

## Greenway of the Costa Viola: Development Hypothesis of Ferrovie della Calabria

# GREENWAY DELLA COSTA VIOLA: IPOTESI DI VALORIZZAZIONE DELLE FERROVIE DELLA CALABRIA\*

*Daniele Campolo*

*Dipartimento PAU*

*Salita Melissari, 89124*

*Reggio Calabria, Italia*

*daniele.campolo@unirc.it*

*Fortunato Cozzupoli*

*Gal Basso Tirreno Reggino*

*V. del Torrione, 96, 89125*

*Reggio Calabria, Italia*

*cozzupolifortunato@gmail.com*

*Immacolata Lorè*

*Dipartimento PAU*

*Salita Melissari, 89124*

*Reggio Calabria, Italia*

*immacolata.lore@tiscali.it*

*Alessandra Maniaci*

*Dipartimento PAU*

*Salita Melissari, 89124*

*Reggio Calabria, Italia*

*alessandra.maniaci@unirc.it*

### Abstract

The idea of recovery of a railroad section of the Calabro-Lucane railways is based on trying to reuse neglected and now useless and unproductive structure, with the intent to promote a railroad which is the identity of the local communities and which assumes a special beauty in its contrast between the engineering solutions of steel bridges and tunnels in stone and brick, in unspoiled natural surroundings and farmland and very rich in local resources. The main objective is the re-appropriation by the community of its cultural heritage (tangible and intangible) and of its identity in order to promote, to encourage and to support sustainable processes of endogenous growth and improve the quality of life in rural areas. The paper, using a multidisciplinary approach, hypothesizes the possibility of the railway enhancement. Choosing among alternatives by proceeding lexicographically through a sequence of criteria is a common description of practical decision-making: this paper uses these sequences as a theoretical tool.

**KEY WORDS:** *Greenways, Enhancement, Evaluation, Slow Tourism, Lexicographical Order, Conservation.*

## 1. Introduzione

Le ferrovie Calabro-Lucane, progettate nel primo decennio del 1900 e realizzate, a scartamento ridotto, in un periodo compreso tra il 1910 e il 1934, dovevano servire la Calabria e la Basilicata per soddisfare la domanda di trasporto locale, con un percorso complessivo di 764,864 km.

Dopo varie vicissitudini storiche, le ferrovie Calabro Lucane diventano Ferrovie della Calabria, con una realizzazione complessiva, nella provincia di Reggio Calabria di due linee, che dovevano permettere i collegamenti con le aree interne, attraverso le tratte: Gioia Tauro-Cinquefrondi (Km. 32) e Gioia Tauro-Sinopoli (Km. 26). In particolare la tratta Gioia Tauro-Sinopoli, ridotta in dimensioni nel 1994 e definitivamente chiusa nel 2011, attraversa un territorio con un patrimonio paesaggistico e culturale di particolare interesse, strettamente legato all'economia locale.

L'idea del progetto di valorizzazione nasce, non dal tentativo di nascondere una infrastruttura in completo stato

di abbandono, ormai diventata inutile ed improduttiva, ma con l'intento di promuovere una ferrovia che ormai è entrata nell'identità delle comunità locali e che assume una bellezza particolare nel suo contrasto tra le soluzioni ingegneristiche di ponti in acciaio e gallerie in pietre e laterizi, realizzate agli inizi del XX secolo, con una natura incontaminata ed un territorio vocato all'agricoltura ed all'uso delle risorse locali.

Obiettivo principale è la riappropriazione da parte della collettività del proprio patrimonio culturale (materiale ed immateriale) ed identitario, al fine di promuovere, incoraggiare e supportare processi sostenibili di crescita endogena e miglioramento della qualità della vita nelle aree rurali.

