La Ferrosilana: una ferrovia del patrimonio dell'Italia meridionale tra storia e pratiche di valorizzazione[α]

The Ferrosilana: a railway of Southern Italy heritage between history and practices of valorisation

Antonio Cosentino[*], Mario Panarello[+] e Rocco Servidio[×]

[*]PhD Student in "Politics, Culture and Development", [+]Contract Professor in History of Modern Art, [×]Assistant Professor in Social Psychology

[*]University of Calabria, [+]Mediterranean University of Reggio Calabria, [×]Department of Cultures, Education and Society – University of Calabria

Riassunto: Il saggio si propone di ripercorrere le fasi più significative della realizzazione della Ferrovia Silana – una delle principali ferrovie del patrimonio della Calabria, la regione più meridionale d'Italia – nonché di analizzarne le potenzialità turistiche. Il contributo metterà in luce gli episodi più rilevanti della storia di questo tracciato ferroviario attraverso l'utilizzo di fonti storiche, come documenti d'archivio e materiale fotografico. Lo scopo, considerato il trascorso dell'infrastruttura, sarà quello di sottolinearne l'innegabile valore turistico, purtroppo non ancora pienamente sfruttato, e di esplorare le migliori pratiche per una corretta fruizione e valorizzazione di questa antica strada ferrata.

[α] La presente pubblicazione è cofinanziata con il sostegno della Commissione Europea, Fondo Sociale Europeo e Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e della Regione Calabria e realizzata nell'ambito del Dottorato in Politica, Cultura e Sviluppo dell'Università della Calabria. L'autore è il solo responsabile di questa pubblicazione e la Commissione Europea e la Regione Calabria declinano ogni responsabilità sull'uso che potrà essere fatto delle informazioni in essa contenute.



* Contatto: Via Galeazzo di Tarsia, 19, 88100, Catanzaro. Email: anto.cosentino@outlook.it.

Parole chiave: Ferrovia Silana, Parco Nazionale della Sila, Velorail, Turismo Esperienziale

Codici JEL: L83, L92, N93, N73

Resumen: El ensayo tiene como objetivo trazar las principales fases de la construcción del ferrocarril Silana, uno de los principales ferrocarriles patrimoniales de Calabria, la región más meridional de Italia, así como analizar su potencial turístico. El trabajo destacará los episodios más significativos de la historia de esta antigua vía férrea, utilizando fuentes históricas como documentos de archivo y material fotográfico. El propósito, una vez considerado el importante pasado histórico de la infraestructura, será subrayar su innegable valor turístico, lamentablemente aún no plenamente explotado, y analizar las mejores prácticas para evaluar el patrimonio de este antiguo tramo ferroviario.

Palabras clave: Ferrocarril Silana, Parque Nacional de la Sila, Velorail, Turismo Vivencial

Códigos JEL: L83, L92, N93, N73

Abstract: The essay aims to trace the key phases of the construction of the Silana Railway – one of the main heritage railways of Calabria, the southernmost region of Italy – as well as to analyse its touristic potentialities. The paper will highlight the most significant episodes of the history of this ancient railway track, using historical sources such as archive documents and photographic materials. The purpose, once considered the important historical past of the infrastructure, will be to underline its undeniable tourist value, unfortunately not yet fully exploited, and to explore the best practices to evaluate the cultural heritage of this ancient railway.

Keywords: Silana Railway, Sila National Park, Velorail, Experiential Tourism

JEL Codes: L83, L92, N93, N73

La Ferrosilana: una ferrovia del patrimonio dell'Italia meridionale tra storia e pratiche di valorizzazione

[Fecha de recepción del original: 31.7.2021; fecha de aceptación: 18.1.2022]

Antonio Cosentino[*], Mario Panarello[+] e Rocco Servidio[×]

[*]PhD Student in "Politics, Culture and Development", [+]Contract Professor in History of Modern Art, [×]Assistant Professor in Social Psychology

Università della Calabria y Università degli Studi Mediterranea e Accademia di Belle Arti di Bari

1. Cenni storici: tra documenti e fonti di archivio

Il presente contributo ha l'obiettivo di ricostruire le principali fasi della progettazione e realizzazione della Ferrovia Silana – situata in Calabria, nell'Italia meridionale – nonché di analizzarne le potenzialità turistiche alla luce della sua recente conversione d'uso. Attraverso l'ausilio di fonti documentali e fotografiche si cercherà di restituire un quadro quanto più organico possibile delle vicende che hanno interessato questa antica strada ferrata, isolando gli episodi maggiormente significativi da una serie di vicissitudini piuttosto complesse, già ampiamente trattate in precedenti pubblicazioni (Bevilacqua, 2018; Bevilacqua e Sirianni, 2003; Cerminara, Salatino e Sirianni, 2017; Condò, 1980; Iannicelli, 2006; Rongone, 1980; Rongone, 1998; Sirianni, 2017). L'obiettivo, una volta considerato l'importante trascorso storico dell'infrastruttura, sarà quello di sottolinearne l'innegabile valore turistico, purtroppo non ancora totalmente valorizzato, nell'ottica di una piena riscoperta e fruizione di questo antico tratto ferroviario.

Per introdurre al meglio il contesto in cui venne realizzata questa antica strada ferrata, è utile fare un accenno allo sviluppo delle prime reti ferroviarie nell'Italia preunitaria. Prima della massiccia diffusione del trasporto ferroviario, gli spostamenti poco agevoli contribuirono ad amplificare il senso di isolamento avvertito, soprattutto in alcune aree della Penisola. Questo crescente disagio contribuì ad alimentare il dibattito sulla necessità di realizzare nuove strade ferrate che, negli anni Trenta e Quaranta dell'Ottocento, divenne sempre più intenso. In questo periodo, tra i vari progetti ferroviari in fase di sviluppo, il primo ad essere concretizzato fu il collegamento che si estendeva da Napoli a Granatello di Portici, situato nell'odierna Campania, inaugurato nel 1839 (Ministero delle Comunicazioni, 1927, p. 11). L'anno successivo seguì il

tratto Milano-Monza e, nel 1842, quello Padova-Mestre, entrambi situati nelle zone settentrionali della Penisola (Ministero delle Comunicazioni, 1927, p. 11). Ulteriori progetti vennero sviluppati in seguito e, intorno agli anni Sessanta del secolo, risultavano in esercizio oltre 2.000 km di rete ferroviaria (Maggi, 2017, p. 54). Pertanto, già nella prima metà dell'Ottocento la Penisola fu interessata dalla realizzazione di collegamenti ferroviari, seppur maggiormente concentrati nelle aree centro-settentrionali. Tuttavia, una volta avvenuta l'unificazione dell'Italia, mancava ancora una rete nazionale coerente e ben strutturata, al punto che ben 34 province risultavano prive di strade ferrate (Maggi, 2011, p. 10). Le ragioni di questa mancanza sono da ricercare nei progetti realizzati dagli Stati preunitari che erano stati sviluppati indipendentemente gli uni dagli altri, inoltre non vi era un robusto sistema di strade che mettesse in comunicazione i centri abitati con le zone portuali o le stazioni ferroviarie, sviluppato soltanto in seguito alla legge n. 4.613 del 1868[1].

Per potenziare in maniera adeguata la rete ferroviaria nazionale vennero, pertanto, stanziate ingenti risorse economiche. All'inizio degli anni Settanta del XIX secolo la presenza di strade ferrate nella Penisola era triplicata, raggiungendo i 6.000 km, e soltanto nove province erano ancora prive di un collegamento su ferro (Maggi, 2011, p. 11). Rispetto a questo scenario la situazione nell'area meridionale della Penisola era nettamente differente, nonostante gli sforzi profusi per implementarne la dotazione ferroviaria. I primi binari lambirono, infatti, il territorio siciliano soltanto nel 1863 (Maggi, 2017, p. 58) mentre l'isolamento della Calabria si protrasse almeno fino alla metà del decennio, quando venne avviata la progressiva apertura della Ferrovia Jonica (Costanzo, 2005, p. 48).

Quanto appena considerato ci permette di constatare, quindi, il ritardo con cui l'intero territorio regionale beneficiò di un'adeguata rete di trasporto su ferro, con il conseguente isolamento delle zone più interne. In merito allo sviluppo delle strade ferrate della Penisola, risulta utile ricordare che, nel 1879, venne approvata la legge n. 5.002[2] con la quale si esercitava un'azione programmatica per la costruzione di linee ferroviarie complementari. Proprio in questo periodo, intorno agli anni Ottanta dell'Ottocento, in Calabria venne avanzata l'ipotesi di un collegamento ferroviario tra Cosenza e Crotone[3], ubicate sui due versanti opposti della regione, passante attraverso l'aspro territorio dell'Altopiano Silano[4].

Questo progetto rientrava in una delle iniziative concepite per congiungere le fasce più interne, come quelle collocate nell'impervio territorio della Sila, ai centri maggiori quali Catanzaro, Cosenza o Reggio Calabria, nonché alla rete ferroviaria nazionale. Attraverso l'ausilio di documenti d'archivio è possibile ricostruire le complicate vicissitudini che hanno portato alla effettiva realizzazione di questa strada ferrata passante per l'Altopiano Silano, tenendo in considerazione anche quei progetti, purtroppo, mai concretizzati.

[1] *Gazzette Ufficiali*, 267 (1° ottobre 1868).
[2] *Gazzette Ufficiali*, 177 (30 luglio 1879).
[3] Nel testo si farà riferimento alla città anche con il precedente toponimo Cotrone.
[4] La Sila è un massiccio montuoso che si estende nella sezione centrale dell'Appennino Calabro.

