

Laboratorio Basento. I nodi di Ferrandina e Grassano

Monica Manicone

Parole chiave: Sistema infrastrutturale, ferrovia, stazione, nodo, riattivazione

Abstract: Per il rilancio delle aree interne del territorio italiano il Laboratorio Basento al Padiglione Italia della XVI Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia ha affrontato il tema della mobilità lenta e veloce attraverso il progetto di riqualificazione delle stazioni ferroviarie di Garaguso/Grassano e Ferrandina, nella Valle del fiume Basento in Basilicata. La mancanza di collegamenti rapidi caratterizza il sistema della mobilità di molte aree interne del territorio italiano e, in modo particolare, quello lucano. Il sistema infrastrutturale di questo territorio si basa su sistemi di crinale che raramente attraversa trasversalmente le valli. I due progetti proposti intendono riattivare le connessioni trasversali per connettere i borghi di crinale con il fondovalle.

La Valle del Basento è una delle cinque aree strategiche individuate da Mario Cucinella, curatore di Arcipelago Italia – il Padiglione Italia della XVI Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, per il rilancio delle aree interne del Paese. In particolare lo studio si concentra sugli scali ferroviari di Grassano e Ferrandina. La scelta della Basilicata riporta l'attenzione sulla provincia di Matera, Capitale Europea della Cultura nel 2019. La Valle del Basento si estende nella parte centro-orientale della regione e segue tutto il corso del fiume a partire dal capoluogo di regione, Potenza, per entrare più avanti nella provincia di Matera e proseguire fino al Mar Ionio nei pressi di Metaponto. Il problema della mancanza di collegamenti e dello spopolamento urbano caratterizza molte aree interne del territorio italiano e, in modo particolare, quello lucano. Il crescente fenomeno dello spopolamento è chiaramente legato alla mancanza di lavoro e di opportunità e alla distanza dai servizi, in gran parte conseguenza di scelte politiche errate.

L'area geografica che si dispiega lungo il fiume Basento, il più lungo della regione, è caratterizzata a nord dalla presenza di una fitta vegetazione che va diminuendo nel tratto che interessa il territorio di Matera. Un paesaggio, come tutti quelli italiani, in cui ci si sorprende della bellezza dei borghi e della varietà dei panorami caratterizzati, nel territorio lucano, da boschi rigogliosi, dalle rocce spigolose delle Dolomiti Lucane, dalle colline morbide disegnate dai campi arati, dai terreni brulli e argillosi dei Calanchi. Un territorio che, però, come tanti altri del nostro Paese, soffre della incuria e dell'abbandono e perciò si presenta vulnerabile e fragile.

Storicamente, i processi di insediamento del territorio lucano hanno quasi sempre escluso i fondovalle, caratterizzandosi in una costellazione di paesi e piccoli borghi distanti uno dall'altro e adagiati sui pendii più alti e sulle colline. Nel materano si possono ricordare, per citarne alcuni, Tricarico, tra i centri storici medioevali più importanti e meglio conservati della Basilicata, che diede i natali al poeta Rocco Scotellaro; Grottole, uno dei centri più antichi della regione, come testimoniano i ritrovamenti di insediamenti preistorici, greci e romani; Miglionico, nota per il Castello del Malconsiglio dove avvenne la Congiura dei baroni contro re Ferdinando I di Napoli tra il 1485 ed il 1486; Bernalda, il cui impianto urbanistico fu voluto nel 1492 dal segretario del re Alfonso II d'Aragona.

Come conseguenza, il sistema infrastrutturale del territorio lucano si basa su sistemi di crinale che solo in alcuni casi attraversano trasversalmente le valli. Solo negli anni Sessanta, grazie ai fondi erogati dalla Cassa del Mezzogiorno, fu realizzata la superstrada S.S. 407, il cui tracciato segue il

corso del fiume Basento fino a Metaponto. Tale intervento, però, non ha modificato in sostanza la modalità insediativa dei centri urbani. Nei fondovalle lucani non esistono centri rilevanti ma insediamenti piccoli, talvolta costituiti da poche case, che richiamano anche nei nomi i toponimi storici di crinale con l'aggiunta della locuzione "scalo". In altri casi, invece, le aree a fondovalle sono state destinate all'insediamento di attività produttive, rivelatesi spesso poco integrate con il territorio e poco sostenibili dal punto di vista ecologico. Nell'area del materano si individuano gli insediamenti industriali di Pisticci scalo, di Ferrandina e Salandra, di Bernalda.