Il *paper*, attraverso un approccio multidisciplinare, vuole affrontare l'ipotesi di valorizzazione della tratta ferroviaria attraverso cinque fasi:

- 1 l'analisi dei Piani di Sviluppo Locale proposti dal Gal BaTiR incentrati prevalentemente sulla valorizzazione delle risorse ambientali, culturali e sociali esistenti, con l'obiettivo di strutturare un

Il documento nella sua interezza è frutto del lavoro congiunto dei quattro autori. Tuttavia il §1 e il §4 sono da attribuire a Daniele Campolo; il §2 a Fortunato Cozzupoli; il §3 a Immacolata Lorè; il §5 a Alessandra Maniaci; le conclusioni sono da attribuire ai quattro autori

## Sviluppo Locale: Spazio Urbano, Spazio Rurale, Aree Interne

- sistema rurale idoneo allo sviluppo eco-sostenibile dell'area, anche attraverso l'investimento nel turismo ambientale e culturale;
- 2 lo studio di diverse ipotesi di ri-uso della strada ferrata abbandonata, che possono diventare strumento innovativo di sviluppo e valorizzazione del territorio, attraverso il racconto della storia dei luoghi e la produzione di tipicità locali;
  - 3 l'individuazione di un sistema di valutazione che possa valutare non solo i benefici tangibili, ma anche quelli intangibili, attraverso anche dei criteri di tipo qualitativo.
  - 4 l'uso di tecniche di conservazione del patrimonio costruito, compatibili con l'importanza storica dei manufatti, che ormai sono diventati identitari per la popolazione locale;
  - 5 l'applicazione di un sistema di valorizzazione e gestione dell'ipotesi di progetto, che, solo attraverso l'integrazione e la partecipazione della popolazione e delle istituzioni locali, può trasformare la vecchia via del treno, che attraversa territori di notevole importanza dal punto di vista delle produzioni agricole e di eccezionale bellezza paesaggistica, in un sistema integrato di valorizzazione turistica e di promozione dei prodotti locali.

### 2. Analisi del PSL del GAL del Basso Tirreno Reggino

Il territorio interessato, ricade in sette comuni, sei dei quali ricadono nell'area del Gruppo di Azione Locale del Basso Tirreno Reggino (GAL Ba.Ti.R.), agenzia di sviluppo locale impegnata nel promuovere, favorire e sostenere processi di crescita endogena e di miglioramento della qualità della vita delle aree rurali presenti nel territorio di riferimento.

Questi comuni, che si collocano lungo la fascia tirrenico settentrionale della provincia di Reggio Calabria, classificati alcuni come zone di collina litoranea ed altri come montagna litoranea, sono caratterizzati da un dissesto idrogeologico importante, che necessita interventi mirati e tempestivi per il miglioramento del patrimonio ambientale e delle condizioni socio-economiche locali, e da un forte spopolamento delle aree interne.

Il Piano di Sviluppo Locale (PSL) attraverso politiche di *bottom-up*, attività di concertazione con gli attori locali, azioni innovative di *governance*, animazione e sensibilizzazione socio-culturale, promuove interventi integrati e organici volti a valorizzare appieno le risorse presenti, favorendo la diversificazione dell'economia rurale e l'aumento delle possibilità occupazionali e, più in generale, accrescendo la consapevolezza delle comunità locali circa le proprie potenzialità e capacità organizzative. Il PSL ha, inoltre, il fine di innescare circuiti virtuosi ed ef-

fetti positivi immediati attraverso azioni concrete sull'ambiente per l'implementazione del settore agricolo, fondamentale nella produzione complessiva dell'area, e azioni di valorizzazione e promozione del territorio, attraverso forme di sviluppo innovative suggerite, dal nuovo ruolo multifunzionale dell'agricoltura, come ad esempio quelle del turismo alternativo e/o responsabile.

Gli obiettivi specifici del PSL sono:

- 1 aumento della competitività del territorio: cercando di promuovere i prodotti locali attraverso l'organizzazione in rete;
- 2 potenziamento del capitale sociale: attraverso un aumento del *know-how* in tutti i settori produttivi dell'area;
- 3 valorizzazione integrata del patrimonio culturale ed ambientale: il sistema rurale possiede notevoli punti di forza ed opportunità, ancora da sviluppare, con un patrimonio storico-culturale di rilevante interesse, ancora non inserito nei circuiti turistici locali.

