



L'Associazione Ferrovie in Calabria nasce nel dicembre del 2012, da un gruppo di ragazzi accumulati dalla passione per il trasporto su rotaia e per la propria terra di Calabria.

L'Associazione nasceva in realtà da basi già solide, ovvero il blog "Ferrovie in Calabria" online già nell'ottobre del 2006, con lo scopo di sensibilizzare i cittadini calabresi e la classe politica, relativamente all'importanza dei trasporti ferroviari. Risalgono al 2009 le prime attività legate al recupero e valorizzazione di rotabili storici: ci riferiamo al ritrovamento della storica autotrice "Emmina" M1-37 FCL che da decenni si trovava accantonata in un'area dismessa della stazione di Ferrovie della Calabria a Catanzaro Lido, ed il restauro integrale di un piccolo carrello utilizzato dai cantonieri per il trasporto di materiali per la manutenzione della linea ferroviaria.

A queste attività si affiancano quelle relative alla salvaguardia dei treni a lunga percorrenza e regionali di Trenitalia e di Ferrovie della Calabria: storiche le battaglie dell'Associazione in occasione della soppressione dei treni notte da Sicilia e Calabria verso il resto d'Italia, ed in particolare lungo la linea Jonica.

Nel 2014 l'Associazione, grazie alla disponibilità delle Ferrovie della Calabria e dell'allora Presidente di FdC, Giuseppe Pedà, compie il primo passo nel mondo dei treni storici: il 3 marzo 2014 veniva infatti organizzato il primo treno a vapore, con in testa la FCL 353 appena restaurata, sulla tratta Cosenza – Rogliano. Fino al luglio del 2016, per promuovere la riapertura della Ferrovia Silana, si sono susseguite iniziative analoghe, sempre di grande successo e con partecipazioni anche dal resto d'Italia e dall'estero.

Ad agosto 2016 il sogno si realizza: grazie all'impegno della Regione Calabria e delle Ferrovie della Calabria, viene riattivato il servizio ferroviario turistico sulla Ferrovia Silana tra Moccione, Camigliatello e San Nicola Silvana Mansio. Anche in questo caso il successo è stato immediato, grazie anche alle bellezze paesaggistiche, culturali ed enogastronomiche del territorio della Sila. L'Associazione nel 2017 firma anche una convenzione con le

Ferrovie della Calabria per l'organizzazione di treni turistici, ma anche per il rilievo delle criticità ai servizi di trasporto pubblico locale ed il relativo miglioramento.

L'Associazione è inoltre firmataria di protocolli d'intesa anche con il Parco Nazionale della Sila ed il FAI – Riserva dei Giganti della Sila oltre che con l'UNPLI provinciale di Cosenza ed il GAL Sila, enti con i quali vengono promossi percorsi turistici attorno al Treno della Sila, valorizzando il territorio attraverso il treno storico. E tutto ciò, è dedicato anche alle nuove generazioni: proprio sul Treno della Sila, si svolge infatti parte del "Progetto Scuola-Ferrovia" dell'Associazione, con l'obiettivo di promuovere il mezzo di trasporto "treno" tra le nuove generazioni. Il progetto si compone di due fasi: la prima si tiene nelle aule scolastiche, dove i membri dell'Associazione svolgono delle "lezioni di ferrovia", mentre la seconda prevede un viaggio sul Treno della Sila dedicato agli alunni. Ma l'Associazione Ferrovie in Calabria sta anche costituendo nei locali condivisi con la Pro-Loco di Soverato, siti nella stazione RFI soveratese, una esposizione permanente di cimeli, orari e documentazioni storiche del mondo delle Ferrovie dello Stato, con particolare riferimento alla Ferrovia Jonica: un piccolo museo ferroviario sito in una delle più importanti località turistiche calabresi.

L'Associazione è oggi impegnata in una nuova avventura: la creazione di un parco velorail in Calabria, che in via sperimentale nascerà sulle Ferrovie Taurensi, sospese all'esercizio, avviando così un processo virtuoso che mira alla riattivazione di queste ferrovie, ridando loro vita attraverso la conversione in tramvie extraurbane. Tutto ciò, senza mai dimenticare le nostre più grandi battaglie di civiltà, a partire dal prolungamento in Calabria di collegamenti Frecciarossa da/per il Centro/Nord Italia, l'ottimizzazione dei collegamenti InterCity ed IC Notte che servono il nostro territorio, il potenziamento dei treni regionali e l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma. In tutto ciò che è stato realizzato in questi anni, noi ci abbiamo creduto.

Con passione e affiatamento tra i membri dell'Associazione, attraverso il confronto con le istituzioni e le imprese di trasporto. E siamo solo all'inizio!



The Association Ferrovie in Calabria was born on December 2012, from a group of people who shared together the passion for rail and their homeland: Calabria.

