



**UNIVERSITÀ DELLA CALABRIA**  
Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali

**Dottorato di Ricerca in**  
Politica, Cultura e Sviluppo

**XXXIV° Ciclo**

*Con il contributo della Regione Calabria*

**UN'INDAGINE MULTIDISCIPLINARE SUL TURISMO ESPERIENZIALE IN CALABRIA:  
IL CASO STUDIO DELLA FERROSILANA**

**Settore Scientifico Disciplinare: M-PSI/05**

**Coordinatore:** Prof. Paolo Jedlowski

Firma oscurata in base alle linee  
guida del Garante della privacy

**Tutor:** Prof. Rocco Carmine Servidio



**Servidio Rocco**  
**Carmine**

**Co-Tutor:** Prof. Mario Panarello

Firmato digitalmente da: Mario Panarello  
Data: 09/07/2022 09:00:18

**Dottorando:** Dott. Antonio Cosentino

\_\_\_\_\_ Firma oscurata in base alle linee  
guida del Garante della privacy

## INDICE

**INTRODUZIONE.....p. 5**

### **CAPITOLO 1. IL TURISMO ESPERIENZIALE: PECULIARITÀ E DIFFUSIONE**

**1.1. Il turismo di massa.....p. 10**

**1.2. Dal traditional marketing all’economia delle esperienze.....p.11**

**1.3. Il “nuovo turista”.....p.19**

**1.4. L’esperienza turistica e il territorio.....p.25**

**1.5. Il processo di selezione di una meta turistica.....p.26**

### **CAPITOLO 2. IL PARCO NAZIONALE DELLA SILA**

**2.1. Il turismo in Calabria.....p.30**

**2.2. Il Parco Nazionale della Sila e le sue potenzialità turistiche.....p.32**

**2.3. Il patrimonio culturale.....p.36**

**2.4. I musei e gli ecomusei.....p.39**

**2.5. I beni artistici.....p.42**

**2.6. I beni architettonici: gli edifici di culto.....p.43**

## **CAPITOLO 3. LA FERROVIA SILANA: UNA STORIA FRA**

### **DOCUMENTI E FONTI DI ARCHIVIO**

|  |              |
|--|--------------|
| <b>3.1. Recupero e valorizzazione turistica delle ferrovie storiche dismesse.....</b>        | <b>p. 55</b> |
| <b>3.2. Lo sviluppo della rete ferroviaria italiana.....</b>                                 | <b>p.58</b>  |
| <b>3.3. Progetti per la realizzazione di una ferrovia Silana.....</b>                        | <b>p.59</b>  |
| <b>3.4. La realizzazione dei tronchi Pedace-San Giovanni in Fiore e Crotone-Petilia.....</b> | <b>p.64</b>  |
| <b>3.5. Le potenzialità turistiche della Ferrovia Silana.....</b>                            | <b>p.74</b>  |
| <b>3.6. La Linha do Tua: una ferrovia storica portoghese.....</b>                            | <b>p.81</b>  |
| <b>3.7. Progetto e realizzazione dell'infrastruttura.....</b>                                | <b>p.84</b>  |
| <b>3.8. Ipotesi per una riqualificazione turistica della strada ferrata.....</b>             | <b>p.91</b>  |

## **CAPITOLO 4. TECNOLOGIE DIGITALI APPLICATE AL TURISMO**

|   |               |
|---|---------------|
| <b>4.1. Turismo e nuove tecnologie.....</b>   | <b>p. 110</b> |
| <b>4.2. Realtà aumentata (AR) e realtà virtuale (VR).....</b>                                       | <b>p.112</b>  |
| <b>4.3. La fruizione digitale del patrimonio museale ferroviario italiano e internazionale.....</b> | <b>p.116</b>  |

|  |              |
|--|--------------|
| <b>4.3.1. National Railway Museum of York.....</b>                           | <b>p.118</b> |
| <b>4.3.2. STEAM - Museum of the Great Western Railway<br/>(Swindon).....</b> | <b>p.120</b> |
| <b>4.3.3. Railroad Museum of Pennsylvania.....</b>                           | <b>p.121</b> |
| <b>4.3.4. Museo Nazionale ferroviario di Pietrarsa.....</b>                  | <b>p.122</b> |
| <b>4.3.5. Museo ferroviario di Trieste Campo Marzo.....</b>                  | <b>p.125</b> |
| <b>4.3.6. Museo ferroviario della Puglia.....</b>                            | <b>p.126</b> |
| <b>4.4. Ferrovia Silana: una possibile realtà museale.....</b>               | <b>p.127</b> |
| <b>4.5. Una mappa interattiva per la ferrovia silana.....</b>                | <b>p.129</b> |
| <b>4.5.1. Metodologia: progettazione e sviluppo dell'interfaccia.....</b>    | <b>p.131</b> |

## **CAPITOLO 5. ANALISI E COMPARAZIONE; DATI QUALITATIVI E QUANTITATIVI A CONFRONTO**

|  |              |
|--|--------------|
| <b>5.1. La Theory of planned behavior negli studi sul turismo.....</b> | <b>p.142</b> |
| <b>5.2. Destination Image.....</b>                                     | <b>p.144</b> |
| <b>5.3. La componente olistica della destination image.....</b>        | <b>p.148</b> |
| <b>5.4. Autenticità.....</b>   | <b>p.149</b> |
| <b>5.5. Revisit Intention.....</b>                                     | <b>p.154</b> |

|   |              |
|---|--------------|
| <b>5.6. Obiettivo della ricerca.....</b>  | <b>p.155</b> |
| <b>5.6.1. Partecipanti.....</b>   | <b>p.157</b> |
| <b>5.6.2. Misure.....</b>   | <b>p.158</b> |
| <b>5.6.3. Analisi statistiche.....</b>  | <b>p.160</b> |
| <b>5.6.4. Risultati preliminari.....</b>  | <b>p.160</b> |
| <b>5.6.5. Discussioni.....</b>  | <b>p.167</b> |
| <b>5.7. la Ferrosilana e la Linha do Tua: comparazione tra due ferrovie del patrimonio.....</b> | <b>p.168</b> |
| <br>  |              |
| <b>CONCLUSIONI.....</b>   | <b>p.173</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA.....</b>  | <b>p.175</b> |
| <b>SITOGRAFIA.....</b>  | <b>p.189</b> |
| <b>ARCHIVI CONSULTATI.....</b>  | <b>p.192</b> |
| <b>CREDITS IMMAGINI.....</b>  | <b>p.192</b> |

## INTRODUZIONE

Il presente contributo ha l'obiettivo di indagare il fenomeno del turismo esperienziale in Calabria, in particolare nell'area occupata da una delle principali riserve naturalistiche regionali, il Parco Nazionale della Sila. L'analisi verrà affrontata prendendo in esame un attrattore turistico compreso nel territorio del suddetto Parco che fungerà da caso studio; nello specifico si parlerà dell'antica tratta Cosenza-San Giovanni in Fiore, l'unica ferrovia turistica presente in Calabria. Pertanto, lo studio si concentrerà su un tema poco dibattuto nell'ambito degli studi sul turismo in Italia, quello delle ferrovie del patrimonio. Il lavoro di ricerca avrà lo scopo di evidenziare le potenzialità del turismo esperienziale, inteso come risorsa per implementare, migliorare e ampliare l'offerta turistica territoriale. L'indagine si soffermerà, inoltre, sul complesso rapporto che intercorre tra turismo e patrimonio culturale, intesi come elementi imprescindibili per lo sviluppo del sistema turistico calabrese. Lo studio verrà affrontato prediligendo un'ottica multidisciplinare, avvalendosi degli strumenti della psicologia sociale per comprendere l'attitudine dei turisti nei confronti di questa risorsa turistica, e dell'analisi storiografica per ripercorrere le vicende che hanno interessato questa antica strada ferrata. Una sinergia, dunque, tra il mondo degli studi storico-culturali e quello delle scienze sociali che diventa uno strumento per promuovere e valorizzare il patrimonio culturale locale.

Nel primo capitolo si introdurrà il fenomeno del turismo esperienziale, analizzandone le principali peculiarità ed evidenziandone le differenze e le eventuali tangenze con tipologie turistiche più diffuse. Una volta individuati gli aspetti precipui del turismo esperienziale si procederà a tracciare il profilo del destinatario di questo specifico servizio.

Considerati, dunque, i caratteri fondanti e le potenzialità del turismo esperienziale, nel secondo capitolo della trattazione, si procederà a introdurre l'area oggetto di studio che si identifica con il territorio del Parco Nazionale della Sila. Il fine sarà quello di evidenziare caratteri identitari e particolarità del suddetto Parco e di analizzarne l'offerta turistica.

Nel corso del terzo capitolo, si focalizzerà l'attenzione sull'antica ferrovia Silana, uno dei principali attrattori turistici inclusi nel territorio del Parco della Sila le cui potenzialità, purtroppo, non risultano essere ancora ampiamente valorizzate. La scelta di questo specifico itinerario, come caso studio, risiede nella sua struttura che, come si vedrà nel corso della trattazione, ben si presta alla realizzazione di percorsi esperienziali che possano costituire una risorsa per lo sviluppo turistico dell'entroterra silano. Nello specifico, questo percorso permette di coniugare il turismo esperienziale con quello di *heritage*, grazie al patrimonio unico che connota i centri lambiti dalla storica strada ferrata. Quindi, verrà approfondita la storia della progettazione e costruzione della Ferrovia Silana, attraverso l'ausilio di documenti e fonti d'archivio. Si procederà, inoltre, a esaminare le caratteristiche dell'itinerario

in modo da comprenderne punti critici e potenzialità. Una volta preso in considerazione questa realtà calabrese, nel prosieguo del terzo capitolo, si introdurrà il caso studio estero prescelto per effettuare la comparazione. Nello specifico, sulla base di analogie che meglio si attenzioneranno nel testo, si prenderà in considerazione una ferrovia del patrimonio portoghese, la Linha do Tua. L'intento sarà quello di comprendere le modalità di gestione delle ferrovie del patrimonio in uno Stato estero e di comprendere quali eventuali *best practices* possano essere rimodulate e impiegate nel sistema turistico calabrese.

Il quarto capitolo della trattazione sarà riservato alle nuove modalità di fruizione turistica del patrimonio culturale, anche alla luce della recente pandemia da COVID-19 che ne ha reso sempre più necessario l'impiego. Nello specifico ci si soffermerà sulla possibilità di interfacciarsi al patrimonio attraverso la tecnologia della *virtual reality* e della *augmented reality*, che nel corso degli ultimi decenni stanno assumendo un ruolo sempre più rilevante nell'ambito turistico e museale. Precisamente, in merito a quest'ultimo punto, e in collegamento al capitolo precedente, si introdurrà lo sviluppo, sebbene ancora prototipale, di un'interfaccia *Internet-based*, nello specifico una mappa interattiva del percorso della Ferrovia Silana. L'interfaccia ha come obiettivo quello di offrire uno strumento ai potenziali turisti che desiderano conoscere l'itinerario della tratta ferroviaria attraverso un *tour* virtuale. La mappa interattiva consentirà, infatti, di visualizzare le principali fermate dell'itinerario e di individuare i beni culturali più rappresentativi che è possibile

incontrare sulla rotta di viaggio, nell'ottica di una scoperta ragionata e consapevole dell'itinerario. Infine, in chiusura del capitolo, si avvanzerà l'ipotesi dell'istituzione di un museo ferroviario, sulla scia di quelli già esistenti in Italia e all'estero, che possa raccontare ai propri visitatori la storia della Ferrovia Silana e il suo ruolo nel sistema dei trasporti regionale, nonché la sua conversione in servizio turistico.

L'ultimo capitolo del lavoro sarà dedicato alla presentazione del modello teorico scelto per la progettazione della ricerca. Si procederà, pertanto, introducendo i costrutti analizzati, *destination image*, *authenticity* e *revisit intention*. Si descriverà nel dettaglio la problematica della ricerca, riservando particolare attenzione alla sua progettazione e all'analisi della sua struttura. Si proseguirà offrendo una descrizione della metodologia impiegata per la raccolta dei dati, nello specifico si prenderà in esame il questionario somministrato; in merito a quest'ultimo punto, si specificherà la metodologia impiegata nell'analisi dei dati.

In quest'ultima parte del lavoro verranno presentati i risultati emersi dalle indagini, utili per avanzare possibili ipotesi per un miglioramento dell'offerta turistica territoriale. Nello specifico, si prenderanno in considerazione i risultati quantitativi, emersi dalla somministrazione del questionario, e quelli qualitativi, ricavati dalla comparazione tra le due ferrovie del patrimonio (Portoghese e Calabrese). I dati ottenuti potranno essere impiegati nell'implementazione dei servizi turistici, sulla base delle esigenze e delle preferenze espresse dai turisti coinvolti. Lo scopo sarà quello di comprendere quanto la presenza di questo

attrattore turistico influenzi i soggetti a visitare l'area del Parco Nazionale della Sila ed, eventualmente, a farvi ritorno in futuro. Una ricerca, quindi, volta a fornire un contributo al dibattito sulla valorizzazione delle risorse turistiche comprese nell'area del Parco Nazionale della Sila, con particolare riferimento alla storica ferrovia Silana, con l'intento di comprendere quanto questa risorsa possa essere un valore aggiunto per il territorio.

# CAPITOLO 1

## IL TURISMO ESPERIENZIALE: PECULIARITÀ E DIFFUSIONE

### 1.1 Il turismo esperienziale

Il verbo *esperire*, dal latino *experiri*, indica un'azione finalizzata alla scoperta e alla conoscenza per mezzo di un tentativo, di una prova<sup>1</sup>. Precisamente la scoperta per mezzo di esperienza diretta costituisce l'essenza e la peculiarità principale del turismo cosiddetto esperienziale. Questa tipologia di turismo, una tra le più recenti, può considerarsi la risposta al ben più diffuso turismo di massa, un settore considerato ormai saturo e superato. Prima di effettuare un'analisi degli aspetti precipui del turismo esperienziale risulta utile, ai fini del nostro studio, evidenziarne le differenze e le eventuali tangenze con il turismo di massa. Un primo riferimento è certamente la definizione fornita da Vanhove (1997) «Mass tourism is related to two main characteristics: (a) participation of a large numbers of people in tourism; and (b) the holiday is standardized, rigidly packed and inflexible»<sup>2</sup>. Effettivamente il turismo di massa, diffusosi nella seconda metà del Novecento, si contraddistingue per una serie di servizi standard volti a raggiungere il maggior numero di utenti possibili che, inevitabilmente, finiscono per concentrarsi prevalentemente in

---

<sup>1</sup> <http://www.treccani.it/vocabolario/esperire/>

<sup>2</sup> «Il turismo di massa è connesso a due principali caratteristiche: (a) la partecipazione di un gran numero di persone; e (b) la vacanza è standardizzata, rigidamente strutturata e inflessibile»

determinati luoghi. Tale flusso incontrollato, frutto della sovraesposizione della meta turistica, spesso ne produce il degrado e la conseguente perdita di *appeal* sul grande pubblico. Questa sovraesposizione, frutto di un'exasperazione dell'esperienza turistica, culmina nel cosiddetto *overturism* o sovraffollamento turistico che non fa altro che sortire effetti negativi sul gradimento da parte dell'utente finale. Inoltre, c'è da considerare che questa forma di turismo incontrollato propone ai potenziali fruitori soluzioni standardizzate e non pensate sulle reali necessità dell'individuo (Vainikka, 2013)<sup>3</sup>. Per queste ragioni, il turismo di massa ha incontrato sempre meno il favore del pubblico che ha iniziato a preferire altre forme di turismo, in cui il contenuto dell'offerta prevede un maggiore coinvolgimento del singolo individuo, permettendogli di vivere esperienze lontane dal quotidiano. Precisamente, la possibilità di vivere esperienze inedite e la partecipazione attiva del turista sono tra i requisiti imprescindibili del turismo esperienziale che si inserisce in un più ampio filone di servizi e beni che pongono al primo posto le necessità del consumatore, relegando al passato la produzione di prodotti standardizzati e anonimi.

## **1.2. Dal traditional marketing all'economia delle esperienze**

Il *traditional marketing*, come definito da Schmitt (1999), ha da sempre considerato i consumatori come attori economici razionali (Batat & Frochot, 2018),

---

<sup>3</sup> Cfr. (Vainikka, 2013, p. 272) «The very quality of mass tourism is to be culturally poor and commoditized because of the type of production and product, and this is seen to lead to the homogenization and standardization of tourist experiences at the expense of individualism».

unicamente attenti alle funzionalità di un determinato prodotto e al suo valore utilitaristico; «Traditional marketing presents an engineering-driven, rational, analytical view of customers, products and competition. Traditional marketing characteristics focus on the functional features and benefits of the product itself and views the customer as a rational decision maker<sup>4</sup>» (Schmitt, 1999, p. 11). Questa concezione del mercato, con il passare del tempo, ha iniziato a non essere più soddisfacente per i consumatori finali, tra i quali possiamo citare anche i potenziali consumatori di offerte turistiche, dimostrando di essere inadeguata rispetto ai mutamenti di una società sempre più esigente «In the beginning, consumption was because of “needs”, but in post modern day, the feelings of desire, wish and pleasure are also can be reasons for consumption. So that, consumption decreased rational characters and some experimental and irrational characters take place<sup>5</sup>» (Alagöz & Ekic, 2014, p. 502). Già dalla seconda metà del Novecento, un pubblico sempre più specializzato e con nuovi bisogni da soddisfare ha avvertito l'inadeguatezza di un'offerta ormai divenuta obsoleta. Questa tendenza si riscontra anche nel settore turistico, già dalla fine degli anni Ottanta, con il lento declino delle offerte legate al turismo di massa e l'avanzare di servizi modellati sulle esigenze del potenziale viaggiatore.

---

4 «Il marketing tradizionale presenta una visione analitica, razionale e ingegneristica dei clienti, dei prodotti e della concorrenza. Le caratteristiche del marketing tradizionali si focalizzano sulle peculiarità funzionali e sui vantaggi del prodotto stesso e considerano il cliente un soggetto razionale».

5 «All'inizio, il consumo era legato alle “necessità”, ma nell'era post-moderna, i sentimenti di desiderio, desiderio e piacere sono anche motivi di consumo. In questo modo, il consumo vede diminuire gli aspetti razionali e subentrano alcuni aspetti sperimentali e irrazionali».

Nel 1982 Holbrook e Hirschman si schierarono contro la visione economica razionalista, sottolineando come l'utente, nel corso dell'esperienza di consumo, venga condizionato da ragioni emotive che ne influenzano gli atteggiamenti. I due autori affermano infatti che «consumption has begun to be seen as involving a steady flow of fantasies, feelings, and fun encompassed by what we call “experiential view”». This experiential perspective is phenomenological in spirit and regards consumption as a primarily subjective state of consciousness with a variety of symbolic meanings, hedonic responses, and aesthetic criteria. Recognition of these important aspects of consumption is strengthened by contrasting the information processing and experiential views<sup>6</sup>» (Holbrook & Hirschman, 1982, p. 132).

Nel 1993 Arnould e Price sottolinearono come l'esperienza del consumatore non possa essere circoscritta al solo momento dell'acquisto, ma debba considerarsi estesa nel tempo, arrivando a identificarne quattro fasi ben precise: *the pre-consumption experience, the purchase experience, the core consumption experience, the remembered consumption experience* (Batat & Frochot, 2018, citato da Arnould & Price, 1993). Queste fasi possono riscontrarsi anche nei diversi livelli di fruizione dell'esperienza turistica che, con il passare del tempo, diviene

---

6 «Il consumo ha iniziato a essere visto come un flusso costante di fantasie, sentimenti e divertimento racchiuso in quella che prende il nome di “visione esperienziale”. Questa prospettiva esperienziale è fenomenologica nello spirito e considera il consumo come uno stato di coscienza primariamente soggettivo con una molteplicità di significati simbolici, risposte edoniche e criteri estetici. Il riconoscimento di questi importanti aspetti del consumo è rafforzato contrastando l'elaborazione delle informazioni e le opinioni esperienziali».

maggiormente strutturata e personalizzata. Il primo stadio dell'esperienza, la *pre-consumption experience*, raccoglie i sentimenti relativi alle aspettative proiettate dal soggetto sull'esperienza di consumo, il secondo stadio, invece, è caratterizzato dalla *purchase experience*, momento in cui l'utente si interfaccia con il servizio e con l'ambiente che lo offre. La terza fase raccoglie le sensazioni generate nell'utente dall'esperienza di consumo che nell'ultima parte di questo processo, la *nostalgia experience*, viene ricordata dal consumatore. Successivamente, Pine e Gilmore (2000) hanno chiarito come la semplice produzione di beni e servizi standardizzati non sia più sufficiente per soddisfare i bisogni e le necessità dei potenziali clienti, ma è, invece, necessario offrire loro la possibilità di vivere delle vere e proprie esperienze. Nello specifico, Pine e Gilmore (2013), intendono per esperienza qualsiasi tipo di attività implichi la partecipazione attiva del consumatore, con l'obiettivo di personalizzare quanto più il prodotto e, quindi, aumentare il suo *appeal* nei confronti del potenziale acquirente. In merito al termine "esperienza" Pine e Gilmore (2013) hanno condotto un'analisi semantica, utilizzando come esempio un gruppo di lingue nord-europee, in cui vengono impiegate due parole distinte per indicare il vocabolo "esperienza": *erlebnis - erfahrung* in tedesco, *opplevelser - erfaring* in norvegese, *belevenis - ervaring* in olandese, *upplevelse - erfarenhet* in svedese, *oplevelse - erfaring* in danese. In tutti i casi considerati, il primo termine può essere tradotto con la parola "vita", in riferimento a esperienze compiute in un momento specifico; il secondo termine, invece, è riconducibile a

quelle esperienze che hanno effetti nel lungo termine. Pertanto, se è vero che nella *Economia delle esperienze*, Pine e Gilmore (2013) fanno riferimento principalmente alle esperienze momentanee (*erlebnis*), è altrettanto vero che nel loro ragionamento sono considerate anche quelle a lungo termine (*erfahrung*). I due autori, infatti, tendono a sottolinearlo quando affermano che “the experience economy covers all manners of experiences, from *Erlebnis* to *Erfahrung* – and beyond<sup>7</sup>” (Pine & Gilmore, 2013, p. 32). Sempre in riferimento al valore dell’esperienza nel processo del consumo, Pine e Gilmore (2000) evidenziano come «Le esperienze costituiscono una terza proposta economica che si distingue dai servizi tanto quanto i servizi si distinguono dai beni, ma finora sono state poco riconosciute. Le esperienze ci sono sempre state, ma i consumatori, le aziende e gli economisti le hanno sempre raggruppate in blocco nel settore servizi, insieme ad attività poco eccitanti [...]. Nel comprare un servizio una persona acquista una serie di attività intangibili che vengono svolte per suo conto. Ma quando compra un’esperienza questa persona paga per poter trascorrere del tempo a gustarsi una serie di eventi memorabili messi in scena da un’impresa come in una rappresentazione teatrale, per coinvolgerlo a livello personale» (pp. 2-3). Secondo quanto considerato, quindi, un’esperienza può essere maturata attraverso il consumo di un servizio, ovviamente anche di tipo turistico, quindi l’utente finale non può essere più considerato soltanto un semplice consumatore ma è possibile definirlo un “consumatore”. Pine e Gilmore hanno

---

7 «L’Economia delle Esperienze raggruppa tutti i tipi di esperienze, da *Erlebnis* a *Erfahrung*».

identificato il meccanismo mediante il quale il consumatore viene coinvolto in questo processo, utilizzando il modello degli ambiti dell'esperienza. La prima dimensione indica il grado di partecipazione dei consumatori che si estende tra due poli opposti: la partecipazione passiva e la partecipazione attiva. In caso di partecipazione passiva, l'individuo non ricopre un ruolo dinamico nel corso dell'esperienza cosa che, invece, avviene in caso di partecipazione attiva. La seconda dimensione, fa riferimento al legame che unisce l'esperienza al fruitore stesso, indicando anche qui due poli opposti nella scala del coinvolgimento: assorbimento e immersione. Il primo prevede un assorbimento dell'esperienza da parte dell'individuo mediante un processo prettamente mentale, invece l'ultimo implica l'immersione del soggetto nell'esperienza mediante un processo fisico. La somma di queste dimensioni delinea i cosiddetti quattro ambiti dell'esperienza (intrattenimento, educazione, evasione ed esperienza estetica). L'ambito dell'intrattenimento è quello più diffuso al giorno d'oggi e identifica un assorbimento totalmente passivo dell'esperienza da parte dei soggetti per mezzo dei sensi, così come avviene quando si ascolta un brano musicale o si guarda un lungometraggio. L'ambito dell'educazione fa riferimento a un coinvolgimento attivo del fruitore, nell'ottica di una partecipazione solerte della mente. Nell'ambito dell'esperienza estetica, invece, il soggetto esercita un'influenza poco rilevante sull'attività a cui prende parte. Infine, l'ambito dell'evasione indica un grado considerevole di immersione del soggetto nell'esperienza e una sua partecipazione

attiva. Precisamente le esperienze che riescono a coniugare tutti e quattro i campi riescono ad essere quelle più coinvolgenti e desiderabili da parte dei potenziali turisti.

Quanto appena discusso si può rapportare anche alla costruzione di un'offerta turistica che non viene più presentata al consumatore come un prodotto finito, ma da implementare e personalizzare, secondo le esigenze di ciascun individuo. Rispetto a quest'ultimo punto Pencarelli e Forlani (2002) constatano come «i turisti sono i destinatari dell'offerta allestita in un dato territorio, ma rappresentano anche risorse preziose nella co-produzione dell'offerta in quanto partecipano direttamente alla realizzazione dell'esperienza» (p. 261). Pertanto, gli utenti sono coloro che costruiscono in prima persona la propria esperienza attraverso un contatto con il venditore e gli altri consumatori. La necessità di sinergia tra produttori e consumatori viene sottolineata anche da Prahalad e Ramaswamy (2004) che affermano come «the future belongs to those that can successfully co-create unique experiences with customers»<sup>8</sup> (p. 12). Pine e Gilmore (2013) riconoscono la quasi avvenuta saturazione dell'Economia dei Servizi che vede, al suo posto, avanzare un'economia basata sull'esperienza e sulla partecipazione attiva. In altre parole, l'esperienza diventa una forma economica a sé stante, per questa ragione in un mercato in cui i prodotti sembrano essere tutti uguali, i produttori devono

---

<sup>8</sup> “Il futuro appartiene a coloro che sono capaci di co-creare con successo esperienze uniche con i propri clienti”

differenziare la propria offerta da quella altrui e implementare quella derivante dal consumo. Precisamente in merito a quest'ultimo punto, gli autori affermano che i fornitori di servizi possono essere considerati registi di esperienze, poiché si occupano di confezionare e personalizzazione l'offerta diretta all'utente. Queste e altre teorie si basano sul presupposto che il consumatore non acquisti in maniera razionale e oggettiva, ma che sia influenzato dal proprio stato d'animo, ipotesi già sostenuta da Maslow (1968). L'irrazionalità nella scelta del consumo è anche riscontrabile nella selezione della destinazione turistica da visitare, processo del quale si parlerà dettagliatamente più avanti in questa disamina. Schmitt (1999) parla della necessità di valorizzare i bisogni dei singoli consumatori, l'autore propone una classificazione delle differenti prospettive della dimensione dell'esperienza denominandole *Strategic Experiential Modules*, classificazione che viene sintetizzata nella Tabella 1.1 ripresa dallo studio di Alagoz & Ekici (2014).

| Module                           | Consumer Experience                              |
|----------------------------------|--|
| Sense (Sensual Experience)       | Experiences for 5 senses                         |
| Feel (Emotional Experience)      | Experiences for feelings                         |
| Think (Intellectual Experience)  | Intellectual experiences for cognitive functions |
| Act (Behavioural Experience)     | Experiences for behaviours, physical activities  |
| Relate (Relationally Experience) | Experiences for social groups, interaction       |

**Tabella 1.1:** *Strategic Experiential Modules*. **Fonte:** Alagöz e Ekic, 2014 citazione da Nagasawa,

2008

Alla luce di quanto appena detto, è possibile affermare che il turismo esperienziale si contraddistingue per aspetti ben precisi che lo differenziano dalle precedenti forme di turismo, come ad esempio quello di massa. Sulla scia di quanto sostenuto da Pencarelli e Forlani (2002) potremmo asserire che l'esperienza turistica è il risultato di dinamiche psico-socio-economiche che si intrecciano tra l'ospite e il luogo dove tale esperienza viene esperita. Questo tipo di attività aziona un meccanismo nella coscienza del turista che, sedimentando immagini e i ricordi legati a quanto vissuto, aumenta la propria capacità di comprendere sé stesso e gli altri. Precisamente, questo è quanto contraddistingue il turismo esperienziale, il fare delle emozioni e delle sensazioni vissute dal singolo individuo il fulcro intorno a cui costruire l'intera esperienza di viaggio.