In conformità con gli obiettivi del PSL gli obiettivi privilegiati dal Gal BaTir nel progetto di riqualificazione delle Ferrovie della Calabria sono:

- sostegno alla conservazione ed all'uso sostenibile delle risorse locali;
- protezione della biodiversità;
- miglioramento e valorizzazione delle risorse storico-culturali del territorio;
- sviluppo dell'occupabilità attraverso la promozione di attività *nature-oriented* e *culture-oriented*;
- promozione dell'investimento nei settori turistici ambientali e culturali ecosostenibili, mediante strumenti di *marketing* territoriale.

### 3. Studio delle diverse ipotesi di riuso per la valorizzazione del territorio

Le ipotesi di riuso degli immobili delle ex Ferrovie della Calabria sono state definite sulla base delle risorse esistenti e degli obiettivi individuati dal Gal BaTir per lo sviluppo del territorio, elaborando, per quanto riguarda la tratta Ferroviaria Gioia Tauro – Sinopoli, due progetti di intervento:

- 1 Il progetto *greenways*, previsto per l'intera estensione del tracciato ferroviario, si struttura come un parco lineare multifunzionale, con finalità di protezione delle risorse naturali, di riqualificazione paesaggistica, di educazione ambientale e di fruizione del tempo libero [1]. Le infrastrutture ferroviarie hanno un ruolo significativo ai fini della creazione di una rete verde, in grado di collegare le città con i centri rurali con il minor contatto possibile con le forme di traffico. Il concetto di *greenway* nasce dal processo di

## LaborEst n.10/2015

evoluzione che ha interessato le aree verdi nel corso degli anni. Da elemento puramente estetico, gli spazi verdi, hanno assunto nuovi ruoli, come il controllo e la regolazione dell'espansione urbana [2]. Sul piano ambientale, le greenways possono contribuire alla tutela delle aree ecologicamente fragili come "corridoi vegetati" confinanti con un territorio sfruttato dall'uomo e soggetto a forti pressioni derivanti dallo sviluppo urbano. Nel 1999, l'allora vice presidente degli Stati Uniti d'America Albert Gore, affermava che "i cattivi interventi urbanistici, sia a livello regionale che locale, hanno virtualmente cancellato (...) gli spazi aperti. Per opporsi agli effetti dello sviluppo disordinato delle aree urbanizzate, molte comunità locali vedono le greenways come strumenti per frenare la crescita incontrollata" [1]. La rete ha, inoltre, la funzione di collegamento, con gli elementi di interesse presenti sul territorio, coniugando le bellezze paesaggistiche con la storia, il patrimonio artistico-culturale, le tradizioni e le infrastrutture esistenti. Il Nuovo Codice dei Beni Culturali ha sancito il principio della tutela del paesaggio come interazione tra bene singolo e contesto, tra architettura e ambiente, tra arte e società, ed ancora prima a livello mondiale l'UNESCO aveva focalizzato l'attenzione su tutti quei paesaggi in cui, storicamente l'azione umana ha organizzato e modellato lo spazio creando fusione tra natura e cultura: paesaggi riconosciuti dall'UNESCO nella categoria dei paesaggi culturali [3]. La greenways promuove lo sviluppo di un *turismo lento*, di una *mobilità dolce* e di un *sistema culturale*, in grado di offrire un sistema di mobilità complementare a quello tradizionale e la possibilità di realizzare un tour lungo gli itinerari più suggestivi dotandoli di diversi comfort, stando al passo con la richiesta turistica di mercato. Gli elementi considerati per la caratterizzazione dell'intervento sono stati: le densità abitative comunali, indici del grado di urbanizzazione ed indicatori della potenziale domanda, e le località di interesse turistico (risorse storico-architettoniche, tratti di interesse naturalistico, strutture ricettive). L'indagine ha, inoltre, evidenziato che la sede ferroviaria è ancora presente per circa l'80% del tracciato, è armata per il 30%, con i fabbricati di servizio della vecchia ferrovia, disponibili per la rifunzionalizzazione, in uno stato di conservazione generalmente buono.

