricade tra gli ambiti territoriali scelti dalla Regione Calabria per partecipare alla Strategia Regionale per le Aree Interne che, in aderenza ai principi e agli obiettivi di quello nazionale, si focalizza sul sistema infrastrutturale, la mobilità intercomunale e l'accessibilità.

Questi ambiti dunque assumono un ruolo strategico, diventando il motore di una rinascita economica, urbana e sociale.

L'ultimo tratto del tracciato arriva fino a Catanzaro, e funziona prevalentemente come servizio di hinterland.

Solo all'interno del comune di Catanzaro sono presenti più stazioni: Gagliano, Catanzaro Città, Catanzaro Pratica, Catanzaro Sala, Croce Santa Maria e Marina di Catanzaro (vedi Fig. 1).

Questa parte del tracciato attraversa più unità di paesaggio: sfiora la Presila catanzarese, percorre la cosiddetta "sella dell'istmo" e si conclude nello ionio catanzarese. Specialmente la parte costiera presenta una forte urbanizzazione, caratterizzata dallo sdoppiamento dei paesi che insistono sull'area, avvenuta negli ultimi 50 anni: il borgo antico sulla collina, la parte più recente lungo la costa [8].

Attualmente, la massima velocità raggiunta da questa infrastruttura è 32 km/h e per coprire l'intera tratta Cosenza-Catanzaro si impiegano più di due ore e mezza.

La stessa distanza può essere percorsa in auto in meno di un'ora. Come è possibile migliorare e potenziare questo sistema in modo che diventi maggiormente sostenibile? Nell'ottica di pervenire ad un sistema di mobilità dolce e poco inquinante, il potenziamento del collegamento ferroviario tra queste due città appare quasi una tappa obbligata per ottenere una connessione rapida ed economica.



Fig. 1 - Tracciato ferroviario Cosenza-Catanzaro

4.1 La città metropolitana implicita

Tenendo presente che le principali funzioni di una città metropolitana sono la pianificazione territoriale, la viabilità, traffico e trasporti, e la valorizzazione dei beni culturali e dell'ambiente, è possibile immaginare l'area Cosenza-Catanzaro come una vera e propria città metropolitana implicita. Il sistema infrastrutturale rappresenta l'elemento che fa da collante tra i due centri di testata, le aree montane e gli insediamenti interni, che, trovano nel collegamento ferrato la possibilità di un'interazione rapida e veloce. La distanza da percorrere è infatti tale da avere una dimensione "urbana metropolitana" e la dislocazione dei servizi presenti nelle due città conferma ulteriormente questa tesi.

Partendo dunque dalle riflessioni appena fatte, l'intervento deve propendere alla creazione di un complesso sistema capace di connettere le due maggiori realtà presenti nell'area, Cosenza e Catanzaro, in una nuova rete urbana capace di ridurre i tempi di percorrenza, tanto da diventare competitiva rispetto all'uso dell'automobile. Il potenziamento della linea porterebbe alla creazione di nuove sinergie tra città e territorio, creando una piattaforma capace di convogliare le energie dei flussi, sia di persone che finanziari.

Raggiungere questo risultato, tuttavia, può sembrare utopistico senza il supporto di nuovi interventi atti a potenziare la distribuzione capillare delle linee più piccole.

La magnitudo degli effetti infatti ha una stretta dipendenza dall'accessibilità del servizio, che deve essere diffusa sul territorio quanto più possibile, e dall'efficienza con cui la linea ferroviaria si connette con gli attrattori presenti in città [9].

Per quanto riguarda la città di Catanzaro, immaginare questo scenario è sicuramente molto più semplice in quanto già esiste una linea urbana che connette il centro con l'università di Germaneto. La città di Cosenza, invece,

attualmente non presenta ulteriori linee urbane, ma esiste una proposta progettuale relativa alla costruzione di una metropolitana leggera che, se realizzata all'interno di un sistema ben strutturato, potrebbe offrire un interessante punto di partenza nello sviluppo non solo della città, ma dell'intera regione [10].