L'elezione della Città dei Sassi - sito Unesco dal 1993 - a Capitale Europea della Cultura del 2019 ha richiamato l'attenzione su uno dei problemi storici del territorio interessato, ovvero quello dei collegamenti e delle infrastrutture. Pur essendo una città a vocazione sempre più turistica, è collegata male al resto del territorio. Per raggiungere in treno Matera bisogna tener presente che la città è connessa con la Puglia attraverso una linea ferroviaria a scartamento ridotto gestita da Ferrovie Appulo Lucane (la linea Bari-Matera, di 76 km, fu inaugurata nel 1915) mentre con il servizio fornito da Ferrovie dello Stato Italiane la stazione di riferimento è quella di Ferrandina Scalo, a circa trenta chilometri dalla città. Con l'inaugurazione dell'anno della cultura i collegamenti su gomma per Matera forniti dai gestori delle linee ferroviarie sono notevolmente aumentati ma la città continua ad essere l'unico capoluogo di provincia tagliato fuori dalla rete ferroviaria nazionale. La vicenda è un po' paradossale, sintomatica degli eterni incompiuti italiani. Nel 1986 Ferrovie dello Stato iniziarono i lavori per realizzare la tratta Ferrandina-Matera. Completati il solco per i binari, la stazione nel quartiere La Martella e la galleria presso Miglionico, i lavori furono interrotti e infine ripresi solo nel 2017.

L'area della Valle del Basento, sia per la natura del territorio, caratterizzato da una difficile accessibilità e dalla mancanza di connessioni tra i piccoli centri urbani, sia per le potenzialità e i primi riscontri positivi legati all'evento materano del 2019, è stata proposta nel Padiglione Italiano come esemplificazione dell'Arcipelago Italia. L'idea di partenza per le proposte di progetto è che i *trend* economici positivi riscontrati nel centro urbano di Matera, attraverso l'ammodernamento delle connessioni, possano diventare un volano di sviluppo a scala territoriale, coinvolgendo quindi i comuni limitrofi. Il sistema di fondovalle è rappresentato sostanzialmente dalla Basentana e dalla linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto. Concentrandosi sul tema della connessione e proponendo di riunificare il territorio nei suoi punti di discontinuità, il Laboratorio Basento è centrato sulla riattivazione selettiva di due nodi in particolare, lo scalo di Garaguso/Grassano e quello di Ferrandina. Le due stazioni si configurano come centralità di un sistema che funziona in due direzioni: orizzontalmente sono connesse tra loro attraverso la ferrovia e verticalmente rappresentano i punti di connessione tra il fondovalle e i borghi di crinale. Per questa caratteristica, intervenire sugli scali può innescare una serie di trasformazioni su tutto il territorio.

Il progetto di riattivazione della stazione di di Grassano Scalo allo studio Gravalos Di Monte Arquitectos, fondato da Patrizia Di Monte e Ignacio Grávalos a Saragozza nel 1998, mentre quello di Ferrandina è stato affidato allo studio BDR Bureau, fondato a Torino nel 2016 da Simona Della Rocca e Alberto Bottero. I due gruppi hanno lavorato in collaborazione con l'Università degli Studi della Basilicata e entrambi i Laboratori hanno previsto una fase di partecipazione coinvolgendo cittadini e soggetti direttamente o indirettamente coinvolti nelle trasformazioni del territorio. Il risultato finale è stato la proposta di trasformazione dello scalo di Grassano in un "vivaio di costruzione delle conoscenze" attraverso la sperimentazione e la produzione culturale e lo scalo di Ferrandina in un "vivaio delle azioni" (Cucinella, 2018).

La stazione di Grassano scalo serve i comuni limitrofi di Grassano, Garaguso e Tricarico. L'idea di progetto prende avvio dalla necessità di riattivare questa rete di località attraverso la nuova centralità realizzata dando nuova vita allo scalo ferroviario che si colloca come un nodo centrale tra i borghi presenti sulle colline, gli snodi del fondovalle, il parco fluviale e il Parco delle Dolomiti Lucane. La proposta dello studio Gravalos Di Monte consiste, nell'ambito di un *Welfare park* sperimentale che riconnette l'area dello scalo con il parco fluviale, nella riorganizzazione della infrastruttura ferroviaria dismessa per destinarla a laboratori di prototipazione e incubatori di imprese per favorire, in

connessione con la *Open Design School* promossa da Matera 2019, la nascita di nuove attività legate alla agricoltura e all'artigianato, alla quale verranno affiancate alcune strutture a supporto di laboratori di imprenditoria necessari allo sviluppo economico locale. Le nuove architetture verranno realizzate per fasi in connessione agli edifici già esistenti e da riqualificare.