- 2 Il progetto *treno-albergo*, concernente solo la tratta ferroviaria Gioia Tauro - Palmi, nasce da una riflessione in termini di investimento e dai relativi vantaggi per costo di realizzazione e costo di gestione nell'interesse degli investitori delle singole stazioni. Il progetto prevede l'instradamento delle carrozze da una stazione ferroviaria all'altra a seconda delle necessità, e quindi dei diversi flussi turistici, offrendo, allo

stesso tempo, l'opportunità di godere il paesaggio e soggiornare lungo tratti suggestivi. I vagoni mantengono all'esterno la struttura originaria, mentre al loro interno offrono tutti i comfort di un mini appartamento, in grado di attrarre il mercato estero con l'offerta di un sistema di ospitalità alternativo e innovativo. Il progetto prevede l'impiego di 6 carrozze da 4-6 posti letto ciascuno, e la relativa gestione alberghiera affidata a partner del luogo, già attivi nel settore, o ad altri possibili partner. Gli immobili presenti sul tracciato, rappresentati dai magazzini merci e dagli ex fabbricati viaggiatori, attualmente di proprietà della Regione Calabria, sono impresenziati ma in buono stato di conservazione e possono essere destinati, dopo l'intervento di restauro, ad ospitare funzioni a supporto dei progetti di valorizzazione della tratta o di attività che abbiano ricadute positive per il territorio, per l'ambiente e per i cittadini.

Il caso studio ha analizzato, nello specifico, gli immobili della ex-stazione ferroviaria Sinopoli - S. Procopio, ipotizzando per ciascuno una serie di destinazioni d'uso che ha condotto alla formulazione di tre scenari principali:

- Scenario A - *Il Museo dell'industria olearia* con relativo punto vendita e degustazione prodotti tipici, e laboratori didattici.
- Scenario B - *Un sistema di ospitalità* arricchito da un centro ludico-informatico e servizi specifici destinati ai fruitori della rete greenway (deposito e noleggio attrezzature).
- Scenario C - *Una scuola di artigianato del legno*, un'area ristoro con funzione di servizio mensa e servizi a supporto della rete greenway (deposito e noleggio attrezzature).

#### 4. La Valutazione del Progetto di Valorizzazione

Per valutare i diversi scenari proposti ci si è posti il problema di come valutare alcuni benefici intangibili che il PSL del Gal BaTir vuole salvaguardare.

La scelta del Metodo di Valutazione è così ricaduta sul metodo lessicografico ideato da J. Holmes, con lo scopo di utilizzarlo nei casi in cui i dati non sono quantificabili o le valutazioni elaborate su scale cardinali risultano insoddisfacenti.

Il metodo lessicografico viene utilizzato, infatti, per cercare di valutare i benefici intangibili, allo stesso modo di quelli tangibili, senza utilizzare operazioni aritmetiche che poco si prestano alla valutazione di valori intangibili che dovrebbero avere pari dignità ed importanza oggettiva. La metodologia prevede "l'individuazione di una gerarchia di obiettivi, ed una graduatoria dei progetti in base agli effetti, che essi, rispetto a ciascun obiettivo, comportano. (...) I benefici sono concepiti esclusivamente in termini di contributo al perseguimento degli obiettivi" [4].

## Sviluppo Locale: Spazio Urbano, Spazio Rurale, Aree Interne

Classi di importanza degli obiettivi	Livello di soddisfacimento degli obiettivi		
	I	II	III
1 classe: Promozione e valorizzazione delle risorse storico-culturali del territorio	A	B	C
2 classe: Sviluppo in termini di occupabilità privilegiando la promozione di attività nei settori turistici	C	B	A
3 classe: Tutela, conservazione ed uso sostenibile delle risorse locali e della biodiversità	A	C	B
4 classe: Diffusione delle conoscenze e del Know-how del territorio al fine di uno sviluppo sostenibile e duraturo	A	C	B