Mettere insieme tutte queste azioni è l'unico modo possibile per creare un sistema che possa essere considerato come lo scheletro di un territorio che ha bisogno di un forte sistema infrastrutturale per tenere insieme quell'identità che attualmente sembra essere stata dimenticata. Solo così può diventare il simbolo di una collettiva rinascita metropolitana, creando un pattern policentrico di realtà sinergicamente collegate.

4.2 La rinascita dell'hinterland

La creazione di questa area metropolitana diventa però possibile solo se ci focalizziamo anche sui territori che sono attraversati dalla tratta ferroviaria e sui piccoli borghi che nella condizione attuale sono semi-isolati proprio a causa della loro posizione, e non solo sulle città di testata. Emblematico sotto questo punto di vista è proprio il territorio della Calabria, in cui le aree interne rappresentano l'80% dell'intera regione, dando vita a zone caratterizzate da forti problemi di accessibilità e degrado. La dimensione del problema suggerisce la necessità di un intervento che non può più essere posticipato: il rafforzamento delle infrastrutture esistenti come collante tra tante singolarità è un'azione necessaria per dare inizio ad una rinascita auspicata troppe volte negli ultimi anni. L'accessibilità infatti, riducendo lo sprawl urbano, rappresenta il primo passo per la realizzazione di una crescita urbana, economica e sociale.

La creazione di nuove stazioni e/o la modernizzazione di quelle esistenti diventa occasione per avere episodi di rigenerazione urbana e un riassetto delle esigenze della popolazione.

L'approccio TOD (*Transit Oriented Development*), basato su una pratica di densificazione nelle aree delle stazioni esistenti e di progetto, come sottolineato dalle numerose esperienze positive registrate prevalentemente negli Stati Uniti, nasce proprio per perseguire un governo della mobilità sostenibile e la riduzione dello sprawl urbano [11]. Alla luce di quanto visto precedentemente, e nell'ottica di razionalizzare il tracciato al fine di realizzare un collegamento rapido tra le aree urbane di Cosenza e Catanzaro, è possibile ipotizzare due tipologie di collegamento attraverso treni intercity e treni con fermate intermedie, adottando le seguenti soluzioni per le stazioni di fermata:

- Stazioni di Primo Livello. Questa tipologia riguarda principalmente le due stazioni di testa (Cosenza e Catanzaro) e due stazioni intermedie, ritenute strategiche per la loro localizzazione: Piano Lago e Soveria Mannelli. Queste stazioni dovranno essere dotate di un livello superiore di ser-

vizi, in quanto dovranno diventare dei veri e propri poli attrattori. Inoltre dovranno essere degli Hub intermodali, permettendo lo scambio con altri sistemi di trasporto pubblico (bus, car sharing, sistemi di metropolitana).

- Stazioni di secondo livello o di fermata. Le stazioni che rientrano in questa tipologia saranno quelle destinate alla sosta del treno con fermate intermedie, che serviranno a collegare le aree montane interne con le aree urbane dei capoluoghi di provincia. A seconda del loro posizionamento, urbano o extraurbano, saranno destinate ad accogliere alcuni servizi per i passeggeri o potrebbero essere completamente automatizzate. Nelle stazioni extraurbane si dovrà potenziare il livello di collegamento con i centri urbani più prossimi, attraverso un servizio di navetta che faciliti l'accesso al servizio ferroviario, trasformandole in piccoli Hub.

La linea delle Ferrovie della Calabria, modernizzata secondo quanto proposto, rappresenta un catalizzatore di flussi, attrattore di un grande numero di utenti, poiché chi vive e lavora in queste aree, infatti, avrebbe a disposizione un mezzo di trasporto veloce e sostenibile per raggiungere in meno di un'ora le principali città del nord della regione. L'effetto metropolitano, inoltre, agisce come un vero e proprio magnete, attirando a sé tutti i piccoli centri dell'interno, che finalmente iniziano a essere parte di una visione strategica di sviluppo del territorio.