Secondo le fonti archivistiche consultate[5],

> […] nel 1881, i Comuni Silani, situati sul versante meridionale dell'Jonio, presentarono una supplica a S. M. il Re per ottenere la concessione di una linea che li congiungesse con la rete Mediterranea tra Cotrone e Catanzaro. Di questa linea esistevano già gli studi e i progetti compilati a cura della Società della Mediterranea, che ne aveva decisa la costruzione, internandosi nel territorio, ma che poi, per sue particolari ragioni, abbandonò preferendo ad essa quella che attualmente costeggia il litorale. Tale domanda, sebbene riconosciuta giustissima, non poté essere accolta dal Ministero a causa delle pretese dei Comuni, nonché delle loro condizioni finanziarie tutt'altro che floride. I Comuni però hanno sempre continuato ad insistere per ottenere questa Ferrovia, ben conoscendone l'utilità e l'accrescimento della pubblica ricchezza che essa produrrà […].

Nel 1885, le popolazioni dei circondari di Cosenza e Crotone fecero voto al Governo per una linea ferroviaria diretta Cotrone-San Giovanni in Fiore-Cosenza, passante per la Sila. Una fonte (Fazio da Casino, 1885) ci permette di comprendere quanto forte fosse desiderata la realizzazione di questa via di comunicazione, ritenuta indispensabile per lo sviluppo dell'intero territorio: "Ed ecco i vantaggi che immensi ed incalcolabili sarebbero per provenire, specialmente allo Stato, da tale linea, […] e l'importanza e la necessità di essa, vuoi per parte del Governo, vuoi per parte delle popolazioni di questi due Circondarii Cotrone e Cosenza (Fazio da Casino, 1885, p. 16)". In effetti, le testimonianze a noi giunte ci lasciano intendere quanto arduo fosse lo spostamento dal cuore dell'Altopiano Silano verso i centri principali della regione: "Da San Giovanni in Fiore per toccare la ferrovia bisogna fare ben dodici ore di cammino […] S. Giovanni, per toccare Cosenza, deve ben percorre tutta la Sila, e quanto vi s'impiega? Diciott'ore […]" (Fazio da Casino, 1885, p. 48). Nel corso degli anni Ottanta dell'Ottocento, il Consiglio comunale di Mesoraca[6] si impegnò a promuovere la realizzazione di una tratta ferroviaria tra il piccolo centro e la stazione di Roccabernarda. Un estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comunale di Mesoraca[7] contiene un dettagliato resoconto delle vicende legate a questa iniziativa:

> Nel 1888 […] un certo Conte Gansay – un Francese – attratto dalla rinomanza delle immense e foltissime foreste di pini, di abeti e di faggi appartenente al nostro Comune, venne fra noi accompagnato da diversi ingegneri e propose che perché il Comune gli avesse concesso la vendita di tutti i suoi boschi egli avrebbe costruito una ferrovia che, partendo da Mesoraca avrebbe dovuto raggiungere la Stazione ferroviaria di Rocca Bernarda e quindi il mare. […] Il Consiglio Comunale accolse la proposta del Gansay,

[5] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[6] Il Comune ricadeva, al tempo, nella provincia di Catanzaro. Oggi, invece, fa parte della provincia di Crotone.
[7] Estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comunale, tornata del 12 agosto 1910.

> l'Autorità Superiore sanzionò la deliberazione del Consiglio, ma il Gansay, dopo avere invano cercato a più riprese i capitali occorrenti per la costruzione della linea dovette rinunziare al suo disegno. Dopo il Gansay fu la volta degli ingegneri Guerci e Assenti nel 1890 e nel 1892 quella dell'ingegnere francese Cremieux […].

Precisamente quest'ultimo firmò il 9 settembre 1893 un compromesso[8], sottoscritto anche dal Sindaco di Mesoraca, per "la costruzione e l'esercizio della ferrovia a sezione ridotta tra Roccabernarda e Mesuraca". Pertanto,

> Ogni difficoltà fu superata: il progetto fu approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici e lo Stato concesse il sussidio massimo chilometrico che era allora di L. 3500 annue. Ma il Cremieux, dopo lunghissime vicende, che alcune volte furono tanto liete da fare sperare imminente l'inizio dei lavori, dovette rassegnarsi anche lui all'avversa sorte e non potendo fornirsi i capitali necessari alla attuazione del suo progetto, di vendere questo e cedere i suoi diritti[9].

Successivamente,

> l'idea d'una Ferrovia, da Mesoraca a Rocca Bernarda fu poi abbandonata pel rifiorire d'una vecchia speranza: la Ferrovia Silana, progetti Municchi e Galli[10]. […] ma poi, [prosegue la fonte] constatando che una lumaca sarebbe arrivata assai prima a Crotone per via ordinaria, d'un vagone merci spedito con la Ferrovia elettrica Galli-Municchi - rinfoderammo i nostri entusiasmi[11].

In seguito, come ci informano i documenti, avvenne l'istituzione della Società Industriale della Sila,

> In data 24 Dicembre n. s. si è costituita in Roma una società avente per iscopo di sviluppare le energie naturali della Regione Silana, con speciale riguardo a quanto si riferisce all'agricoltura e col necessario ausilio dell'industria di trasporti, provvedendo principalmente alla costruzione della Ferrovia Cosenza-Longobucco-San Giovanni in Fiore-Mesoraca-Cotrone, al quale effetto l'ingegnere Ugolini ha iniziato le sue operazioni, stipulando in Calabria diversi contratti per acquisto di boschi di proprietà comunale e privata[12].

[8] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 58.
[9] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[10] Per un approfondimento si rimanda a Cardamone (1899).
[11] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[12] Archivio Storico Comunale Crotone, *Deliberazioni di G. M.*, INV. 352, Deliberazione di Giunta Municipale di Crotone, n. 15 del 19.01.1905, "Costruzione di una ferrovia silana, voti al Governo per un sussidio", Segnatura: ASCC. Documentazione precedentemente attenzionata da Rongone (1980).

In un decreto ministeriale del marzo 1905, firmato dal Ministro Tedesco, la Società Industriale della Sila era stata autorizzata "a far eseguire sul terreno dai propri incaricati gli studi e le operazioni geodetiche per la compilazione del progetto di una ferrovia da Cosenza […] a Cotrone"[13]. Questa disposizione venne, successivamente, comunicata al Prefetto della Provincia di Catanzaro dall'Ingegnere Edoardo Ugolini, rappresentante della Società, in una lettera in cui si richiedeva l'accesso ai fondi privati nel territorio dei comuni interessati dall'iniziativa[14]. Il progetto presentato dall'ingegnere Ugolini mirava

> a raggiungere l'altissimo scopo: quello, cioè, che con una linea a trazione elettrica, movendo da Cosenza, salendo sull'altipiano della Sila, per S. Giovanni in Fiore, e discendendo a Cotrone, rendendo così possibili allacciamenti per utili diramazioni, recherà progressivi benefici all'economia nazionale[15].

Purtroppo,

> il progetto dell'ingegnere Ugolini, sapientemente elaborato ed accolto favorevolmente da tutte le popolazioni Silane delle due provincie di Cosenza e di Catanzaro, ebbe il parere favorevole del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ma restò anch'esso inattuato a causa degli scarsi sussidi concessi dallo Stato[16].

Nel frattempo, nel 1905, l'articolo 14 della legge n. 413 del 9 luglio[17] prescriveva che se entro la fine del 1907 la costruzione della Ferrovia Cosenza-Cotrone per la Sila non fosse stata concessa all'industria privata, l'utilizzo del Fondo Silano sarebbe stato devoluto allo Stato per la costruzione diretta dell'infrastruttura. Tuttavia, così non fu, come sottolineato in un verbale della Giunta Municipale di Catanzaro dell'11 maggio 1909, in cui si faceva voto al Presidente del Consiglio e al Ministro dei LL. PP. affinché venisse data esecuzione a quanto disposto dalla Legge. Il dibattito sul tema proseguì, negli anni Dieci del Novecento, quando il Governo abbandonò il proposito della costruzione diretta e venne conferita alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo la concessione della "costruzione e dell'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria"[18].

Con la convenzione del 1911, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo si assumeva la responsabilità della costruzione di una rete ferroviaria con una estensione pari a 1.271.153 km. Tra questi nuovi progetti figurava la linea "Cosenza-

[13] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[14] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[15] Archivio Storico Comunale Crotone, *Deliberazioni di G. M.*, INV. 352, Deliberazione di Giunta Municipale di Crotone, n. 15 del 19.01.1905, "Costruzione di una ferrovia silana, voti al Governo per un sussidio", Segnatura: ASCC.
[16] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.
[17] *Gazzette Ufficiali*, 180 (2 agosto 1905), p. 3875.
[18] *Gazzette Ufficiali*, 69 (23 marzo 1911), p. 1578.

Crotone per la Sila", per un totale di 150 km. In una nota del 14 agosto 1912 venivano ribadite alcune condizioni della convenzione che prevedeva la suddivisione della Ferrovia Silana in sei tronconi. Secondo gli accordi stipulati, i due estremi Pedace-Piccirillo-San Domenico e Cutro-Crotone Porto, rientranti nelle linee del gruppo B della convenzione, dovevano essere ultimati entro il 31 dicembre 1916, mentre i loro progetti dovevano essere ultimati entro il 30 giugno 1913, come specificato dall'art. 5 della convenzione. Secondo le disposizioni il tratto

> partendo dalla stazione di Pedace (linea Cosenza-Pietrafitta) [avrebbe risalito] le falde a nord-est di Cosenza fino al crinale che separa le valli del Crati e del Neto; donde si svolge attraverso l'altipiano della Sila Grande, segue l'andamento della strada nazionale per la valle del Garga e raggiunge San Giovanni in Fiore. Poscia per le valli del Neto e del Tacina e pel vallone Mezzaricotta scende al Porto di Cotrone sovrapassando la ferrovia del litorale Jonico ed innestandosi, mediante un raccordo, alla stazione Cotrone delle ferrovie dello Stato[19].