Tab. 1 - Classi di importanza degli obiettivi

La scelta del progetto avviene partendo dal concetto di frequenza: l'intervento preferibile è quello che, con maggiore frequenza, risponde agli obiettivi prefissati e che occupa, di conseguenza, i primi posti nelle graduatorie elaborate in considerazione degli obiettivi e degli effetti. Il procedimento di valutazione, che utilizza una scala ordinale (al posto di quella cardinale comunemente utilizzata), permette di costruire una graduatoria che combina la priorità rispetto agli obiettivi, con la priorità rispetto agli effetti, che il progetto ha, rispetto a ciascun

obiettivo.

Ogni scenario è stato inoltre analizzato in termini di vantaggi/svantaggi, non solo in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi, e sottoposto ad un panel di esperti (un urbanista, un architetto, un conservatore dei beni architettonici e ambientali, un esperto agro-forestale, un economista, un sociologo, uno storico locale, un rappresentante dell'amministrazione comunale, un rappresentante delle associazioni locali, un rappresentante del Gruppo di Azione Locale), con la partecipazione della comunità dei cittadini, guidata da esperti valutatori, che hanno classificato, in ordine di priorità, gli obiettivi del PSL del GAL BaTir, introducendone un quarto, e valutato il livello di soddisfacimento degli obiettivi di ciascuno scenario (vedi Tab. 1).

Dai risultati ottenuti si dovrà realizzare una seconda matrice, con lo scopo di individuare l'ordine di priorità sia rispetto all'importanza degli obiettivi, che al loro soddisfacimento, quindi un ordine complessivo dei progetti (vedi Tab. 2).

Da questa matrice potrà essere individuato come preferibile, lo scenario che occupa per il maggior numero di volte il 1° posto, o in caso di parità il 2° posto, ecc. (vedi Tab. 3).

Dalla valutazione lo scenario A emerge come intervento maggiormente vantaggioso, non perché esprime la preferibilità o desiderabilità in senso assoluto del progetto, ma perché risponde, nella sua complessità, ad una desiderabilità relativa rispetto agli obiettivi prefissati.

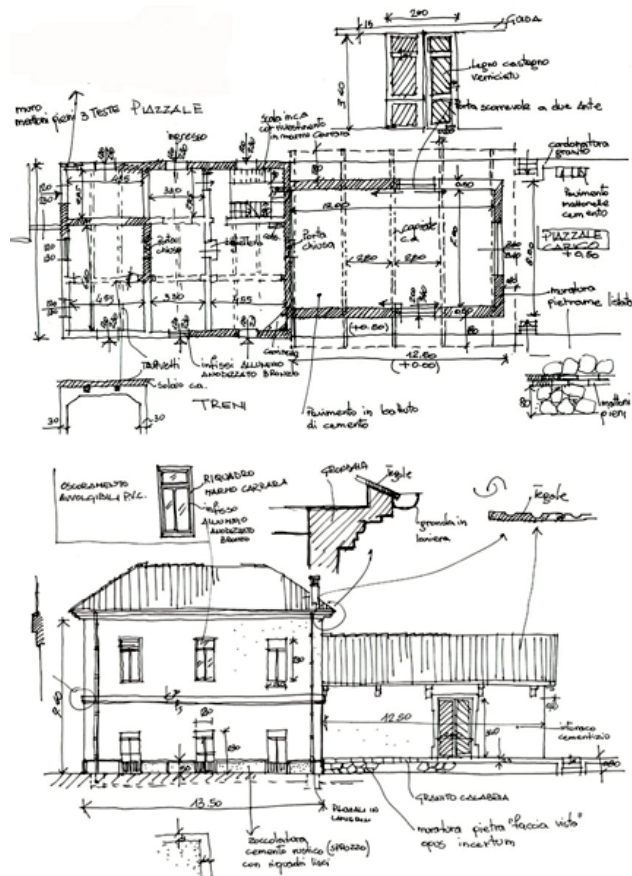


Fig. 1 - Rilievo diretto del magazzino merci e del fabbricato viaggiatori di Sinopoli delle ex Ferrovie Calabro Lucane (Tesi di laurea "In Viaggio per conoscere ..." di Immacolata Lorè)