Il sistema multipolare rappresenta dunque la cura all'abbandono e allo spopolamento che ha colpito queste aree negli ultimi anni.

Il progetto dell'inserimento delle aree interne in una rete globale deve però essere accompagnato dal riconoscimento e dalla valorizzazione in forma diffusa - ma differenziata per ogni territorio - dei sistemi locali, dei protagonisti, delle loro relazioni, delle loro performances. È importante infatti, preservare l'unicità delle tradizioni storico-culturali appartenenti a questi luoghi, che proprio grazie all'isolamento da fattori esogeni si sono potuti preservare e custodire nel tempo, proteggendone l'identità e mantenendola come traccia del mondo che rappresentano. Il progetto, inoltre, mira a stimolare l'interesse di imprenditori e businessman, che, sfruttando le grandi potenzialità di queste aree, specialmente per il settore turistico, possono avere interesse a spostare sul territorio capitali significativi, rimettendo in moto un'economia ferma da troppi anni. Questo rappresenta un'imperdibile occasione per riutilizzare il patrimonio edilizio presente, e riqualificarlo in funzione delle nuove attività [12].

Il futuro delle aree interne e montane è infatti strettamente legato alla loro capacità di conquistare nuovi abitanti, aumentando l'accessibilità, migliorando i servizi e le attrezzature collettive, diventando più attrattive, negoziando pagamenti eco-sistemici per i propri servizi.

Puntare sulle eccellenze locali, fare rete, è l'unico modo

per enfatizzare anche le caratteristiche di pregio ambientale e la bellezza del paesaggio. Ad esempio, la stazione di Pedace diventa un nodo strategico per l'intera rete, poiché grazie al collegamento ferroviario con la Sila, rappresenta un polo di grande attrazione turistica.

La relazione tra tutti gli elementi in gioco, e specialmente tra i grandi centri e le aree rurali, se ripensata in chiave consortile, diventa dunque un campo di sperimentazione importante, funzionale all'innovazione e allo sviluppo delle aree in esame.

5. Conclusioni

Il progetto infrastrutturale acquisisce, quindi, valore adottando caratteri innovativi di connettività trasversale, tanto da presentarsi, oggi, come occasione per lo sviluppo territoriale. Facendo leva sul potenziale intrinseco di questo sistema, appare chiaro come immaginare un'area metropolitana fuori dai classici schemi è una realtà che può essere perseguita per realizzare un framework comune che possa costituire l'ossatura di una rete policentrica. L'approccio macro-scalare rappresenta, dunque, la base di partenza di un sistema, che però non può essere legato dalla presenza di interventi puntuali che fungono da *landmarks* su cui basare la costruzione di una identità metropolitana vera e propria [12].

Il sistema infrastrutturale offre, di fatto, un'opportunità imperdibile per la rivitalizzazione delle aree interne, i cui borghi diventano così nodi di un sistema strutturato e connesso con i grandi centri regionali. Nulla sarebbe possibile però senza interventi mirati anche a livello locale: l'uso delle stazioni di transito come attivatori di processi mira, infatti, al raggiungimento di una migliore situazione economica, in un territorio più sicuro e coeso.

La stazione di transito rappresenta per la comunità molto di più che un semplice punto di salita/discesa dei passeggeri; diventa il punto focale di una rinascita delle comunità e del territorio, ripensando la loro funzione di motrici della coesione territoriale, aggregatrici di intelligenze, catalizzatrici di risorse e innovatrici dello sviluppo, riattivando così il metabolismo urbano.

Attraverso piattaforme organizzate, infatti, i cittadini saranno invogliati ad abbandonare le proprie macchine, ed utilizzare il trasporto su rotaie, ottenendo così non solo un risparmio economico, ma anche un vero e proprio guadagno dal punto di vista ambientale e sociale.

