

Ricordi di Rotaie Silane



Una "Emmina" esce dal tunnel e si dirige verso una stazione a valle lungo la ferrovia silana. (Col. Salvo Bordonaro)

INDICE

- PAG. 9** **PREFAZIONE**
STEFANO MAGGI
- 13** **INTRODUZIONE**
SALVO BORDONARO
- 23** **QUEI BINARI IN MEZZO AI PINI - BREVE STORIA DELLA
FERROVIA PER LA SILA**
EMILIO SALATINO E FEDELE SIRIANNI
- 39** **VIAGGIO VERSO SUD: LA MIA META È LA FERROVIA SILANA**
DAVIDE DI FELICE
- 55** **IL TRENINO DELLA SILA**
UMBERTO GALLI
- 63** **RICORDI DELLE FERROVIE IN SILA**
PIETRO MARRA
- 71** **LINEA FERROVIARIA SILANA: RISORSA DA RIVITALIZZARE?**
VITO PASCALE



Il treno della Sila in marcia. (foto di Salvo Bordonaro, aprile 2022)



PREFAZIONE

Stefano Maggi

Professore ordinario di Storia contemporanea, Università di Siena

Presidente Fondazione Cesare Pozzo per la Mutualità

Negli ultimi anni i crescenti problemi di inquinamento hanno indotto a rivalutare il treno come essenziale mezzo ecologico e ad avviare una nuova «rivoluzione dei trasporti», si potrebbe anche dire un «Rinascimento ferroviario». L'alta velocità e i servizi pendolari verso le metropoli hanno ricevuto ingenti risorse per far recuperare al treno competitività rispetto agli autoveicoli e più in generale ai trasporti, anche collettivi, più inquinanti rispetto al trasporto su rotaia, come l'aereo, e quindi dannosi per il pianeta.

Da questo processo sono finora rimaste fuori le linee secondarie, strette tra le esigenze di contenimento della spesa pubblica e la bassa domanda di trasporto delle aree interne, da anni oggetto di uno spopolamento che sembra irrefrenabile e che si alimenta anche dall'isolamento dovuto ai mancati collegamenti: insomma un circolo vizioso, un serpente che si morde la coda!

Da una parte il treno ad alta velocità, che viaggia a 300 km/h, rappresenta una sorta di «Rinascimento ferroviario». Nel mezzo i treni suburbani delle grandi città, come Milano, Torino, Roma, Napoli, Palermo che hanno ottenuto

investimenti consistenti di recente. Si pensi, per fare un solo esempio, ai passanti ferroviari sotterranei di Milano e Torino. Dalla parte opposta il treno delle ferrovie secondarie, visto ancora – secondo una visione vecchia e stantia della mobilità, ma purtroppo assai diffusa – come un collegamento antiquato e superato dall'automobile o anche dal pullman. Dagli anni '90, molte ferrovie secondarie sono rimaste in una situazione di abbandono, di trascuratezza estrema, alcune sono state chiuse, continuando la triste storia dei «rami secchi», in atto almeno dagli anni '50. Tra queste la Ferrovia della Sila, chiusa nel 1997 fra Camigliatello e San Giovanni in Fiore, ora in uso su un tratto solo per treni turistici, nel 2008 fra Spezzano e Camigliatello, nel 2010 fra Pedace e Spezzano. Su questa bellissima ferrovia si trova tra l'altro la stazione più alta d'Italia, San Nicola-Silvana Mansio, a 1404 metri sul livello del mare.

I collegamenti minori sono stati dimenticati nel senso comune... e non siamo più riusciti a far capire quanto sia importante il viaggio su ferro, perché ramifica gli effetti benefici della ferrovia, fino alle aree più remote. Il treno



migliora l'accessibilità delle aree interne, garantisce loro un collegamento alla rete nazionale, consente di vivere nei borghi, invece di trasferirsi in città.

La ferrovia era nata a servizio del territorio attraversato, portava viaggiatori e soprattutto merci da un paese all'altro, come si vede ancora negli scali merci, che erano presenti in



Il treno della Sila con il suo andamento lento offre un'occasione unica per scoprire e apprezzare lo straordinario paesaggio della Sila. (foto di Salvo Bordonaro, aprile 2022)



ogni stazione. Il treno era considerato fondamentale perché legava l'economia locale alla civiltà del XIX e del XX secolo.