Matrice posizioni corrispondenti						
Classi d'importanza degli obiettivi	Posizioni corrispondenti					
	I	II	III	IV	V	VI
1 classe: Promozione e valorizzazione delle risorse storico-culturali del territorio	A	B	C			
2 classe: Sviluppo in termini di occupabilità privilegiando la promozione di attività nei settori turistici		C	B	A		
3 classe: Tutela, conservazione ed uso sostenibile delle risorse locali e della biodiversità			A	C	B	
4 classe: Diffusione delle conoscenze e del Know-how del territorio al fine di uno sviluppo sostenibile e duraturo				A	C	B

Tab. 2 - Matrice posizioni corrispondenti



## 5. Le tecniche di restauro degli immobili

Le ipotesi di riuso degli immobili hanno tenuto in considerazione, sia per quanto riguarda i progetti di intervento, sia per quanto riguarda la formulazione dei tre scenari, l'impatto dell'intervento di restauro, in particolare nella terza classe di importanza degli obiettivi.

Posizioni conseguite dagli scenari						
Scenari	I	II	III	IV	V	VI
A	1	0	1	2	0	0
B	0	1	1	0	1	1
C	0	1	1	1	1	0

Tab. 3- Posizioni conseguite dagli scenari

L'intervento di restauro propone la conservazione dei caratteri figurativi e materiali degli immobili attraverso l'impiego di strumenti e tecnologie che tengano conto della loro consistenza formale, ancorché materica, e della scelta di coinvolgere nel progetto aspetti sociali ed economici, nonché formali e prestazionali, legati alle risorse del territorio. Nello specifico, l'intervento di restauro riguarda il recupero e la riqualificazione di un contenitore culturale individuato nei due immobili delle ex Ferrovie Calabro-Lucane, datati 1928, in stato di abbandono dal 1995, ed ubicati sul confine del Comune di Sinopoli nella provincia di Reggio Calabria, in via Roma, a m. 451 s.l.m., che sono stati sottoposti, negli anni settanta, ad interventi di adeguamento e di manutenzione ad opera di Ferrovie dello Stato. Le strutture, l'ex magazzino merci (84 mq.) e, l'ex fabbricato viaggiatori (248 mq.), presentano caratteristici tratti di un'architettura povera, ma con valore di testimonianza storica-funzionale. Questa loro caratteristica, il magazzino merci e l'ex fabbricato viaggiatori conservati e recuperati, li potrebbe rendere idonei allo svolgimento di attività culturali.

L'edificio è un corpo, e come tutti gli altri corpi, consiste di disegno e materia: il primo elemento è in questo caso opera dell'ingegno, il secondo è opera della natura. L'attenzione conservativa che verrà rivolta alla materia della costruzione, viene posta in quanto portatrice di dati, segni e significati, attenzione che implica il tendenziale mantenimento anziché la sostituzione, avendo come obiettivo il mantenimento dell'essenza stessa della costruzione e la sua autenticità. Così, nell'opposizione al degrado, a forme di cancellazione, che implicherebbero la sostituzione materica, si prediligeranno forme di attenuazione degli effetti, abbinata ad interventi che ne contrastino le cause [5; 6; 7; 8; 9]. Questo, richiede una progettualità che sarà attenta alle tecniche costruttive del passato, ma anche aperta alle nuove tecnologie e materiali, ove questi siano in grado di rispondere a dati requisiti: tecnologie per il recupero delle strutture lignee,

delle opere murarie con elementi artificiali (laterizio) e naturali (pietra e delle opere di cemento armato). L'intervento prevede come fase iniziale un'analisi stratigrafico-costruttiva, un rilievo del degrado ed un rilievo degli effetti di dissesto (vedi Fig. 1; 2). Il progetto di restauro sarà inteso come una articolazione operativa dei contenuti precedenti attraverso l'analisi storica dell'oggetto del restauro e la relativa interpretazione critica di tale analisi; la finalità dell'intervento restaurativo è la conservazione degli edifici con l'attribuzione di una destinazione della preesistenza ad una funzione attuale, diversa da quella originaria di carattere museografico, nel duplice interesse della conservazione del patrimonio storico e del progetto di architettura.