La rete ferroviaria, pertanto, avrebbe attraversato un territorio estremamente articolato, difficile da adattare a una rete di comunicazione così complessa. Per questa ragione si decise di adottare lo scartamento ridotto[20], anziché quello ordinario, in modo da ottenere una infrastruttura più leggera e con pendenze e raggio di curvatura più severi. Inoltre, seguendo l'andamento orografico del territorio non sarebbe stato necessario realizzare ingenti opere ingegneristiche riducendo, quindi, i costi di esecuzione. Nel 1919 venne stipulata una ulteriore convenzione in merito alla "revisione delle sovvenzioni chilometriche governative inerenti alle linee ferroviarie costituenti la rete Calabro Lucana e per la elettrificazione delle medesime"[21]. Ulteriori disposizioni circa la costruzione delle ferrovie Calabro Lucane vennero emanate con il Regio decreto-legge n. 1.695 del 24 novembre 1921[22].

Sul fronte occidentale, quello cosentino, il primo troncone a essere inaugurato fu quello Pedace-San Pietro in Guarano, l'11 ottobre del 1922[23], con origine dalla stazione di Pedace posta sulla linea Cosenza-Catanzaro, all'epoca limitata a Rogliano. Il tratto, a scartamento ridotto di m. 0,95, si sviluppava complessivamente per km 21+897.74, con una pendenza massima della linea del 35 per mille e con un raggio minimo delle curve di 100 metri. Una mappa ferroviaria della Calabria della metà degli Anni Venti (figura 1) ci permette di scorgere l'appena completato tratto Pedace-San Pietro in Guarano e il costruendo tronco Cotrone-Cutro. Al centro, in bianco, il resto della linea in progettazione, una parte della quale non vedrà mai la luce.

---

[19] *Gazzette Ufficiali*, 69 (23 marzo 1911), p. 1584.
[20] Lo scartamento ferroviario indica la distanza posta tra i lembi interni delle due rotaie. In una ferrovia a scartamento ridotto questa distanza è inferiore a quella ordinaria, pari a 1.435 mm. Nell'ambito specifico delle ex Ferrovie Calabro Lucane è di 950 mm.
[21] *Gazzette Ufficiali*, 72 (25 marzo 1919).
[22] *Gazzette Ufficiali*, 286 (7 dicembre 1921), p. 1477.
[23] Cfr. ordine di servizio n. 14 del 1922, pubblicato in Rongone (1980, p. 51).

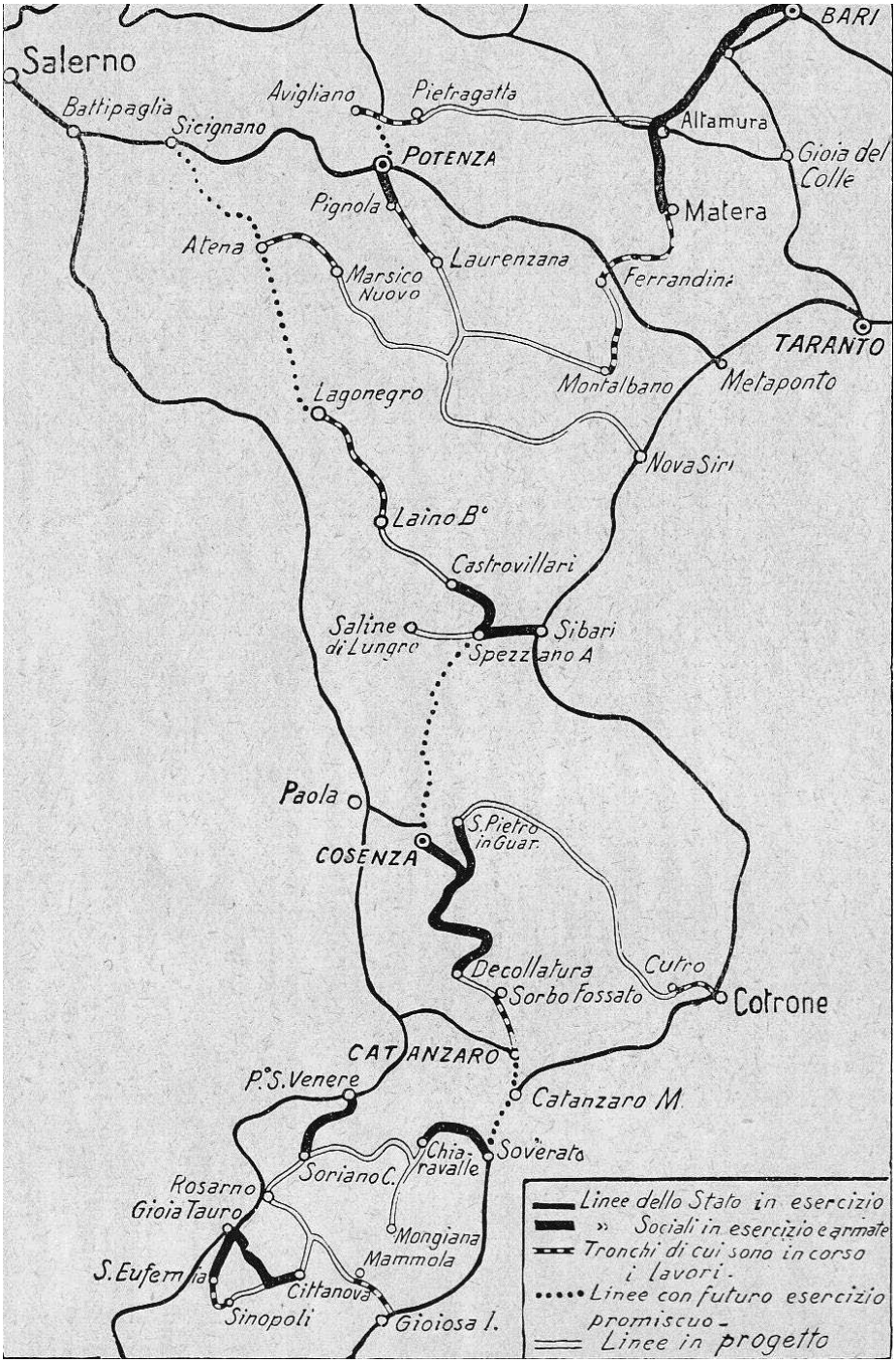


Figura 1 – Mappa ferroviaria Calabria Anni '20
Fonte: *Le vie d'Italia*, 1926

La lettura di una cronaca del 1926 ci consente di comprendere quanta importante venisse considerata la realizzazione della Ferrovia Silana, intesa come strumento di sviluppo e affrancamento del territorio calabrese, "solo allorquando la vaporiera […] correrà lieta […] incomincerà per la Calabria una nuova vita ricca di lavoro, di prosperità e di progresso" (Prato, 1926, p. 166). Proprio questo fu l'obiettivo che, lentamente, si tentò di raggiungere attraverso l'apertura dei diversi tronconi della Silana, una realtà fatta di nuove possibilità per gli abitanti dell'hinterland silano. Pertanto, anche il tratto San Pietro in Guarano-Camigliati venne aperto all'esercizio il 10 agosto 1931[24]. Il tronco si sviluppava per km 17+803.11, con uno scartamento ridotto di m. 0.95, con un raggio minimo delle curve di m. 100 e una pendenza massima del 60 per mille, in modo da evitare l'implementazione della rotaia a cremagliera. Una serie di rare fotografie d'epoca ci restituiscono una immagine delle stazioni e delle infrastrutture poste su questo troncone, consentendoci di ripercorrerne idealmente il tragitto. Una volta lasciata la stazione di San Pietro in Guarano, il treno attraversava il viadotto Fiume[25], uno dei più ardimentosi dell'intera ferrovia. Quest'ultimo permetteva alla locomotiva di giungere alla stazione di Redipiano (figura 2), per poi approdare a quella di Santo Janni (figura 3).

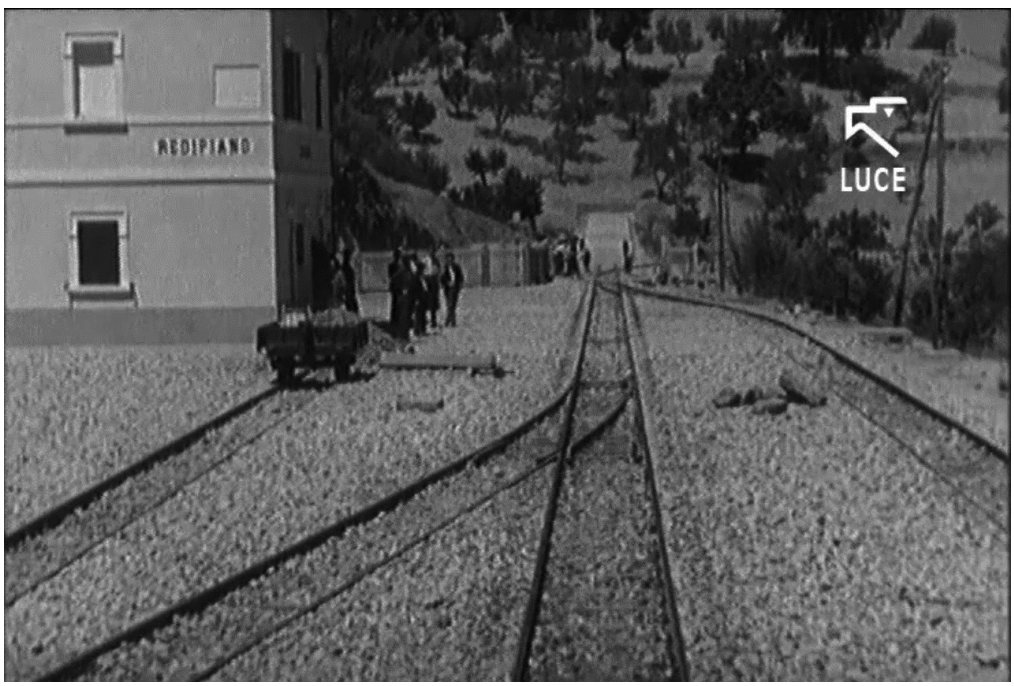


Figura 2. Stazione di Redipiano
Fonte: Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*

[24] Ordine di servizio n 22 del 1931, pubblicato in Rongone (1980, p. 52).
[25] Il progetto originale del ponte Fiume è pubblicato in Cerminara, Salatino e Sirianni (2017, pp. 101-102).