### **1.3. Il “nuovo turista”**

La possibilità di vivere nuove esperienze e visitare nuovi luoghi sono certamente le motivazioni principali che spingono gli individui a viaggiare. I turisti, in qualità di consumatori, non si approcciano più all'esperienza di consumo con la volontà di acquistare qualcosa che non posseggono, ma con il desiderio di provare qualcosa che non hanno mai sperimentato e che possa fare provare loro nuove emozioni. Pertanto, la mera offerta turistica standardizzata non risulta essere più soddisfacente per l'individuo, alla ricerca di emozioni che «costituiscono il nuovo fondamento della creazione del valore e quindi l'industria turistica è chiamata a fornire ai consumatori turistici le esperienze di cui sono costantemente alla ricerca».

(Pencarelli & Forlani, 2002, p. 240). Per questa ragione comprendere quello che i potenziali viaggiatori ricercano in una determinata esperienza di viaggio è fondamentale ai fini della costruzione di un'offerta turistica rispettosa delle esigenze dei consumatori. A tal riguardo, Crompton (1979) ha individuato una serie di motivazioni che inducono le persone a intraprendere un viaggio: ricerca del relax, occasione per valutare sé stessi, desiderio di esplorare, fuga da un contesto banale e non soddisfacente, miglioramento delle relazioni di parentela e facilitazione delle interazioni sociali, prestigio, e regressione. Alla luce di quanto finora esposto, è possibile affermare che quanto più le offerte turistiche riescono a intercettare tali motivazioni, tanto più potranno catalizzare l'attenzione dei possibili turisti. L'obiettivo è, quindi, fornire agli utenti servizi di alta qualità che permettano di vivere esperienze indimenticabili; «Vacations, considered with before and afterward affect, are identified as unforgettable memories<sup>9</sup>» (Alagöz & Ekic, 2014, p. 503). I ricordi indimenticabili e le esperienze uniche, pertanto, sono le peculiarità essenziali del turismo esperienziale ma non le uniche. Infatti, Frochot e Batat (2018, p. 10) hanno stilato una lista di aspetti che caratterizzano il turismo esperienziale, basandosi sulle ricerche già svolte da Haugen, Erffemeyer (2004) e Hedin, Barnes e Chen (2005):

- L'esperienza include le persone incontrate, i luoghi visitati e le attività a cui si ha preso parte.
  - Il turismo esperienziale può avvicinare le persone alla natura, alla cultura e alla storia locali.
  - Le esperienze possono avvenire anche in ambienti chiusi, come ad esempio i resort, con pochi contatti con la cultura locale/natura.
  - L'esperienza include la pianificazione del viaggio pre-partenza e il follow-up post-viaggio, compresi i ricordi.
  - Il turismo esperienziale è molto personale, individuale e percepito come unico da ogni visitatore.
  - Qualità, esperienze memorabili dei visitatori sono un risultato condiviso tra il visitatore e il fornitore di esperienza, ma alcune esperienze possono avvenire indipendentemente dal fornitore di esperienza (creazione automatica).
  - Le opportunità di turismo esperienziale consentono una crescita personale e riflettono i valori e gli interessi del singolo visitatore.
  - Il turismo esperienziale offre diverse esperienze che incontrano gli interessi del visitatore e gli forniscono un senso di realizzazione personale.
  - Il risultato auspicato del turismo esperienziale è quello di raggiungere un'esperienza partecipativa completa che fornisca nuove conoscenze.

- Le opportunità di turismo esperienziale possono incoraggiare l'incontro di culture diverse, aiutando a conoscere i loro problemi e le potenzialità.
- Il turismo esperienziale coinvolge i visitatori in ciò che viene vissuto piuttosto che limitarsi a descriverlo.
- Le opportunità del turismo esperienziale aiuta a espandere gli orizzonti personali.
- Le opportunità di turismo esperienziale dovrebbero fornire arricchimento personale, illuminazione, stimolazione e coinvolgimento.
- Il turismo esperienziale catalizza le persone verso alcune destinazioni e attrazioni.
- Il turismo esperienziale coinvolge tutti e cinque i sensi.
- Il turismo esperienziale sarà carico di forti emozioni e sarà molto probabilmente un'esperienza significativa che produrrà un cambiamento nell'individuo.
- Le opportunità del turismo esperienziale includono l'apprendimento di una nuova abilità
- Il turismo esperienziale abbraccia la storia del luogo, della persona e della cultura locale.
- Le persone creano valore attraverso l'esperienza diretta.

Una volta delineati gli aspetti precipui del turismo esperienziale, risulta necessario fornire un profilo del nuovo consumatore di questi servizi, che presenta una serie di peculiarità differenti rispetto al turista del passato. Per identificare queste nuove caratteristiche può essere utile fare riferimento alla *Consumer Cultural Theory* (CCT) che fonda le proprie basi su un approccio multidisciplinare, invece che concentrarsi su un approccio solamente cognitivo e razionale. La CCT si basa sullo studio svolto da alcuni sociologi francesi Baudrillard (1970), Bourdieu (1980) e Certeau (1990) che contribuirono a far emergere un nuovo indirizzo negli studi sul consumo, utilizzando un approccio culturale e simbolico. Questo ambito di ricerca interdisciplinare è orientato alla comprensione del comportamento dei consumatori e privilegia maggiormente un'ottica interpretativa. La CCT fornisce gli strumenti utili per delineare il profilo del nuovo consumatore di servizi, e quindi anche del nuovo turista, che conseguentemente alla società e al mercato è cambiato e ha sviluppato bisogni e caratteristiche ben precisi. Utilizzando come basi gli studi di Batat (2011), si possono identificare le caratteristiche del nuovo turista che può assumere diversi comportamenti nel corso dell'esperienza di consumo:

1) *Responsible and ethical*: un nuovo turista che è consapevole del suo ruolo nella catena del consumo del bene e decide di indirizzare le proprie scelte in linea con i propri valori personali.

2) *Paradoxal*: come già enunciato, il nuovo consumatore è sempre meno razionale nelle scelte e, pertanto, tende ad assumere atteggiamenti non sempre misurabili da modelli razionali e cognitivi.

3) *A new tourist who is emotionally and hedonically engaged*: un nuovo turista in cerca di esperienze fuori dall'ordinario, che lo coinvolgano attivamente e che possano provocare in lui una serie di stimoli.

4) *A new tourist who is competent and empowered*: differenza sostanziale rispetto al turista del passato è la consapevolezza che l'individuo oggi possiede circa l'esperienza che si accinge a realizzare.

5) *A new tourist who is a co-producer*: un turista che riesce a declinare l'offerta del produttore in linea con i propri bisogni personali.

6) *The new tourist who is seeking intermediation*: il nuovo turista è desideroso e capace di reperire delle informazioni a lui utili ma attraverso un approccio meno formale rispetto al passato e avvalendosi dei moderni mezzi di comunicazione.

In altre parole, il viaggiatore che decide di intraprendere una vacanza all'insegna del turismo esperienziale è mosso dalla volontà di arricchire il proprio bagaglio culturale e spirituale, attraverso una serie di attività che lo conducano quanto più possibile lontano da quelle consuete. Si tratta, quindi, di un individuo consapevole del proprio potenziale che decide di mettersi alla prova e inserirsi in un dialogo che lo pone in comunicazione con il territorio e i suoi abitanti. Questo processo di

arricchimento culturale ha inizio già prima dell'esperienza turistica, infatti recenti studi (Ghazali et al., 2017) hanno sottolineato come, i viaggiatori che si accingono a visitare una meta per la prima volta, tendano a raccogliere informazioni sulla cultura locale prima della partenza. Conoscere il profilo di questo nuovo consumatore diventa, quindi, fondamentale per ideare e proporre un prodotto turistico quanto più competitivo e appetibile, in cui le esperienze acquisite possano significativamente contribuire a rendere il soggiorno unico e irripetibile.

#### **1.4. L'esperienza turistica e il territorio**

Diventa utile, pertanto, comprendere cosa permette a uno specifico territorio di diventare un luogo adatto a vivere esperienze turistiche rilevanti. Il presupposto da cui partire è che nessun luogo è per sua natura turistico e attraente, ma lo diventa attraverso un processo di mutamento culturale e di cambiamento dell'immagine che esso proietta nella mente delle persone. Tra le caratteristiche che maggiormente permettono a un territorio di diventare scenario di esperienze turistiche è possibile citare quelli riportati da Pencarelli e Forlani (2002): attraente, animato, accogliente, accessibile, ambientato.

- Per il fattore dell'attrattività è possibile considerare un elemento qualunque che funga da richiamo e attragga i potenziali turisti (Brunetti, 1999).

- L'accessibilità, intesa come economica, fisica e informativa, indica invece la facilità con la quale i soggetti possono entrare in contatto con le esperienze che un determinato territorio offre.
- L'accoglienza indica tutto l'insieme dei servizi necessari a rendere agevole e realizzabile una determinata esperienza in uno specifico luogo.
- L'ambientazione fa riferimento alla capacità del territorio di far entrare quanto più possibile i potenziali turisti nell'esperienza da vivere.
- Infine, l'animazione indica il grado di proposte culturali e il coinvolgimento sociale promosso in un determinato territorio, in relazione al numero dei turisti che visitano il luogo in questione e degli abitanti locali.

Le caratteristiche appena elencate vengono determinate da una serie di fattori e dalle risorse territoriali, nello specifico, Pencarelli e Forlani (2002) fanno riferimento alle risorse trasversali come la cultura locale, fiducia, informazione e immagine. Questo tipo di risorse vengono definite, appunto, trasversali poiché contribuiscono a influenzare la percezione delle cinque caratteristiche già elencate.

### **1.5. Il processo di selezione di una meta turistica**

Quanto appena considerato, fornisce gli strumenti utili per comprendere come un territorio possa amplificare il proprio *appeal* agli occhi dei potenziali viaggiatori, dato che tornerà utile nella seconda parte di questo lavoro. Inoltre, permette di interrogarci sulle modalità di scelta, da parte dei soggetti interessati, della meta da

visitare e dell'esperienza da vivere. Tale processo di selezione è articolato in cinque fasi: percezione del bisogno del viaggio, ricerca di informazioni, costruzione e valutazione delle alternative, decisione turistica di prenotazione, acquisto e consumo e valutazione dell'esperienza turistica e comportamento post-acquisto e post consumo (Mathieson & Wall, 1982; Casarin, 1996; Kotler, Bowen, & Makens, 2003; Canu, Massa, & Consiglio, 2021).

- La percezione del bisogno di viaggio indica il momento in cui il potenziale turista percepisce la necessità di acquistare un prodotto turistico. Nel corso di questo processo subentrano fattori di spinta (di origine psicosociale) e di attrazione (provenienti da sollecitazioni ambientali esterne). La conoscenza di questa parte del meccanismo è fondamentale per gli addetti ai lavori poiché consente di comprendere le dinamiche che conducono un soggetto all'acquisto di un determinato prodotto.
- L'*iter* di ricerca delle informazioni è comune a tutte le tipologie di turisti, da quelli meno meticolosi a quelli che più precisi, e ha la funzione di permettere all'individuo di accedere a una serie di informazioni utili inerenti al sito prescelto per un viaggio futuro. Pertanto, questo specifico *step* non ha l'obiettivo di aiutare nella scelta tra molteplici mete turistiche, ma di immagazzinare più nozioni possibili utili per scelte future. Le fonti a cui attingere per reperire queste informazioni si suddividono in interne ed esterne che, a loro volta, si classificano in personali e non personali. Le nozioni

maturate dal turista nel corso delle precedenti esperienze fanno riferimento alle fonti interne, tuttavia, quando esse non sono sufficienti è necessario attingere a quelle esterne, ovvero reperibili attraverso la cerchia sociale del soggetto (personali) o attraverso una serie di canali di informazione (non personali).

- Il processo di costruzione e valutazione delle alternative implica un percorso di selezione delle offerte turistiche esistenti in base alle informazioni precedentemente raccolte, seguendo modelli decisionali compensativi o non compensativi. I modelli compensativi sottintendono una conoscenza da parte del soggetto di tutte le mete turistiche prese in considerazione, tra le quali individuerà quella che maggiormente incontra le proprie preferenze.
- La fase di decisione turistica, di prenotazione, acquisto e consumo avviene in seguito all'individuazione da parte del soggetto del luogo prescelto e non sempre avviene per mezzo dell'ausilio di una agenzia turistica.
- Infine, la valutazione dell'esperienza turistica e comportamento post consumo implica un giudizio del turista al termine della vacanza, in base a quanto l'esperienza vissuta ha soddisfatto le aspettative generate in fase di acquisto. Nel caso di mancato riscontro tra le aspettative e l'esperienza vissuta, l'individuo tende a sviluppare insoddisfazione che lo porta a dimostrare il proprio disappunto attraverso dei reclami o il passaparola negativo.

Quest'ultima fase, esattamente come la prima, è fondamentale da monitorare per gli addetti ai lavori che tenderanno a rassicurare il soggetto in merito le decisioni prese e l'esperienza di consumo appena effettuata.

Quanto finora considerato ci consente di comprendere quali sono gli aspetti che connotano il turismo esperienziale e di delineare il profilo di un potenziale consumatore, presupposti fondamentali per la ricerca che si vuole condurre. Infatti, attraverso questo studio si indagherà un itinerario esperienziale esistente in Calabria, con l'obiettivo di favorirne la conoscenza da parte degli individui. Questo percorso verrà esaminato anche sulla base di dati acquisiti attraverso un questionario somministrato ai turisti, i quali verranno chiamati a esprimere la loro opinione. Nello specifico, la porzione territoriale oggetto del nostro studio sarà quella dell'entroterra silano cosentino, compresa nell'area del Parco Nazionale della Sila, che coniuga luoghi dall'indiscusso pregio culturale e dal vasto patrimonio naturalistico. L'obiettivo è valorizzare ulteriormente la fruizione di questa zona, in cui turisti e comunità locali possano avviare un meccanismo di scambio e reciproco arricchimento. Pertanto, il turismo esperienziale diventa rilevante ai fini di questa indagine poiché, attraverso i meccanismi precedentemente esposti, consegna ai consumatori un punto di vista inedito per godere delle micro-realtà locali, in questo caso calabresi. Infatti, l'entroterra silano, come vedremo, presenta delle peculiarità tali da permettere la creazione di itinerari esperienziali, in cui è possibile affiancare la scoperta delle biodiversità dell'esteso Parco silano a quella dei caratteri identitari locali. Una realtà già al centro di una offerta turistica strutturata che, come si vedrà, catalizza sempre di più l'interesse dei viaggiatori e il cui potenziale turistico non è stato ancora totalmente sfruttato.

## CAPITOLO 2

### IL PARCO NAZIONALE DELLA SILA

#### 2.1. Il turismo in Calabria

I dati contenuti nel XV Rapporto sul turismo in Calabria<sup>10</sup> (2018) evidenziano, per il triennio 2015-2017, un trend positivo in termini di presenze che, nel 2017, arrivano a oltre nove milioni. Questa inversione positiva giunge in seguito a un lungo periodo, protrattosi dal 2008 al 2014, in cui i dati dell'affluenza turistica regionale non sono stati tra i più rosei. Segnali di ripresa che hanno fatto sperare in un rilancio turistico della Calabria che, già nel 2017, figurava tra le destinazioni da visitare consigliate dal New York Times<sup>11</sup>. Un ulteriore dato positivo può essere individuato nella lettura dell'annuale *Regional Tourism Reputation Index*<sup>12</sup>, finalizzato a individuare i principali processi che contribuiscono a costruire la reputazione turistica di una determinata regione. La metodologia utilizzata da questo Rating turistico tiene in considerazione alcuni indicatori quali «visibilità e l'interesse dei portali turistici istituzionali regionali e il loro *social appeal* presso gli *stakeholder*, la popolarità, la fiducia e le tendenze di ciascuna destinazione turistica regionale nel complesso e, infine, la reputazione del sistema ricettivo» (Regional

---

10 [XV Rapporto Turismo Calabria.pdf \(turiscalabria.it\)](#)

11 <https://www.nytimes.com/interactive/2017/travel/places-to-visit.html? r=3>

12 <https://www.corrieredellacalabria.it/wp-content/uploads/2020/08/QUI-IL-REPORT.pdf>

Tourism Reputation Index, p. 9). In questo rapporto, pubblicato nel 2020, la Calabria ha registrato un miglioramento, con un indice di Regional Tourism Reputation pari a 96,8 punti. Nei dettagli del rapporto è possibile apprendere come la Calabria si collochi tra le prime cinque regioni, per il parametro dello studio inerente alla ricerca della destinazione (quinto posto) e per quello della popolarità della destinazione (quarto posto). Un ulteriore elemento interessante, che emerge dalla lettura del XV Rapporto sul Turismo (2018) è quello relativo alle ragioni che spingono i turisti a scegliere il territorio calabrese come meta turistica. Il patrimonio naturalistico regionale sembra essere il principale attrattore, catalizzando maggiormente l'attenzione dei potenziali viaggiatori, interessati non solo alle risorse costiere, ma anche a quelle dell'entroterra collinare e montano. Effettivamente la Calabria gode di un esteso patrimonio naturalistico che consta di un rilevante numero di aree protette, tra le quali spiccano ben tre parchi nazionali: il Parco Nazionale del Pollino, il Parco Nazionale dell'Aspromonte e il Parco Nazionale della Sila. Come anticipato, su quest'ultima risorsa regionale ci si soffermerà nel corso di questo contributo, analizzandone le potenzialità e le criticità dal punto di vista turistico e focalizzando l'attenzione su uno specifico attrattore, l'antica Ferrovia Silana. Questa tratta storica è stata recentemente frutto di una riqualificazione, poiché divenuta ormai obsoleta per il trasporto di passeggeri e merci. Percorrendo questo specifico itinerario, come si vedrà, il viaggiatore ha la possibilità di imparare a conoscere meglio il territorio circostante e le comunità che

lo abitano, innescando un processo di reciproco scambio che inevitabilmente arricchisce entrambe le parti.

## **2.2. Il Parco Nazionale della Sila e le sue potenzialità turistiche**

Grande polmone verde della Calabria, il Parco Nazionale della Sila (Figura 2.1) si estende nell'entroterra della regione, occupando un'area pari a 73.695 ettari. Prima dell'odierna denominazione, il Parco prendeva il nome di Parco Nazionale della Calabria, istituito in seguito alla legge 503 del 20 aprile 1968. Solamente dopo tre decenni, il 14 novembre 2002, venne istituito il Parco Nazionale della Sila che arrivò ad inglobare le zone storiche della Sila Grande e della Sila Piccola, nonché il territorio dell'ex Parco della Calabria. All'interno del territorio del Parco ricadono tre delle cinque province calabresi, Catanzaro, Cosenza e Crotona. Il Territorio del Parco comprende nella sua area 28 siti appartenenti alla Rete Natura 2000, pari a una superficie di circa 30.889 ettari, circa il 40, 2% della sua estensione<sup>13</sup>. La Rete ecologica Natura 2000 è “costituita da siti mirati alla conservazione di habitat e specie”<sup>14</sup> che è stata istituita per mezzo della Direttiva 92/43/CEE Habitat il cui scopo è «salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato»<sup>15</sup>. I siti individuati vengono, successivamente, identificati come Zone Speciali Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciali

---

13 <http://www.parcosila.it/it/il-parco/riserve-naturali.html>

14 <https://www.minambiente.it/pagina/direttiva-habitat>

15 <https://www.minambiente.it/pagina/direttiva-habitat>

(ZPS). Un territorio, quindi, particolarmente ricco di risorse naturalistiche tanto da meritare la candidatura italiana alla Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco per il 2019<sup>16</sup>. Tra i 28 siti citati<sup>17</sup>, compresi nella zona del Parco, 25 sono identificati come SIC (Siti Importanza Comunitaria) e 3 come ZPS. Inoltre, tra le risorse già citate, spiccano le riserve naturali biogenetiche, come quella dei Giganti di Fallistro che ospita aceri e pini secolari, e la riserva Golia-Corvo in cui, oltre cento esemplari di cervi, hanno trovato un *habitat* ideale per vivere. La gestione delle numerose zone biogenetiche presenti, istituite con Decreto del Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste del 13 luglio 1977, spetta esclusivamente all'Ente Parco che ha promosso una serie di misure per la conservazione dei siti della rete Natura 2000.

Le potenzialità turistiche del Parco Nazionale della Sila, pertanto, sono molteplici poiché offrono una varietà di scenari che spaziano dall'aspro paesaggio montano a quello collinare, attirando l'interesse dei viaggiatori maggiormente attenti alle risorse naturalistiche dei luoghi. Precisamente, queste risorse così differenti tra loro permettono la creazione di itinerari turistici esperienziali, in cui i viaggiatori possano interagire con frammenti di realtà locali e fruire dei caratteri distintivi della biodiversità del Parco. Soprattutto quest'ultimi, infatti, si prestano alla costruzione dei suddetti itinerari, attraverso l'istituzione di sentieri escursionistici o dedicati al trekking, per mezzo dei quali è possibile vivere in prima

---

<sup>16</sup><http://www.parcosila.it/it/l-area-mab/news/1047-candidatura-del-parco-a-patrimonio-mondiale-dell-umanita-unesco.html>

<sup>17</sup> Per una lista completa dei siti si rimanda a: <http://www.parcosila.it/it/il-parco/riserve-naturali.html>

persona il patrimonio di questa area protetta regionale. Questo dato ci permette di riflettere anche sulle effettive possibilità che il Parco Nazionale della Sila possiede in qualità di meta di turismo sostenibile o ecoturismo. Per comprendere nello specifico cosa si intende per ecoturismo è utile fare riferimento alla definizione proposta da McKinney (2016): «Ecotourism is a subset of the tourism industry that reflects an ethos of responsible involvement with the environment and with local cultures. Ecotourism includes, but is not limited to, nature hiking, diving, wildlife viewing, and cultural tourism, usually with some attention given to the ecosystem, biodiversity education, or sustainability<sup>18</sup>» (p. 1). Tra i luoghi maggiormente interessati dall'ecoturismo certamente figurano le aree protette, ovvero quelle zone che, per il loro particolare pregio naturalistico e culturale, sono considerate oggetto di tutela. Tra queste certamente figurano anche i Parchi Nazionali, come quello della Sila appunto, che sono «costituiti da [...], una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo nazionale o internazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future»<sup>19</sup>. A questo proposito è utile ricordare che il Parco della Sila è stato insignito dall'UNESCO del titolo di Decima Riserva della Biosfera Italiana<sup>20</sup>, grazie al

---

18 «L'ecoturismo è un sottoinsieme dell'industria del turismo che riflette un ethos di coinvolgimento responsabile con l'ambiente e con le culture locali. L'ecoturismo comprende, a titolo esemplificativo, escursioni naturalistiche, immersioni, osservazione della fauna selvatica e turismo culturale, solitamente con una certa attenzione all'ecosistema, all'educazione alla biodiversità o alla sostenibilità».

19 [Progetto Natura - Geoportale Nazionale \(minambiente.it\)](http://www.progettonatura.it/GeoportaleNazionale/minambiente.it)

20 <http://www.unesco.it/it/RiserveBiosfera/Detail/92>

riconoscimento ottenuto dal programma MAB (Man and Biosphere)<sup>21</sup>. Questa iniziativa mira a individuare aree dal particolare valore naturalistico che gli Stati Membri si impegnano a salvaguardare, tenendo presente le buone pratiche dello sviluppo sostenibile. Sempre l'UNESCO ha inserito il Parco nella *tentative list*<sup>22</sup> che raccoglie i siti considerati dagli Stati Membri di particolare pregio e meritevoli di essere inseriti nella prestigiosa *World Heritage List*<sup>23</sup>, in questo caso specifico per le risorse naturali. Nell'ambito dell'ecoturismo, le potenzialità del Parco Sila sono state evidenziate anche dal Rapporto “*Gli Italiani, il turismo sostenibile e l'ecoturismo*” realizzata dall'IrpMarketing e dalla Fondazione UniVerde (2016). I risultati dell'indagine hanno sottolineato come il patrimonio naturalistico del Parco sia ben noto agli intervistati, risultando il parco naturalistico italiano più conosciuto<sup>24</sup>. Inoltre, l'obiettivo di valorizzare quanto più possibile queste unicità territoriali è stato più volte oggetto di dibattito e confronto tra le istituzioni e la comunità scientifica<sup>25</sup>. Per questa ragione, attività di promozione del territorio che facciano leva sulle peculiarità della biodiversità del Parco Nazionale della Sila si configurano come degli strumenti utili per incentivare e dare nuovo impulso al turismo locale. Questo intento, però, deve essere perseguito con giusto equilibrio,

---

21 <http://www.unesco.it/ItaliaNellUnesco/Detail/186>

22 <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5669>

23 <https://whc.unesco.org/en/list/>

24 <https://www.fondazioneuniverde.it/wp-content/uploads/2016/02/VI-Rapporto-Italiani-turismo-sostenibile-e-eco-turismo-feb-016.pdf.pdf>

25 Le possibilità di ecoturismo nel territorio del Parco Sila sono state attenzionate nel corso del “Seminario di formazione, divulgazione scientifica ed ecoturismo” tenutosi il 25 maggio 2019 presso il Centro Visite Cupone: <http://www.parcosila.it/it/l-area-mab/news/1809-ottima-riuscita-del-seminario-tecnico-di-formazione-divulgazione-scientifica-ed-ecoturismo-sugli-aspetti-naturalistici-e-conservazionistici-della-sila-geologia-botanica-e-zoologia-svoltosi-presso-il-centro-visite-cupone.html>

in modo che l'accoglienza dei viaggiatori non pregiudichi la corretta salvaguardia delle suddette aree. Infatti, il sempre più mutevole settore turistico ha provveduto a implementare la propria offerta attraverso una serie di itinerari turistici sostenibili, volti a una conoscenza responsabile dei luoghi. Tuttavia, la necessità di rendere fruibili questi contesti non può mettere in secondo piano l'importanza di viverli in una modalità sostenibile, nell'ottica di una riscoperta ragionata dei territori. In merito a questo punto, torna utile fare riferimento a quanto ribadito dall'Associazione Italiana Turismo Responsabile (AITR) «Il turismo responsabile riconosce la centralità della comunità locale ospitante e il suo diritto ad essere protagonista nello sviluppo turistico sostenibile e socialmente responsabile del proprio territorio. Opera favorendo la positiva interazione tra industria del turismo, comunità locali e viaggiatori»<sup>26</sup>. Se, però, risulta legittimo preservare il patrimonio di specifiche aree dal particolare pregio, risulta altrettanto ragionevole farne strumento di valorizzazione territoriale e crescita economica.

### **2.3. Il patrimonio culturale**

Il territorio compreso all'interno dell'area del Parco Nazionale della Sila ospita, inoltre, una serie di testimonianze che sono prova della storia e della cultura materiale locale che ben si prestano alla realizzazione di itinerari culturali, appartenenti al cosiddetto turismo d'*heritage*. Il termine anglosassone *heritage*,

---

<sup>26</sup> <http://www.aitr.org/turismo-responsabile/cose-il-turismo-responsabile/>

mutuato dalla lingua francese, indica l'insieme delle risorse materiali e immateriali di un determinato patrimonio, e una definizione di *cultural heritage* viene fornita dalla *Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage*<sup>27</sup> del 1972. All'interno del testo viene, infatti, specificato quali risorse rientrino nel cosiddetto *cultural heritage* che raggruppa «monuments[...]groups of buildings [...] sites»<sup>28</sup>. L'insieme di questo diverso tipo di testimonianze è individuabile anche nel patrimonio stratificato del Parco della Sila, che accoglie non solo tracce della cultura materiale delle popolazioni che lo hanno abitato, ma anche segni concreti delle espressioni artistiche e architettoniche prodotte dalle maestranze locali come, ad esempio, gli edifici civili e religiosi. Secondo quanto sottolineato dal Piano Pluriennale economico e sociale<sup>29</sup> il patrimonio storico-artistico del Parco Nazionale della Sila possiede «tre punti di forza: 1) il patrimonio culturale presente nei singoli centri storici del PNS, rappresentato da beni ecclesiastici e residenze; 2) il fatto che l'area abbia dato i natali a personaggi illustri della chiesa, quali Gioacchino da Fiore ed il Beato Angelo di Acri, la cui presenza ha determinato le condizioni per la ricchezza delle chiese disseminate sul territorio; 3) il patrimonio

---

27 <https://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>

28 «monuments: architectural works, works of monumental sculpture and painting, elements or structures of an archaeological nature, inscriptions, cave dwellings and combinations of features, which are of outstanding universal value from the point of view of history, art or science; groups of buildings: groups of separate or connected buildings which, because of their architecture, their homogeneity or their place in the landscape, are of outstanding universal value from the point of view of history, art or science; sites: works of man or the combined works of nature and man, and areas including archaeological sites which are of outstanding universal value from the historical, aesthetic, ethnological or anthropological point of view».