La convinzione, che muove il progetto, è che la buona pratica di restauro deve collocarsi in un processo dinamico. Restaurare dei sistemi urbani non è congelare un'identità o un'autenticità fissa, ma intervenire in una dinamica di inarrestabile mutamento. Così, nel progetto di Greenway, il tema della tutela si fonde con la problematica della sostenibilità ambientale, sociale ed economica e la conservazione diventa restauro integrato nel contesto evolutivo del territorio. Per assicurarne la salvaguardia dei valori dimenticati è necessario affermare la validità di questi valori e, quindi, dare spazio a futuri possibili, che scaturiscano dalle qualità locali, e prefigurare scenari diversi rispetto ai destini di degrado fisico e culturale.

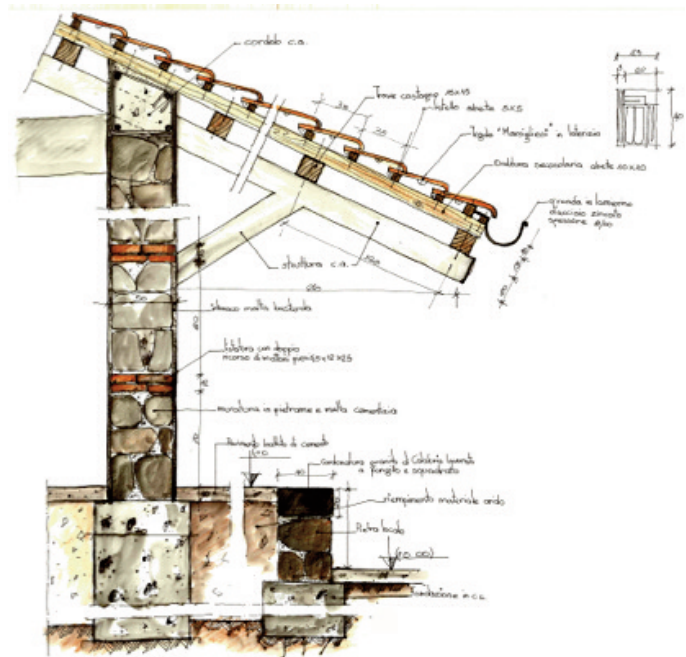


Fig.2 - Particolare costruttivo del magazzino merci di Sinopoli delle ex Ferrovie Calabro Lucane (Tesi di laurea "In Viaggio per conoscere ..." di Immacolata Lorè)

## Sviluppo Locale: Spazio Urbano, Spazio Rurale, Aree Interne

### 6. Conclusioni

Ormai da molti anni il Turismo, con i beni ed i servizi ad esso connessi, è riconosciuto uno dei maggiori strumenti di sviluppo economico del territorio, tanto che nel 2013, a livello europeo, il settore turistico è stato l'unico settore in crescita nonostante la crisi, con un aumento significativo della domanda: "nel 2013 il 38% di cittadini europei hanno trascorso le proprie vacanze al di fuori del proprio paese d'origine, ma sempre in un paese della Comunità Europea, con un aumento del 5% rispetto al 2012" [10]. Gli studi sulle tendenze turistiche mettono in evidenza da una parte, il rapido incremento sia nella produzione che nel consumo di attrazioni culturali, dall'altra di come, nel prossimo ventennio, le attività turistiche saranno rivolte ad una popolazione sempre più anziana ed acculturata, che cercherà forme di ecoturismo, di viaggi culturali e di relax; il turismo si espanderà con una tendenza verso forme di "slow tourism", con arte, cultura e ambiente al centro degli interessi.