Ferrovie in Calabria has already an origin, which was an amateurish blog online since October 2006. The aim was to raise awareness on the importance of rail transports.

The first activities date back to 2009 by the finding of the historical railcar named "Emmina" M1-37 FCL which for decades lied set aside in a dismissed area of Catanzaro Lido's station of Ferrovie della Calabria's company. There is also the full restoration of a little rail cart used by railmen for the material transportation and railway maintenance.

The association struggled and still struggle to avoid the cancellations of local and long-distance national trains and to preserve the rail services of the entire Calabria.

On March the 3rd 2014 the first run with the just-revised steam locomotive took place, thanks above all to the then General Director in Ferrovie della Calabria, Giuseppe Pedà. The route was Cosenza-Rogliano, running on the active railroad of the company.

On August 2016 our dream came true: thanks to Regione Calabria and Ferrovie della Calabria, the Sila's railway line from Moccione to San Nicola Silvana Mansio was back in service for tourist service and the subsequent success is was unavoidable! The association signed an agreement with FdC in 2017 to run tourist trains and to collect data and findings on the general public transport services.

We cooperate with lots of important authorities in Calabria e.g. FAI (Fondo Ambiente Italiano), GAL Sila (Gruppo Azione Locale) etc. in order to maintain and improve a strong network and offer a great experience to tourists.

Another association's initiative is "Scuola-Ferrovia" project which allows young students to become familiar to the rail world.

Ferrovie in Calabria has its own museum where precious relics and documents are stored.

Last but not least, the association is working for the birth of a velorail park in Calabria. Taurensi's lines are involved for experimental settings. As group of determined people, we have ever believed in our missions and tasks. There is a lot to do like preserving rail services like regional and IC, ICN trains or the will to connect Calabria in a better way to the rest of the nation by highspeed railway lines.

Ferrovie in Calabria in growing day by day, but this is just the beginning!



Il progetto "SCUOLA FERROVIA" persegue l'obiettivo di sensibilizzare i ragazzi verso tematiche sempre più attuali, quali l'ecosostenibilità, il valore storico del patrimonio ferroviario e il rispetto per l'ambiente. Gli argomenti trattati, afferenti a diverse discipline scolastiche, garantiscono la multidisciplinarietà della proposta che, pertanto, interesserà questioni già dibattute con gli insegnanti nel corso dell'anno scolastico.

Il progetto, attraverso un approccio didattico cooperativo, intende:

EDUCARE i ragazzi al rispetto dell'ambiente e del territorio, portandoli direttamente in luoghi dall'elevatissimo valore naturalistico e, tramite coloro che quotidianamente ne salvaguardano l'integrità, farne capire l'importanza a livello sociale, culturale ed economico.

TRASMETTERE ai ragazzi l'esempio della professionalità e della dedizione attuata dai ferrovieri che con il loro lavoro conservano e valorizzano veicoli dall'enorme valenza storica e tecnica.

SCOPRIRE le particolarità ed i retroscena del mondo ferroviario, il ruolo della ferrovia nelle storie legate al territorio, tanto di sviluppo quanto di emigrazione ed in un futuro in cui il trasporto eco-sostenibile diventa un'autentica priorità per un mondo che guarda sempre con maggiore attenzione al tema ambientale.

SVILUPPARE nei ragazzi comportamenti e ragionamenti volti alla salvaguardia dell'ambiente e ad un atteggiamento più responsabile nei confronti delle tematiche del trasporto ecosostenibile.

L'iter progettuale in questione risulta articolato in due moduli, il primo dei quali prevede una lezione frontale in classe facoltativa della durata di un'ora, che fornirà alcuni cenni sulla storia del Treno della Sila, inteso non solo come bene archeologico industriale, ma anche come tassello della nostra cultura materiale e sull'avvento delle prime ferrovie in Italia, privilegiando un affondo sullo sviluppo della rete ferroviaria in Calabria. Successivamente ci si soffermerà sugli aspetti tecnici inerenti il treno, con l'obiettivo di spiegarne ai ragazzi il funzionamento e le modalità di gestione da parte del personale addetto, il cui ruolo e le principali mansioni saranno oggetto di un ulteriore approfondimento.

Imprescindibile nel corso dell'appuntamento sarà il dibattito sull'ecosostenibilità, necessario per sensibilizzare i giovani all'importanza del trasporto sostenibile, di cui l'Associazione si fa portavoce, soprattutto alla luce della convenzione recentemente stipulata con il FAI (Fondo Ambiente Italiano).

A seconda dell'itinerario di viaggio scelto dalla scuola, verranno svolti degli affondi sui beni culturali che i partecipanti incontreranno nel corso dell'esperienza: al termine dell'appuntamento, pertanto, gli studenti avranno le chiavi di lettura necessarie per vivere al meglio e con consapevolezza la giornata di istruzione durante la quale, forti di quanto appreso, potranno esperire attivamente le nozioni assimilate tra i banchi di scuola.