29 <http://www.parcosila.it/it/l-ente/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/vas-proposta-di-piano-integrato-fase-di-consultazione-pubblica-ex-art-14-del-d-lgs-n-152-2006/piano-pluriennale-economico-e-sociale/1649-relazione-generale/file.html>

architettonico rurale costituito da vecchi mulini, casali, masserie torri, tratturi, ecc., che testimoniano l'insediamento delle culture contadine» (Piano Pluriennale economico e sociale, 2014, p. 59). L'insieme di queste peculiarità costituisce una eredità significativa che è prova della storia secolare di quest'area e rappresenta, a tutti gli effetti, una risorsa da valorizzare, che può contribuire allo sviluppo economico locale. Precisamente, in merito a quest'ultimo punto, numerosi sono gli studi che hanno meditato sulle potenzialità del patrimonio culturale nella crescita delle economie locali. Se una parte di queste ricerche si sono concentrate maggiormente su una visione economicistica del patrimonio inteso come capitale (Mazzanti, 2002), altre hanno privilegiato un'ottica differente, quella dell'economia della cultura (Grefe, 2003; Santagata, 2007) che individua nel patrimonio una possibile risorsa economica da attivare (Mariotti & Dallari, 2011). Rispetto a quest'ultimo punto, come già approfondito da Jansen-Verbeke (2008), il ruolo che il turismo culturale ricopre nello sviluppo delle economie locali risulta essere rilevante poiché, attraverso un recupero del passato è possibile promuovere la riscoperta dei luoghi e valorizzarli. Purtroppo, in merito al caso del Parco della Sila, questo processo necessita di essere ulteriormente amplificato, poiché, come già sottolineato, «la scarsa valorizzazione di questi beni non favorisce una concreta politica di valorizzazione dell'intera rete di risorse del territorio silano»<sup>30</sup>. Tornando al concetto di patrimonio, è importante considerare lo stretto rapporto esistente tra

---

30 *Ibidem*

una determinata comunità e l'eredità culturale che custodisce. Questo aspetto è attenzionato dalla *Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage* dell'Unesco, svoltasi il 17 ottobre 2003 e secondo cui «l'*intangibile cultural heritage* comprende le pratiche, le rappresentazioni, le espressioni, la conoscenza, le capacità, così come anche gli strumenti, gli oggetti, i prodotti e gli spazi culturali cui sono associati, che comunità, gruppi e in alcuni casi individui, riconoscono come una parte della propria eredità culturale. Questa eredità culturale immateriale, trasmessa di generazione in generazione è costantemente ricreata dalle comunità e dai gruppi, in risposta al loro ambiente, alla loro interazione con la natura e la loro storia, e conferisce loro un senso di identità e continuità, che contribuisce a promuovere il rispetto per la diversità culturale e la creatività umana»<sup>31</sup>.

#### **2.4. I musei e gli ecomusei**

Le cospicue testimonianze della storia e delle tradizioni delle comunità del Parco della Sila vengono preservate, e quindi tramandate, grazie a una consolidata rete museale che ne permette la corretta conservazione e fruizione. Questi musei offrono un approfondimento sui diversi aspetti del patrimonio culturale locale, dalle testimonianze di cultura materiale alle lavorazioni artigianali, ai prodotti enogastronomici ai beni naturali. In particolar modo gli ecomusei inclusi in questa rete possono essere intesi come «un'istituzione culturale le cui componenti

---

31 [http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=17716&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=17716&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

essenziali sono il territorio, la popolazione e il patrimonio, inteso come tutto quello a cui la comunità ha attribuito nel tempo sufficiente valore da essere manifestato»<sup>32</sup>.

A Zagarise, per esempio, è situato il Museo dell'Olio di oliva e della Civiltà contadina, un ecomuseo in cui è possibile apprendere il processo di lavorazione di uno dei prodotti locali più noti, l'olio d'oliva. All'interno del percorso espositivo, non viene ovviamente tralasciato, un approfondimento sulle tradizioni appartenenti alle comunità locali. I prodotti delle maestranze artistiche attive nel territorio silano, strettamente connessi con le materie prime rintracciabili nell'area del Parco, sono invece protagonisti della collezione del Museo dell'Artigianato silano e della Difesa del suolo di Longobucco. Il percorso espositivo di questo ecomuseo tenta di offrire un quadro organico delle espressioni artistiche locali nel corso del tempo, fornendo dettagli sui materiali impiegati e le tecniche di lavorazione. In merito a quest'ultimo punto, un aspetto interessante da considerare in relazione alle testimonianze culturali tangibili disseminate nel territorio del Parco è certamente l'impiego delle risorse naturali offerte dall'Altopiano Silano, come per esempio il legno o la pietra. Il riutilizzo di queste materie prime, infatti, ha permesso la realizzazione di straordinarie opere che hanno contribuito allo sviluppo del panorama artistico dell'area silana. Sono numerosi gli edifici civili e religiosi impreziositi grazie alla pietra locale, adoperata per l'esecuzione di pregevoli manufatti litici o per decorare fabbricati di particolare rilievo. Non di meno il legno ha costituito la base per la

---

32 <http://www.ecomuseolongobucco.it/>

realizzazione di imponenti dossali d'altare, sculture lignee e arredi ecclesiastici. Questo dato permette di sottolineare il forte legame che le manifestazioni culturali locali, come quelle artistiche, hanno con il territorio, non solo perché prodotto delle comunità che lo animano, ma anche per il valore dei materiali che le costituiscono. Infine, un ulteriore ecomuseo da considerare è quello della Civiltà agrosilvopastorale, delle Arti e delle Tradizioni del Parco Nazionale della Sila, volto a valorizzare il rapporto tra «patrimonio storico-culturale, ecologico-ambientale ed enogastronomico»<sup>33</sup>.

Tutti questi ecomusei svolgono un ruolo fondamentale poiché, secondo quanto previsto dalla Carta Internazionale degli Ecomusei, assicurano in «forma permanente, su un determinato territorio e con la partecipazione della popolazione, le funzioni di ricerca, conservazione, valorizzazione di un insieme di beni naturali e culturali, rappresentativi di un ambiente e dei modi di vita che lì si sono succeduti». Sempre in merito alla rete museale del Parco, certamente svolge una importante funzione di conservazione della cultura materiale locale il Museo Demologico di San Giovanni in Fiore (Figura 2.2).

Attraverso una cospicua collezione costituita, tra l'altro, da prodotti artigianali, oggetti di uso quotidiano e testimonianze fotografiche, il museo mira a consegnare un quadro quanto più esaustivo del passato delle comunità silane. L'azione di tutela che questa rete museale offre, come appena considerato, è

---

<sup>33</sup> <http://www.ecomuseoalbi.eu/>

fondamentale nel processo di conservazione della cultura artistica locale, tuttavia è sempre possibile promuovere degli interventi mirati per amplificarne il potenziale. Infatti, implementare il dialogo con le altre istituzioni presenti sul territorio permetterebbe agli ecomusei di raggiungere un migliore risultato nel processo di diffusione della cultura che preservano. Questo obiettivo potrebbe anche essere concretizzato attraverso una riconsiderazione dell'allestimento museale, per mezzo di un'azione programmatica che permetta l'inclusione di nuovi pezzi e miri alla valorizzazione degli elementi più rilevanti. Infine, per garantire un'offerta quanto più competitiva, la rete potrebbe facilitare la fruizione del proprio patrimonio attraverso l'uso di tecnologie digitali. Infatti, come si vedrà più avanti in questo contributo, il possibile utilizzo di questi moderni strumenti tecnologici in ambito turistico è oggetto di un acceso dibattito che evidenzia la sempre più crescente necessità di implementare la offerta turistica con questi servizi di ultima generazione

## **2.5. I beni artistici**

In merito alle testimonianze del corposo patrimonio culturale dell'area silana, è bene ricordare che all'interno del territorio del Parco è incluso anche il comune di Taverna, patria di uno dei principali pittori del Seicento italiano, Mattia Preti. In questo luogo si fondono al meglio i concetti di patrimonio intangibile, l'imponente eredità storico-artistica lasciata dall'autore, e tangibile, ovvero le testimonianze della attività del Preti. Queste ultime, infatti, sono disseminate nel piccolo centro,

custodite presso gli edifici religiosi e il Museo Civico. Come risaputo, il Cavaliere Calabrese mantenne nel corso del tempo uno stretto rapporto con il suo paese natale che, oggi, offre un punto di vista privilegiato sulla sua produzione. Queste peculiarità conferiscono a Taverna un ruolo rilevante nel catalizzare il flusso turistico verso il Parco, un potenziale ampiamente dimostrato nel corso della mostra evento “*Guercino e Mattia Preti a confronto. La nuova linea dell’arte barocca*”, tenutasi nel Museo Civico tavernese e arrivata a registrare quasi undicimila presenze<sup>34</sup>. È possibile affermare, quindi, che il territorio del Parco Nazionale della Sila posseda le caratteristiche necessarie per la istituzione di itinerari, che rientrino nel cosiddetto *heritage tourism*, finalizzati alla riscoperta e alla valorizzazione delle testimonianze culturali dell’area silana.

## **2.6. I beni architettonici: gli edifici di culto**

Tra i principali beni culturali inclusi all’interno del territorio del Parco spiccano, certamente, gli edifici di culto che, oltre a costituire una straordinaria testimonianza della storia artistica locale, si profilano come centri nevralgici religiosi. Per questa ragione, non è inusuale che questi siti diventino mete di itinerari turistici indirizzati a gruppi di fedeli o, in altri casi, di veri e propri pellegrinaggi. Questi percorsi, nonostante vengano intrapresi per motivi spirituali e non ricreativi, possono pur sempre definirsi turistici e rientrano in una specifica tipologia turistica,

---

34 <https://www.calabrianews.it/taverna-cz-oltre-10mila-visitatori-la-mostra-guercino-mattia-preti-confronto/>

quella religiosa, già attenzionata della comunità scientifica negli anni Ottanta del secolo scorso (Cohen, 1984; Graburn, 1983; Pfaffenberger, 1983). Lo stretto rapporto che intercorre tra turismo e religione è stato oggetto di una serie di studi più recenti (Terzidou, Scarles, & Saunders, 2017; Bona et al., 2019) prova della crescente espansione di questa specifica forma di turismo. In merito a questi viaggi della fede, parlare di turismo non appare inappropriato se, come già evidenziato (Eliade, 1969), il pellegrinaggio può essere considerato una delle forme di turismo più antiche. È possibile, tuttavia, effettuare una distinzione tra le diverse tipologie di destinazione che è possibile raggiungere attraverso questi cammini spirituali. Una parte di essi, per esempio, si prefigge come meta dei siti devozionali (Eade, 1992; Vukonić, 1992) in cui i fedeli si recano spinti dalla adorazione, per esempio verso una specifica figura religiosa. Questa prima tipologia può essere individuata anche nei luoghi di culto presenti nell'entroterra silano, nello specifico quelli legati alla figura di San Francesco da Paola. Nel piccolo centro di Spezzano della Sila è, infatti, possibile visitare l'Eremo della Santissima Trinità, ultimo ad essere stato costruito dal Santo dopo quello di Paterno e Corigliano Calabro. In questi luoghi, il fedele ha la possibilità entrare in contatto con i siti connessi alla storia del taumaturgo calabrese in cui, ancora oggi, è possibile rintracciarne l'eredità spirituale. Altri itinerari religiosi, invece, ripercorrono le rotte tradizionali dei pellegrinaggi come, ad esempio, il celeberrimo cammino di Santiago de Compostela (Murray & Graham, 1997; Amaro et al., 2018). Questa specifica esperienza religiosa si può individuare

anche tra gli itinerari spirituali realizzabili nel Parco della Sila, uno su tutti il noto cammino gioachimita che ripercorre le orme del monaco Gioacchino da Fiore, culminando con l'arrivo all'Abbazia Florense di San Giovanni in Fiore (Figura 2.3). Questo luogo di culto secolare costituisce, inoltre, una eccellenza architettonica regionale (Figura 2.4), arroccata nel centro storico sangiovese. L'imponente fabbricato non solo permette di leggere un pezzo significativo della storia artistica regionale, prestandosi anche alla realizzazione di itinerari culturali, ma offre al pellegrino anche un luogo di meditazione in cui raccogliersi in preghiera. I motivi che spingono i fedeli a intraprendere un itinerario religioso possono non essere unicamente spirituali ma, per esempio, scaturire da altre necessità. Infatti, come sottolineato da Shuo, Ryan, e Liu (2009), «pilgrimage sites are like other tourist destinations in that they are able to cater for a range of different travel motives [...] people can visit places of pilgrimage for other reasons that include the social, satisfaction of curiosity or simply as somewhere different to visit» (p. 586). Pertanto, un viaggiatore può decidere di visitare una determinata meta religiosa, non solo spinto dal proprio credo, ma anche per il desiderio di conoscerne le principali attrazioni turistiche. Un esempio concreto per quest'ultimo punto, in riferimento al territorio del Parco della Sila, è certamente il Convento del SS. Hecce Homo a Mesoraca, divenuto noto non soltanto per il suo valore religioso, ma anche per le opere artistiche di rilievo che catalizzano l'attenzione dei viaggiatori. Sono numerosi, infatti, i visitatori che accorrono, non solo spinti dalla spiritualità, ma

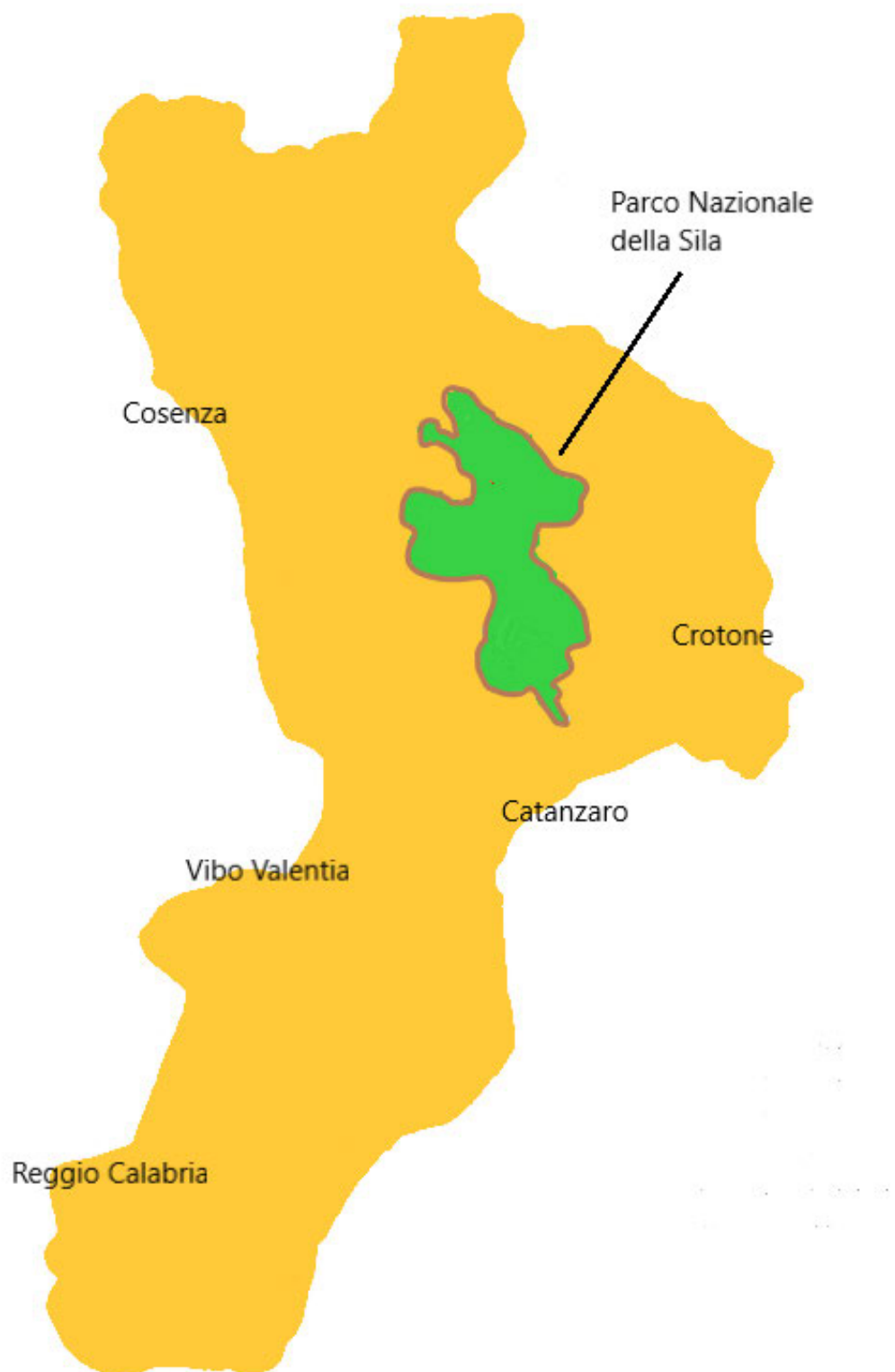
anche per ammirare il patrimonio artistico del convento, che consta del celebre mezzo busto ligneo realizzato da Fra Umile Pitorno da Petralia (Figura 2.5). In merito a quest'ultima tipologia di meta religiosa si può fare riferimento anche alla Chiesa di San Martino a Taverna, che oggi custodisce un celebre dipinto della Madonna delle Grazie. La preziosa icona viene considerata da sempre come un quadro dal potere miracoloso e dall'indiscusso valore spirituale che si unisce alla sua rilevanza storico-artistica, dovuta all'antica origine del manufatto e alla sua pregevole fattura. Questa raffinata immagine mariana contribuisce a fare della Chiesa di San Martino di Taverna una tappa fondamentale nei percorsi turistici religiosi e culturali all'interno del Parco. Un'altra possibilità su cui riflettere, in merito al turismo religioso, è quella dell'istituzione di un percorso per collegare i luoghi principali della spiritualità compresi nel territorio del Parco. Effettivamente questi punti, già in passato, catalizzavano la attenzione dei pellegrini che erano soliti affrontare un viaggio, a volte anche insidioso, per raggiungerli. Infine, un ulteriore sito da considerare è certamente il Santuario della Sacra Spina, situato a Petilia Policastro (Figura 2.6). Precisamente questo Santuario ci offre l'occasione di riflettere su un particolare che, spesso, ha contribuito a rendere un edificio di culto meta di pellegrinaggio: la presenza di una reliquia (Figura 2.7). Effettivamente, il Santuario della Spina, ne conserva una che, secondo la tradizione, sarebbe appartenuta alla corona di spine di Gesù. Pertanto, i luoghi che custodivano questi frammenti sacri, già in passato, diventavano fulcro di pellegrinaggi volti

all'adorazione di queste preziose tracce, la cui presenza spesso sanciva (e sancisce) un particolare interesse agli occhi dei fedeli. Ancora oggi, le differenti tipologie di turismo religioso sopra elencate contribuiscono ad attirare numerosi pellegrini ogni anno, tanto che è stato stimato<sup>35</sup> che tra le trecento-trecentocinquanta milioni di persone viaggiano annualmente per motivazioni religiose. Questo dato fa riflettere sul potenziale di queste mete spirituali, nello specifico quelle ubicate nel territorio del Parco Sila, che certamente potrebbero rappresentare una importante occasione di crescita per l'economia locale.

Individuate alcune delle caratteristiche precipue del territorio del Parco Nazionale della Sila, nel corso di questo contributo si concentrerà l'attenzione su una sola di queste risorse, con l'obiettivo di sottolinearne l'importanza rispetto all'offerta turistica del Parco. L'itinerario prescelto è quello che interessa il tracciato dell'antica Ferrovia Silana, costruita agli inizi del XX secolo, e permette di esperire delle principali potenzialità del Parco poiché si snoda per buona parte del suo territorio. Percorrendo idealmente questo antico tracciato ferroviario, infatti, si cercherà di individuarne le principali peculiarità, con l'obiettivo di comprenderne il ruolo nel sistema turistico regionale.

---

35 [El turismo puede proteger y promover el patrimonio religioso | OMT \(unwto.org\)](https://www.unwto.org/it/itinerari-turistici/itinerari-turistici-religiosi)



**Figura 2.1: Mappa del Parco Nazionale della Sila**



**Figura 2.2: Museo Demologico di San Giovanni in Fiore, esterno**



**Figura 2.3: Abbazia Florense San Giovanni in Fiore, facciata esterna**



**Figura 2.4: Abbazia Florense di San Giovanni in Fiore, interno**



**Figura 2.5: Convento Hece Homo Mesoraca, busto ligneo**



**Figura 2.6: Santuario della Spina Di Petilia Policastro, esterno**



**Figura 2.7: Santuario della Spina di Petilia Policastro, reliquiario**

## CAPITOLO 3

### LA FERROVIA SILANA:

#### UNA STORIA FRA DOCUMENTI E FONTI DI ARCHIVIO

##### 3.1. Recupero e valorizzazione turistica delle ferrovie storiche dismesse

Tra i molteplici itinerari turistici esistenti all'intero del Parco Nazionale della Sila, ci si soffermerà su uno in particolare che coniuga i caratteri precipui del turismo esperienziale, del turismo sostenibile e del turismo d'*heritage*, consentendo ai visitatori di conoscere le peculiarità del territorio e di entrare in contatto con la cultura locale. L'itinerario turistico in questione interessa il percorso di una antica tratta ferroviaria, la Ferrovia Silana, frutto di una recente riqualificazione della strada ferrata divenuta ormai obsoleta per il trasporto di passeggeri e merci. Effettivamente il viaggiatore, percorrendo questo specifico percorso, ha la possibilità di conoscere meglio il territorio circostante e le comunità che lo abitano, innescando un processo di reciproco scambio che inevitabilmente arricchisce entrambe le parti. La strada ferrata offre una ampia panoramica delle unicità territoriali, partendo dalla valle del Crati e raggiungendo il tetto massimo della Ferrovia Italiana, in località San Nicola Silvana Mansio. Inoltre, questa tratta offre al turista la possibilità di utilizzare un mezzo di trasporto desueto, un treno storico a vapore di inizio Novecento, che conferisce al viaggio un valore unico, difficile da

ritrovare nelle esperienze della vita quotidiana. Gli itinerari turistici pertinenti alle antiche ferrovie turistiche, a bordo di mezzi di locomozione storici, sono ormai una realtà consolidata. In effetti, anche la considerazione riservata dai turisti agli itinerari delle ferrovie del patrimonio è gradualmente aumentata nel tempo, come indicano i dati del IX Rapporto Italiani, turismo sostenibile ed ecoturismo<sup>36</sup>. Questa inversione di tendenza si riscontra anche nella recente classifica stilata dal Fondo Ambiente Italiano (FAI) dei Luoghi del Cuore Fai 2020<sup>37</sup> che vede al primo posto La Ferrovia del Patrimonio Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Negli ultimi 50 anni si è sempre più diffusa la buona pratica del recupero e valorizzazione di antiche tratte ferroviarie (Tillman, 2002), ormai divenute obsolete da punto di vista della commutazione di individui e merci, quasi sempre per conseguenza dell'introduzione di vie di comunicazione più efficaci. Queste antiche strade ferrate, infatti, una volta individuate il potenziale turistico, quasi sempre subiscono un processo di messa in sicurezza che consentono il loro reimpiego in chiave turistica. Tra i primi paesi a comprendere le potenzialità delle ferrovie turistiche figura il Regno Unito, già paese natale della prima ferrovia<sup>38</sup>. I siti ferroviari britannici convertiti in servizio turistico sono molteplici e si snodano su tutta l'area nazionale. Il *modus operandi* britannico fu raccolto da altri paesi europei già dalla seconda metà del Novecento, momento in cui videro la luce le prime ferrovie turistiche del vecchio Continente. Questo

---

36 <https://www.fondazioneuniverde.it/wp-content/uploads/2020/04/IX-Rapporto-Italiani-turismo-sostenibile-ed-ecoturismo-ottobre-019.compressed.pdf>

37 <https://www.fondoambiente.it/luoghi/cuneo-ventimiglia-nizza-la-ferrovia-delle-meraviglie>

38 <https://rails.wales/talyllyn/>

fenomeno è oggi realtà consolidata, come confermano i dati forniti dalla Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche (FEDECRAIL), che registra una affluenza di circa 20 milioni di turisti annui in tutto il continente (Peira, Giudice, & Miraglia, 2022)<sup>39</sup>. Questi particolari itinerari turistici sono materia di dibattito in Italia da un tempo relativamente recente tant'è che solo ultimamente, nel 2017, è stato approvato il progetto di Legge AC.1178-A, volto a effettuare «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 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»<sup>40</sup>. In concomitanza dell'emanazione della legge n.128 del 2017, è stato stilato un elenco delle ferrovie italiane classificate come turistiche, in cui figura anche l'antica strada ferrata calabrese<sup>41</sup>. Quest'ultima, infatti, risulta essere una rilevante testimonianza di archeologia industriale del XIX secolo e, oggi, si presenta come uno dei principali potenziali attrattori turistici dell'entroterra silano cosentino.

---

39 [https://www.fedecrail.org/en/index\\_en.html](https://www.fedecrail.org/en/index_en.html)

40 <https://www.camera.it/dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0048090.pdf>

41 [Come](#) si evince dalla legge n. 128/2017, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n 196 del 2017, disponibile al seguente link: [pdf \(gazzettaufficiale.it\)](http://pdf.gazzettaufficiale.it)

### 3.2. Lo sviluppo della rete ferroviaria italiana

Per presentare al meglio il contesto in cui venne realizzata questa antica strada ferrata calabrese, è indispensabile fare un riferimento allo sviluppo delle prime reti ferroviarie nell'Italia preunitaria. Il tratto che si estendeva da Napoli a Granatello di Portici, situato nell'odierna Campania, fu il primo a essere inaugurato nel 1839<sup>42</sup>. L'anno seguente fu la volta del tratto Milano-Monza e, nel 1842, quello Padova-Mestre, entrambi situati nelle zone settentrionali della Penisola<sup>43</sup>. Intorno agli anni Sessanta del secolo scorso, in seguito allo sviluppo di ulteriori progetti ferroviari, risultavano in esercizio oltre 2000 km di rete ferroviaria (Maggi, 2017)<sup>44</sup>. È possibile constatare che, già nella prima metà dell'Ottocento, la Penisola fu interessata dalla realizzazione di collegamenti ferroviari, seppur maggiormente concentrati nelle aree centro-settentrionali. Rispetto allo scenario appena descritto la situazione dell'attuale Calabria era differente, poiché rimasta priva di una via di comunicazione su ferro fino agli anni Sessanta del XIX secolo, quando venne avviata la progressiva apertura della Ferrovia Jonica (Costanzo, 2005)<sup>45</sup>. Quanto appena considerato ci permette di constatare, quindi, il ritardo con cui l'intero territorio regionale usufruì di un'adeguata rete ferroviaria, con il conseguente isolamento delle zone più interne. Sempre in riferimento allo sviluppo delle strade ferrate della Penisola, risulta utile ricordare che, nel 1879, venne approvata la legge

---

42 Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato (1927, p. 11).

43 Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato (1927, p. 11).

44 Maggi (2017, p. 54).

45 Costanzo (2005, p. 48).

n. 5002<sup>46</sup> con la quale si esercitava un'azione programmatica per la realizzazione 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 Crotona, situate sui due versanti opposti della regione, passante attraverso l'aspro territorio dell'Altopiano Silano<sup>47</sup>. Questa iniziativa rientrava in uno dei progetti concepiti 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. Una serie di documenti d'archivio ci permette di 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.

### **3.3. Progetti per la realizzazione di una ferrovia Silana**

In accordo alle fonti archivistiche consultate<sup>48</sup>, «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,

---

46 Cfr. GU n. 177 del 30 luglio 1879.

47 La Sila è un massiccio montuoso che si estende nella parte centrale dell'Appennino Calabro.

48 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

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 Crotona fecero voto al Governo per una linea ferroviaria diretta Cotrone - San Giovanni in Fiore – Cosenza, passante per la Sila. La realizzazione di questa via di comunicazione, come deduciamo dalle fonti (Fazio da Casino, 1885), veniva 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 Circondari Cotrone e Cosenza» (Fazio da Casino, 1885, p. 16). In effetti, una serie testimonianze ci consentono di capire 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 percorrere 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 <sup>49</sup> promosse la realizzazione di una tratta ferroviaria tra il piccolo centro e la stazione di Roccabernarda. Un dettagliato resoconto delle vicende legate a questa iniziativa è

---

49 Il Comune ricadeva, al tempo, nella provincia di Catanzaro. Oggi, invece, fa parte della provincia di Crotona.

contenuto in un estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comunale di Mesoraca<sup>50</sup>: «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, 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 rinunciare al suo disegno. Dopo il Gansay fu la volta degli ingegneri Guerci e Assenti nel 1890 e nel 1892 quella dell'ingegnere francese Cremieux [...].» Quest'ultimo firmò il 9 settembre 1893 un compromesso (Figura 3.1)<sup>51</sup>, 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

---

50 Estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comunale, tornata del 12 agosto 1910.

51 Arch. Stato Catanzaro. Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 58.

del suo progetto, di vendere questo e cedere i suoi diritti<sup>52</sup>». In seguito «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. [...] 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<sup>53</sup>». Successivamente, come ci informano le fonti, 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<sup>54</sup>». Un decreto ministeriale (Figura 3.2) del marzo 1905, firmato dal Ministro Tedesco, autorizzava la Società Industriale della Sila «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<sup>55</sup>». Quanto disposto venne, successivamente, comunicato al Prefetto della Provincia di

---

52 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

53 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

54 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, Archivio Storico Comunale Crotone, Deliberazioni di G.M., INV. 352; documentazione precedentemente attenzionata da Rongone (1980).