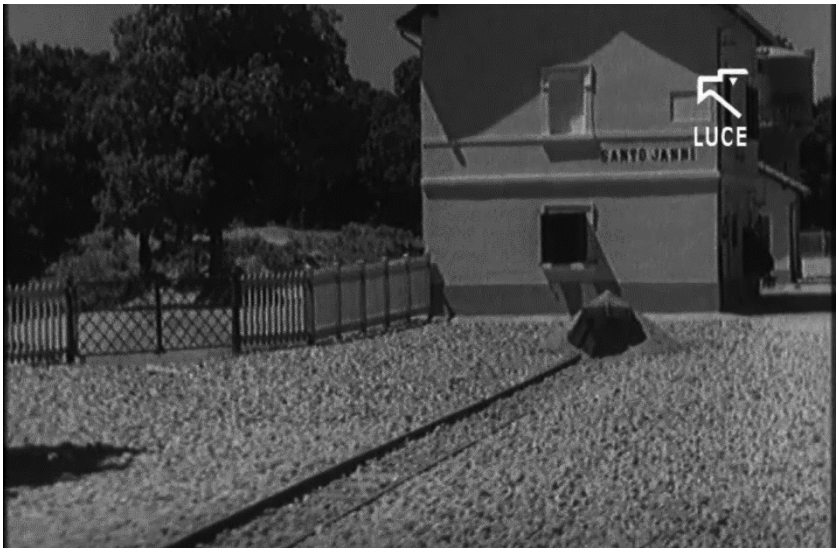


Figura 3. Stazione di Santo Janni
Fonte: Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*

Dal momento che le due stazioni si trovavano lungo il tratto più acclive, vennero dotate di un binario in contropendenza e insabbiato, detto di salvamento, ben visibile nella figura 2. Quest'ultimo, collegato a quello di corretto tracciato[26], rivestiva una importante funzione di sicurezza contro le eventuali fughe di veicoli lungo la tratta in salita, per questa ragione lo scambio che lo precedeva era sempre orientato in direzione del suddetto binario e poteva essere manovrato verso la prosecuzione della linea solo una volta che il treno discendente si era fermato in stazione. Una volta ripartito il convoglio si preparava ad attraversare una delle gallerie più lunghe presenti sul tracciato, quella del Fondente, all'ingresso della quale è ubicata l'omonima fermata. Attraversato il valico, il treno giungeva alla stazione di Piccirillo (figura 4) percorrendo l'omonimo viadotto, infine, giungeva al capolinea presso la stazione di Camigliati[27] (figura 5). In queste preziose immagini d'epoca è possibile scorgere le fattezze architettoniche della stazione (figura 6), catturata di prospetto e di lato, proprio nell'attimo in cui il convoglio raggiungeva il capolinea. La possibilità di raggiungere Camigliatello con maggiore facilità permise al piccolo centro silano di crescere, anche grazie al massiccio trasporto merci sulla linea ferroviaria. Infatti, come evidenzia questa immagine d'epoca (figura 7), l'abitato non era collegato, come oggi, attraverso la nuova Strada Statale 107 (figura 8), pertanto la ferrovia divenne la principale via di accesso, soprattutto nei periodi in cui le estreme condizioni meteorologiche non consentivano l'utilizzo di altri percorsi.

[26] Per corretto tracciato si intende la prosecuzione del binario proveniente dalla linea all'interno della stazione, che può essere percorso dal treno senza particolari limitazioni di velocità (ad esempio scambi).
[27] Successivamente rinominata Camigliatello Bianchi, Camigliatello e Camigliatello Silano. Ordine di servizio n. 8 del 1946 e n. 12 del 1947, pubblicato in Cerminara, Salatino e Sirianni (2017, p. 111).



Figura 4. Stazione di Piccirillo
Fonte: Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*



Figura 5. Stazione di Camigliati
Fonte: Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*



Figura 6. Stazione di Camigliati
Fonte: Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*

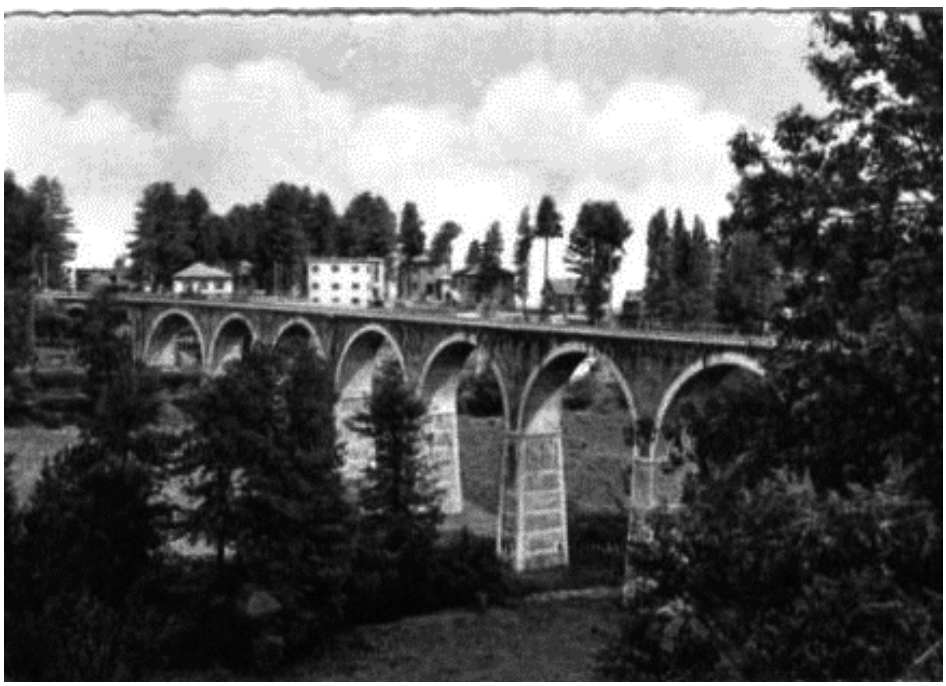


Figura 7. Viadotto Camigliati
Fonte: Cartolina "Bellezze di Calabria", collezione personale dell'autore corrispondente



Figura 8. Veduta Viadotto Camigliati, luglio 2021
Fonte: Foto di Roberto Galati ©

In questo scatto è rappresentato l'imponente viadotto Camigliati, facente parte del troncone successivo inaugurato nel '56, del quale è possibile cogliere a pieno l'imponenza rispetto all'ambiente circostante. Si tratta di un'immagine di grande rilevanza, poiché sintetizza perfettamente il ruolo fondamentale rivestito dal tratto ferroviario nel trasporto regionale calabrese prima che le infrastrutture stradali permettessero una adeguata connessione delle zone più isolate, come quella di Camigliatello, ai centri principali. L'importante funzione di questa strada ferrata, pertanto, è quella di offrire alle piccole realtà locali la possibilità di emergere e sfruttare il proprio potenziale inespresso, contribuendo ad amplificarne il valore.

In merito alla costruzione dell'ultimo tratto occidentale della Ferrovia Silana, venne approvata la "Convenzione relativa alla concessione alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo della Costruzione e dell'esercizio del tronco ferroviario Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore"[28], per il quale in seguito venne autorizzata una ulteriore spesa di 600 milioni di lire[29]; l'apertura al pubblico del troncone avvenne il 7 maggio 1956[30]. La tratta si estendeva per km 27+625.63, con una pendenza massima del 35 per mille e un raggio minimo delle curve di m. 100. Anche

[28] *Gazzette Ufficiali*, 3 (4 gennaio 1950), p. 59.
[29] *Gazzette Ufficiali*, 3 (4 gennaio 1950), p. 28.
[30] Ordine di servizio n. 9, 1956, pubblicato in Rongone (1980, p. 57).

in questo caso l'abilità delle maestranze impiegate fu fondamentale, infatti il percorso presenta una serie di opere ingegneristiche complesse, tra cui il viadotto Camigliati. Per quanto concerne il tratto jonico della ferrovia Silana, l'apertura al pubblico del tronco Petilia Policastro-Crotone avvenne nel giugno del 1930[31]. In una comunicazione dell'Ispettorato generale delle Ferrovie, circolo di Catanzaro, del giugno 1930 veniva notificata l'apertura del tronco Crotone-Petilia Policastro. L'avviso informava che sulla tratta sarebbero state effettuate "due coppie di corse giornaliere di treni ordinari […] nonché sette coppie di treni facoltativi". Anche questo tronco aveva uno scartamento ridotto di m. 0.95, con una pendenza massima del 35 per mille e un raggio minimo nelle curve di m. 100. Come evidenziano i documenti[32], per consentire l'avanzamento dei lavori per il tratto ferroviario vennero attuati molteplici espropri. Una serie di disegni[33] realizzati, appunto, per un piano di esecuzione di esproprio ci offrono un inedito punto di vista su questo tracciato ferroviario. Tra le tavole più significative figurano certamente quelle che rappresentano le stazioni di Petilia Policastro, Mesoraca e Cutro-Scandale (figure 9, 10 e 11) e il viadotto sul fiume Tacina (figura 12), opera ingegneristica di maggiore rilievo del tratto. L'estensione totale che, a questo punto, la strada ferrata aveva raggiunto era di circa 109 km; 67 km nel tratto Pedace-San Giovanni in Fiore e quasi 42 km nel tragitto da Petilia Policastro fino a Crotone (figura 13). Il completamento del tratto ferroviario, attraverso il congiungimento di San Giovanni in Fiore a Petilia Policastro, divenne presto materia di dibattito. In una lettera del luglio 1951, il Sindaco di Cosenza comunicava ai comuni interessati che in merito all'

> auspicato completamento della ferrovia Silana, realizzabile attraverso la costruzione dell'ultimo tronco San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro, è stato osservato che esso riuscirebbe utile, sia ai fini del miglioramento degli esercizi dei due tronchi terminali ai due lati; Cosenza-San Giovanni in Fiore e Cotrone-Petilia Policastro, sia come mezzo idoneo all'effettuazione degli ingenti trasporti che, dall'altopiano Silano si dirigono verso il porto di Crotone

La spesa prevista per il compimento dell'infrastruttura ammontava a sette miliardi e seicento milioni, cifra impossibile da sostenere con le somme fino a quel momento autorizzate e per la quale si auspicava uno speciale provvedimento legislativo. Tuttavia, il Sindaco di Cosenza informava che "il Ministero del Tesoro, per ovvie ragioni di bilancio, [aveva] recentemente consentito soltanto il completamento dei lavori in corso e non l'inizio della costruzione di nuovi tronchi ferroviari" (citato in Rongone, 1980, p. 37).