Partendo da questi dati il caso studio esaminato mette in evidenza come il progetto di greenways e di treno-albergo siano in grado di creare interazioni e collegamenti sinergici, competitivi ed innovativi, tra le risorse del territorio, con il fine di costruire una rete solida, sul modello del caso studio di Sinopoli, che permetta di programmare attività di valorizzazione e di promozione attraverso lo strumento del "Museo diffuso", considerando il territorio come un unicum museale fruibile nel suo insieme. Il Paper ha affrontato solo alcuni aspetti del progetto di ricerca, iniziando a costruire le basi per la razionalizzazione del processo decisionale che hanno portato alla scelta della tipologia di valutazione coerente con gli obiettivi di valorizzazione del territorio.

Le prospettive future di ricerca si baseranno principalmente su due aspetti, da una parte la verifica del processo valutativo, affiancando al metodo lessicografico, un'altra tecnica di analisi multicriteriale, in grado di tener conto contemporaneamente della molteplicità di aspetti del caso studio affrontato, sia qualitativi che quantitativi, facendo emergere i diversi punti di vista degli attori coinvolti; dall'altra parte si pone la necessità di definire e fissare per il territorio vasto un piano di gestione relativo allo scenario emerso dalle analisi.

Gli obiettivi sociali del piano di gestione, nel breve, medio e lungo periodo, saranno rispettivamente quelli di ricercare sul territorio dei rapporti di collaborazione su progetti comuni, di creare un polo di attività culturali che comunichi costantemente e periodicamente con le realtà sociali e culturali del territorio e di potenziare e consolidare il museo quale "luogo" d'incontro sociale.

Gli obiettivi finanziari, definiti per lo stesso arco temporale, si caratterizzeranno per il coinvolgimento di soggetti economici esterni su progetti e su investimenti, nonché su iniziative di comunicazione promozionale con marchi

congiunti, su condizioni di pagamento agevolate e promozione delle vendite con l'obiettivo del recupero dei costi di produzione e sull'aumento della disponibilità di finanziamenti esterni e della loro incidenza sul bilancio.

Gli obiettivi reddituali saranno rappresentati, nel breve periodo, dalla determinazione di un livello ottimale dei costi di erogazione dei servizi e del funzionamento della struttura, nel medio periodo, dall'aumento delle entrate attraverso la promozione turistica e le manifestazioni culturali e nel lungo periodo, dall'incremento degli introiti e dalla riduzione delle spese con attenzione al costo dei servizi disponibili.

A tal fine, per il progetto di valorizzazione e rifunionalizzazione degli immobili delle ex Ferrovie della Calabria, verrà svolta un'analisi di fattibilità economico-finanziaria, con l'obiettivo di verificare la sostenibilità e la durabilità degli interventi.

### Bibliografia

- [1] Fumagalli N., Rovelli R., Senes G., "Ferrovie dismesse e Greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi", Milano, KROMA, 2004
- [2] Fusco Girard L., "Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio", Milano, Franco Angeli, 1997
- [3] Ministero per i beni e le attività culturali, "Commissione Nazionale Siti UNESCO e Sistemi Turistici Locali. Il modello del piano di gestione dei Beni Culturali iscritti alla lista del Patrimonio dell'Umanità. Linee Guida", Paestum, 25 e 26 maggio 2004
- [4] Fusco Girard L., "Risorse Architettoniche e culturali: valutazioni e strategie di conservazione", Milano, Francoangeli, 1987
- [5] Alberti L.B., "De Re Aedificatoria", trad. it. G. Orlandi (a cura di), Milano, Polifilo, 1960
- [6] Carbonara G., "Avvicinamento al restauro. Teoria, storia, monumenti", Napoli, Liguori Editore, 1997
- [7] Carbonara G., "Trattato di restauro architettonico", XII vol., Torino, Utet, 2012
- [8] Torsello B. P., Musso S. F., "Tecniche di restauro architettonico", II voll., Torino, Utet, 2003
- [9] Brandi C., "Teoria del restauro", Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1963
- [10] Commissione Europea, comunicato stampa, gennaio 2014