55 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

Catanzaro dall'Ingegnere Edoardo Ugolini, rappresentante della Società, per mezzo di una lettera (Figura 3.3) in cui veniva richiesto l'accesso ai fondi privati nel territorio dei comuni interessati dall'iniziativa<sup>56</sup>. La proposta dell'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<sup>57</sup>». 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<sup>58</sup>». Nel frattempo, nel 1905, l'articolo 14 della legge n. 413 del 9 luglio <sup>59</sup> sanciva 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. Nonostante queste chiare disposizioni, ciò non avvenne, come sottolineato in un verbale della Giunta Municipale di Catanzaro (Figura 3.4) dell'11 maggio 1909, in cui faceva voto al Presidente del Consiglio e al Ministro dei LL. PP. perché venisse data esecuzione a

---

56 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

57 Deliberazione di Giunta Municipale di Crotona, n. 15 del 19.01.1905, "Costruzione di una ferrovia silana, voti al Governo per un sussidio, Segnatura: ASCC, Archivio Storico Comunale Crotona, Deliberazioni di G.M., INV. 352.

58 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 87, f. 1.

59 Cfr. GU n. 180 del 9 luglio 1905, p. 3875.

quanto disposto dalla Legge. Il dibattito proseguì, negli anni Dieci del Novecento, quando il Governo abbandonò il proposito della costruzione diretta e conferì 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<sup>60</sup>».

### **3.4. La realizzazione dei tronchi Pedace-San Giovanni in Fiore e Crotone-Petilia**

Con la stipula della convenzione del 1911, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo si assumeva la responsabilità della costruzione di una rete ferroviaria pari a 1,271,153 km. Tra questi nuovi progetti figurava la linea «Cosenza-Crotone per la Sila», per un totale di 150 km. In una nota (Figura. 3.5) del 14 agosto 1912 venivano ribadite alcune condizioni della convenzione che prevedeva la suddivisione della Ferrovia Silana in sei tronconi. Secondo gli accordi, 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 quanto pattuito 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

---

60 Cfr. GU n. 69 del 23 marzo 1911, p. 1578.

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»<sup>61</sup>. La rete ferroviaria, quindi, avrebbe attraversato un territorio estremamente articolato, difficile da adattare a una rete di comunicazione così complessa. Pertanto, si decise di adottare lo scartamento ridotto<sup>62</sup>, anziché quello ordinario, così 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 dei lavori. Nel 1919 venne firmata un'altra convenzione in merito alla «revisione delle sovvenzioni chilometriche governative inerenti alle linee ferroviarie costituenti la rete Calabro Lucana e per la elettrificazione delle medesime<sup>63</sup>». Ulteriori disposizioni circa la costruzione delle ferrovie Calabro Lucane vennero emanate con il Regio Decreto n. 1695 del 24 novembre 1921<sup>64</sup>. Sul fronte occidentale, quello cosentino, il primo troncone a essere inaugurato fu quello Pedace-San Pietro in Guarano, l'11 ottobre del 1922<sup>65</sup>, con origine dalla stazione di Pedace posta sulla linea Cosenza-

---

61 Cfr. GU n. 69 del 23 marzo 1911, p. 1584.

62 Lo scartamento ferroviario ridotto 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 1435 mm. Nell'ambito specifico delle ex Ferrovie Calabro Lucane è di 950 mm.

63 Cfr. GU n. 72 del 25 marzo 1919.

64 Cfr. GU n. 286 del 7 dicembre 1921, p. 1477.

65 Cfr. ordine di servizio n. 14 del 1922, pubblicato in Rongone (1980, p. 51).

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 3.6) ci consente 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 sarà mai completata. 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<sup>66</sup>. 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

---

66 Cfr. ordine di servizio n 22 del 1931, pubblicato in Rongone (1980, p. 52).

tragitto. Una volta lasciata la stazione di San Pietro in Guarano, il treno attraversava il viadotto Fiume<sup>67</sup>, uno dei più ardimentosi dell'intera ferrovia. Quest'ultimo permetteva alla locomotiva di giungere alla stazione di Redipiano (Figura. 3.7), per poi approdare a quella di Santo Janni (Figura 3.8). 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. Quest'ultimo, collegato a quello di corretto tracciato, 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 3.9) percorrendo l'omonimo viadotto, infine, giungeva al capolinea presso la stazione di Camigliati (Figura 3.10)<sup>68</sup>. In queste preziose immagini d'epoca è possibile scorgere le fattezze architettoniche della stazione (Figura 3.11), 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,

---

67 Il progetto originale del ponte Fiume è pubblicato in Cerminara et al. (2017, pp. 101-102).

68 Successivamente rinominata Camigliatello Bianchi, Camigliatello e Camigliatello Silano. Cfr l'ordine di servizio n.8 del 1946 e n. 12 del 1947, pubblicato in Cerminara et al (2017, p. 111).

anche grazie al massiccio trasporto merci sulla linea ferroviaria. Infatti, come evidenzia questa immagine d'epoca (Figura 3.12), l'abitato non era collegato, come oggi, attraverso la nuova Strada Statale 107, 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. In questo scatto (Figura 3.13) è rappresentato l'imponente viadotto Camigliati, facente parte del troncone successivamente aperto nel 1956, 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<sup>69</sup>», per il quale in seguito venne autorizzata una ulteriore spesa di 600 milioni di lire<sup>70</sup>; l'apertura al pubblico

---

69 Cfr. GU n. 3 del 4 gennaio 1950, p. 59.

70 Cfr. GU n 3 del 4 gennaio 1950, p. 28.

del troncone avvenne il 7 maggio 1956<sup>71</sup>. 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 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<sup>72</sup> (Figura 3.14). 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<sup>73</sup>, per consentire l'avanzamento dei lavori per il tratto ferroviario vennero attuati molteplici espropri. Una serie di disegni<sup>74</sup> 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 (Figura 3.15), Mesoraca (Figura 3.16) e Cutro-Scandale (Figura 3.17) e il viadotto sul fiume Tacina (Figura 3.18), opera

---

71 Cfr. Ordine di servizio n. 9, 1956, pubblicato in Rongone (1980, p. 57).

72 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.

73 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.

74 Arch. di Stato di Catanzaro, Prefettura, Serie I, Categoria XXI, b. 104, f. 1.

ingegneristica di maggiore rilievo del tratto. 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 Crotona». La spesa prevista per il compimento dell'infrastruttura ammontava a sette miliardi e seicento milioni delle vecchie lire, 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» (Rongone, 1980, p. 37). 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<sup>75</sup>. Nel IV capitolo della relazione, al punto 132, si legge «Il nuovo tronco fa parte delle ferrovie Cosenza-Crotona Petilia Policastro, di cui sono già in

---

<sup>75</sup> Relazione della commissione per lo studio del piano regolatore delle Ferrovie (1953).

esercizio i tratti estremi Cosenza-Camigliatello e Crotona-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 ferrovie Calabro Lucane.

Un punto di rottura venne provocato da un tragico evento storico: l'incidente mortale avvenuto a Catanzaro il 21 dicembre del 1961, sul viadotto della Fiumarella Petronio (2019). Con legge n. 1855 del 23 dicembre 1963, si procedette al «riscatto e gestione commissariale della ferrovie Calabro Lucane»<sup>76</sup> 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<sup>77</sup>». La messa in atto del piano rese

---

76 Cfr. GU n. 337 del 30 dicembre 1963, p. 6170.

77 Cfr. GU 95 del 12 aprile 1968, p. 2258.

necessaria l'erogazione alle Ferrovie Calabro Lucane di un finanziamento di 16 miliardi di lire al quale, successivamente, si aggiunse un'ulteriore somma<sup>78</sup>. 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<sup>79</sup>. 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<sup>80</sup>» 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<sup>81</sup>, sebbene altre linee in esercizio, come la Cosenza-Catanzaro, vennero dotate di nuovi apparati di sicurezza, la Ferrovia Silana venne esclusa da questo ammodernamento.

Un punto di svolta si raggiunse nel 1997 quando con disposizione n. MT/4513 del 28 luglio<sup>82</sup> 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<sup>83</sup>. Negli anni successivi la strada ferrata subì

---

78 Cfr. GU n. 81 del 25 marzo 1975, p. 1971.

79 Cfr. ordine di servizio n. 35 del 1972, pubblicato da Rongone (1980), p. 43.

80 Cfr. GU n. 24 del 29 gennaio 1991.

81 Cfr. circolare MT/200/9187 del 26 marzo 1998.

82 Archivio privato V. Lascalea.

83 Cfr disposizione MT/4512 del 28.7.97.

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<sup>84</sup>. 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<sup>85</sup>, 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<sup>86</sup>. Tre anni più tardi, con la deliberazione n. 380 del 25/10/2013, 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 8/4/2014 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.

---

84 Cfr. circolare del 28/07/1997, pubblicata da Cerminara et al. (2017, p. 234).

85 Cfr. ordine di servizio n. 3/2008 del 9 aprile 2008, pubblicata da Cerminara et al (2017, p. 242).

86 Cfr. nota del 12/07/2010, pubblicata da Cerminara et al (2017, p. 244).

In seguito a un ulteriore processo di riqualificazione, nell'agosto del 2016, 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<sup>87</sup> mentre, più recentemente, si è formalizzata la collaborazione con un'associazione di promozione sociale calabrese, l'Associazione Ferrovie in Calabria<sup>88</sup>, per l'organizzazione e commercializzazione degli eventi per finalità turistiche sul treno storico. Tale affiancamento è frutto di una convenzione<sup>89</sup> stipulata con la società Ferrovie della Calabria, recentemente rinnovata<sup>90</sup> alla luce della modifica<sup>91</sup> alla legge 128/2017<sup>92</sup>. Il fine ultimo della convenzione 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.

### **3.5. Le potenzialità turistiche della Ferrovia Silana**

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

---

87 Nel nuovo millennio, dal 1° gennaio 2001 fu costituita la Società a Responsabilità limitata Ferrovie della Calabria.

88 <http://www.ferrovieincalabria.it/>

89 <http://www.ferrovieincalabria.it/index.php/eventi-ed-iniziative/le-nostre-iniziative/461-fdc-convenzione-ferrovie-in-calabria-treni-turistici-utenza>

90 <http://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>

91 Cfr. GU n. 177 del 30 luglio 2019, pag. 1.

92 Cfr. GU n. 196 del 23 agosto 2017, p. 1.

Mansio. 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 potenziali 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, proveniente dall'azienda tedesca Borsig<sup>93</sup>. 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<sup>94</sup>. Come è noto, questa tipologia di veicoli,

---

93 Per un approfondimento sul materiale rotabile utilizzato Cfr. Cerminara et al (2017, p. 287)

94 In Francia 430 km sono stati già attrezzati per il servizio *velorail*. Fonte: Atlante delle greenways su linee FS dal disuso al riuso (2019).

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 (Figura 3.19) per istituire questo servizio sulla ferrovia Silana, utilizzando un prototipo (Figura 3.20) 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, 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 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. Come in tutti i mezzi di questo tipo è previsto 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. Per comprovare l'idoneità del prototipo, nel 2019 sono stati

effettuati test di percorribilità<sup>95</sup> 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 conseguenza, 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 percorsi turistici di mobilità dolce potrebbe essere un modo per valorizzare ancor di più l'itinerario ferroviario.

---

95 <https://www.camigliatelloturismo.it/news/337-sta-arrivando-il-ferrociclo>

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 (vedi Tabella 3.1), 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 sangiovanese. L'imponente fabbricato, infatti, è uno dei beni architettonici più considerevoli del panorama silano ed offre l'occasione di leggere un 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.

#### **INFRASTRUTTURE**

##### **PRINCIPALI**

GALLERIA TRIBUNALI

GALLERIA CATENA

VIADOTTO ACQUAROTA

VIADOTTO FIUME

GALLERIA DEL FONDENTE

VIADOTTO PICCIRILLO

VIADOTTO CAMIGLIATI

VIADOTTO RIGHIO

TUNNEL ABBAZIA

**Tabella 3.1: Elenco delle principali infrastrutture**

| STAZIONE                     | PROGRESSIVA CHILOMETRICA | ALTEZZA SUL LIVELLO DEL MARE |
|------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| COSENZA (FC) / COSENZA (RFI) | 2+650                    | 202 m s.l.m                  |
| COSENZA MONACO               | 1+936                    | 208 m.s.l.m                  |
| COSENZA CAMPANELLA           | 0+966                    | 219 m s.l.m                  |
| COSENZA (FS / FCL)           | 0+000                    | 232 m s.l.m                  |
| COSENZA CASALI               | 1+153                    | 252 m s.l.m                  |
| BOSCO                        | 3+784                    | 325 m s.l.m                  |
| PEDACE                       | 7+116                    | 417 m s.l.m                  |
|                              | 0+000                    |                              |
| MAGLI                        | 4+064                    | 547 m s.l.m                  |
| CASOLE - TRENTA              | 5+496                    | 588 m s.l.m                  |
| PEDACE - SERRA PEDACE        | 8+310                    | 675 m s.l.m                  |
| SPEZZANO PICCOLO             | 9+483                    | 704 m s.l.m                  |
| SPEZZANO DELLA SILA          | 10+460                   | 718 m s.l.m                  |
| CELICO                       | 12+305                   | 718 m s.l.m                  |
| ROVITO                       | 14+694                   | 720 m s.l.m                  |
| LAPPANO                      | 17+948                   | 703 m s.l.m                  |
| ALTAVILLA                    | 19+618                   |                              |
| SAN PIETRO IN GUARANO        | 21+812                   | 700 m s.l.m                  |
| REDIPIANO                    | 24+562                   | 836 m s.l.m                  |
| SANTO JANNI                  | 29+318                   | 1099 m s.l.m                 |
| FONDENTE                     | 33+715                   | 1336 m s.l.m                 |
| MOCCONE                      | 37+174                   | 1299 m s.l.m                 |
| CAMIGLIATELLO SILANO         | 39+394                   | 1271 m s.l.m                 |
| CROCE DI MAGARA BORGO        | 43+087                   |                              |
| CROCE DI MAGARA              | 44+101                   | 1354 m s.l.m                 |

|                             |        |              |
|-----------------------------|--------|--------------|
| SCULCÀ                      | 45+605 | 1339 m s.l.m |
| RIGHIO                      | 47+727 | 1347 m s.l.m |
| SAN NICOLA - SILVANA MANSIO | 50+210 | 1404 m s.l.m |
| VUTURINO                    | 53+036 | 1356 m s.l.m |
| MONTEOLIVETO                | 55+197 | 1297 m s.l.m |
| VALLEPICCOLA                | 57+539 | 1336 m s.l.m |
| TORRE GARGA                 | 60+081 | 1335 m s.l.m |
| SAN GIOVANNI IN FIORE       | 67+084 | 1048 m s.l.m |

**Tabella 3.2: Elenco stazioni**

### **3.6. La Linha do Tua: una ferrovia storica portoghese**

Una parte integrante di questo lavoro di tesi è la comparazione tra il caso di studio prescelto, la Ferrovia Silana, e un altro simile ubicato all'estero, nel territorio dell'Unione Europea. Obiettivo di questa comparazione è quello di mettere a confronto due sistemi turistici simili, con il fine di comprendere come la gestione delle Ferrovie del Patrimonio si distingua in paesi differenti. Ulteriore scopo è quello dell'acquisizione, qualora presenti nel sistema turistico estero, di *best practices* che potrebbero essere adattate e reimpiegate nella realtà calabrese. L'oggetto di ricerca individuato per effettuare la comparazione è la Linha do Tua (Figura 3.21), ferrovia ubicata nella regione di Tras-os-Montes in Portogallo. La scelta di questa specifica strada ferrata è avvenuta tenendo in considerazione le

tangenze che accomunano queste due tratte, non solo dal punto di vista storico ma anche dal punto di vista ingegneristico. Come si vedrà, la storia della costruzione della Linha do Tua è estremamente simile a quella della Silana senza contare che, le vicende odierne della tratta portoghese non sono poi così differenti da quelle che vedono coinvolto il tracciato storico calabrese. Effettivamente la storia della ferrovia sul Tua, esattamente come quella silana, affonda le sue origini tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, e trova spazio all'interno dei grandi progetti europei volti a implementare le comunicazioni su strada ferrata. Inoltre, entrambi i cammini ferrati vennero concepiti per servire e collegare le zone periferiche al centro, attraversando un'area che si contraddistingue per la particolare asperità del territorio. Infine, anche la strada ferrata del Tua ha subito nel corso del tempo una momentanea chiusura dei tronconi del tracciato originario, una porzione del quale è andato addirittura sommersa da una diga di recente costruzione, la diga di Foz Tua.

La linea del Tua è una ferrovia storica a scartamento ridotto situata nel nord-est del Portogallo, nella regione Tras-os-Montes, realizzata tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo. Il tratto ferroviario collegava la località di Foz Tua a Bragança e si estendeva per una superficie totale di 134 km, attraversando ben sette comuni (Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Vila Flor, Murça, Carrazeda de Ansiães e Alijó) (Pires, 2014). Precisamente a Foz Tua, la linea si congiunge con quella del Duro che attraversa la regione orizzontalmente, da Porto fino al confine con la Spagna. La costruzione della linea ferrovia fu il risultato di un progetto

concepito per migliorare le vie di comunicazioni portoghesi e per affrancare le popolazioni montane dall'isolamento in cui versavano. Effettivamente il territorio in cui è situata la Linha do Tua è estremamente aspro, molto simile a quello in cui è sorta la Ferrovia Silana con la quale, come si anticipava, presenta numerose analogie.

Progetti per l'istituzione di una infrastruttura ferroviaria che collegasse Porto con il confine spagnolo, attraverso la regione di Tras-os-Montes, erano già stati avanzati in diversi dibattiti promossi dalla comunità di ingegneri portoghesi. Nel 1879, in occasione dell'apertura del tratto Porto-Pinhão della Ferrovia del Douro, si accese un dibattito sul percorso più conveniente da seguire per raggiungere il confine spagnolo. Due sostanziali soluzioni vennero avanzate: la prima prevedeva la prosecuzione del tracciato delimitando il corso del Douro fino a Barca d'Alva, mentre la seconda ipotizzava un percorso seguendo il letto del fiume Tua fino a Bragança. Fu scelta la prima opzione che prevedeva di estendere la linea del Douro al confine spagnolo vicino Barca d'Alva. Tuttavia, l'ipotesi di realizzare una ferrovia attraverso la regione di Trás-os-Montes verso Bragança non fu accantonata, al punto che successive indagini topografiche vennero realizzate. Pertanto si cercò di individuare il percorso più agevole da seguire sulle rive del Tua. Una prima ipotesi contemplava il passaggio della linea sul lato destro del fiume Tua, elaborata nel 1878 da João José Pereira Dias e Bernabé Roxo, con il supporto di Sousa Brandão. Un secondo progetto, ideato da António Xavier de Almeida Pinheiro,

avanzava l'ipotesi di snodare il tracciato ferroviario sul lato sinistro del corso d'acqua. Tra le due soluzioni individuate, quest'ultima fu quella che venne successivamente concretizzata poiché era meno dispendiosa (Pereira, 2012).

### **3.7. Progetto e realizzazione dell'infrastruttura**

Nel 1881 Clemente Menéres, un imprenditore che concentrò i propri affari principalmente nella regione di Tras-os-Montes, fu tra i principali promotori per la costruzione della Ferrovia sul Tua, battendosi in prima linea per la realizzazione dell'infrastruttura e sottolineando la necessità di attuare l'idea progettuale. Effettivamente Menéres si era reso conto di quanto difficile fosse lo spostamento all'interno di una regione così impervia come Tras-os-Montes, senza contare la crescente necessità di raggiungere facilmente la Spagna e, quindi, l'Europa. Un ulteriore obiettivo era quello di creare un collegamento con Porto, la più grande città del nord del Portogallo, che serviva come sbocco per esportare i prodotti delle regioni settentrionali del Paese. All'inizio del 1883 il Comune di Mirandela, congiuntamente all'associazione commerciale di Porto, si fece portavoce per la costruzione della linea presso il re D. Luís I. Come sottolineato da Sales (1983) Mirandela «ansiava, de há muito, pela realização desse grande e progressivo melhoramento que a poria mais em contacto com o resto do país»<sup>96</sup>.

---

96 «Desiderava la realizzazione di quel grande e progressivo miglioramento che l'avrebbe messa maggiormente in contatto con il resto del Paese». Per un ulteriore approfondimento si rimanda a Viseu, 2016.

Nel settembre 1883 venne indetto un concorso per la realizzazione della ferrovia, divenuta ormai una esigenza imprescindibile, che prescriveva le seguenti condizioni per la realizzazione dell'opera: «linha de uma só via; a largura de caminho ao nível da plataforma seria de 3,5 m em aterro e 4,3 m em desaterro, e ao nível dos carris de 1,9 m em qualquer um dos casos; o declive máximo seria de 18 mm/m e as curvas de concordância teriam raio nunca inferior a 150 m; os carris seriam de aço e o seu peso nunca inferior a 20 kg/m, sendo as travessas creosetadas; a empresa a quem fosse adjudicada a construção teria a sua exploração por 99 anos, garantindo o Governo 5,5% do valor total da obra como complemento do rendimento líquido em relação ao custo por quilómetro; passados 15 anos após a conclusão da linha, o Governo poderia resgatar a linha, mediante o pagamento de uma anuidade pelo tempo que restasse»<sup>97</sup> (Silva, 2008, p. 13).

Il concorso attirò l'attenzione di un solo partecipante, Tristão Guedes de Queirós Correia Castelo Branco, conosciuto anche come Conte di Foz, successivamente divenuto marchese di Foz, che nel 1884 ottenne la concessione per la realizzazione del tratto ferroviario tra Foz-Tua e Mirandela. Consapevole del lavoro gravoso da svolgere il conte di Foz, decise di istituire una società per la costruzione della linea,

---

97 «linea unidirezionale; la larghezza del percorso a livello della piattaforma sarebbe di 3,5 m in terrapieno e 4,3 m in scavo, e in entrambi i casi a livello di rotaie di 1,9 m; la pendenza massima sarebbe di 18 mm / m e le curve di concordanza avrebbero un raggio non inferiore a 150 m; le rotaie sarebbero in acciaio e il loro peso non dovrebbe mai essere inferiore a 20 kg / m, con le traversine incrinata; l'impresa aggiudicataria della costruzione avrebbe operato per 99 anni, garantendo al Governo il 5,5% del valore totale dei lavori a complemento del reddito netto in relazione al costo per chilometro; 15 anni dopo il completamento della linea, il governo potrebbe riscattare la linea, pagando una rendita per il tempo rimanente».

pertanto venne creata la Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a cui venne trasferita la concessione per la costruzione del tratto ferroviario<sup>98</sup>.

Per la costruzione della linea, il conte di Foz, si avvalese della collaborazione degli ingegneri Almeida Pinheiro e Dinis da Mota<sup>99</sup>. I lavori del primo troncone che doveva collegare Foz-Tua e Mirandela, per un'estensione di circa 54 km, furono portati avanti dal 1 aprile 1885 al 1 luglio 1887 (Silva, 2008). Esattamente come nel caso della Ferrovia Silana, la Linha do Tua presentava delle opere ingegneristiche all'avanguardia per l'epoca della sua costruzione che hanno consentito alla linea di svilupparsi attraverso un territorio aspro come quello della Valle del Tua. Infatti, i primi venti chilometri del tracciato sono connotati da rocce granitiche e pendii estremamente ripidi che resero necessario l'utilizzo di esplosivo per la prosecuzione del sentiero ferrato. Le asperità del territorio diminuiscono gradualmente nel tratto da Brunheda a Mirandela, dove il versante della Valle del Tua diventa meno impervio e le rocce granitiche lasciano spazio ad arenarie, quarziti e scisti. Per ovviare all'ostica conformazione dell'area, l'infrastruttura si avvalese complessivamente di due viadotti, otto pontili, quattro cavalcavia e cinque ponti.

|                 | <b>PROGRESSIVA</b>  |        | <b>PROGRESSIVA</b>  |
|-----------------|---------------------|--------|---------------------|
|                 | <b>CHILOMETRICA</b> |        | <b>CHILOMETRICA</b> |
| TUNEL DE PREZAS | 1+529               | PONTAO | 23+715              |

---

98 Per un ulteriore approfondimento Santos, 2014.

99 Per un approfondimento Cordeiro, 2017.

|                         |        |                              |        |
|-------------------------|--------|------------------------------|--------|
| TUNEL DE TRALHARIZ      | 4+467  | PONTE DE CABREIRA            | 26+642 |
| TUNEL DAS FRAGAS MAS I  | 5+506  | PONTE DO VIEIRO              | 29+200 |
| TUNEL DAS FRAGAS MAS II | 5+863  | PONTE DO ABREIRO             | 29+332 |
| TUNEL DO FALCOEIRO      | 9+292  | PONTAO                       | 32+583 |
| TUNEL DE FRECHAS        | 46+170 | PONTE DE MEIRELES            | 41+741 |
| PASSAGEM SUPERIOR       | 0+807  | PONTAO                       | 42+020 |
| VIADUTO DAS PREZAS      | 1+409  | PONTE DE RIBEIRA DA CARVHALA | 45+778 |
| PONTE DA PARADELA       | 11+358 | PASSAGEM SUPERIOR            | 53+595 |
| PONTAO DE LEIRAS        | 17+064 |                              |        |
| PONTAO DA FERRADA       | 17+311 |                              |        |
| PONTAO DO FREIXO        | 20+371 |                              |        |
| PASSAGEM SUPERIOR       | 20+924 |                              |        |

**Tabella 3.3: Prospetto opere ingegneristiche della Ferrovia del Tua: Silva, 2008; Martins & Vasconcelos, 2017**

| <b>DESIGNAZIONE</b> | <b>PROGRESSIVA<br/>CHILOMETRICA</b> | <b>TIPO</b> |
|---------------------|-------------------------------------|-------------|
| TUA                 | 0+000                               | STAZIONE    |
| TRHALARIZ           | 4+301                               | SVINCOLO    |
| CASTANHEIRO         | 7+750                               | SVINCOLO    |
| SANTA LUZIA         | 13+410                              | STAZIONE    |

|              |        |          |
|--------------|--------|----------|
| SAO LOURENÇO | 15+517 | SVINCOLO |
| TRHALAO      | 17+620 | SVINCOLO |
| BRUNHEDA     | 21+180 | SVINCOLO |
| CODEÇAIS     | 25+028 | SVINCOLO |
| ABREIRO      | 29+253 | STAZIONE |
| RIBERINHA    | 33+900 | SVINCOLO |
| VILARHINO    | 37+810 | SVINCOLO |
| CACHAO       | 41+870 | STAZIONE |
| FRECHAS      | 44+966 | SVINCOLO |
| LATADAS      | 48+400 | SVINCOLO |
| MIRANDELA    | 54+091 | STAZIONE |

**Tabella 3.4: Mappa stazioni e svincoli:** Silva, 2008; Martins & Vasconcelos, 2017

Le risorse impiegate per l'intera opera di costruzione furono enormi, nello specifico «A obra envolveu um total de 917.147 jornas de operários, 70.839 jornas de animais de tiro e veículos e um total de 10.883 jornas de locomotivas e vagões. Se se considerar 6 dias de trabalho por semana e 48 semanas por ano, estes valores levam a um número médio de 1.470 jornas de operários, 114 jornas de animais de tiro e veículos e 18 jornas de locomotivas e vagões a trabalhar diariamente na obra»<sup>100</sup>

---

100 «Il lavoro ha comportato un totale di 917.147 ore di lavoro, 70.839 animali da lavoro e veicoli e un totale di 10.883 ore di lavoro per locomotive e vagoni. Se si considerano 6 giorni lavorativi alla settimana e 48 settimane all'anno, queste cifre portano a un numero medio di 1.470 ore di lavoro, 114 animali e veicoli da lavoro e 18 locomotive e vagoni che lavorano quotidianamente in cantiere».

(Silva, 2008, p. 14). Inoltre, è doveroso ricordare anche coloro che nel corso dei lavori hanno perduto la vita, ventuno operai, o sono rimasti feriti, sessantuno lavoratori<sup>101</sup>.

L'inaugurazione del primo tratto dell'infrastruttura avvenne il 29 settembre 1887, celebrata come un evento importante per la storia della regione, in presenza del re D. Luís, della regina D. Maria Pia di Savoia, dei loro figli, D. Carlos e D. Afonso, e di alcuni membri del governo, come il Ministro dei Lavori Pubblici Emídio Navarro. Il rilievo dell'avvenimento venne sottolineato anche dalle testate giornalistiche locali, tra cui *Diario de Noticias* e *Diario Illustrado*, che dedicarono ampio spazio all'accaduto (Silva, 2008; Pereira & Cordeiro 2017).