[31] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.
[32] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.
[33] Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.

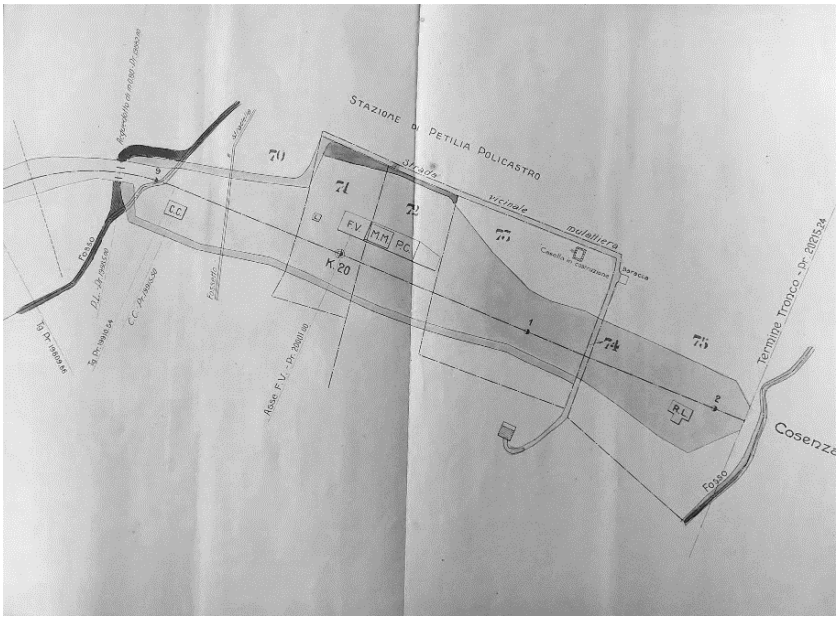


Figura 9. Piano esecuzione di esproprio tratto, Stazione di Petilia Policastro
Fonte: Archivio di Stato di Catanzaro

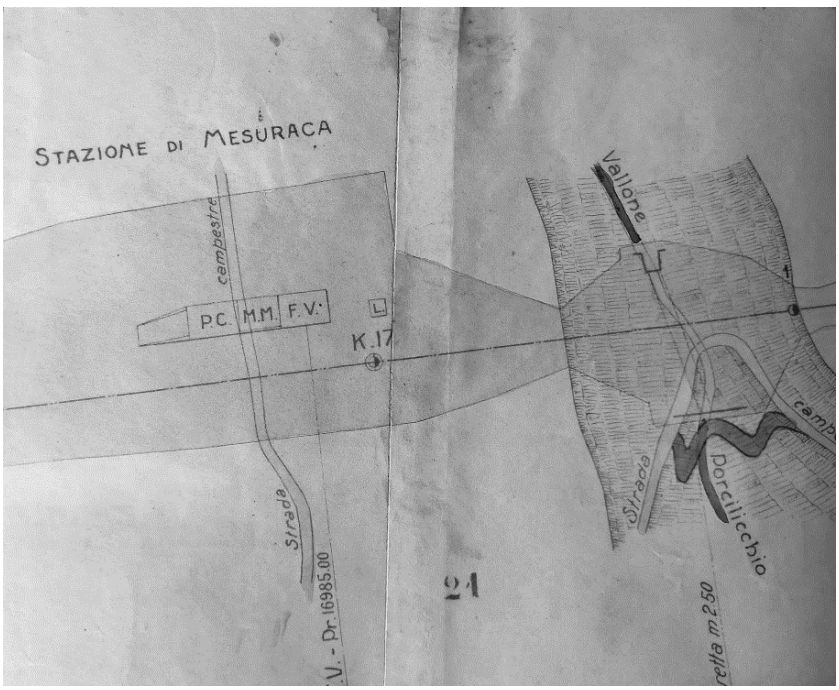


Figura 10. Piano di esecuzione di esproprio, Stazione di Mesoraca
Fonte: Archivio di Stato di Catanzaro

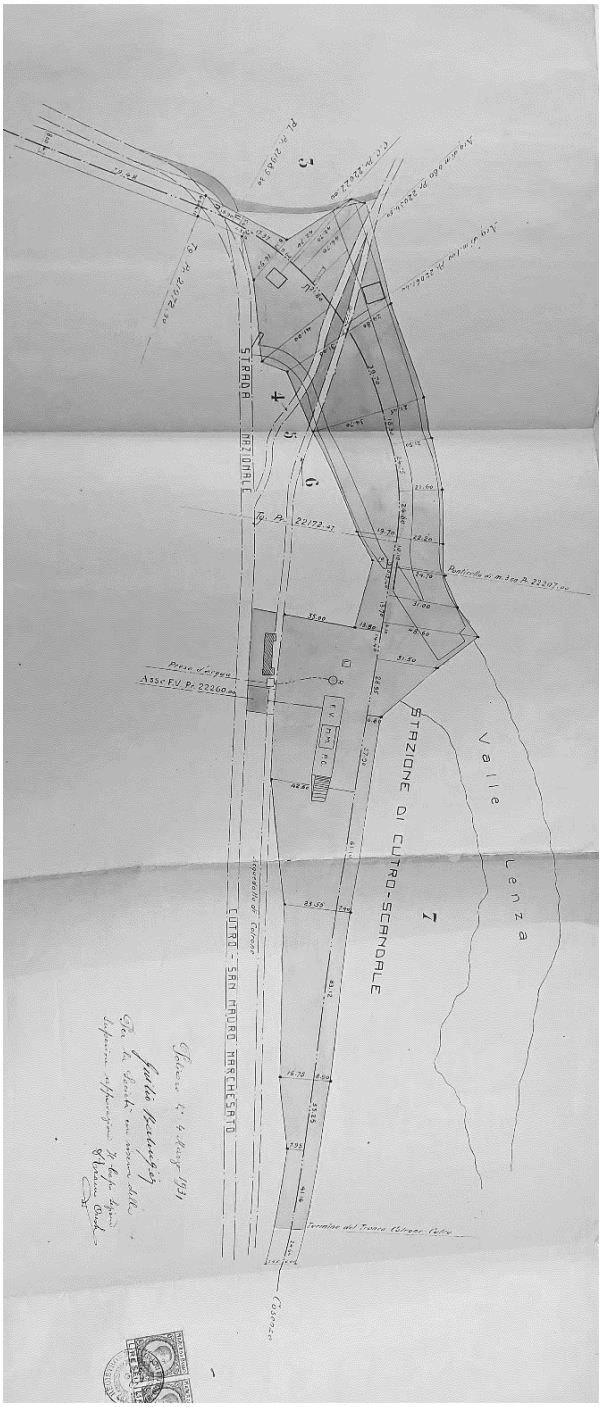


Figura 11. Piano di esecuzione di esproprio, Stazione di Cutro-Scandale
Fonte: Archivio di Stato di Catanzaro

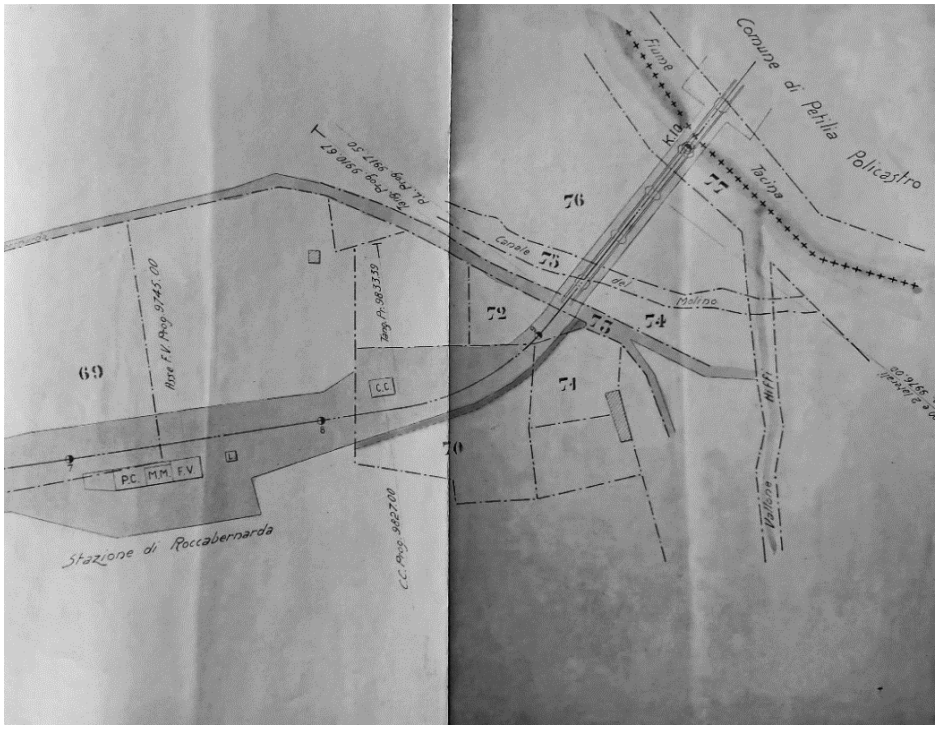


Figura 12. Piano di esecuzione di esproprio, Viadotto sul fiume Tacina
Fonte: Archivio di Stato di Catanzaro