TRENI STORICI



INFO E PRENOTAZIONI

www.ferroviedellemeraviglie.it
info@ferrovieincalabria.it

I nostri partner



Treno della Sila

LA FERROVIA SILANA E IL TRENO STORICO

La locomotiva a vapore FCL.353 è stata costruita nel 1925 dalla August Borsig di Berlino. Terza delle 10 locomotive gruppo 350, è l'ultimo esemplare attivo

del più potente gruppo di locomotive a vapore ad aver mai circolato sulla rete a scartamento ridotto italiana: i suoi 800 cv di potenza si resero necessari per affrontare le più dure linee della rete delle Ferrovie Calabro Lucane, garantendo l'effettuazione tanto di pesanti treni merci su linee come la Silana, quanto di affollati treni viaggiatori sulle linee afferenti la città di Bari.

Le carrozze utilizzate per il Treno della Sila fanno parte di un lotto di veicoli costruiti a inizio Novecento dalla Carminati & Toselli di Milano. Possiedono ambienti di terza classe, con sedute in legno e finestrini totalmente apribili, oltre ad avere la caratteristica configurazione "a terrazzino" per gli spazi disalita/discesa. Sono state ricolorate in una gradevole livrea grigio-verde in luogo dell'originario castano-isabella.

Il nostro viaggio parte dalla fermata di Moccone, posta subito oltre il viadotto sul torrente Piccirillo e distante meno di 2 km dal complesso sciistico di Camigliatello. Una volta partito, il treno si immerge subito nella foresta silana affiancando la strada provinciale e seguendone il percorso curvilineo fino a raggiungere, dopo averne lambito il centro abitato, la stazione di Camigliatello Silano, capolinea della ferrovia dal 1931 al 1956, caratterizzata dal fabbricato viaggiatori in classico stile alpino e dall'ampio piazzale dotato anche di rimessa locomotive.

Appena lasciata la stazione, una secca curva a destra ci lancia sul viadotto Camigliati, una delle opere principali della linea, avente andamento curvilineo. Già prima della fine del viadotto, la ferrovia si immerge nuovamente nel bosco, sottopassandolo con una breve galleria e tornando quindi a salire con una pendenza compresa tra il 20 ed il 30 per mille, fino al raggiungimento della



fermata di Croce di Magara Borgo, nei pressi dei Giganti di Fallistro.

Lungo il percorso che conduce all'assoluta fermata di Sculca, la ferrovia si affaccia sulle ampie vallate dell'altopiano Silano, si intravede il lago di Cecita, e non è raro imbattersi negli animali al pascolo nelle radure che lambiscono i binari.

L'andamento della ferrovia è tranquillo fino alla fermata di Righio, punto oltre il quale viene richiesto alla vaporiera un ultimo sforzo per raggiungere la vetta ferroviaria d'Italia: una serie di curve e controcurve alla pendenza pressochè costante del 35% conduce a San Nicola-Silvana Mansio, la stazione ferroviaria più alta d'Italia con i suoi 1406 metri s.l.m., dove il treno culmina la sua corsa immerso in una delle più ampie vallate dell'Altopiano. La stazione, dotata anche di piattaforma girevole, è divenuta celebre per la presenza di un punto di ristorazione costruito dentro delle vecchie carrozze in disuso.

La ferrovia Silana nasce nell'ottica di un collegamento ferroviario tra Paola, Cosenza e Crotona, prevista in origine a scartamen-

to ordinario (distanza tra le rotaie di 1435mm) e con un percorso che da Cosenza avrebbe dovuto toccare Aprigliano, S.Giovanni F. e raggiungere Crotona seguendo la valle del Neto.

La scelta definitiva, maturata a inizio '900, di far passare la linea per i casali presilani, Camigliatello, S.Giovanni e Petilia Policastro, costrinse i progettisti a scegliere un percorso decisamente più arduo e tortuoso, fattore che, oltre allo scartamento ridotto 950mm, ne limitò fortemente le potenzialità commerciali, specie in relazione al traffico di legname, penalizzato dalla necessità di trasbordo manuale a Cosenza sui carri della rete nazionale.

La linea fu aperta in tre tronchi: Pedace-San Pietro in Guarano il 18 Ottobre 1922; S.Pietro G. - Camigliatello il 10 Agosto 1931; Camigliatello - S.Giovanni in Fiore il 7 Maggio 1956.

Il 16 Giugno 1930 venne inoltre aperto al traffico il tronco Crotona-Petilia Policastro, terminale orientale del progetto originario, chiuso poi nel 1972.