La costruzione del secondo tratto della linea Tua, tra Mirandela e Bragança, venne posticipata all'inizio del XX secolo. I suoi principali promotori furono il politico locale Abílio Beça e suo fratello José Beça, che per anni fecero pressioni per la costruzione della linea. Soltanto nel 1903, il governo decise di sovvenzionare la sua costruzione con il conseguente funzionamento della linea. Il costruttore locale João Lopes da Cruz, incoraggiato dai fratelli Beça, accettò l'incarico di costruire la linea, per la quale assunse l'ingegnere Costa Serrão. Il progetto era troppo grande per le sue capacità finanziarie e fallì prima di terminare il compito, che fu portato a termine dalla Companhia Nacional, la proprietaria della sezione tra Foz Tua e Mirandela.

---

101 Per un ulteriore approfondimento Martins & Vasconcelos, 2017.

La linea, infine, fu inaugurata il 1° dicembre 1906. I benefici non tardarono ad arrivare per la regione di Tras-os-Montes che finalmente poteva contare su vie di comunicazione che permettevano un facile accesso all'area (Pereira, 2014).

Nonostante l'importanza rivestita da questa infrastruttura nella storia portoghese e nello sviluppo commerciale ed economico dell'area, la Linha do Tua venne destinata alla chiusura all'inizio degli anni Novanta del secolo scorso. Inoltre la crescente concorrenza con le linee autostradali, nonché la mancanza di investimenti, contribuirono alla costante diminuzione del traffico. Il 15 dicembre del 1991 venne chiuso il tratto tra Mirandela e Macedo de Cavaleiros e, nel 1992, quello tra Macedo de Cavaleiros e Bragança. L'unico troncone rimasto attivo è quello che congiungeva Mirandela e Foz-Tua, che si estendeva per circa sessanta chilometri. Sempre nei primi anni Novanta venne sviluppato un progetto per la riconversione della linea ferroviaria in servizio metropolitano leggero, sancito dalla nascita nel 1995 della società Metropolitano Ligeiro de Mirandela<sup>102</sup>.

La linea subì una sostanziale modifica del tracciato originario a causa della costruzione della diga sul fiume Tua, auspicata dal Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroelétrico<sup>103</sup>. Sulla costruzione della diga si espresse anche l'UNESCO, che non ritenne la barriera artificiale pericolosa per la salvaguardia della regione vinicola dell'Alto Duero, riconosciuta come patrimonio mondiale nel

---

102 Per un ulteriore approfondimento Azevedo & Salgueiro, 2017

103 [http://rioslivresgeota.org/wp-content/uploads/2015/04/plano\\_barragens\\_memoria\\_final1.pdf](http://rioslivresgeota.org/wp-content/uploads/2015/04/plano_barragens_memoria_final1.pdf)

2001<sup>104</sup>. La costruzione della diga, i cui lavori sono stati avviati nel 2011 e terminati nel 2017, provocò la perdita di circa ventitré chilometri del tracciato definitivamente sommerso e la sospensione della mobilità per la restante parte del tracciato.

### **3.8. Ipotesi per una riqualificazione turistica della strada ferrata**

Nell'aprile 2011 venne costituita l'Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Tua (ADRV), associazione senza fini di lucro fondata con l'obiettivo di valorizzare l'intera area della Valle del Tua. L'iniziativa riunisce i comuni di Carrazeda de Ansiães, Mirandela, Alijó, Vila Flor Murça ed EDP e mira a:

- «Promuovere progetti strutturanti rilevanti per la Regione Valle do Tua – che per la loro rilevanza consentono altre iniziative di natura economica, comprese quelle su scala sovra municipale, come il progetto di mobilità o la creazione di un Parco Naturale Regionale».
- «Promuovere e coordinare azioni di natura economica, sociale, culturale e ambientale, derivanti dalla dichiarazione di impatto ambientale della centrale idroelettrica di Foz do Tua, da promuovere e sviluppare tra l'EDP e gli agenti locali coinvolti».
- «Agire nella creazione di posti di lavoro e ricchezza, incoraggiando l'emergere di nuovi progetti economici – sostegno alla vicinanza all'imprenditorialità regionale, nelle diverse fasi – idea, progetto, avvio e

---

104 <https://valetua.pt/?p=558>

consolidamento – e nel quadro di vari sistemi di sostegno finanziario che consentano di attrarre investimenti esterni».

- «Valorizzare le risorse locali e regionali legate al turismo in tutti i suoi aspetti – Turismo Naturalistico, Culturale, Nautico e Salute e Benessere – nonché l'uso turistico dei villaggi lungo il fiume»<sup>105</sup>.

La ADRV si è fatta portavoce del progetto per la Mobilità turistica nella Valle del Tua che prevede «un sistema di mobilità multimodale, con soluzioni quotidiane per il trasporto passeggeri e la mobilità turistica»<sup>106</sup>, successivamente approvato nel 2016. Nel 2017 e 2018, dopo una serie di rilevazioni *in loco*, è stato necessario eseguire dei lavori di manutenzione nel tratto tra Brunheda e Mirandela<sup>107</sup>. Nonostante le intenzioni positive volte alla prosecuzione dell'iniziativa tutt'oggi il Piano per la mobilità della Valle del Tua non è stato ancora attuato. Le motivazioni sono da ricercarsi nei meccanismi burocratici che, nonostante l'impegno profuso dagli enti coinvolti, stanno inesorabilmente rallentando l'esecuzione dei lavori.

---

<sup>105</sup> [https://valetua.pt/?page\\_id=162](https://valetua.pt/?page_id=162)

<sup>106</sup> <https://valetua.pt/?p=1049>

<sup>107</sup> [LAVORI SULLA LINEA DEL TUO COMPLETATO LA PROSSIMA SETTIMANA | Canale N \(canaln.tv\)](#)

1  
Compromesso per la costruzione e l'esercizio  
della ferrovia, a sezione ridotta, tra Rocabernar-  
da (Marina) e Mesuraca

tra i Signori

Cavaliere Saverio Brova Sindaco di Mesura-  
ca, assistito dai componenti la Giunta Municipale  
Signori: Felipponi, Commao, Goua Giu-  
suffa, appositamente autorizzati a rappresentare  
il Comune predetto, sotto delib. delleggiato Consiglio  
in data del 10 corrente.

Ed il Sig.<sup>ro</sup> Giorgio Bremier, Ingegnere  
e amministratore generale della Società Civile di  
Studio per la ferrovia delle foreste della Sila,  
la cui sede sociale è a Parigi, 11, Rue de  
la Grange Batelière, debitamente autorizzato  
dagli statuti della medesima Società.

È stato stabilito e convenuto quanto segue:  
art. 1.<sup>o</sup>

Il Comune di Mesuraca s'impiega a re-  
stituire alla predetta Società la concessione  
della costruzione dell'esercizio della ferrovia, a  
sezione ridotta, che verrà ad esso accordata  
dallo Stato, sui piani e studi di massima

Figura 3.1: Compromesso per la costruzione di una ferrovia tra Mesuraca e Rocabernarda, Archivio di Stato di Catanzaro



# IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

## PEI LAVORI PUBBLICI

Vista la domanda presentata il 20 marzo 1904 dalla Società industriale della Sila (Anonima capitale L.I.000.000) per ottenere il permesso di far eseguire sul terreno gli studi per la compilazione del progetto della ferrovia Cosenza-Longobucco-S.Giovanni in Fiore-Mesuraca-Cotrone;

Visti gli art.242 e 243 della legge 20 marzo 1865 n°2248 sui lavori pubblici e gli art.7 ed 8 della legge 25 giugno 1865 n°2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

### DECRETA:

Art.1° - La Società industriale della Sila è 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 per Longobucco, S.Giovanni in Fiore e Mesuraca a Cotrone.

Art.2° - Tale autorizzazione è valevole per un anno dalla data del presente Decreto.

Art.3° - L'autorizzazione s'intende subordinata alle disposizioni dell'art.243 della legge sui lavori pubblici, vale a dire non conferisce alla Società predetta diritto alcuno di prelazione o altra ragione qualsiasi per conseguire la concessione della ferrovia studiata. - Lo Stato, pertanto, conserva integra la facoltà di costruire direttamente la linea o di farla costruire da altri, senza che la Società stessa possa far valere alcun diritto a compensi o indennità di sorta, anche nel caso in cui il tracciato coincidesse in tutto o in parte con quello che sarà da esso scelto.

Art.4° - La Società, prima di incominciare gli studi sul terreno, dovrà rivolgere domanda ai Prefetti delle Province di Cosenza e di Catanzaro, per ottenere il permesso di introdurre i propri agenti nelle proprietà pubbliche e nelle private, a senso e per gli effetti degli art.7 ed 8 della citata legge 25 giugno 1865 n°2359.

I Prefetti delle Province di Cosenza e di Catanzaro sono incaricati della esecuzione del presente Decreto.

Roma 25 Marzo 1905

*Per copia conforme  
Il Direttore Capo Divisione  
Felloni*



IL MINISTRO

*Cedeno*

Figura 3.2: Decreto Ministero per i Lavori Pubblici, Archivio di Stato di Catanzaro



REPREFETTURA DI CATANZARO  
1 / 4 / 9  
Cat. // Post. Cat. // 1905

REGIA PREFETTURA  
- 1 APR 1905  
CATANZARO

M<sup>re</sup>

Sig. Prefetto della Provincia

Catanzaro

Con Decreto Ministeriale del 25 corrente mese, la Società Industriale della Seta, è stata autorizzata a far eseguire dai suoi impiegati le operazioni e gli studi necessari per la compilazione del progetto di una ferrovia da Coseuxa per Longobucco, S. Giovanni minore e Mesuraca a Cotrone.

Ai termini degli art. 7 e 8 della Legge 28 giugno 1865, sulle espropriazioni di pubblica utilità, il sottoscritto in nome della Società chiede alla S. P. di voler autorizzare il sottoscritto col suo esecutore Ing. Baquoli Filippo con il proprio personale di cento persone ad accedere nei fondi privati in territorio dei Comuni di Cotrone, Caturo, Savelli, S. Mauro, Marquesato, Mercevusa, Petronà, Mesoraca, Petilia Ionica, Cotronei, Cassari, Cerchia, Casino, allo scopo suddetto.

Con la massima sicurezza.

Coseuxa, 30 marzo 1905

Ing. Edoardo Ugolini

1. 21. 6.

Figura 3.3: Lettera dell'Ingegnere Edoardo Ugolini al Prefetto, Archivio di Stato di Catanzaro

N. 458 del Registro

N. \_\_\_\_\_ del protocollo

## MUNICIPIO DI CATANZARO

ESTRATTO DI VERBALE DELLA GIUNTA MUNICIPALE DI CATANZARO

### Oggetto

Voto per la costruzione della  
ferrovia Cosenza-Cotrone

Seduta del \_\_\_\_\_ 1909.

Il maggio

Presidenza Comm. G. Jannoni, Sindaco — Assessori intervenuti Signori:  
1. Prof. Cav. V. Vivaldi — 2. Cav. Avv. V. Larussa — 3. Cav. Avv. V. Supino —  
4. Cav. Avv. R. Cotronei — 5. Cav. G. Parone — 6. Cav. Avv. G. Scorza — Assi-  
ste il Segretario Capo D.<sup>r</sup> S. Vasta.

Ritenuto che ai termini dell'art.14 della Legge 9 luglio  
1906 N.413 il Governo del Re avrebbe già dovuto provvedere alla  
costruzione diretta della ferrovia Silana Cosenza-Cotrone;

Considerato la necessità di addivenirsi presto alla co-  
struzione della ferrovia suddetta, che è di supremo interesse per  
larga parte della regione calabrese

La Giunta

Assocendosi alla giusta agitazione promossa dalla Depu-  
tazione Provinciale di Cosenza, fa voti al Presidente del Consiglio  
dei Ministri ed al Ministro dei LL.PP. perchè sia data pronta ese-  
cuzione alle disposizioni contenute nella su mentovata Legge.

Letto ed approvato il presente verbale viene sottoscritto dal Sindaco, dall'As-  
sessore anziano e dal Segretario.

Per estratto conforme per uso amministrativo.

N. \_\_\_\_\_ Div.

Catanzaro \_\_\_\_\_ 1909

IL PREFETTO

Il Segretario Comunale

Visto: Il Sindaco



*[Signature]*  
*[Signature]*

Figura 3.4: Estratto verbale della Giunta municipale di Catanzaro, Archivio di Stato Catanzaro

H



MINISTERO  
DEI

# Lavori Pubblici

UFFICIO SPECIALE DELLE FERROVIE

Circolo di Catanzaro

N. 4/12

RISPOSTA ALLA NOTA

N. 27/124 Div. IV del 31-7-912

OGGETTO

Ferrovia Silana

REPUBBLICA ITALIANA  
PREFETTURA DI CATANZARO  
11/8 912  
Div. A. PR. GEN. N. 29394

26.8.912

agli atti

All. Di Prefetto

In  
Prefettura di  
Catanzaro

1. 21. 2

27/24

Catanzaro, addi 14 Agosto 1912

188  
912

In ordine alla richiesta fattami in es-  
tante in la Prefettura nella nota sotto-  
distinta, mi prego far presente che nel-  
la convenzione, per la concessione della  
linea Catlabro-Lecore, venne stabilito  
il programma della esecuzione dei la-  
vori, cui la Società concessionaria deve  
sottostare.

La ferrovia Silana è stata divisa in  
6 tronchi, e i due estremi Pedace-Pri-  
vile e Domerzio e Cutro-Cotrone, con-  
sono compresi fra quelli che devono essere  
ultimati entro il 31 Dicembre 1916 (grup-  
po B, articolo 9 della convenzione) ed  
i loro progetti devono essere presentati  
per esame ed approvazione entro il 30 giu-  
gno 1913 (art. 5 della convenzione).  
La Società concessionaria ha ancora  
un tempo notevole innanzi a sé per  
la compilazione dei progetti, però risul-  
ta allo scrivente che sono in corso i  
lavori di campagna lungo i due tron-  
chi.  
Per quanto riguarda i desideri delle comuni  
del circondario di Cotrone, faccio rife-

Figura 3.5: Nota del Ministero dei Lavori Pubblici, Archivio di Stato di Catanzaro

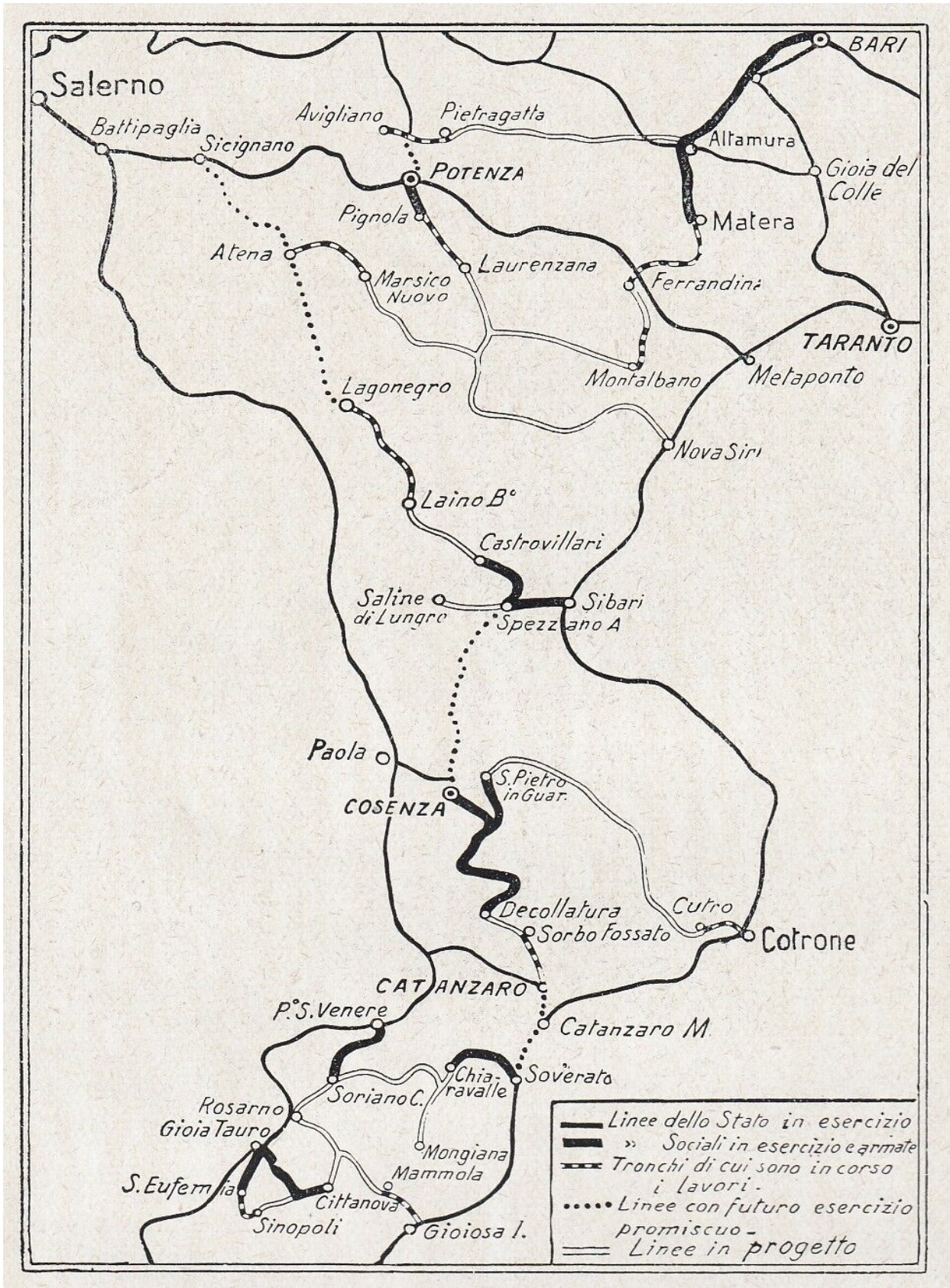
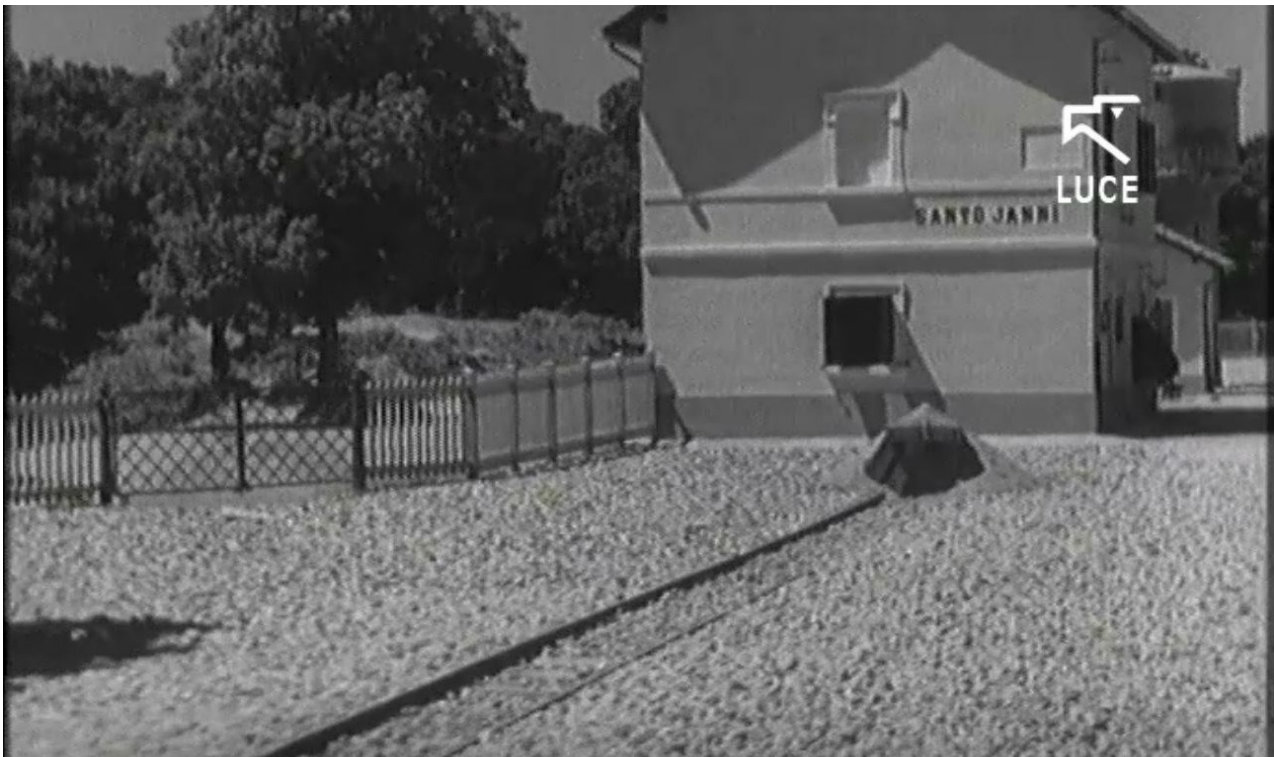


Figura 3.6: Mappa ferroviaria Calabria anni Venti, Le Vie d'Italia



**Figura 3.7: Ferrovie Silane, Fermata di Redipiano, Archivio Storico Luce**



**Figura 3.8: Ferrovie Silane, Fermata di Santo Janni, Archivio Storico Luce**



**Figura 3.9: Ferrovie Silane, Stazione di Piccirillo, Archivio Storico Luce**



**Figura 3.10: Ferrovie Silane, Stazione di Camigliatello, Archivio Storico Luce**



**Figura 3.11: Ferrovia Silana, Stazione di Camigliatello, Archivio Storico Luce**



**Figura 3.12: Viadotto Camigliati, Cartolina d'epoca**



**Figura 3.13: Viadotto Camigliati, luglio 2021**



614

Catanzaro, addì 13 Giugno 1930 Anno VIII

INDIRIZZO TELEGRAFICO - ISPECIRCOLO -

Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato Generale  
DELLE FERROVIE-TRAMVIE E AUTOMOBILI

CIRCOLO DI CATANZARO

PREFETTURA  
11 GIU 1930  
CATANZARO

S.E. 11 PREFETTO

di

CATANZARO

Prot. N. 5462 Allegati

Risposta al f. del  
Dir. Ser. N.º

OGGETTO Apertura all'esercizio del nuovo tronco  
delle Ferrovie Calabro Lucane **CROTONE = PETILIA POLICASTRO**

16.6.30

A

17898

Comunico per opportuna conoscenza dell'E.V.  
che il giorno 16 p.v. verrà aperto all'eserci-  
zio il nuovo tronco delle Ferrovie Calabro  
Lucane: CROTONE CITTA' = PETILIA POLICASTRO.

19-6-30

Atti

17899

unità

Sul tronco in oggetto verranno effettuate  
due coppie di corse giornaliere di treni  
ordinari in partenza da Crotona alle ore 7,24  
e 17,43 e da Petilia Policastro alle ore  
7,23 e 18,14; nonchè 7 coppie di treni facolta-  
tivi.

IL DIRETTORE DEL CIRCOLO

Tomasi

1-21-2

Figura 3.14: Comunicazione dell'apertura del tronco Crotona-Petilia Policastro

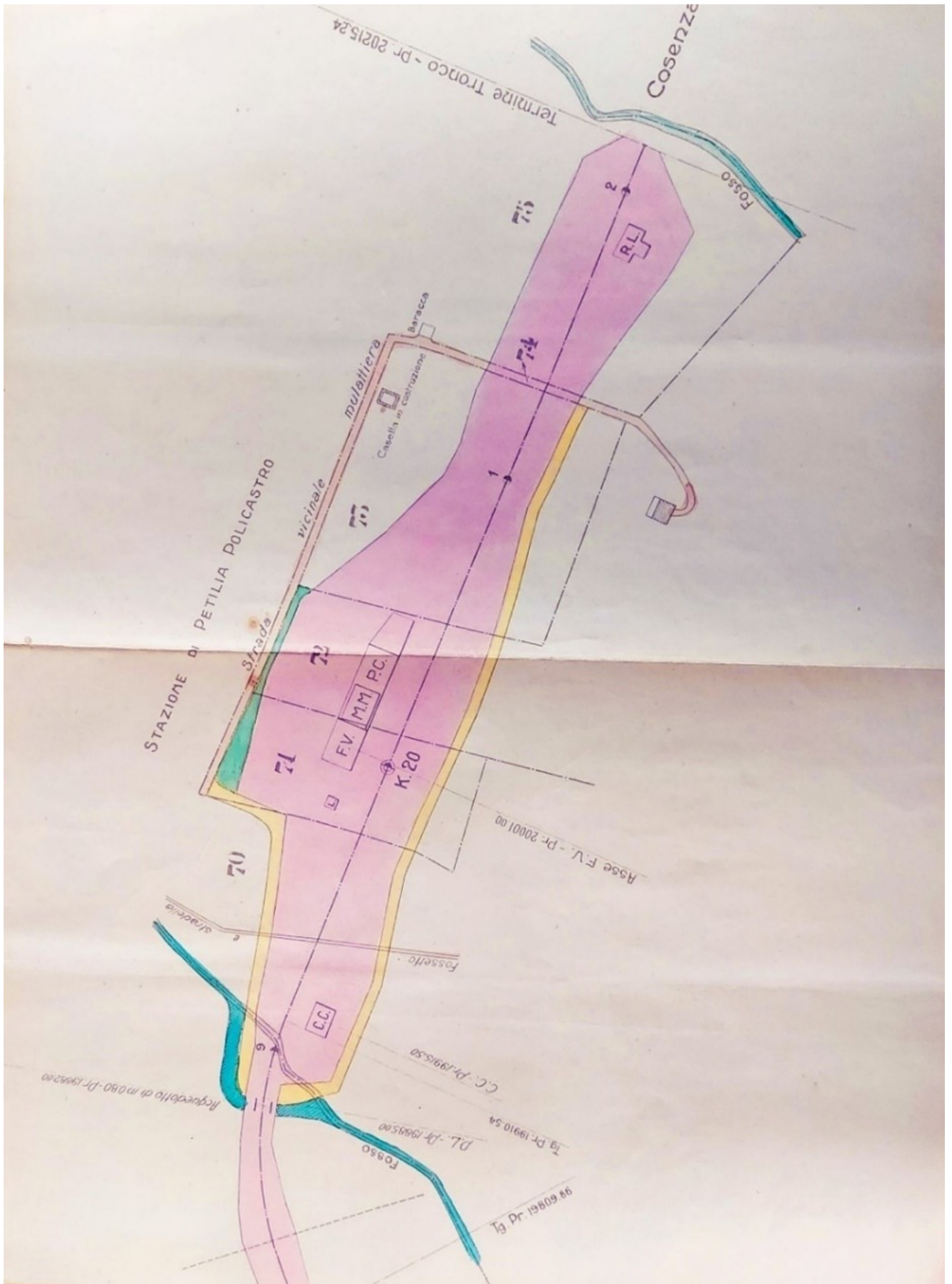


Figura 3.15: Piano di esproprio, stazione di Petilia Policastro, Archivio di Stato di Catanzaro