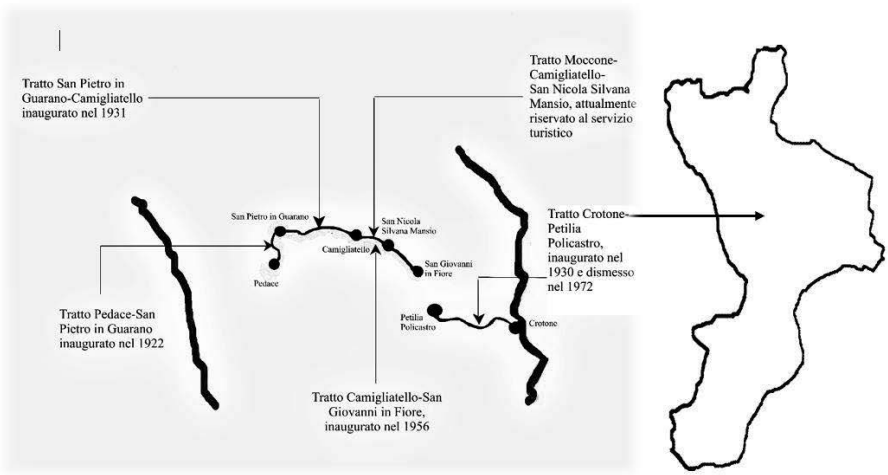


Figura 13. Mappa del tracciato ferroviario
Fonte: Elaborazione degli autori

In merito alla questione si espresse, inoltre, la Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie che non ritenne più necessario il completamento del progetto, che venne rimandato (*Relazione della commissione per lo studio del piano regolatore delle Ferrovie*, 1953). Nel IV capitolo della relazione, al punto 132, si legge:

> Il nuovo tronco fa parte delle ferrovie Cosenza-Crotone Petilia Policastro, di cui sono già in esercizio i tratti estremi Cosenza-Camigliatello e Crotone-Petilia Policastro, ed è in costruzione il tratto Camigliatello-S. Giovanni in Fiore. I Comuni interessati chiedono che il nuovo tronco passi per Cerenzia, Caccuri e Cotronei, per favorire lo sviluppo commerciale e turistico di quelle località ed agevolare la trasformazione agraria della Sila, ovviando al disagio della mancanza di sicuri mezzi di trasporto, specialmente nella stagione invernale, allorché per lunghi periodi rimangono interrotte le comunicazioni fra gran parte di quei Comuni. La Commissione iscrive il nuovo tronco fra le opere da eseguire in un terzo tempo.

Sebbene la volontà dei comuni silani di vedere questo grande progetto concluso, l'ultimo tratto della Ferrovia Silana non venne mai completato. Questo fu il primo segnale di un progressivo abbandono della strada ferrata e del declino dell'intero sistema delle linee ferroviarie Calabro Lucane.

Un punto di rottura venne provocato da un tragico evento storico: l'incidente mortale avvenuto a Catanzaro il 23 dicembre 1961, sul viadotto della Fiumarella (Petronio, 2019, p. 15). Con legge n. 1.855 del 23 dicembre 1963, si procedette al "riscatto e gestione commissariale della ferrovie Calabro Lucane"[34] e, in seguito, vennero emanate disposizioni "per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro Lucane ed autoservizi integrativi"[35]. La messa in atto del piano rese necessaria l'erogazione alle Ferrovie Calabro Lucane di un finanziamento di 16 miliardi di lire al quale, successivamente, si aggiunse un'ulteriore somma[36]. Negli stessi anni, precisamente, nell'agosto del 1972, la tratta Petilia Policastro-Crotone venne chiusa all'esercizio, nonostante i grandi sforzi richiesti per la sua costruzione[37]. Con decreto del 2 ottobre del 1990 si procedeva alla "Soppressione della gestione governativa delle Ferrovie Calabro Lucane e all'istituzione di aziende commissariali in luogo della gestione stessa"[38]. L'articolo 1 sanciva l'istituzione di due aziende commissariali "gestione commissariale governativa per le Ferrovie della Calabria […] gestione commissariale governativa per le Ferrovia appulo-lucane". Tra i servizi di trasporto assunti dalla gestione commissariale governativa delle Ferrovie della Calabria figurava, tra le strade ferrate, la linea Pedace-San Giovanni in Fiore. Nella seconda metà degli anni Novanta[39], sebbene altre linee in esercizio, come la Cosenza-Catanzaro, vennero dotate di nuovi apparati di sicurezza, la Ferrovia Silana venne esclusa da questo ammodernamento.

[34] *Gazzette Ufficiali*, 337 (30 dicembre 1963), p. 6170.
[35] *Gazzette Ufficiali*, 95 (12 aprile 1968), p. 2258.
[36] *Gazzette Ufficiali*, 81 (25 marzo 1975, p. 1971.
[37] Ordine di servizio n. 35 del 1972, pubblicato da Rongone (1980, p. 43).
[38] *Gazzette Ufficiali*, 24 (29 gennaio 1991).
[39] Archivio privato V. Lascala, Circolare MT/200/9187 del 26 marzo 1998.

2. Verso la valorizzazione in chiave turistica di un tratto della Ferrovia Silana

Un punto di svolta si raggiunse nel 1997 quando con disposizione n. MT/4513 del 28 luglio il servizio ferroviario ordinario della linea Cosenza-San Giovanni in Fiore venne limitato a Camigliatello poiché il percorso da Camigliatello a San Giovanni fu convertito all'uso turistico[40]. Negli anni successivi la strada ferrata subì una serie di provvedimenti che ne determinarono un lento ma progressivo declino. Dall'agosto del 1997, per esempio, venne introdotta una riduzione delle corse che furono totalmente abolite nei giorni festivi su tutte le linee in esercizio[41]. Nel primo decennio del nuovo millennio la Silana fu oggetto di ulteriori interventi che ridussero costantemente il servizio sul tratto ferroviario. Nell'aprile del 2008[42], a causa di una serie di lavori nella Galleria di Fondente venne soppresso ogni tipo di collegamento sulla tratta Spezzano della Sila-Camigliatello. Nel luglio 2010, in aggiunta, per l'esecuzione di lavori improrogabili, la tratta Pedace-Spezzano della Sila venne interdetta da ogni tipo di servizio ferroviario[43]. Tre anni più tardi, con la deliberazione n. 380 del 25 ottobre 2013, venne adottato il Piano di riprogrammazione dei servizi di Trasporto pubblico locale e di Trasporto ferroviario regionale, che determinò la chiusura immediata della tratta Camigliatello Silano- San Giovanni in Fiore. I provvedimenti presi vennero riconsiderati con la Delibera di Giunta regionale, n. 124 del 8 aprile 2014 che stabilì il mantenimento del servizio turistico per la tratta Camigliatello Silano-San Nicola Silvana Mansio. È importante sottolineare a questo proposito che, sebbene ormai dismessa, la tratta ferroviaria potrebbe ritornare a ospitare il servizio ordinario, tuttavia a causa del mancato adeguamento dell'infrastruttura ai sistemi di sicurezza previsti dalle norme vigenti, l'unico servizio consentito è quello di tipo turistico.

In seguito a un ulteriore processo di riqualificazione, nell'agosto del 2016[44], il tratto Moccone-San Nicola Silvana Mansio venne riaperto al servizio turistico. La gestione degli eventi fu esclusiva, in principio, della società Ferrovie della Calabria[45] mentre, più recentemente, si è formalizzata la collaborazione con un'associazione di promozione sociale calabrese, l'Associazione Ferrovie in Calabria[46], per l'organizzazione e commercializzazione degli eventi per finalità turistiche sul treno storico.

[40] Archivio privato V. Lascala, Disposizione MT/4512 del 28.7.97.
[41] Circolare del 28 luglio 1997, pubblicata da Cerminara, Salatino e Sirianni, 2017, p. 234.
[42] Ordine di servizio n. 3/2008 del 9 aprile 2008, pubblicata da Cerminara, Salatino e Sirianni, 2017, p. 242.
[43] Nota del 12 luglio 2010, pubblicata da Cerminara, Salatino e Sirianni, 2017, p. 244.
[44] Per una *timeline* esaustiva degli eventi presi in considerazione si rimanda alla seguente immagine (figura 14).
[45] Nel nuovo millennio, dal 1° gennaio 2001 fu costituita la Società a Responsabilità limitata Ferrovie della Calabria.
[46] www.ferrovieincalabria.it/.

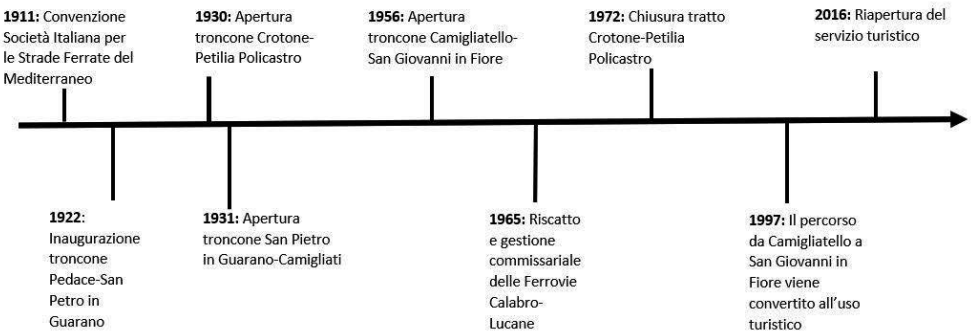


Figura 14. Timeline dei principali avvenimenti
Fonte: Elaborazione degli autori

Tale affiancamento è frutto di una convenzione[47] stipulata con la società Ferrovie della Calabria, recentemente rinnovata[48] alla luce della modifica[49] alla legge 128/2017[50]. Il fine ultimo è quello di implementare l'esperienza turistica con ulteriori servizi, attraverso il coinvolgimento degli attori locali, in modo da connettere il territorio con le sue specificità e potenzialità paesaggistiche ed eno-gastronomiche.