Oggi invece il treno sembra un oggetto che disturba la cittadinanza, come nel caso che vi siano passaggi a livello in paese; o nella migliore delle ipotesi sembra un mezzo superato che porta studenti e pendolari costretti a usarlo.

Ci sarebbe una nuova via: quella del turismo ferroviario, ma ancora pochi la conoscono, nonostante si siano fatti passi da gigante negli ultimi anni, soprattutto dopo l'istituzione di Fondazione FS italiane nel 2013. Il viaggio turistico sui treni è legato al recupero della storia ferroviaria, ma soprattutto alla fruizione delle risorse del territorio, e alla visione dei paesaggi. Porta visitatori in borghi e paesi, rivitalizzandoli. Dove ci sono possibilità turistiche, la ferrovia deve essere rilanciata e se chiusa deve essere riaperta con la realizzazione di servizi di trasporto nel territorio, in alcuni casi attuati con treni storici, che diano di nuovo la possibilità di viaggiare a tutti, cittadini e visitatori.

Il turismo sui treni era ben conosciuto sia nell'Ottocento sia nel primo Novecento. Le compagnie ferroviarie italiane introdussero fin dagli anni 1870 dell'Ottocento facilitazioni sui viaggi per diporto, come i biglietti ridotti per itinerari culturali. Per fare un solo esempio, un manifesto delle Strade Ferrate Romane, datato 10 luglio 1876, reclamizzava i nuovi biglietti a prezzo speciale, emessi allo scopo di "favorire il pubblico mediante nuove e più svariate combinazioni di viaggi circolari" entro la rete della compagnia. Si trattava di tariffe per turisti *ante litteram*, infatti all'epoca il termine "turista" neppure esisteva nella lingua italiana.

Tra il 1907 e il 1921, con un accordo tra Ferrovie dello Stato e Touring Club Italiano, fu poi pubblicata una serie

di monografie regionali turistico-ferroviarie, dedicate alla Puglia, all'Umbria, all'Abruzzo, alla Sicilia, al Piemonte, al Lazio e infine all'Emilia, con la quale si interruppe la serie.

Alle ferrovie venne riservato un ampio spazio nella prima Guida d'Italia, edita dal Touring club tra il 1914 e il 1929, con informazioni assai accurate, tanto da consigliare al viaggiatore su quale lato della carrozza sedersi per godere di un migliore panorama. Tutta la letteratura di viaggio dedicava spazio al treno e in particolare ai panorami visibili dai finestrini. Si tratta di un gusto che veniva dal viaggio in diligenza e che si è poi perso con l'aumento della velocità, tanto che oggi non troviamo guide corrispondenti che ci descrivano i panorami in treno. Ma sulle ferrovie minori sarebbero di nuovo importanti.

Laddove la ferrovia è stata valorizzata, i risultati sono stati sorprendenti. In tutta l'Italia, c'è una domanda di treno superiore a quanto ci si aspetta.

Due soli esempi sono sufficienti per farci capire i risultati: la ferrovia Merano-Malles Venosta in provincia di Bolzano e la ferrovia Foggia-Lucera in Puglia. La prima fu chiusa nel 1991 e riaperta nel 2005, la seconda fu chiusa nel 1967 ed è stata riaperta nel 2009. Entrambe hanno rivitalizzato valli, paesi e città. Perché non fare lo stesso, ad esempio, sulla ferrovia della Sila? Si tratterebbe di un investimento significativo, ma soprattutto del rilancio non soltanto di un treno ma di un territorio di grandissimo valore.

I ricordi raccolti in questo volume ci raccontano un servizio di trasporto che c'era e in molti casi non c'è più, ma dalla storia si possiamo trarre tanti spunti, non soltanto per il presente ma anche per il futuro.





**Il viaggio lento sul treno a vapore alla scoperta del paesaggio senese.
(foto di Salvo Bordonaro, novembre 2024)**