La stazione di Ferrandina, situata in una posizione a metà tra Potenza e la costa ionica, rappresenta un centro nevralgico macro-territoriale in direzione di Matera. Il progetto proposto dallo studio torinese prevede la trasformazione della stazione in *hub* per la cura e la crescita del territorio, con un ruolo logistico per la distribuzione di persone, beni e servizi. Attraverso operazioni architettoniche di svuotamento, aggiunta, sottrazione, aggregazione, i progettisti propongono di riattivare le strutture dismesse che compongono lo scalo per destinarle alla ricerca sul territorio, riservando l'edificio storico della stazione all'ospitalità e alla cultura. Sulla base di questa idea di partenza, i volumi preesistenti sono riconfigurati attraverso il disegno del suolo e la ridefinizione di un perimetro. Dal suolo una struttura reticolare verticale, modulare e ripetibile, si innalza a includere o a completare gli edifici esistenti, assemblandosi in una serie di differenti soluzioni. I manufatti lungo i binari sono così accorpati in un nuovo blocco funzionale che ospiterà le funzioni dedicate alla stazione ferroviaria, la cooperativa per lo sviluppo territoriale e l'accesso al parco fluviale. Il progetto prevede anche la conversione del capannone dell'ex consorzio agrario in un osservatorio territoriale i cui spazi saranno utilizzati per il monitoraggio dei processi di bonifica dei siti industriali della zona, un vivaio specializzato nella incubazione delle essenze necessarie alla fitobonifica e una banca per la tutela delle sementi autoctone.

Sebbene in Italia si parli di carenza infrastrutturale e di abbandono dei centri minori da decenni, si tratta di problemi ai quali non si è ancora trovata una opportuna risposta. La realizzazione e l'ammodernamento di alcune reti di connessione potrebbe consentire ai paesi dell'Appennino di "avvicinarsi" alle città e alle aree con attività economiche più fiorenti. Migliorare e facilitare gli spostamenti potrebbe anche contribuire, in questo modo, ad una strategia contro lo spopolamento. Ritengo che intervenire sulla rete delle connessioni e delle infrastrutture sia una valida base di partenza per poter attuare successivi interventi più mirati e puntuali, che da soli non riescono sempre a migliorare in maniera determinante e stabile nel tempo realtà come quelle dei piccoli centri urbani interni, che rappresentano una straordinaria ricchezza identitaria per il nostro Paese.

I due scali ferroviari rappresentano una realtà urbana fatta di pochi edifici e percepita senza potenziale. Attualmente in stato di abbandono, si collocano territorialmente in aree che, per motivi differenti, sono nevralgiche per la connessione dei centri minori ad un sistema territoriale di ampio respiro. Entrambi caratterizzati da scarsa qualità urbana e ambientale sono poco integrati con il sistema di crinale ma possono rappresentare le porte di accesso alle stanze territoriali che si susseguono lungo il corso del Basento. Se trasformati in centralità aperte al territorio, essi potrebbero rispondere adeguatamente alla necessità di mettere a sistema i luoghi limitrofi. Per questi motivi lo scalo di Grassano e lo scalo di Ferrandina rappresentano due laboratori in cui sperimentare strategie che possano essere replicabili anche in realtà diverse ma con problematiche dello stesso tipo. Gli spunti di partenza per i due progetti sono, perciò, interessanti anche se, a mio parere, le proposte non risultano pienamente convincenti. L'intervento per il recupero delle stazioni abbandonate dovrebbe seguire a un ammodernamento della linea ferroviaria stessa, in vista di un miglioramento della qualità dei trasporti. Entrambi i progetti, inoltre, sembrano affrontare solo parzialmente le questioni architettoniche. Pur rispondendo alle richieste funzionali e proponendo una realizzazione degli interventi per fasi successive, rimangono legati al mondo della installazione temporanea nelle forme e nei materiali senza interrogarsi sul modo dell'abitare e sul significato dell'architettura. Tale direzione risulta, a mio avviso, confermata anche dalla modalità di rappresentazione tridimensionale scelta. C'è da notare, comunque, che le funzioni suggerite per i due interventi sono legate al mondo del lavoro con uno sguardo alla realtà esistente, rivolgendosi all'agroalimentare e all'artigianato e, tra l'altro, senza dimenticare la salvaguardia ambientale. Nel caso di Ferrandina, infatti, è prevista anche la bonifica dell'area industriale. In entrambi i progetti, alle attività imprenditoriali sono aggiunte le funzioni residenziali, necessarie a ripopolare e

mantenere vivi i luoghi. Le proposte presentano una necessaria varietà di funzioni, che sembrano, però, rimanere separate una dall'altra.

Crediti:

Progettisti: Scalo Ferrandina- BDR Bureau – Simona Della Rocca, Alberto Bottero, with Niccolò Suraci and Alberto Geuna. Scalo Grassano - Gravalos Di Monte arquitectos – Patrizia Di Monte, Ignacio Gravalos

Collaboratori: Cristina Morata, Luís Casas, Laura Fiamenghi, Giovanni Garrisi, Daniel Herrera, Martina Pappalardo, Diego Peiró, Federica Rossetto, Sara Zanigni

Università: Università degli Studi della Basilicata, Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo – prof.ssa Chiara Rizzi

Consulenti: Emmanuele Curti, archeologo

Con il supporto di: m_ap collettivo – Giuseppe Mastrangelo, Fiorenzo D'Onofrio, Maria Giulia Contarino, Mauro Miggiano

Riferimenti bibliografici

Cucinella M., (2018), *Arcipelago Italia: progetti per il futuro dei territori interni del Paese : padiglione Italia alla Biennale architettura 2018*, Quodlibet, Macerata, IT.