3. Potenzialità turistiche e proposte di valorizzazione

Gli itinerari turistici che includono antiche ferrovie, a bordo di mezzi di locomozione storici, sono ormai una realtà consolidata[51]. Questo dato trova conferma anche nella recente classifica stilata dal Fondo Ambiente Italiano (FAI) dei Luoghi del Cuore Fai 2020[52] che vede al primo posto la Ferrovia del Patrimonio Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Questi particolari itinerari sono materia di dibattito in Italia da un tempo relativamente recente tant'è che, solo nel 2017, è stata introdotta la legge 128/2017[53], ossia: "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". Le finalità della legge sono:

[47] www.ferrovieincalabria.it/index.php/eventi-ed-iniziative/le-nostre-iniziative/461-fdc-convenzione-ferrovie-in-calabria-treni-turistici-utenza.
[48] www.ferrovieincalabria.it/index.php/eventi-ed-iniziative/gli-eventi-dell-associazione/806-rinnovata-la-convenzione-tra-l-associazione-ferrovie-in-calabria-e-le-ferrovie-della-calabria-srl.
[49] *Gazzette Ufficiali*, 177 (30 luglio 2019), pag. 1.
[50] *Gazzette Ufficiali*, 196 (23 agosto 2017), p. 1.
[51] Per un approfondimento su questa tipologia di itinerari si rimanda a Maggi, 1997 e Maggi, 2000.
[52] www.fondoambiente.it/luoghi/cuneo-ventimiglia-nizza-la-ferrovia-delle-meraviglie.
[53] *Gazzette Ufficiali*, 196 (23 agosto 2017), p. 1.

> 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 dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli.

L'art 2 comma 2 della suddetta legge stila un elenco delle ferrovie classificate come turistiche, in cui figura anche l'antica strada ferrata calabrese[54]. Un'importante azione di recupero rispetto a questa tipologia di percorsi turistici in Italia è stata svolta dalla Fondazione Ferrovie dello Stato, costituita nel 2013 con l'obiettivo di promuovere il rilevante patrimonio storico ferroviario nazionale. La Fondazione, infatti, attraverso l'istituzione del progetto "Binari senza Tempo"[55], si è impegnata nella riqualificazione di strade ferrate ormai in disuso ma che si distinguono per il loro particolare pregio. Un'attività programmatica, pertanto, finalizzata alla riscoperta di quei tracciati, che per le loro uniche peculiarità, sono meritevoli di interesse. Grazie a questa iniziativa, quindi, è stato possibile valorizzare, fino ad oggi, il percorso di undici linee ferroviarie italiane per un totale di circa 600 km, confluiti all'interno di itinerari turistici ferroviari.

L'attuale itinerario turistico sulla Ferrovia Silana non si estende per il suo totale tracciato, ma si limita a un breve tratto, quello che prende avvio presso la stazione di Moccone e, passando per Camigliatello Silano, giunge a San Nicola Silvana Mansio, per un totale di circa 13 km. La decisione di limitare l'itinerario a questo breve percorso è frutto di una momentanea inagibilità della restante parte della linea ferroviaria, anch'essa potenzialmente sfruttabile dal punto di vista turistico. Nonostante tutto, anche solo questa porzione del tratto ferroviario permette ai viaggiatori di godere lentamente delle peculiarità dei luoghi e di poterne conoscere i tratti caratteristici, offrendo la possibilità di effettuare percorsi turistici esperienziali. Effettivamente la strada ferrata offre una ampia panoramica delle unicità territoriali e permette ai visitatori di vivere, in prima persona, esperienze lontane dal quotidiano. Attualmente il viaggio avviene a bordo di un treno trainato da una locomotiva a vapore che contribuisce ad arricchire il valore dell'esperienza turistica. Le carrozze presentano una configurazione a terrazzino e vengono trasportate da una locomotiva del gruppo 350 degli anni Venti del Novecento, costruita dall'azienda tedesca Borsig[56]. Il successo ottenuto dal servizio a vapore dimostra che questo specifico itinerario possiede un potenziale turistico che potrebbe essere valorizzato anche attraverso ulteriori iniziative. Una di queste, per esempio, potrebbe essere l'istituzione di un servizio velorail che, come accade in altre regioni europee, sta riaccendendo l'interesse verso questa tipologia di percorsi. Un caso paradigmatico è certamente quello francese dove il servizio di velorail è estremamente diffuso e costituisce un'importante realtà turistica[57]. Come è noto, questa tipologia di

[54] "Sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, […] le seguenti linee: […] b) Cosenza-San Giovanni in Fiore". *Gazzette Ufficiali*, 196 (23 agosto 2017).
[55] Binari senza tempo (fondazionefs.it)
[56] Per un approfondimento sul materiale rotabile utilizzato: Cerminara, Salatino e Sirianni, 2017, p. 287.
[57] In Francia 430 km sono stati già attrezzati per il servizio velorail (Maggiorotti, 2019).

veicoli oggi nella versione a pedalata assistita, conosciuti come draisine, venivano utilizzati in passato per scopi puramente manutentivi. Successivamente, è stato concepito un loro utilizzo per valorizzare percorsi ferroviari considerati di particolare rilevanza. Anche sulla Ferrovia Silana un progetto simile potrebbe costituire un rilevante attrattore turistico, soprattutto per coloro che ricercano la possibilità di effettuare percorsi di mobilità dolce. Precisamente in merito a questo punto, recentemente è stato sviluppato un progetto per istituire questo servizio sulla ferrovia Silana, utilizzando un prototipo ancora in attesa di omologazione costruito dall'azienda CMD snc dei Fratelli de Rose su progetto del capotecnico di officina delle Ferrovie della Calabria, Antonio Massarini. La proposta è frutto di una sinergia con l'Associazione Ferrovie in Calabria che si è impegnata a sovvenzionare interamente l'iniziativa. Il modello, come si evince dal progetto (figura 15), ha un telaio realizzato in acciaio al carbonio qualità S235JR, il cui peso senza sedili e ruote è di circa 75 kg, assemblato attraverso saldatura così da formare un unico elemento. Il veicolo (foto 16) può accogliere un massimo di quattro persone, una delle quali detiene un posto di comando, e può raggiungere una velocità di circa 25 km/h – inoltre è provvisto di un sistema anti-arretramento e di freni con dischi a impianto idraulico. Una particolarità di questo prototipo, che lo rende unico nel suo genere, è il sistema di giratura costituito dal cric manuale che consente a una sola persona di invertirne il senso di marcia, facendo effettuare una rotazione di 180° al ferrociclo.

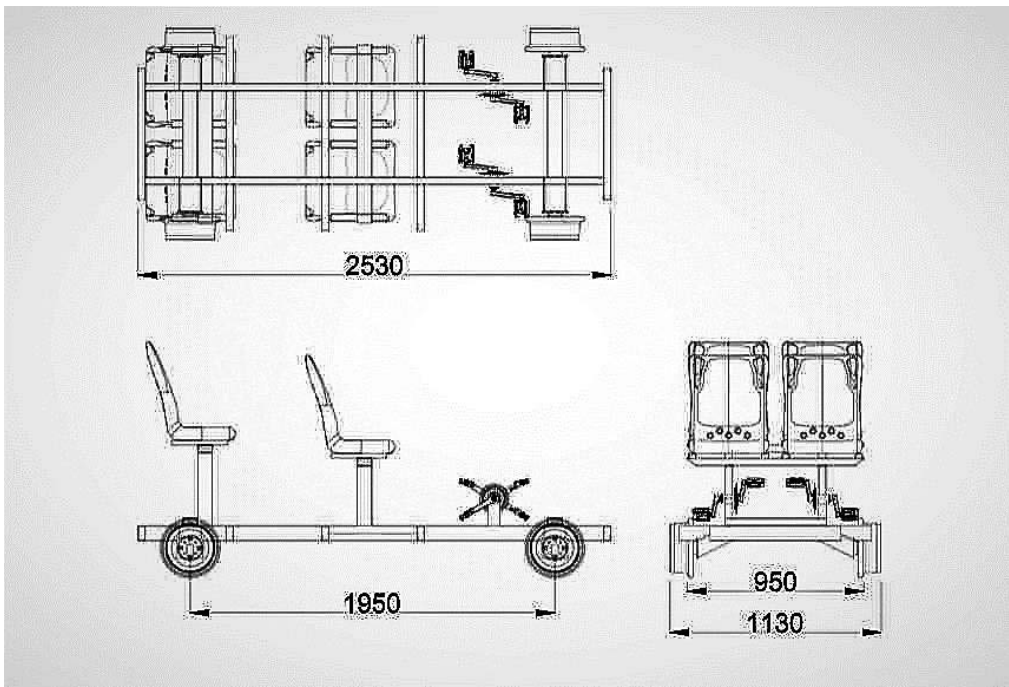


Figura 15. Progetto Velorail di Antonio Massarini
Fonte: Cmd. snc. dei Fratelli De Rose.