Nel 1997 il tratto compreso tra Camigliatello e San Giovanni in Fiore, incapace di offrire un efficace servizio di trasporto pubblico, è stato tra i primi in Italia ad essere dedicato esclusivamente al servizio ferroviario turistico, riscuotendo immediatamente un grande successo. Tale servizio, interrotto per manutenzione nel 2009, è ripreso nel 2016 grazie all'opera delle eccezionali maestranze di Ferrovie della Calabria, capaci di revisionare da cima a fondo la locomotiva FCL 353, permettendo di portare a compimento gli sforzi di chi, come molti Enti Locali, Associazioni come Ferrovie in Calabria, la stessa azienda Ferrovie della Calabria, ha scommesso sulla ferrovia turistica come volano di rilancio del turismo in Sila ed in Calabria in generale.

Il percorso della ferrovia, ricchissimo di alte opere d'ingegneria che generano ancora oggi l'attenzione degli studiosi di tutto il mondo, oltre ad attraversare borghi ricchissimi di storia e tradizioni, si sviluppa nel cuore del Parco Nazionale della Sila, accarezzando senza essere invadente luoghi rimasti incontaminati, dalle monumentali foreste alle infinite radure, immergendo il viaggiatore in un'esperienza di viaggio unica e indimenticabile.



The railway of Sila and its historical train

The FCL 353 steam locomotive was built in Berlin in 1925 by August Borsig. It is the third of 10 locomotives of the 350 series. It is also the last active specimen, belonging to a group of massive locomotives, which ever run on an Italian narrow-gauge line.

The capacity of its 800 horsepower still allows the train to face the most difficult paths of the Calabro-Lucane rail network by carrying out heavy goods trains or crowded passenger trains on railway lines leading to Bari.

The engaged wagons of the train of Sila come from a vehicles lot built in Milan at the beginning of the 20th century by Carminati&Toselli company. They are third class environments with wooden benches and widely opening windows. They have also a "balcony configuration" for getting on/off spaces and have been recoloured to an agreeable grey-green livery despite of the original Isabella-brown one.

Our trip starts from Moccone, which is located beyond the viaduct on Piccirillo stream and only 2 kilometres far away from the Camigliatello's ski complex.

Once left, the train immediately dips the forest skirting the provincial road, by following its curved path until it reaches the station of Camigliatello Silano. It is a unique station for its Alpine styled passenger building and its large apron, which can contain even a locomotives depot. Camigliatello has been the railway line terminal since 1931 until 1956.

The journey continues and the train after an impressive sharp right-hander, seems to jump on the Camigliati's viaduct - one of the most important components of the railway line.

Right before the end of the viaduct the locomotive newly dips the wood by descending and mounting again with a 20-30% gradient, until it reaches the stop of Croce di Magara Borgo, near to the FAI Natural reserve where there are striking centuries-old trees.

Before the stop of Sculca, the steam train go through the wide valleys of the Sila's highland. It is possible to spot the Cecita's lake and even some animals nearby the tracks.



The trip has not ended yet and once the train gets to Righio's; the steam engine is required to take some more efforts in order to challenge a constant 35% gradient and so reach the highest rail station in Italy, San Nicola Silvana Mansio with its 1406m asl. This station has a rotating platform and by the way became well-known because of the presence of a restaurant born into some dismissed old train wagons.

The Sila's railway line was born with the aim of a rail connection between Paola, Cosenza and Crotona. At first it was supposed to be ordinary-gauge and the path should have crossed (departing from Cosenza), places such as Aprigliano, San Giovanni in Fiore and Crotona passing through the Neto's valley. The final decision consisted of building the line through Pre-Sila's farmhouses, Camigliatello Silano, San Giovanni in Fiore and Petilia Policastro. It led the engineers to choose a more difficult and winding route. For this reason, it was strictly necessary to adopt the narrow-gauge, with very disappointing results for the trade aspect, especially for timber freight.

The line opened in three pieces:

Pedace-San Pietro in Guarano on October the 18th 1922

San Pietro in Guarano-Camigliatello on August the 10th 1931

Camigliatello-San Giovanni in Fiore on May the 7th 1956

On June the 16th 1930 the Crotona-Petilia Policastro's line opened, being the oriental terminal until its closure in 1972.

Since 1977, on the railway tracks between Camigliatello Silano and San Giovanni in Fiore it was denied transporting people for public transportation purposes. The line eventually converts to a tourist service which brought a great success among the people.

The service stopped in 2009 for maintenance and opened again in 2016 thanks to the great workers of Ferrovie della Calabria who were capable to revise the entire FCL 353 and finally realizing the main goal of a great number of local authorities, such as Associazione Ferrovie in Calabria and the same Ferrovie della Calabria's company, to reuse the locomotive and let it puff and whistle again.

The railway path is rich of high engineering oeuvres which still today catch the eye of lots of scholars all over the globe, in addition of the magnificent views a passenger can see by travelling on the historical train and eventually making their journey unforgettable.