Come afferma anche Marc Kushner [13] all'interno de "La forma del futuro", "le città sono organismi viventi: se non vengono coltivate nel modo giusto, appassiscono e muoiono. L'architettura ha il potere di inserire gli individui in una collettività e di ravvivare gli angoli dimenticati del nostro tessuto urbano; le comunità la usano per piantare una bandiera e riunirsi.

I catalizzatori sociali possono essere centri di aggrega-

zione giovanile, edifici religiosi, biblioteche o anche palazzi alveare”, nel caso specifico, riteniamo che anche un sistema infrastrutturale, utilizzando la sua declinazione micro, cioè la stazione di transito, possa essere uno strumento potente per incoraggiare l’azione del corpo sociale. Al giorno d’oggi, rendersi conto che il modello della città fin ora utilizzato non ha portato ai risultati auspicati, ci fa riflettere sul fatto che forse è finito il tempo di correre verso una meta che si fa sempre più irraggiungibile, e ripensare il modello urbano.

Pianificare, progettare e gestire una città implica una riorganizzazione dei luoghi in cui le persone vivono e una trasformazione in una nuova alleanza tra città e aree interne, in una sintesi creativa tra aggregazione e dispersione, in una rinnovata e fruttuosa relazione tra identità e cambiamento [14].

Condividere questa visione è dunque un modo per influenzare la pianificazione del futuro e focalizzare l’attenzione su quanto possediamo come comunità e come possiamo migliorare. Ripensare una nuova mobilità sostenibile rappresenta una delle azioni più importanti, poiché l’accessibilità è la chiave che apre le porte ad una nuova rete di processi identitari, fondamentali per lo sviluppo locale.

Bibliografia

- [1] Regione Calabria, Documento di orientamento strategico (DOS), Catanzaro, 2013
- [2] Clementi A., De Luca G., *Dal progetto di infrastrutture al progetto di territorio: un’evoluzione necessaria*, in Belli A., De Luca G., Fabbro S., Mesolella A., Ombuen S., Properzi P. (a cura di), *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, Franco Angeli, Milano, 2008
- [3] Regione Calabria, Programma Operativo Regionale Calabria Fesr 2007 - 2013, Catanzaro, 2007
- [4] Zupi M., Altomare C., *Towards A New Metropolitan Significance. “Implicit” Metropolises of Calabria*. In: *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 223, pp. 462 - 467, 2016
- [5] Regione Calabria, Piano Regionale dei trasporti, Proposta definitiva, Catanzaro, Dicembre 2016
- [6] Costanzo L., *Storia delle ferrovie in Calabria*, Cosenza, Edizioni Orizzonti meridionali, 2005
- [7] Festa D. C., Ghionna A., *Analisi dello stato attuale degli impianti per il trasporto su ferro*. In: S. d’Elia e D. C. Festa (a cura di) *Le Ferrovie della Calabria*. Rende: Centro Editoriale Librario- Università della Calabria, 2004
- [8] Cozza C., Guzzo R., *L’efficienza del sistema dei trasporti fattori di sviluppo della regione Calabria: Proposte di interventi*. In S. d’Elia e D. C. Festa (a cura di) *Le Ferrovie della Calabria*. Rende: Centro Editoriale Librario- Università della Calabria, 2004
- [9] Dunham-Jones H., Williamson J., *Retrofitting suburbia- urban design solutions for redesigning suburbs*. In: Hoboken, New Jersey, John Wiley & Sons, Inc., 2009
- [10] D’Alessandro E., *Creative and inclusive centrality for the metropolitan city*, In *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 223, pp. 321 - 326, 2016
- [11] Cervero R., Duncan M., *Transit’s Value Added*. In: *Urban Land*, Vol. 61, N° 2, 2002
- [12] Huang, H., *The Land-use Impacts of Urban Rail Transit Systems*. In: *Journal of Planning Literature*, Vol. 11, No.1, pp.17 - 30, 1996
- [13] Kushner M., *La forma del futuro*, Collana TEd, Edizione Rizzoli, 2015
- [14] Carta M., *Re-imagining urbanism*, Collana Babel, Editore List, Bilingual edition, 2014