Figura 16. Velorail realizzato su progetto di Antonio Massarini
Fonte: Associazione Ferrovie in Calabria

Per comprovare l'idoneità del prototipo, nel 2019 sono stati effettuati test di percorribilità[58] su un tratto della Ferrosilana, che hanno prodotto risultati incoraggianti rispetto a un futuro utilizzo su questa strada ferrata, aprendo a nuove prospettive di valorizzazione del tratto ferroviario. Infatti, gli itinerari che potrebbero essere realizzati, utilizzando questo specifico mezzo di locomozione sono molteplici poiché, come si è visto, la ferrovia abbraccia una vasta area geografica. È opportuno sottolineare che intraprendere un viaggio percorrendo la ferrovia Silana permetta al turista di scoprire il patrimonio naturalistico della zona da un punto di vista inedito e privilegiato. Questa sua caratteristica è dovuta proprio alla struttura stessa della strada ferrata che è stata concepita per adattarsi alla morfologia del territorio e non di alterarla. La ferrovia, di conse-

[58] www.camigliatelloturismo.it/news/337-sta-arrivando-il-ferrociclo.

guenza, attraversa tratti del bosco totalmente isolati e che normalmente non sono facilmente accessibili agli escursionisti. Il percorso, infatti, lambisce una serie di centri chiave, intorno a cui ruota il delicato meccanismo del turismo silano, che si contraddistinguono per il loro valore naturalistico. Per esempio, le numerose stazioni e fermate distribuite sulla tratta consentono rapide incursioni nel cuore della fitta rete dei pini larici e aceri, offrendo ai viaggiatori l'opportunità di scoprire minuziosamente e con tranquillità le ricchezze naturalistiche del territorio. Per questa ragione, l'istituzione di tali percorsi potrebbe essere un modo per valorizzare ancor di più il tragitto ferroviario, anche alla luce del successo che gli itinerari turistici di mobilità dolce calabresi stanno recentemente riscuotendo. In particolar modo è possibile fare riferimento alla Ciclovia dei Parchi di Calabria[59], da poco istituita, la cui rotta abbraccia i quattro principali parchi della regione; Sila, Aspromonte, Pollino e Serre. Il tracciato ciclabile si snoda, infatti, per oltre 500 km, e la sua estensione arriva a lambire tutto il territorio calabrese, da nord a sud. Un progetto nato con l'obiettivo di mettere in rilievo il patrimonio delle suddette aree, attraverso un percorso finalizzato alla valorizzazione delle peculiarità regionali. Un itinerario turistico, quindi, di grande pregio, il cui valore è stato riconosciuto attraverso il conferimento del primo premio Italian Green Road Award[60]. Questo appena considerato, pertanto, costituisce un ottimo esempio di promozione attraverso questa tipologia di percorsi che, nel caso della Ferrovia Silana, potrebbero costituire un modo per amplificare le potenzialità del tragitto e ottimizzarne la fruizione.

Una ulteriore potenzialità di questo percorso è data dal valore storico della strada ferrata, intesa come testimonianza archeologica industriale del territorio. Inutile sottolineare, a questo proposito, l'importanza rivestita dalla Ferrovia Silana, soprattutto alla luce delle opere ingegneristiche ardimentose, delle quali si è già parlato, presenti sul suo tracciato. Per questa ragione questo tratto potrebbe essere inserito in itinerari di turismo industriale, al fine di promuovere la conoscenza dei luoghi di cultura industriale significativi per la regione. È indiscutibile come, visitando i siti industriali del passato, si possa avere una più completa comprensione delle vicissitudini che li hanno interessati, riuscendo a individuare più chiaramente i mutamenti e le evoluzioni avvenute nel corso del tempo. Pertanto, valorizzare questo patrimonio, attraverso un impiego turistico, potrebbe essere un ulteriore modo per promuoverne la conoscenza e la conservazione.

Infine, una particolare considerazione merita il potenziale storico-artistico offerto dal tracciato. La Ferrovia, infatti, congiunge una serie di centri silani che, nel corso dei secoli, hanno conservato rilevanti testimonianze artistiche, frutto delle maestranze locali. La possibilità di coniugare il viaggio sulla ferrovia Silana e la riscoperta del patrimonio dei piccoli centri attraversati, permetterebbe di esaltarne il pregio e le peculiarità culturali. Un esempio paradigmatico è certamente la celebre Abbazia Florense situata a San Giovanni in Fiore, capolinea del tratto *cosentino* della Ferrosilana. Questo luogo di culto secolare costituisce una eccellenza architettonica regionale, arroccata nel centro storico sangiovannese. L'imponente fabbricato, infatti, è uno dei beni architettonici più considerevoli del panorama silano ed offre l'occasione di leggere un

[59] www.cicloviaparchicalabria.it/.
[60] igraw.bike/vincitori-2021/.

pezzo significativo della storia artistica calabrese. Anche gli altri abitati, situati sul percorso dell'antica strada ferrata, custodiscono beni culturali di particolare rilevanza. I palazzi signorili che costellano i centri storici, così come gli edifici di culto, permetterebbero al turista di riscoprire il significativo trascorso dell'entroterra silano, nell'ottica di una piena riappropriazione della storia locale. Resta in sospeso, tuttavia, la riapertura dei rimanenti tratti della strada ferrata che, una volta riqualificati, potrebbero implementare l'offerta turistica arrivando a un pubblico sempre più vasto.

4. Conclusioni

L'obiettivo di questo contributo è stato quello di riaprire un dibattitto sulle pratiche di valorizzazione di una delle ferrovie storiche più rilevanti della Calabria, la Ferrovia Silana. Per raggiungere questo obiettivo, si è cercato di ripercorrere gli avvenimenti maggiormente significativi che hanno interessato questa antica strada ferrata. Il fine è stato quello di evidenziare il valore di questa infrastruttura, non intesa solo come semplice via di comunicazione, ma anche come strumento utile al progresso delle zone che attraversava. Precisamente il ruolo svolto dalla Transilana nei processi di sviluppo del territorio calabrese permette di comprendere l'urgente necessità di preservare e valorizzare ulteriormente questo tratto ferroviario, così da promuoverne la conoscenza tra le nuove generazioni. Il lavoro già svolto, anche attraverso gli eventi turistici realizzati a bordo del treno a vapore, ha consentito di raggiungere risultati importanti; tuttavia, è necessario continuare a potenziare i servizi già disponibili. Pertanto, nella seconda parte di questa disamina, si è cercato di avanzare delle proposte per esaltare ulteriormente il pregio di questo tratto ferroviario del quale, è importante ricordarlo, è ancora fruibile solo una piccola parte. Questo scritto, tuttavia, non ha la pretesa di esaurire il dibattito sul tema ma di alimentarlo, fornendo ad altri studiosi elementi utili per proseguire le attività di ricerca. Il traguardo comune è, infatti, quello di incentivare l'istituzione di nuove pratiche che mettano in luce, quanto più possibile, le qualità del tracciato così da vedere ottimizzate a pieno le sue infinte potenzialità.

Fonti di Archivio

Archivio di Stato di Catanzaro, *Prefettura*.
Archivio Storico Comunale Crotone, *Deliberazioni di G. M.*
Archivio privato V. Lascala
Gazzette Ufficiali

Immagini

Archivio Storico Istituto Luce Cinecittà, frames tratti dal documentario *Nuovi tronchi delle ferrovie Calabro-Lucane*.
Archivio di Stato di Catanzaro, documenti fotoriprodotti e pubblicati su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo.

Bibliografia

Bevilacqua, Andrea, 2018. *Il treno della Sila, fischia e sbuffa nel Parco Nazionale della Sila*. La Dea Editori, Cosenza.

Bevilacqua, Egidio e Fedele Sirianni, 2003. *Album fotografico. Ferrovia della Sila e dintorni. Uomini, mezzi e sacrifici*. La Dea Editori, Cosenza.

Cardamone, Alfonso, 1899. *La Sila e le ferrovie Silane*. Nuova Tipografia La Lotta, Cosenza.

Cerminara, Domenico, Emilio Salatino Fedele Sirianni, 2017. *In treno sulla Sila. La ferrovia Cosenza-San Giovanni in Fiore e le altre linee minori*. Ente Parco Nazionale della Sila, Lorica di San Giovanni in Fiore.

Condò, Rosario, 1980. *Le ferrovie Calabro-Lucane in Calabria. Le Strade Ferrate Italiane. Con brevi cenni storici sulle località da esse servite*. Barbaro Editore, Oppido Mamertina.

Costanzo, Luigi, 2005. *Storia delle Ferrovie in Calabria*. Orizzonti Mediterranei, Cosenza.

Fazio da Casino, Vincenzo, 1885. *Un voto al governo per parte delle popolazioni dei circondari di Crotone e Cosenza: ossia necessità ed importanza di avere una diretta linea ferroviaria Crotone-S. Giovanni in Fiore-Cosenza pel centro della Sila*. Tipografia T. Pirozzi, Crotone.

Iannicelli, Antonio, 2006. *Per binari e stazioni tra Pollino e Aspromonte. Storia sociale delle Ferrovie della Calabria*. Le Nuvole, Cosenza.

Maggi, Stefano, 1997. *In treno per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*. Copinfax, Siena.

Maggi, Stefano, 2000. *Viaggio sul treno natura. Guida storico-paesaggistica con otto itinerari escursionistici*. Nuova immagine editrice, Siena.

Maggi, Stefano, 2011. "I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie", *TeMa*, 4(1), pp. 7-14.

Maggiorotti, Ilaria (a cura di), 2019. *Atlante delle greenways su linee FS Dal disuso al riuso*. Grafica Nappa, Aversa.

Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, 1927. *Sviluppo delle Ferrovie Italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*. Tipografia Ludovico Cecchini, Roma.

Petronio, Giovanni, 2019. *I ragazzi della Fiumarella, un disastro ferroviario a colori*. Link Edizioni, Lamezia Terme.

Prato, Luigi, 1926. "Ferrovia Silana", *Le vie d'Italia*, 32(2), pp. 166-172.

Relazione della Commissione per lo studio del piano regolatore delle Ferrovie, 1953. Roma, Istituto Poligrafico dello Stato.

Rongone, Salvatore, 1980. *La Ferrosilana*. [S. n.], Bari.

Rongone, Salvatore, 1998. *Le Ferrovie Appulo Lucane*. Levante Editori, Bari.

Sirianni, Fedele, 2017. *Dalla Mediterranea calabro-lucane alle ferrovie della Calabria. Persone, luoghi e mezzi*. La Dea Editori, Cosenza.