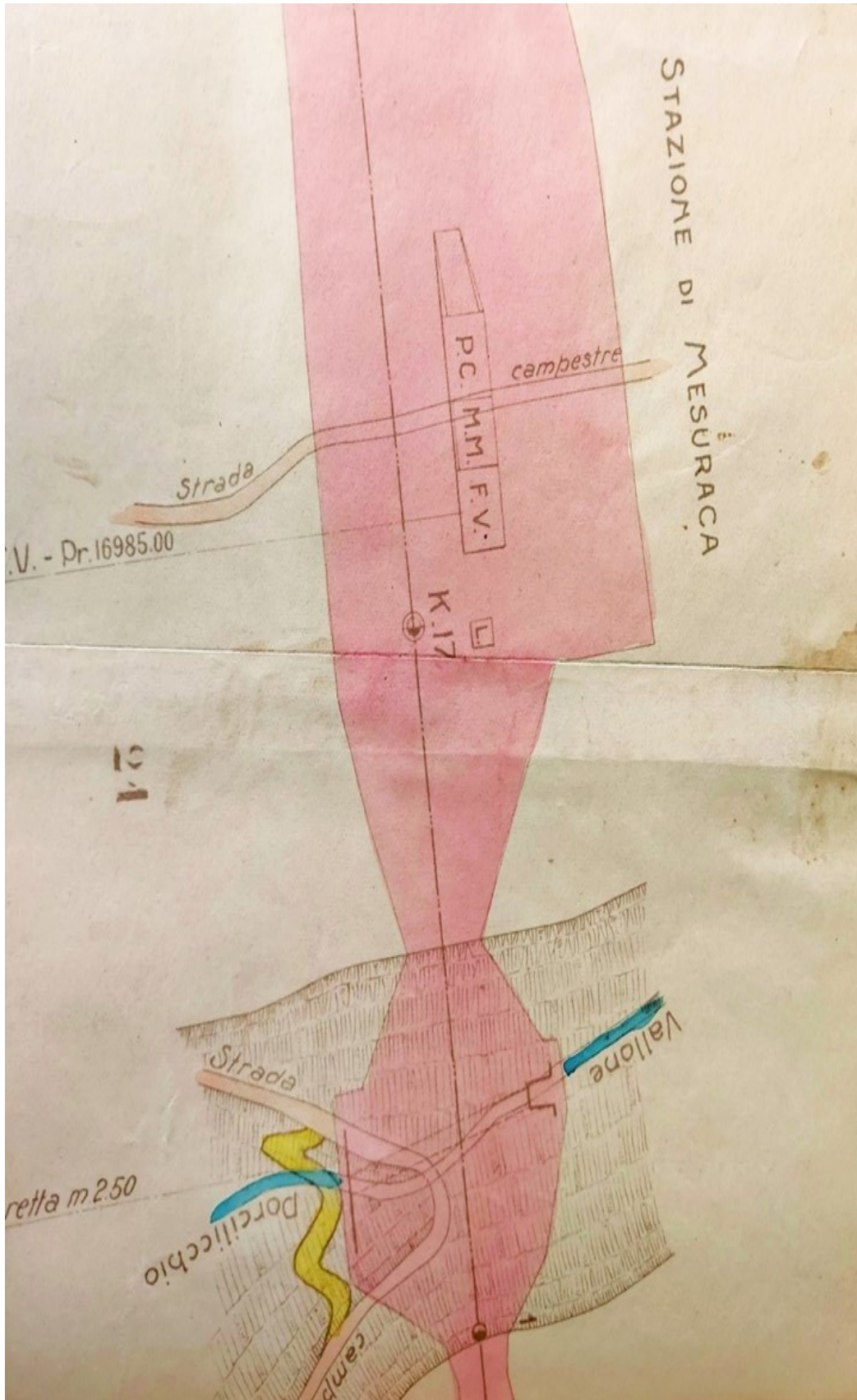
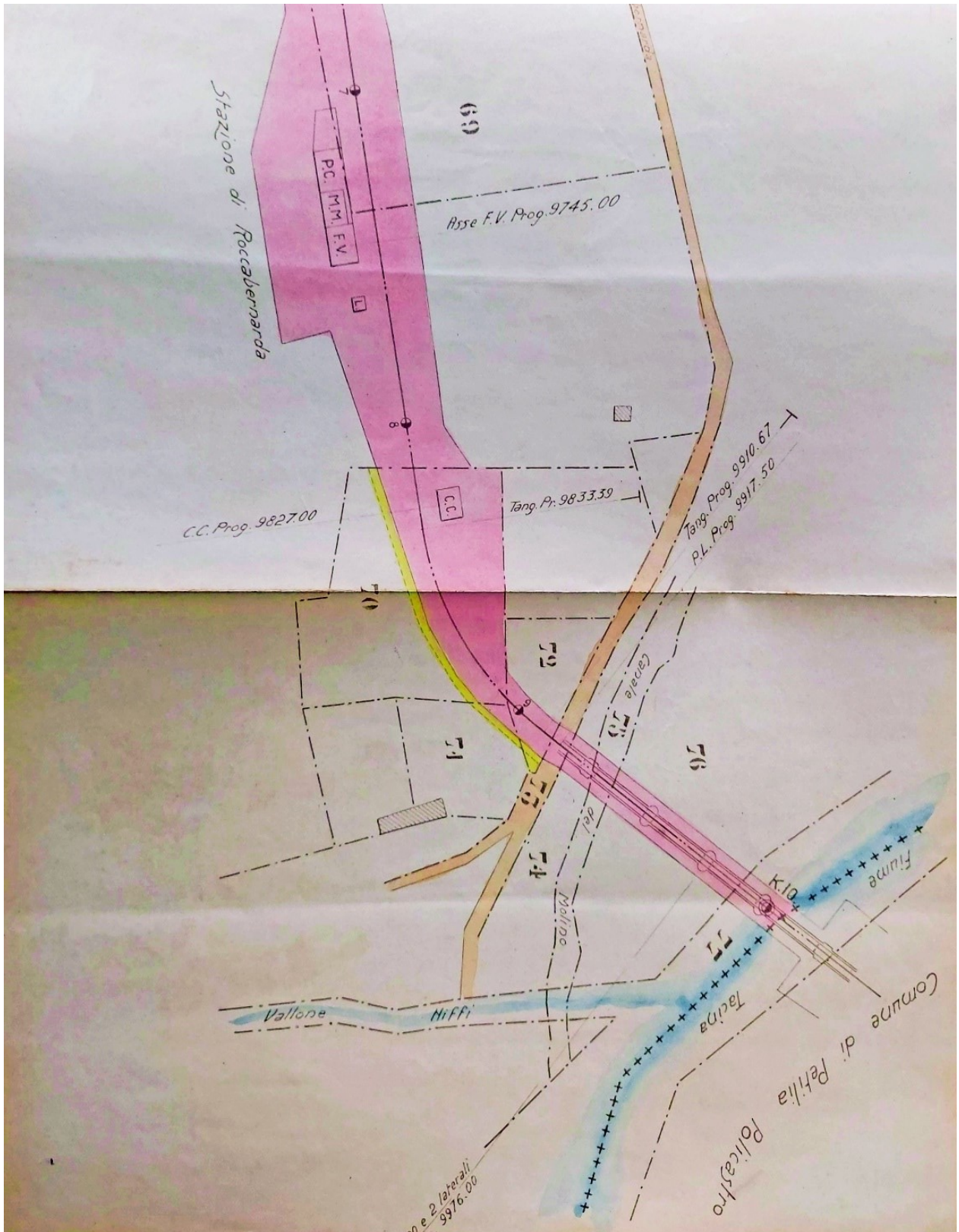
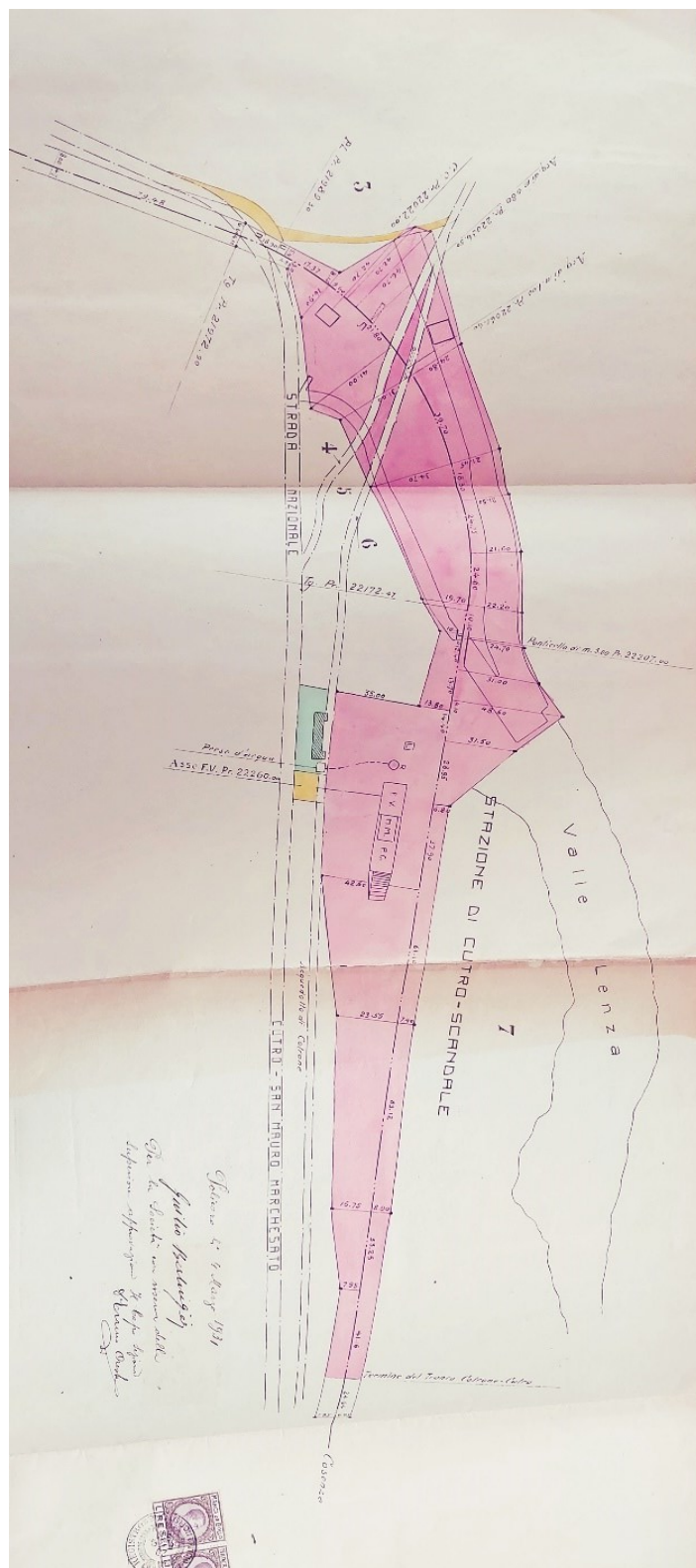


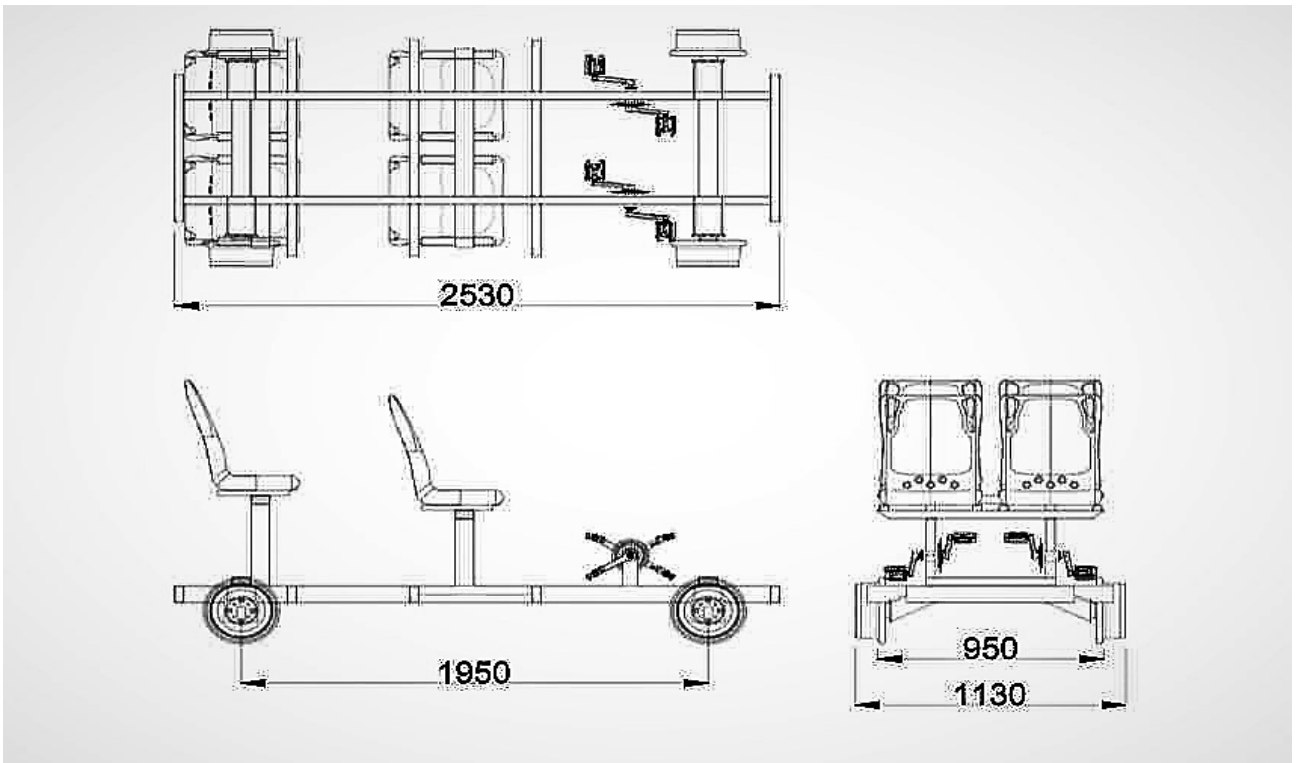
Figura 3.16: Piano di esproprio, Stazione di Mesoraca, Archivio di Stato di Catanzaro



**Figura 3.17: Piano di esproprio, Stazione Cutro-Scandale, Archivio di Stato di Catanzaro**



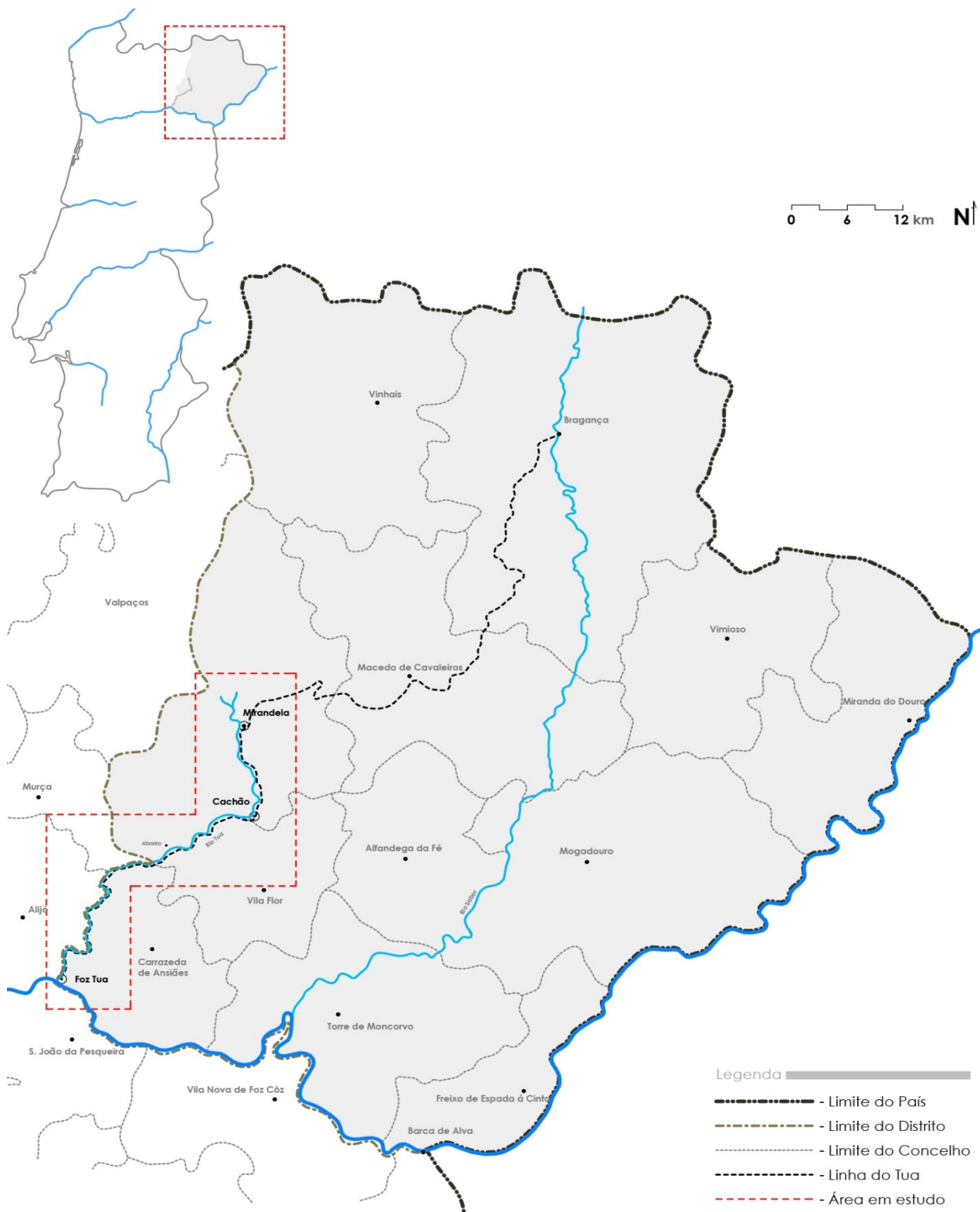
**Figura 3.18: Piano di esproprio, Viadotto sul Fiume Tacina, Archivio di Stato di Catanzaro**



**Figura 3.19: Progetto velorail**



**Figura 3.20: Prototipo velorail di Antonio Massarini**



**Figura 3.21: Mappa Linha do Tua.**

**Fonte: Venceslau, 2014**

## CAPITOLO 4

### TECNOLOGIE DIGITALI APPLICATE AL TURISMO

#### 4.1. Turismo e nuove tecnologie

L'applicazione delle tecnologie digitali al settore turistico è ormai diventata una pratica comune e ben diffusa. Questi nuovi strumenti, infatti, grazie alla loro estrema versatilità, trovano un largo impiego nella fruizione digitale delle destinazioni e del loro patrimonio culturale. Grazie alla grande quantità di informazioni a cui permettono di accedere, per esempio, sono spesso utilizzati per fornire supporto all'utente nel processo di scelta della meta da visitare. Infatti, essi consentono all'individuo di testare, seppur da remoto, quanto la meta prescelta corrisponda alle aspettative (Pestek & Sarvan, 2021), contribuendo a sviluppare nel soggetto l'intenzione di visitare il luogo di persona (Kim, Lee & Jung, 2020). Per questa ragione, non sembra errato affermare che questi strumenti digitali possano costituire un veicolo di promozione a tutti gli effetti delle mete turistiche. Inutile sottolineare come l'implementazione di questi servizi all'interno di una destinazione turistica possa renderla più competitiva e, certamente, incrementarne l'*appeal* agli occhi dei potenziali viaggiatori. Le destinazioni turistiche, pertanto, non possono che beneficiare della diffusione di queste applicazioni informatiche, che contribuiscono a rendere una meta all'avanguardia e, più precisamente, una *Smart Tourism Destination* (STD). Secondo (Buhalis & Amaranggana, 2014) «bringing smartness into tourism destinations meaning that destinations need to interconnect

multiple stakeholders through a dynamic platform mediate by ICT in order to support prompt information exchange regarding tourism activities through machine-to-machine learning algorithm which could enhance their decision-making process» (p. 556). Fondamentali affinché una destinazione venga considerata smart sono tre tecnologie digitali in particolare: il cloud computing, l'Internet of Things (IoT) e i sistemi di servizi Internet per l'utente finale (*End-User Internet Service System*). In merito al primo potremmo dire che «the Cloud Computing services are designed to provide convenient way to access solid web platform and data storage through certain network» (Buhalis & Amaranggana, 2014, p. 557). L'*Internet of things*, invece, permette l'interazione in tempo reale tra componenti del mondo reale connessi a Internet, con l'obiettivo di ridurre il divario esistente con il mondo virtuale. Infine «the End-User Internet Service System, which refers to number of applications at various levels supported by combination of Cloud Computing and IoT» (Buhalis & Amaranggana, 2014, p. 557).

Affinché la fruizione, attraverso le tecnologie digitali, del patrimonio culturale presente nelle destinazioni turistiche possa offrire una esperienza ottimale, è opportuno che vengano adottati degli standard comuni e scientificamente appropriati come quelli prescritti dalla carta di Londra e Siviglia (Brusaporci, 2013). Precisamente la carta di Londra «definisce i principi per l'uso dei metodi della visualizzazione digitale in relazione all'integrità intellettuale, all'affidabilità, alla documentazione, alla sostenibilità e all'accessibilità» con l'obiettivo di «fornire

autorevolezza scientifica alla visualizzazione digitale nello studio, nell'interpretazione e nella gestione dei beni culturali<sup>108</sup>».

L'impiego di questi strumenti digitali, inoltre, si sono rivelati preziosi alleati durante la recente pandemia da COVID-19 che ha reso complessa la fruizione, nelle consuete modalità, del patrimonio culturale nazionale e internazionale. Infatti, le continue restrizioni imposte, in maniera particolare il divieto di spostamento per motivi non necessari, hanno ridotto sempre più le occasioni per godere *in loco* delle ricchezze naturalistiche e culturali. Sebbene l'esperienza diretta non possa (e non debba) essere in alcun modo sostituita, numerose istituzioni hanno potenziato la fruizione digitale del proprio patrimonio attraverso la realizzazione di nuovi tour virtuali<sup>109</sup>, già adottati in passato da diverse realtà culturali. La considerazione riservata a questi strumenti virtuali è, infatti, incrementata nel corso dei numerosi lockdown (Chinazzi, 2020), poiché costituisce una valida alternativa all'esperienza diretta per scoprire e conoscere nuove realtà.

#### **4.2. Realtà Aumentata (AR) e Realtà Virtuale (VR)**

Nel caso specifico, tra le tecnologie più avanzate che maggiormente permettono la fruizione di risorse turistiche e museali è sicuramente necessario citare la realtà virtuale (*virtual reality*) e la realtà aumentata (*augmented reality*). Prima di

---

108 [Microsoft Word - london charter 2 1 it.doc \(londoncharter.org\)](https://www.londoncharter.org/)

109 <https://www.beniculturali.it/virtualtour>

proseguire, è bene fare una distinzione tra i due concetti appena introdotti, in modo da coglierne nello specifico scopi e peculiarità. La realtà virtuale «mira a sostituire il mondo reale con un ambiente completamente sintetico ed isolato da quello reale, in cui l'utente è immerso e con cui può interagire» (De Paolis, 2012, p.124). Invece, «la realtà aumentata non isola l'utente dal mondo reale, bensì lo completa mediante oggetti virtuali generati dal computer, in un mondo che è fatto contemporaneamente di oggetti reali e virtuali» (De Paolis, 2012, p. 124). Pertanto, questo tipo di tecnologia opera direttamente sulla realtà fisica alterandola, attraverso l'introduzione di elementi virtuali, che gli individui riescono a percepire come parte di ciò che li circonda. La versatilità di questa tecnologia ha permesso ben presto una sua applicazione nel campo della fruizione culturale e turistica, rendendola ancor di più coinvolgente e dinamica. Sebbene la tecnologia della realtà aumentata sia già consolidata, la sua applicazione nel settore turistico è abbastanza recente e si prefigge l'obiettivo “to increase the tourism experience and maximize the level of entertainment, as well as assisting tourists to access their information and to improve their knowledge of destination attraction<sup>110</sup> (Özkul & Kumlu, 2019, p. 110). Nell'ambito dei progetti basati sull'utilizzo dell'augmented reality, finanziati dalla Comunità Europea, l'utilizzo di queste innovazioni è stato accolto attraverso alcuni programmi pionieristici come EPOCH<sup>111</sup>, ARCHEOGuide<sup>112</sup> (Augmented Reality

---

110 «massimizzare il livello di intrattenimento, oltre ad aiutare i turisti ad accedere alle loro informazioni e a migliorare la loro conoscenza dell'attrazione della destinazione».

111 [EPOCH – Vast-Lab](#)

112 <http://www.archeoguide.it/old/>

based Cultural Heritage On-site GUIDE) e iTACITUS<sup>113</sup> (*Intelligent Tourism and Cultural Information through Ubiquitous Services*). Nell'ultimo decennio l'utilizzo della realtà aumentata in contesti *outdoor* è certamente diventato più agevole grazie alla massiccia diffusione di dispositivi mobili quali smartphones e tablets che attraverso le loro componenti hardware e software supportano le funzioni necessarie per usufruire di questa tecnologia. Uno dei progetti precursori, in tal senso, è l'APP Streetmuseum<sup>114</sup> sviluppata per il Museum of London nel 2009 e disponibile per iPhone, che consente ai fruitori di visualizzare angoli della metropoli londinese così come venivano riprodotti in dipinti e foto storiche, indicati all'interno di una mappa georeferenziata di Google Maps. In Italia foriere sono state, invece, le iniziative dell'allora Mibac con le APPs I-Mibac, con particolare riferimento all'applicazione I-Mibac Voyager.

La realtà virtuale è, come anticipato, una tecnologia che mira a immergere l'utente in un mondo totalmente fittizio, potremmo definirla come «an advanced form of human-computer interface that allows the user to interact with and become immersed in a computer-generated environment in a naturalistic fashion» (Schultheis & Rizzo, 2001). Questa tecnologia presenta tre differenti gradi di immersione: realtà virtuale immersiva, semi-immersiva e non immersiva. Nel primo caso, il soggetto è completamente isolato dalla realtà e calato nel mondo virtuale

---

113 <https://cordis.europa.eu/project/id/034520/it>

114 [Streetmuseum: iPhone app is an augmented-reality London time machine - CNET](#)

attraverso l'utilizzo di particolari dispositivi, quali l'Head Mounted Display (HDM). Il secondo grado di immersione prevede, invece, un parziale distacco dalla realtà, in cui l'individuo mantiene un contatto con il mondo che lo circonda. Infine, l'ultimo caso, quello della realtà non immersiva, prevede che l'utente si interfacci al mondo virtuale solamente attraverso un monitor che sarà punto di accesso con la realtà computerizzata, con la quale si potrà interagire soltanto attraverso dispositivi hardware esterni. Le applicazioni della realtà virtuale al turismo sono pressoché infinite, soprattutto grazie alle continue evoluzioni tecnologiche in questo campo (Beck, Rainoldi, & Egger, 2019). Uno degli utilizzi più comuni della virtual reality è, per esempio, la funzione di ricostruzione di un sito archeologico, per intero o in parte, che consente all'individuo di comprendere la differenza tra l'assetto attuale e quello originario. Questa funzione è certamente una delle più innovative poiché permette la fruizione di siti ormai scomparsi e che, altrimenti, non potrebbero essere riscoperti dai viaggiatori. Questa specifica tecnologia potrebbe, inoltre, essere un ottimo alleato nella salvaguardia dei siti culturali soggetti a particolare tutela, consentendo in un futuro non molto lontano di sostituire la visita in presenza di aree protette che, per diverse ragioni, non riescono a sostenere la sempre più crescente domanda turistica (Hobson & Williams, 1994). Impossibile non considerare, in aggiunta, il ruolo rivestito dalla realtà virtuale nel turismo all'epoca del COVID-19 (Sarkady, Neuburger, & Egger, 2021), fondamentale per creare un collegamento virtuale tra le mete turistiche e gli utenti. Il turismo virtuale, infine, potrebbe

costituire in futuro una valida alternativa al turismo tradizionale permettendo, una volta terminata la pandemia, di adottare modelli turistici maggiormente sostenibili (Gössling, Scott, & Hall, 2020).

#### **4.3. La fruizione digitale del patrimonio museale ferroviario italiano**

Un veicolo utile per la fruizione del patrimonio ferroviario, come già avviene per molte realtà nazionali e internazionali, sono certamente i musei. In effetti, in Italia e all'estero, sono molto diffuse le realtà museali volte a ripercorrere l'evoluzione tecnologica della ferrovia e a raccontarne il rapporto con il territorio. Questi contenitori, attraverso un percorso ragionato, consentono al visitatore di apprendere informazioni preziose sul mondo ferroviario, anche attraverso l'esposizione di oggetti storici e rotabili. Un'importante azione di recupero e conservazione del patrimonio ferroviario italiano è stata svolta dalla Fondazione Ferrovie dello Stato, costituita nel 2013 con l'obiettivo di promuovere il rilevante patrimonio nazionale. La Fondazione, per esempio, attraverso l'istituzione del progetto "Binari senza Tempo"<sup>115</sup> e la gestione dei Musei ferroviari di Pietrarsa e di Campo Marzio, si è impegnata in questa direzione, anche attraverso la riqualificazione di strade ferrate ormai in disuso, ma che si distinguono per il loro particolare pregio. Un'attività programmatica, pertanto, finalizzata alla riscoperta della storia ferroviaria italiana e di quei tracciati, che per le loro uniche peculiarità, sono meritevoli di interesse.

---

115 [Binari senza tempo \(fondazionefs.it\)](http://fondazionefs.it)

Grazie all'operato della Fondazione, per esempio, 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. Recentemente, alcune istituzioni museali ferroviarie italiane e internazionali hanno implementato la propria offerta grazie alle tecnologie digitali di cui si è ampiamente discusso nel precedente paragrafo, consentendo ai visitatori di scoprire la collezione attraverso un tour virtuale. Questa possibilità ha permesso, soprattutto nel corso della pandemia COVID-19, ai musei di continuare a diffondere contenuti culturali, seppur in modalità remota. Qui di seguito verranno elencate le principali realtà museali ferroviarie nazionali e internazionali che hanno accolto questa nuova pratica, rendendo disponibile la propria collezione attraverso i suddetti servizi digitali.

## RAILWAY NATIONAL MUSEUM OF YORK

**Indirizzo:** <https://www.railwaymuseum.org.uk/>

Tra le istituzioni museali internazionali, dedicate ai trasporti su ferro, certamente occupa un posto di rilievo il National Railway Museum di York (Figura 4.1), nel Regno Unito. Istituito nel 1975, tra i più grandi al mondo, arriva a catalizzare l'attenzione di quasi un milione di visitatori<sup>116</sup>. L'istituto fa parte del Science Museum Group, insieme al Museo della Scienza di Londra, al Museo della Scienza e dell'Industria di Manchester, al Museum Nazionale della Scienza e dei Media di Bradford e al Locomotion in County Durham. La collezione museale arriva ad abbracciare quasi tre secoli di storia delle ferrovie nel Regno Unito e consta di circa un milione di cimeli. Tra i pezzi d'eccezione della collezione del Museo si collocano, tra l'altro, la locomotiva Mallard, rinomata la sua velocità di circa 202 km/h, l'elettrotreno giapponese Shinkansen risalente agli anni Sessanta del Novecento e, infine, le eleganti SECR d class dei primi anni del Novecento. Il Museo ospita anche una sezione dedicata alla ricerca, di cui fa parte l'imponente biblioteca che ospita un corposo catalogo di volumi dedicati al mondo dei trasporti ferroviari. L'immenso patrimonio del museo può essere visionato attraverso il sito dell'ente, dove sono stati catalogati i pezzi più significativi per ognuno dei quali sono disponibili delle immagini in alta definizione. Inoltre, attraverso una

---

116 [Railway museum buoyed by huge rise in visitors | Yorkshire Post](#)

ricostruzione virtuale in 3D della storica locomotiva Rocket di George e Robert Stephenson (Figura 4.2), l'utente può comprendere l'assetto e il funzionamento di una dei primi rotabili della storia.

## STEAM - MUSEUM OF THE GREAT WESTERN RAILWAY (SWINDON)

**Indirizzo:** <https://www.steam-museum.org.uk/>

Il Museo (Figura 4.3) è situato presso uno dei più importanti centri industriali ferroviari britannici del passato, le storiche officine di Swindon. In questo luogo viene raccontata la storia e l'eredità della Great Western Railway conosciuta anche come la God's Wonderful Railway. La collezione permanente è imponente e arriva a raccogliere all'incirca quattrocentomila pezzi che includono materiale rotabile storico di gran pregio (Figura 4.4). La sezione delle locomotive ospita alcuni esemplari di rilievo come la locomotiva n. 6000 King George V e la n. 2818 Churchward Heavy Freight. Una parte della collezione è dedicata alle immagini, all'incirca ottantamila, che documentano la storia della Great Western Railway e delle British Railways in un arco temporale dal 1830 al 1960. All'interno dell'esposizione permanente non mancano i cimeli ferroviari, quali uniformi storiche e oggetti d'epoca che puntano a raccontare uno spaccato della storia del luogo. Anche in questo museo viene riservato uno spazio alla conservazione di documenti, prettamente collegati alla storia della Great Western Railway. Qui, infatti, è possibile prendere visione della rivista Great Western Railway Magazine, importante per raccogliere informazioni in merito alla storia di questa ferrovia. Anche in questo caso, l'intera collezione museale, così come il suo contenitore, sono visitabili in modalità virtuale attraverso un tour a cui è possibile accedere dal sito dell'istituzione.

## **RAILROAD MUSEUM OF PENNSYLVANIA**

**Indirizzo:** <https://rrmuseumpa.org/>

Inaugurato nell'aprile del 1975, costituisce la prima realtà museale ferroviaria dell'America del Nord. Il principale obiettivo del museo è quello di raccontare ai propri visitatori l'eredità storica delle ferrovie del Commonwealth della Pennsylvania attraverso una collezione composta da all'incirca cento rotabili storici (Figure 4.5-4.6), a cui si aggiunge un ingente patrimonio fotografico e documentale composto da oltre mezzo milione di immagini. Inoltre, il nucleo espositivo comprende oltre diciassettemila manufatti tra cui uniformi, apparecchiature telegrafiche e di segnalazione e segnaletica ferroviaria. Parte fondamentale del museo è la biblioteca con gli archivi annessi che permettono di scoprire la storia delle ferrovie del Commonwealth della Pennsylvania dal 1830 fino ai giorni nostri, attraverso un cospicuo numero di volumi, periodici e documenti. Il museo porta avanti l'azione di valorizzazione anche attraverso attività di restauro dei materiali rotabili, curandone il recupero e la conservazione. L'intera collezione museale, come nei casi precedenti, è resa fruibile online attraverso dei virtual tour che consentono all'utente di approfondire il patrimonio di questa istituzione in previsione di una visita futura.

## MUSEO NAZIONALE FERROVIARIO DI PIETRARSA

**Indirizzo:**<https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/esplora-il-museo/visita-pietrarsa.html>

Come anticipato, anche in Italia sono presenti dei musei ferroviari, il più importante dei quali si trova in Campania, nell'area in cui sorse la prima ferrovia della Penisola. Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa<sup>117</sup> si estende tra Portici, Napoli e San Giorgio a Cremano e viene ospitato nei padiglioni del Reale Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive, sorto negli anni Quaranta dell'Ottocento per volere di Ferdinando II di Borbone. Queste strutture ebbero origine precisamente in questo luogo poiché vicine al primo tratto ferroviario italiano, quello Napoli-Portici che venne inaugurato nel 1839, e può essere considerato tra i primi agglomerati industriali della Penisola. L'Opificio svolse un'alacre attività fino agli anni Settanta del Novecento quando l'avvento delle locomotive diesel ed elettriche rese obsolete quelle a vapore. Qualche anno più tardi, nel 1977, il nucleo industriale di Pietrarsa venne convertito in museo, successivamente inaugurato a fine anni Ottanta. Ulteriori interventi di ammodernamento sono stati eseguiti tra il 2014 e il 2017, con l'intento di valorizzare ulteriormente questo importante luogo per la storia del trasporto ferroviario italiano. L'intera sede espositiva si snoda per circa 36.000 metri quadrati, una porzione della quale è occupata dal Giardino Botanico che ospita

---

117 [Visita Pietrarsa \(fondazionefs.it\)](https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/esplora-il-museo/visita-pietrarsa.html)

specie vegetali provenienti da tutto il globo. Nel grande spiazzale che si affaccia sul golfo napoletano si erge maestosa la statua di Ferdinando II di Borbone realizzata dallo scultore partenopeo Pasquale Ricca (Figura 4.7). La prestigiosa collezione si distribuisce all'interno dei vari padiglioni e si compone di circa cinquantacinque rotabili storici che permettono di ripercorrere l'evoluzione tecnologica dei trasporti su ferro dalla prima metà dell'Ottocento. Tra i pezzi di particolare pregio sicuramente si distingue la celebre carrozza del re, commissionata negli anni Venti del XX secolo alla FIAT per il trasporto della famiglia reale, il cui interno venne curato dall'architetto Giulio Casanova. La vettura, una volta finita la monarchia e la dittatura fascista, venne riconfigurata e convertita in carrozza presidenziale. Un posto di rilievo occupano anche le littorine ospitate nel Museo che raccontano uno spaccato importante della storia ferroviaria italiana. Queste automotrici, nate negli anni Trenta del Novecento, vengono rese accessibili al visitatore che, attraverso un percorso guidato, può riscoprire gli interni delle carrozze. All'interno della collezione, un particolare spazio viene dedicato alla modellistica ferroviaria, come nel caso del plastico Trecento Treni. Quest'ultimo ha una estensione di circa 40 mq e riproduce le stazioni di Santa Maria Novella e Bologna Centrale, prima ospitato alla stazione Termini di Roma e oggi, dopo un completo restauro, esposto nella "Cattedrale" del Museo di Pietrarsa. Durante la fruizione del museo, le nuove tecnologie forniscono un supporto al visitatore nel viaggio virtuale a bordo della locomotiva Bayard (Figure 4.8-4.9), volto a far riscoprire la storia del primo tratto

ferroviario italiano e della prima locomotiva che lo percorse. Attraverso l'ausilio dell'*augmented reality*, infatti, viene ripercorsa la vicenda della costruzione della Napoli-Portici e viene spiegato il funzionamento delle prime locomotive a vapore. Il Museo, nel corso della chiusura causata dalla pandemia da COVID-19, ha inoltre reso disponibile un tour virtuale della propria collezione attraverso un video caricato sul sito ufficiale dell'ente e sui suoi principali canali di comunicazione<sup>118</sup>. L'istituzione museale, infine, ospita una serie di iniziative culturali legate al mondo ferroviario che vengono realizzate all'interno delle sale dell'antico opificio che contribuiscono a suggestionare, con il loro fascino, il visitatore.

---

118 <http://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/notizie-aggiornamenti/2020/4/9/museo-nazionale-ferroviario-di-pietrarsa--da-oggi-online-tour-vi.html>

## MUSEO FERROVIARIO DI TRIESTE CAMPO MARZIO

**Indirizzo:** <https://triestecampomarzio.com/>

Come ribadito in precedenza, importanti realtà museali ferroviarie sono disseminate in tutta Italia. Nel Settentrione si colloca il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio (Figura 4.10), ubicato in una cornice d'eccezione quale la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio. Inaugurato nel marzo 1984, si prefigge l'obiettivo di raccontare la storia ferroviaria del capoluogo friulano e di quella delle aree ad esso connesse. Attualmente, febbraio 2022, il Museo sta subendo delle delicate operazioni di restauro, sotto la direzione della Fondazione FS, che lo porteranno a diventare uno dei principali musei ferroviari italiani. Il patrimonio del museo raccoglie diversi esemplari di locomotive (Figura 4.11) progettati all'inizio del XX secolo e rimasti in uso fino all'avvento della trazione diesel. Accanto a questi rotabili vi sono anche locomotive di tipo austriaco ed ungherese, preservate grazie a una proficua collaborazione tra le FS e la Direzione delle già Ferrovie Jugoslave. Sebbene il museo sia ancora in fase di riassetto è possibile prendere visione del precedente allestimento e dei cimeli che conserva attraverso una video guida disponibile sul sito dell'istituzione.

## MUSEO FERROVIARIO DELLA PUGLIA

**Indirizzo:** <https://www.museoferroviariodellapuglia.it/>

Il museo nasce all'inizio del nuovo Millennio dalla sinergia dell'A.I.S.A.F. (Associazione Dopolavoro Ferroviario di Lecce) e il Settore Attività Museale e Cultura Storica Ferroviaria delle FS, con l'obiettivo di valorizzare le peculiarità territoriali. La sede è situata a Lecce all'interno delle ex officine delle Ferrovie dello Stato cosiddetta Squadra Rialzo, costituita da due strutture. La prima parte dell'edificio risale agli anni Trenta del Novecento, mentre la seconda parte è un capannone che ospita altri tre binari ferroviari. Il museo preserva trentuno rotabili (Figura 4.12) che includono locomotive e carrozze e ospita pezzi provenienti dalle raccolte delle Ferrovie dello Stato, Ferrovie del Sud Est e dalla Manifattura Tabacchi di Lecce. All'interno del primo padiglione (A) viene ripercorsa la storia della carrozza ferroviaria, per permettere al visitatore di comprenderne l'evoluzione nel tempo. Nella medesima sala, una carrozza della serie Centoporte ospita la mostra "Signori in Carrozza" incentrata sul turismo ferroviario, inoltre sono esposti una serie di pezzi delle Ferrovie del Sud Est, tra cui spicca la locomotiva a vapore 316. Ulteriori pezzi storici trovano spazio nel secondo padiglione (B), tra cui delle locomotive, come la locotender del 1911 e locomotori diesel e diesel-elettrici. Nella sala C del Museo sono custodite immagini fotografiche e diorami dedicati alle ferrovie concesse pugliesi, così come modelli storici di pregio (Figura 4.13). Il

visitatore del museo può scoprire ulteriori dettagli sui macchinari e attrezzi da lavoro che venivano utilizzati in passato all'interno della sala D, dove vengono esposti su un tratto rotabile corredato da pannelli didattici. Un imponente plastico ferroviario, lungo all'incirca 14 metri, viene invece conservato in una delle sale successive (G) e riproduce un tratto ferroviario pugliese. A corredo della permanente, si trovano anche una serie di diorami statici, così come oltre quattrocentocinquanta modelli realizzati in differenti scale. All'interno del contenitore museale, un ruolo importante è riservato alla Biblioteca che conserva testi in cui approfondire la storia ferroviaria nazionale e accedere a importanti fonti documentali. Anche in questo caso, come negli esempi precedentemente discussi, l'istituzione museale ha reso disponibile un tour virtuale grazie a cinque video resi fruibili sul canale YouTube dell'A.I.S.A.F. I filmati coprono l'intera area museale, partendo dalla biglietteria, passando dalla Sala Officine della Squadra Rialzo, fino a terminare con la Biblioteca.

#### **4.4. Ferrovia Silana: una possibile realtà museale**

Le realtà museali appena esaminate costituiscono un ottimo esempio di fruizione del patrimonio ferroviario, pertanto anche nel caso della Ferrovia Silana potrebbe essere istituito un museo che possa veicolare l'eredità storica di questa antica tratta. La realizzazione di un museo, infatti, potrebbe costituire un elemento positivo, utile per amplificare la fruizione del patrimonio di questa area da parte dei turisti. Come osservato nei musei ferroviari italiani e internazionali citati, una stazione storica, di

particolare pregio, viene spesso scelta per ospitare la struttura museale. Questo esempio potrebbe essere seguito anche nel caso della Ferrovia Silana, convertendo una delle strutture presenti presso una delle stazioni principali; quella di Moccone, Camigliatello, San Nicola Silvana Mansio o San Giovanni in Fiore. La raccolta del Museo dovrebbe essere strutturata in modo da fornire un quadro esaustivo della nascita e l'evoluzione del fenomeno ferroviario, partendo dal caso generale italiano, fino ad arrivare al caso specifico, dell'Italia meridionale e della Calabria. Tre sezioni, quindi, utili al visitatore per ripercorrere l'arrivo e la diffusione della tecnologia ferroviaria in Italia e nel territorio calabrese. Il percorso espositivo dovrebbe essere strutturato secondo un criterio cronologico, prevedendo una serie di pannelli didattici all'interno di ciascuna sezione. La raccolta dovrebbe accogliere differenti tipologie di fonti: documentali, storiche e multimediali. La prima tipologia dovrebbe puntare a raccogliere resoconti e documenti d'epoca che possano offrire al visitatore una testimonianza diretta delle vicende legate allo sviluppo del sistema ferroviario, quali stampe, articoli o pubblicazioni d'epoca. In merito a questa tipologia di fonte, potrebbe essere prevista l'esposizione dei documenti inerenti alle varie fasi di costruzione della ferrovia Silana, cui si è fatto riferimento nel capitolo precedente, attualmente custoditi presso gli Archivi di Stato di Catanzaro e Cosenza e presso gli archivi dei comuni silani attraversati dall'infrastruttura. Le fonti multimediali dovrebbero costituire un supporto didattico alla visita, attraverso la proiezione di filmati d'epoca e simulazioni 3D. Uno spazio dovrebbe essere

certamente riservato ai cimeli legati alla storia di questa ferrovia, come ad esempio oggetti d'epoca e divise. Una ulteriore sezione, come già visto a Pietrarsa, dovrebbe essere dedicata ai diorami, riproduzioni fedeli in scala ridotta, delle stazioni più importanti e dei principali mezzi ferroviari utilizzati sul percorso silano. L'inclusione di pezzi di ferromodellismo, infatti contribuirebbe a conferire un valore aggiunto al percorso espositivo, suscitando l'interesse di piccoli e grandi visitatori. Uno spazio, infine, dovrebbe essere riservato a una sala polifunzionale in cui organizzare diverse tipologie di attività, quali convegni e la realizzazione di laboratori didattici, in cui effettuare approfondimenti sulla collezione museale.

#### **4.5. Una mappa interattiva per la Ferrovia Silana**

La possibilità di scoprire virtualmente le mete turistiche ha ovviamente assunto un nuovo significato nel corso della recente pandemia da COVID-19 durante la quale, come anticipato, sono stati resi disponibili dei tour virtuali per permettere agli individui di continuare a viaggiare grazie al web. La promozione delle destinazioni turistiche e del loro patrimonio in modalità virtuale, come si è visto, è una pratica abbastanza diffusa anche se non ancora totalmente esplorata, tuttavia, l'applicazione di queste tecnologie a siti che ospitano ferrovie storiche è già stata adottata da realtà nazionali e internazionali. Un esempio concreto è certamente rappresentato dalla Ferrovia Retica, il cui itinerario a scartamento ridotto attraversa le Alpi Svizzere. Questa rete ferroviaria, nello specifico la tratta Albula/Bernina, è stata riconosciuta come patrimonio Mondiale da parte dell'UNESCO poiché presenta delle peculiarità

architettoniche e ingegneristiche uniche. Infatti, come si apprende dal sito dell'UNESCO «La Ferrovia Retica è un esempio eccezionale di tecnologia, ingegneria e architettura, un unicum armonico e spettacolare in cui l'intervento umano è riuscito ad integrarsi in un paesaggio di alta montagna ed ha contribuito a sbloccare l'isolamento delle comunità montane, favorendo la circolazione di idee, culture e persone. La Ferrovia Retica è stata realizzata per mezzo di soluzioni tecniche innovative, con un elevato livello di qualità e una notevole omogeneità stilistica ed architettonica che la rendono particolarmente integrata nei paesaggi alpini che attraversa»<sup>119</sup>. L'intero patrimonio della ferrovia, costituito da 384 km, è oggi fruibile attraverso Street View su Google Map, a seguito di una collaborazione tra Google e la Ferrovia Retica<sup>120</sup>. Questa sinergia ha contribuito a fare di questa ferrovia una tra le prime al mondo ad essere mappata completamente sul servizio Maps di Google. Questo percorso virtuale, pertanto, consente al potenziale turista di prendere coscienza dello straordinario patrimonio di questa ferrovia storica, senza doversi recare necessariamente *in loco*. Sebbene la Ferrovia Silana sia una realtà ormai consolidata, ancora non dispone di una piattaforma in cui il potenziale visitatore possa esplorarne il percorso. Questo strumento, invece, potrebbe essere una fonte utile di informazioni per coloro che intendono visitare il tracciato ferroviario silano, oppure semplicemente, come nel corso della pandemia da COVID 19, di scoprirne virtualmente il patrimonio. Nel caso della Ferrovia Silana,

---

119 <http://www.unesco.it/it/PatrimonioMondiale/Detail/147>

120 <https://www.rhb.ch/it/interattivo/avventure-virtuali/streetview>

strutturare una mappa interattiva potrebbe costituire un mezzo per avvicinare il turista all'esperienza di viaggio e per questo motivo, nel corso del lavoro di ricerca, è stato progettato e sviluppato un prototipo di mappa digitale che consente la visualizzazione del percorso ferroviario e dei principali attrattori che lo circondano.

#### **4.5.1. Metodologia: progettazione e sviluppo dell'interfaccia**

La realizzazione del progetto multimediale è avvenuta in due fasi distinte, la prima on desk e la seconda sul campo. Nel corso della prima fase si è cercato di individuare i principali attrattori turistici presenti nelle vicinanze della strada ferrata, così come i luoghi maggiormente utili ai visitatori per orientarsi sul percorso, pertanto, si è deciso di geo referenziare tutte e tre le principali stazioni della tratta; quella di Moccone, Camigliatello e San Nicola Silano. La stazione di Moccone è stata inserita poiché punto di partenza dell'intero percorso, mentre quella di Camigliatello consente di raccogliere il bacino turistico dell'omonima località, la più importante della Sila cosentina. La stazione di Silvana Mansio, il tetto d'Italia a scartamento ridotto più alto, è invece riportata nella cartina poiché costituisce, momentaneamente, il capolinea del percorso turistico. Inoltre, qui è possibile ammirare l'imponente piattaforma girevole, attraverso la quale la locomotiva inverte il proprio senso di marcia. Per ciascuno di questi luoghi è stato prodotto, durante la seconda fase, del materiale multimediale, come foto in alta definizione e immagini sferiche a 360 gradi. Queste ultime permettono una visione d'insieme del sito in questione e costituiscono un importante strumento di supporto alla visita,

poiché consente all'utente di scoprire il percorso prima della partenza e, successivamente, orientarsi una volta giunti a destinazione. In seguito sono stati isolati i principali punti di interesse che si snodano accanto alla strada ferrata, i quali sono stati suddivisi in tre tipologie: aree dal valore naturalistico, siti di archeologia industriale e, infine, attrazioni culturali. Questi punti sono stati indicati sulla mappa attraverso dei cursori rispettivamente di colore verde, grigio e blu. Per quanto riguarda i luoghi naturalistici sono state incluse le principali aree protette nelle immediate vicinanze della ferrovia, *in primis* la riserva FAI dei Giganti della Sila<sup>121</sup>, così come i due bacini idrici Cecita e Arvo. I siti di archeologia industriale indicano, invece, le principali opere ingegneristiche sparse sul percorso della ferrovia Silana. Tra queste figura il viadotto Camigliati, uno dei più lunghi dell'intero tratto, la cui forma sinuosa si può intravedere anche dalla Statale 107. Da menzionare anche l'imponente ponte di San Pietro in Guarano, una delle infrastrutture più interessanti del percorso ferroviario che presenta una similitudine con quelle della già citata Ferrovia Reticca. All'interno della cartina, infatti, si è deciso di riportare non soltanto i luoghi della Ferrovia Silana interessati dal servizio turistico, ma anche quelli appartenenti ai tratti non ancora rimessi in funzione, come San Pietro in Guarano, che presentano singolari peculiarità. La mappa interattiva riserva spazio anche alla piccola stazione di Sculca poiché permette di ammirare il caratteristico sistema di approvvigionamento idrico che si conserva intatto, secondo i criteri di costruzione

---

121 [I GIGANTI DELLA SILA | Bene FAI \(fondoambiente.it\)](#)

tecnica dell'epoca. L'ultima tipologia di luoghi indicati, quelli culturali, comprende uno dei principali beni culturali dell'intero territorio silano, la Abbazia Florense di San Giovanni in Fiore per la quale sono state realizzate delle immagini della facciata esterna e della navata interna. Tutti i punti di interesse sulla cartina sono fruibili attraverso immagini e sono corredati da una breve scheda descrittiva. Il contenuto multimediale (Figura 4.14) è fruibile su laptop e su tutti i dispositivi mobili; pertanto, l'utente può accedere a queste informazioni in qualunque momento. La mappa interattiva della Ferrovia Silana è disponibile al seguente indirizzo:

[bestspots|of/ferroviasilana](https://bestspots.of/ferroviasilana) ([bestspotsofferroviasilana.it](https://bestspotsofferroviasilana.it))



**Figura 4.1: National Railway Museum of York, esterno**



**Figura 4.2: National Railway Museum of York, tour virtuale locomotiva Rocket**



**Figura 4.3: STEAM, Museum of the Great Western Railway of Swindon, Regno Unito, esterno**



**Figura 4.4: STEAM, Museum of the Great Western Railway of Swindon, Regno Unito, locomotiva**



**Figura 4.5: Railroad Museum of Pennsylvania, rotabile storico**



**Figura 4.6: Railroad Museum of Pennsylvania, rotabile storico**



**Figura 4.7: Museo Ferroviario Pietrarsa, Napoli, Statua di Ferdinando II di Borbone, Pasquale Ricca**



**Figura 4.8: Museo Ferroviario di Pietrarsa, Napoli, convoglio Bayard**



**Figura 4.9: Museo Ferroviario di Pietrarsa, Napoli, locomotiva**



**Figura 4.10: Museo Ferroviario Campo Marzio, Trieste, entrata**



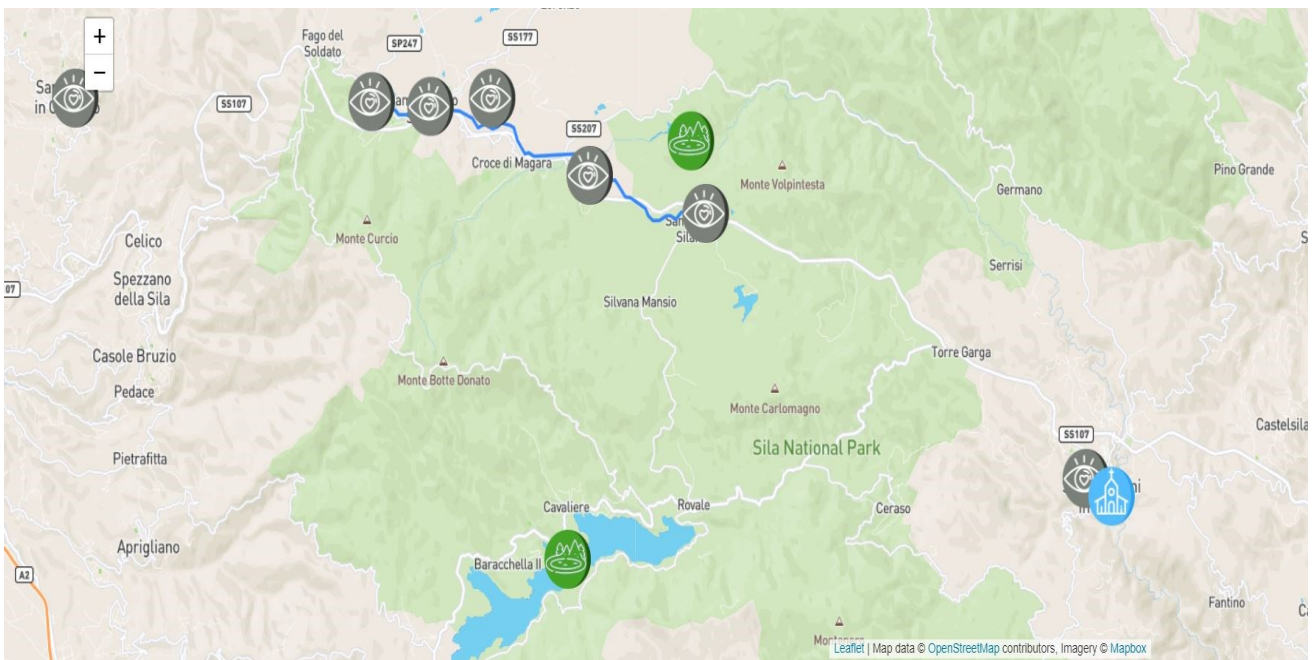
**Figura 4.11: Museo Ferroviario Campo Marzio, Trieste, rotabile**



**Figura 4.12: Museo Ferroviario della Puglia, rotabili storici**



**Figura 4.13: Museo Ferroviario della Puglia, esempio di ferromodelismo**



[bestspotslofferroviasilana](#)

**Progetto e immagini**

prof. Rocco Servidio, dott. Antonio Cosentino

**Developed by**

Fabio Rafele



**Figura 4.14: Mappa interattiva della Ferrovia Silana**

## CAPITOLO 5

### **Analisi e comparazione; dati qualitativi e quantitativi a confronto**

L'ultima parte di questo lavoro si incentrerà sui risultati emersi nel corso della ricerca svolta. Nello specifico, nella prima parte del capitolo, verranno presentati i risultati di tipo quantitativo raccolti durante la somministrazione di un questionario ai viaggiatori del Treno della Sila. Per questa ragione, in apertura verrà dedicato uno spazio all'esame dei costrutti oggetto dell'indagine, facendo riferimento alla letteratura esistente sul tema. L'obiettivo è stato quello di indagare quanto la presenza di questo specifico attrattore turistico influenzi i potenziali turisti a visitare il territorio del Parco Nazionale della Sila e la sua capacità di attrarre nuovi turisti per vivere l'esperienza del viaggio. Successivamente, partendo dall'obiettivo della ricerca si delinearanno le ipotesi formulate e, infine, verranno presentati i risultati. Nella seconda parte del capitolo, invece, si analizzeranno i dati qualitativi emersi dalla comparazione tra i due casi studio prescelti, la Ferrovia Silana e La Linha do Tua, con l'obiettivo di individuare eventuali *best practices* da adottare nel sistema turistico calabrese.

#### **5.1. La theory of planned behavior negli studi sul turismo**

La *Theory of Reasoned Action* (TRA) è stato il primo modello psicologico-sociale proposto da Fishbein e Ajzen (1975, 1980) che fornisce un chiave di lettura dei

comportamenti volontari dei soggetti. Secondo questa teoria, l'intenzione che un individuo ha nell'adottare un comportamento dipende dalla sua inclinazione verso questo specifico atteggiamento e dalle possibili reazioni esterne derivanti. Questo modello è stato applicato a diversi filoni di ricerca, per esempio il marketing, con l'intenzione di comprendere il comportamento dei potenziali consumatori. Tuttavia, il fatto che alcune azioni sono meno di altre sotto il controllo delle persone, ha portato Ajzen (1989) a mettere in evidenza il ruolo della volontà in un nuovo modello che è la *Theory of Planned Behavior* (TPB; di cui si parlerà più avanti). Tale modello è stato, nel corso degli anni, applicato anche nelle ricerche sul turismo (Hsu & Huang, 2012; Kim, Kim, & Goh, 2011; Prayag, Hosany, 2013; Meng & Choi, 2018; Meng & Cui, 2020) con l'obiettivo di indagare gli atteggiamenti assunti dai turisti, come ad esempio il processo di selezione di una meta turistica oppure la volontà di ritornare presso un luogo precedentemente visitato. La TPB afferma che la decisione di intraprendere un atteggiamento è condizionata dalla facilità o difficoltà di attuazione di quel comportamento. Le intenzioni comportamentali sono modellate dall'influenza esercitata dai seguenti fattori: norma soggettiva, atteggiamento verso il comportamento e controllo percepito che indica la percezione che ciascun individuo ha delle proprie capacità rispetto all'adozione di uno specifico atteggiamento.

## 5.2. Destination image (DI)

Secondo la *Theory of Planned Behaviour* sono tre i fattori che influenzano la decisione di un turista di visitare una determinata meta: *subjective norms*, *perceived behavioral control* e, infine, *overall attitude about the destination image*. Quest'ultimo fattore, quello che riguarda l'atteggiamento verso l'immagine della destinazione ci permette di introdurre uno degli argomenti più dibattuti nell'ambito della letteratura turistica, appunto quello della *destination image*. Questo costrutto verrà applicato al nostro studio per comprendere quanto la percezione dell'immagine turistica del treno della Sila incida sulla scelta di visitare il Parco Nazionale della Sila e in che misura spinga i potenziali turisti a rivisitare in un secondo momento il territorio calabrese.

Nel corso degli anni Settanta del secolo scorso, gli studi inerenti alla *destination image* si sono intensificati contribuendo a farne uno tra i temi di ricerca più indagati dalla comunità scientifica del tempo. Il concetto di immagine della destinazione, come indicato da Lawson e Baud Bovy (1977), è l'espressione delle conoscenze, dei pregiudizi e dell'immaginazione che un individuo o un gruppo ha rispetto a un determinato luogo. È possibile, pertanto, affermare che l'immagine della destinazione sia determinante nella scelta dei luoghi da visitare che il turista esplora prima di intraprendere un viaggio. Tra le infinite mete oggi disponibili è necessario, per differenziarsi, puntare sulle peculiarità di uno specifico territorio, poiché esse contribuiscono a sottolinearne l'unicità. Queste caratteristiche costituiscono

l'identità di un luogo e del suo *brand* che, attraverso un processo mentale automatico, permettono agli individui di riconoscerlo e di identificarlo. Le definizioni di *destination image* sono molteplici; tuttavia, per costruire un quadro chiaro di riferimento, ai fini di questa indagine, è essenziale prendere in considerazione le definizioni più significative fornite dalla comunità scientifica. Tra i primi a realizzare uno studio sistematico sul tema fu John Hunt (1971) il quale definì la *destination image* l'insieme di impressioni che una o più persone hanno sviluppato nei confronti di uno stato in cui essi non risiedono<sup>122</sup>. Successivamente, John Crompton (1979), affermò che per *destination image* si intende la «somma di credenze, idee e impressioni che una persona ha rispetto a una destinazione<sup>123</sup>» (p. 18). Qualche anno più tardi, Ernest Ditcher (1985) sottolineò come l'immagine non è formata da tratti individuali ma dalla totale impressione esercitata sulla mente altrui. Diversamente Moutinho (1987) fece riferimento a un'attitudine dell'individuo verso gli attributi della destinazione sulla base di conoscenze e sentimenti. Nei primi anni Novanta gli studi proseguirono, Ecthner e Ritchie (1991) giunsero alla conclusione che la *destination image* si costituisse delle «perceptions of individual destination attributes but also the holistic impression made by the destination» (p. 8). Nel 1993 Kotler, Hadler e Rain offrirono la propria visione sul tema, affermando che l'immagine della destinazione costituisce l'insieme di credenze e di impressioni che i soggetti posseggono rispetto a un luogo. Nel 1999

---

<sup>122</sup> «Impressions that a person or persons hold about a state in which they do not reside»

<sup>123</sup> «Sum of beliefs, ideas, and impressions that a person has of a destination»

Baloglu e McCleary si interrogarono sui processi che portano alla creazione dell'immagine della destinazione, sostenendo che si tratta di una rappresentazione delle impressioni complessive di un individuo riguardo a un luogo. In seguito, Tapachai e Waryskaz (2000) si soffermarono sui risvolti positivi, in termini di competitività e attrattività, derivanti dall'immagine positiva associata a un determinato luogo, convenendo che l'immagine di destinazione fosse un insieme di «Perceptions or impressions of a destination held by tourists with respect to the expected benefit or consumption values including functional, social, emotional and conditional benefits of a destination» (p. 38). In seguito, San Martine e del Bosque (2008) hanno definito la destination image «a multidimensional concept formed by cognitive and affective evaluations of a place» (p. 263).

In merito alle componenti che costituiscono l'immagine di destinazione, risulta utile considerare lo studio effettuato da Gartner (1993) che li suddivide in: cognitiva, conativa e affettiva: «Destination images are formed by three distinctly different but hierarchically interrelated components: cognitive, affective and conative. The interrelationships between these components will determine product pre disposition» (p. 193). La componente cognitiva fa riferimento alle conoscenze che un determinato individuo possiede rispetto a una destinazione: «The cognitive component may be viewed as the sum of beliefs and attitudes of an object leading to some internally accepted picture of its attributes. The amount of external stimuli received about an object is instrumental in forming a cognitive image» (p. 195). La

componente affettiva, invece, è quella più irrazionale ed è legata alle emozioni che un individuo prova rispetto a un determinato luogo. La componente conativa, infine, si riferisce ai comportamenti che si assumono in seguito alle valutazioni di natura cognitiva e affettiva.

Il ruolo rilevante rivestito dalla *destination image* nei processi di selezione delle mete turistiche rende necessario, ai fini di questo studio, comprendere come tale immagine si sviluppa e si alimenta. L'idea che un individuo matura rispetto a una determinata destinazione può essere costruita attraverso delle informazioni assimilate da fonti non turistiche e non commerciali, come ad esempio i media, lo scambio di opinioni con altri soggetti o anche attraverso nozioni apprese durante uno specifico percorso di studio. I potenziali turisti, inoltre, possono raccogliere informazioni circa la meta da visitare anche attraverso delle fonti promozionali, quali annunci commerciali o articoli in guide turistiche. Infine, è possibile costruire una idea della destinazione turistica anche attraverso la semplice conoscenza della storia e della condizione socio-economica di un determinato paese poiché, secondo quanto suggerito da Kotler (1987), esiste un legame tra l'immagine turistica di un paese e l'immagine nazionale che proietta. Per Gartner (1993) la costruzione dell'immagine della destinazione avviene attraverso una serie di agenti che suddivide in diverse categorie:

- Overt induced I: prodotta da forme pubblicitarie tradizionali quali televisione, radio o brochures.

- Overt induced II: prodotta da informazioni ricevute dai tour operator.
- Covert induced I: generata da forme pubblicitarie tradizionali in cui ci si avvale della presenza di un personaggio noto al grande pubblico.
- Covert induced II: costituita grazie ad articoli, reportage o storie su un luogo in particolare, redatte da individui che non hanno un interesse nell'incrementare il flusso turistico verso la specifica destinazione.
- Autonomous: generata da documentari, film e articoli prodotti in maniera indipendente e autonoma.
- Unsolecited Organic: formata dalle informazioni, non richieste, ricevute da individui che hanno visitato una determinate meta.
- Solecited organic: costituita da informazioni, richieste, ottenute da amici e familiari.
- Organic: costituita da informazioni basate su precedenti viaggi nel luogo in questione.

#### **5.4. La componente olistica della destination image**

Tra le componenti dell'immagine della destinazione indagate, la ricerca si concentra anche su quella olistica, sulla scia di quanto affermato da Echtner e Ritchie (1993). Quest'ultimi, infatti, hanno ribadito l'importanza di analizzare non solo ciascuna delle singole componenti della *destination image* ma anche quella olistica. Per comprendere a pieno il concetto di immagine olistica è possibile prendere come esempio le parole di Dichter (1985) «an image is not only individual traits or

qualities but also the total impression an entity makes on the minds of others» (p. 4). In merito al rapporto tra le componenti della *destination image* e l'immagine olistica, gli studi di Aurifeille, Clerfeuille, e Quester (2001) hanno affermato che l'immagine cognitiva, conativa e affettiva contribuiscono alla creazione di atteggiamenti generali in modalità simili. Rispetto alla connessione tra l'immagine olistica e l'*intention to revisit*, è stato stabilito (Chen & Tsai, 2007) che l'immagine della destinazione influisce in maniera decisiva sulle intenzioni comportamentali. L'importanza di questa componente è stata confermata anche da ricerche successive (Prayag, 2009) da cui è emerso il ruolo di mediatore svolto dall'immagine olistica nel rapporto tra l'immagine della destinazione e la lealtà dei turisti.

### **5.5. Autenticità**

L'impressione positiva che l'individuo ha dell'immagine della destinazione genera una predisposizione alla visita, che spinge il visitatore a percepire maggiormente l'autenticità e la genuinità del luogo (Jiang et al., 2015). Infatti, ricerche precedenti hanno verificato che l'attrattività di una destinazione contribuisce ad amplificare la percezione dell'autenticità (Ram et al., 2016). Questo specifico costrutto viene utilizzato all'interno di questa indagine per comprendere, quanto l'autenticità percepita nel corso dell'esperienza turistica a bordo del Treno della Sila, influenzi la decisione dei viaggiatori di rivisitare nuovamente il territorio calabrese e, precisamente, il Parco Nazionale della Sila. Si tratta di un dato importante poiché evidenzia quanto la componente esperienziale del viaggio incida sulle decisioni dei

viaggiatori. Prima di proseguire, quindi, è necessario comprendere cosa si intende per autenticità. La rapida standardizzazione dell'offerta turistica, avvenuta alla fine del secolo scorso, ha ridotto l'interesse dei turisti verso le destinazioni di massa maggiormente interessate dagli effetti della globalizzazione. Questa inversione di tendenza ha spostato l'attenzione dei viaggiatori verso quei luoghi che ancora conservano i propri caratteri identitari e autentici. Questo nuovo *trend* ha portato alla nascita di una inedita realtà turistica, non più piatta e omologata come in passato, definita da Taylor (2001) come l'era della autenticità. Precisamente per questa ragione, l'autenticità è divenuta il fulcro delle campagne di promozione turistica che fanno leva sul desiderio di vivere esperienze uniche e lontane dalla vita quotidiana. «So what exactly is authenticity, in business terms? It's purchasing on the basis of conformance to self- image. Economic offerings that correspond in both depiction and perception to one's self- image are perceived as authentic. Those that do not match to a sufficient enough degree to generate a "sympathetic vibration" between the offering and the buyer are viewed as inauthentic. So consumers now purchase offerings based on how well they conform to their own self- image, both who they are and who they aspire to be with lightning- quick judgments of "real" or "fake" hanging in the balance<sup>124</sup>» (Pine & Gilmore, 2013, p. 29). Come già

---

<sup>124</sup> «Quindi cos'è esattamente l'autenticità, in termini di business? È acquistare sulla base della conformità all'immagine di sé. Le offerte economiche che corrispondono sia nella rappresentazione che nella percezione all'immagine di sé sono percepite come autentiche. Quelli che non corrispondono in misura sufficiente a generare una "vibrazione simpatica" tra l'offerta e l'acquirente sono visti come non autentici. Quindi i consumatori ora acquistano le offerte in base a quanto bene si

osservato da Murphy (1985), la riscoperta della cultura e delle tradizioni di un determinato luogo sono diventati uno dei principali attrattori turistici per coloro che intraprendono un viaggio, magari spinti dalla voglia di vivere esperienze uniche. Pertanto, l'autenticità di una destinazione turistica può risiedere anche nel patrimonio culturale locale, in tutte le accezioni precedentemente descritte infatti, come sottolineato da Cova (2003), i turisti desiderano partecipare attivamente alla vita della comunità, condividendone le componenti del bagaglio culturale.

Nell'ambito degli studi scientifici, il concetto dell'autenticità è stato ampiamente dibattuto, incontrando una diffusione nella letteratura del settore già dalla seconda metà del Novecento. Nello specifico, il concetto di autenticità viene mutuato dagli studi etnografici, volti a determinare quanto un determinato oggetto corrispondesse alla propria apparenza e fosse effettivamente meritevole di attenzione. Gli studi che hanno analizzato il costrutto dell'autenticità si dividono in quattro differenti approcci: oggettivista, costruttivista, post-modernista ed esistenzialista. Per il primo approccio, quello oggettivista (MacCannel, 1973; Reisinger & Steiner, 2006), il turista non riesce a vivere con facilità esperienze autentiche, pur ricercandole, poiché si imbatte nella cosiddetta *staged authenticity*. Quanto viene sperimentato dal turista non si rivela essere autentico ma una sorta di rappresentazione confezionata della realtà dove «the authenticity sought by the visitor becomes

---

conformano alla propria immagine di sé, sia a chi sono sia a chi aspirano a essere, con giudizi fulminei di “reale” o “falso”»

‘staged authenticity’ provided by the touree<sup>125</sup>» (MacCannel, 1979, p. 596). Secondo MacCannel (1979), gli individui si muovono negli spazi fisici e sociali del luogo in cui il turista si trova e si struttura la vita della comunità locale; all’interno di questa dimensione è possibile imbattersi prima nella realtà fittizia, messa in scena per scopi turistici, e poi in quella autentica, realmente appartenente alle popolazioni del luogo. Tuttavia, sebbene questa realtà risulti artefatta e non del tutto autentica, contribuisce ugualmente a consegnare al viaggiatore sensazioni positive e generare soddisfazione. Il secondo approccio, quello costruttivista (Cohen, 1988; Silver, 1993; Wang, 1999), parte dall’assunto che l’autenticità può essere intesa come un costrutto sociale frutto di un meccanismo di interpretazione. In altri termini, gli studi appartenenti a questo filone sostengono che l’autenticità non è una caratteristica propria di un oggetto ma è il risultato del giudizio maturato da parte dei turisti (Pearce & Moscardo, 1985; Littrell et al., 1993), i quali sono capaci di comprendere quando una esperienza è realmente autentica o meno. Per questa ragione, è possibile affermare che le esperienze non sono autentiche in maniera assoluta, ma lo diventano nel corso del tempo, poiché il viaggiatore inizia a percepirle come tali; nello specifico, un oggetto che non possiede in principio delle caratteristiche di autenticità può acquisirle nel corso del tempo. Quindi, è possibile affermare che gli individui non sono alla ricerca di esperienze autentiche in senso stretto ma sono alla ricerca di esperienze che è possibile percepire come autentiche (Culler, 1981; Wang,

---

<sup>125</sup> «L’autenticità ricercata dai visitatori diventa una autenticità messa in scena da parte degli organizzatori turistici»

1999). Wang (1999) ha distinto l'autenticità in tre tipologie: oggettiva, costruttiva ed esistenziale. La prima categoria individuata rimanda alle qualità proprie dell'oggetto che viene definito autentico per le peculiarità che lo contraddistinguono. Per autenticità costruttiva, invece, si intende il significato che viene attribuito a un oggetto all'interno di un meccanismo di costruzione sociale. Infine, il terzo tipo di autenticità, quella esistenziale, è individuabile a livello interpersonale oppure connesso agli altri individui con cui si vive una determinata esperienza turistica. Wang, inoltre, avanza una distinzione fra la *object authenticity* ed *existential authenticity*; la prima tipologia fa riferimento al livello di autenticità di un determinato oggetto percepito da un individuo, mentre la seconda rimanda a quelle esperienze che il turista realizza nel corso del proprio viaggio e alle emozioni scaturite dall'esperienza stessa. Sebbene distinti, questi due costrutti sono connessi tra loro e non posso prescindere l'uno dall'altro poiché l'esperienza esistenziale non può distaccarsi dal suo contesto. Questa prospettiva è stata in seguito messa in discussione da studi successivi (Zhu, 2013) attraverso l'introduzione del concetto di *performance authenticity* che intende l'autenticità come il frutto di un meccanismo di apprendimento in continua evoluzione e basato sull'esperienza. Un ultimo approccio, quello postmodernista, ridimensiona il ruolo dell'autenticità nell'ambito turistico, poiché considera gli individui non interessati alla autenticità degli oggetti ma al piacere che scaturisce dalla fruizione di questi ultimi (Goulding, 2000; Jensen & Lindberg, 2001). Per la visione post-modernista non è un problema la mancanza

di autenticità, poiché l'irrealtà e la concezione di vivere in una epoca poco autentica sono gli elementi che contraddistinguono la condizione odierna (Reisinger & Steiner, 2006).

## **5.6. Revisit intention**

Secondo recenti studi (Meng & Choi, 2018; Islam et al., 2019), un alto livello di percezione dell'autenticità di un luogo produce sentimenti positivi nell'individuo che lo portano a rivisitare un determinato luogo. L'intenzione di rivisitare una meta turistica "*revisit intention*" può essere intesa come un *post consumption behaviour* (Cole & Scott, 2004) e può essere intesa come l'inclinazione di un determinato individuo a ripetere la visita presso una determinata destinazione (Baker & Crompton, 2000). Questo concetto è strettamente legato alle intenzioni comportamentali (*behavioural intention*) di ciascun individuo che, come osservato in precedenza, influenzano l'effettiva adozione di determinati comportamenti. Secondo quanto affermato da Ryan (2002) e William e Busnell (2003) il processo decisionale del turista si suddivide in tre momenti: pre-visiting, during visit e post visit. Il primo elemento è quello più importante poiché include il percorso di scelta della destinazione che, successivamente, verrà valutata nel corso della visita e considerata, infine, come soddisfacente o meno. La letteratura si è spesso soffermata sui fattori che contribuiscono alla formazione della *revisit intention* (Alegre &

Garau, 2011; Baloglu, 2000), poiché comprenderne il meccanismo permetterebbe di attirare una seconda volta i visitatori, minimizzando i costi e massimizzando i ricavi (Park & Yoon, 2009). Tra i fattori che certamente occupano un ruolo importante nel processo di formazione della *revisit intention*, si annoverano il valore percepito nel corso dell'esperienza di viaggio e il livello di soddisfazione raggiunto dal turista (Petrick et al., 2001;). In merito a quest'ultimo elemento è importante sottolineare che, secondo quanto postulato da Um et coll. (2006), la *revisit intention* può essere considerata come l'estensione della soddisfazione provata da un consumatore. Infatti, numerosi studi hanno costatato che la soddisfazione è fondamentale per fidelizzare il fruitore di un servizio, persuadendolo a ripetere l'azione del consumo (Assaker & Hallak, 2013; Khasawneh & Alfandi, 2019). La *revisit intention* è inoltre influenzata dalla percezione che il turista ha degli attributi della destinazione e da quanto questi si avvicinino ai suoi bisogni e alle sue necessità (Stylos et al., 2017). Una volta presa la decisione di rivisitare una destinazione, infine, i turisti tendono a soggiornarvi più a lungo e a diffondere un passaparola positivo (Lehto et al., 2004; Zhang et al., 2018).

## **5.6. Obiettivo della ricerca**

Alla luce di quanto considerato nei precedenti paragrafi, l'obiettivo della presente ricerca è quello di indagare i comportamenti dei turisti attraverso l'applicazione del modello della *Theory of Planned Behaviour*. Nello specifico, lo studio intende

comprendere quanto la presenza della Ferrovia Silana e, quindi dell'attrattore del Treno della Sila, spinga i potenziali turisti a rivisitare il territorio che questa strada ferrata attraversa il quale, come si è visto, ricade nell'area del Parco Nazionale della Sila. Quindi, viene approfondita la relazione tra l'autenticità percepita dai turisti nel corso dell'esperienza di viaggio e le tre componenti dell'immagine della destinazione, così come il ruolo da mediatore rivestito dalla componente olistica della *destination image*. Infine, si vuole indagare la relazione fra le tre componenti della immagine della destinazione e la *revisit intention*, per comprendere quanto l'immagine di questa destinazione influisca sulla decisione di rivisitare la meta una seconda volta.

Pertanto, le ipotesi avanzate sono le seguenti:

H1: L'Autenticità ha un'influenza positiva sull'immagine olistica della destinazione.

H2: L'immagine olistica media la relazione tra l'autenticità e le variabili della *destination image*.

H3: L'Autenticità ha un'influenza diretta sulle tre componenti della *destination image*.

H4: La *destination image* influenza positivamente l'intenzione di rivisitare la destinazione turistica.

### 5.6.1. Partecipanti

Complessivamente sono stati raccolti 191 questionari. Il campione degli intervistati è stato scelto tra i turisti che hanno preso parte agli eventi turistici a bordo del Treno della Sila e, in un primo momento, la somministrazione è avvenuta *in loco*, ovvero presso le stazioni di Camigliatello Silano e di San Nicola Silvana Mansio. In seguito alla pandemia da COVID-19, la raccolta è avvenuta in modalità telematica attraverso la compilazione di un Google *form*, in questo caso è stato necessario accedere allo storico delle prenotazioni del Treno della Sila attraverso la piattaforma [RailBook](#), gestita dall'Associazione Ferrovie in Calabria. Il campione è composto in numero quasi uguale da uomini (50,52%) e donne (48,96), rispettivamente. I partecipanti hanno un'età compresa tra i 18 e gli 75 anni ( $M = 44$ ,  $DS = 11.86$ )

I risultati del questionario hanno mostrato una forte presenza di turisti provenienti dalla Puglia (23%) e dalla Sicilia (13,54%). A questi vanno ad aggiungersi un 25% di turisti residenti nella Regione Calabria. La restante parte dei viaggiatori intervistati proviene, invece, da altre regioni italiane e da Stati esteri, così come illustrato nella Tabella 5.1. Dalla lettura dei dati è possibile rilevare un livello di istruzione medio-alto, circa il 30% dei partecipanti è in possesso del diploma e il 40% dichiara di aver proseguito gli studi dopo la laurea. La percentuale rimanente dichiara di non aver completato l'università (8,33%), avere una formazione tecnica (4,17%) o di non aver completato la scuola superiore (2,60%), (vedi Tabella 5.2).

Quasi la metà degli intervistati, il 45%, dichiara di avere un lavoro a tempo pieno (vedi Tabella 5.3).

### 5.6.2. Misure

Sulla base della letteratura precedente, è stato costruito un questionario che comprendeva le seguenti scale:

**Immagine cognitiva** è stata ripresa e adattata dallo studio di Stylos et al. (2016) e comprende cinque item (e.g., Monumenti storici interessanti). Ciascun item è stato misurato utilizzando una scala Likert a 7 punti (1 = fortemente in disaccordo a 7 = fortemente d'accordo). La consistenza interna della scala è risultata buona,  $\alpha = .83$ .

**Immagine affettiva** è stata misurata con otto item, che valutano altrettanti sentimenti opposti, secondo quanto già proposto da Russell, Ward e Pratt (1981) (e.g., stressante-stimolante; negativo-positivo). Agli intervistati è stato chiesto di valutare l'esperienza turistica a bordo del Treno della Sila, utilizzando una scala a differenziale semantico a 7 punti. La consistenza interna della scala è risultata buona,  $\alpha = .95$ .

**Immagine conativa** è stata misurata attraverso una scala composta da cinque item (e.g., Visitare questa località era uno dei miei sogni), sviluppata considerando la letteratura esistente (Kolbe, 1990; Bagozzi, 1992; Huitt, 1999). Ogni item è stato misurato su una scala Likert a 7 punti, da 1 (molto in disaccordo) e 7 (molto d'accordo). La consistenza interna della scala è risultata buona,  $\alpha = .94$ .

**Immagine olistica** è stata misurata utilizzando un solo item, in accordo con quanto proposto da Echtner e Ritchie (1993, 2003). Agli intervistati è stato chiesto di valutare l'immagine complessiva della località visitata, utilizzando una scala Likert a 7 punti da 1 (molto negativa) a 7 (molto positiva).

**Autenticità** è stata misurata con cinque item ripresi e adattati dallo studio di Park (2019) (e.g., viene utilizzato per fare vivere ai turisti il suo scopo originario). La scala di risposta è di tipo Likert a 7 punti, da 1 (molto in disaccordo) e 7 (molto d'accordo). La consistenza interna della scala è risultata buona,  $\alpha = .93$ .

**Intention to revisit a destination** è stata misurata con tre item (Lam & Hsu, 2006; Quintal & Polczynski. 2010), (e.g., intendo ritornare a Camigliatello/Sila nei prossimi due anni). Ogni item è stato misurato attraverso una scala di tipo Likert a 7 punti, da 1 (estremamente improbabile), a 7 (estremamente probabile). La consistenza interna della scala è risultata buona,  $\alpha = .93$ .

### 5.6.3. Analisi statistiche

Sono state calcolate, tramite il software SPSS-25, le statistiche descrittive, le analisi di coerenza interna delle misure (alpha di Cronbach) e le analisi di correlazione ( $r$  di Pearson) per esplorare le associazioni tra le variabili. Il modello di equazioni strutturali (SEM) è stato testato con il software Mplus 7.04. Per la valutazione dell'adattamento del modello SEM sono stati considerati i seguenti indici (Hu & Bentler, 1999): il test del *chi-square* ( $\chi^2$ ) con valori di  $p$ -value ( $p > .05$ ), il comparative fit index ( $CFI \geq .90$ ), il Tucker–Lewis Index ( $TLI \geq .90$ ), il root-mean-square error of approximation ( $RMSEA \leq .06$ ) con il 90% dell'intervallo di confidenza e lo standardised root mean square residual ( $SRMR < .08$ ). Il modello di mediazione è stato stimato utilizzando il metodo di Massima Verosimiglianza (MLM).

### 5.6.4. Risultati preliminari

Un importante dato che emerge dalla lettura dei questionari è che oltre la metà del campione, il 66,15%, ha deciso di visitare Camigliatello espressamente per vivere l'esperienza turistica sulla Ferrovia Silana. Dalle risposte del questionario è emersa, inoltre, una buona valutazione dei turisti nei confronti di Camigliatello, intesa come meta turistica, al punto che il 27,60% dichiara di percepire un'immagine del luogo molto positiva (vedi Tabella 5.4). Ugualmente positiva risulta la percezione

dell'esperienza a bordo del treno della Sila, considerata positivamente dal 70,7% dei visitatori. Un ulteriore aspetto indagato dai questionari è quello legato alla conoscenza del patrimonio culturale del Parco Nazionale della Sila, conosciuto più che discretamente dal 33,7% degli intervistati. Circa il 70,7% dei partecipanti all'indagine dichiara che sarebbe auspicabile la realizzazione di un itinerario speciale a bordo del Treno della Sila che consenta la migliore conoscenza del patrimonio del Parco. Precisamente, in merito a quest'ultimo punto, il 59,8% degli interpellati dichiara che, tra i comuni silani attraversati dall'antica Ferrovia Silana, vorrebbe conoscere meglio il patrimonio di Spezzano della Sila. Quest'ultimo dato è particolarmente significativo perché si collega alle ipotesi di valorizzazione turistica del tratto avanzate nel primo e nel secondo capitolo di questo lavoro. Infatti, come si è visto, alcune delle opere ingegneristiche più rappresentative dell'intera ferrovia, che richiamano innegabilmente quelle della più nota Ferrovia Retica, come l'elicoidale situata dopo la stazione di Casole-Trenta e il Ponte di San Pietro in Guarano, si trovano nel tratto che include Spezzano della Sila. Un centro che, è importante ricordarlo, conserva ben tre stazioni ferroviarie che potrebbero accogliere un bacino di potenziali turisti. Inoltre, come discusso nel primo capitolo, il borgo conserva beni culturali di pregio, come il Santuario di San Francesco, che potrebbero essere valorizzati dalla riapertura del servizio ferroviario, ormai inattivo dal 2010, e dalla possibile istituzione di quello turistico.

| REGIONE DI PROVENIENZA |        |
|------------------------|--------|
| TOSCANA                | 1,56%  |
| BASILICATA             | 5,21%  |
| MARCHE                 | 2,08%  |
| EMILIA                 | 4,17%  |
| CALABRIA               | 25,00% |
| SICILIA                | 13,54% |
| PUGLIA                 | 23%    |
| PIEMONTE               | 2,08%  |
| LOMBARDIA              | 4,17%  |
| CAMPANIA               | 4,69%  |
| SVIZZERA               | 0,52%  |
| SVEZIA                 | 0,52%  |
| VENETO                 | 1,04%  |
| LAZIO                  | 4,69%  |
| FRANCIA                | 0,52%  |
| BELGIO                 | 0,52%  |
| REGNO UNITO            | 0,52%  |
| SPAGNA                 | 0,52%  |

**Tabella 5.1. Regione/Stato di provenienza degli intervistati.**

| GRADO DI ISTRUZIONE         |        |
|-----------------------------|--------|
| POST-LAUREA                 | 40,63% |
| SCUOLA SUPERIORE            | 30,73% |
| FORMAZIONE TECNICA          | 10,94% |
| SCUOLA TECNICA              | 4,17%  |
| MENO DELLA SCUOLA SUPERIORE | 2,60%  |
| UNIVERSITÀ NON COMPLETATA   | 8,33%  |

**Tabella 5.2. Grado di istruzione degli intervistati**

| OCCUPAZIONE         |        |
|---------------------|--------|
| IMPIEGATO FULL-TIME | 45,83% |
| IMPIEGATO PART-TIME | 10,42% |
| IMPRENDITORE        | 8,3%   |
| PENSIONATO          | 7,29%  |
| CASALINGO           | 5,21%  |
| ALTRO               | 11,98% |
| DISOCCUPATO         | 3,13%  |

|           |       |
|-----------|-------|
| STUDENTE  | 3,13% |
| FREELANCE | 2,60% |

**Tabella 5.3. Stato occupazionale degli intervistati**

| IMMAGINE DELLA DESTINAZIONE |        |
|-----------------------------|--------|
| MOLTO NEGATIVA              | 0,52%  |
| POCO NEGATIVA               | 0,52%  |
| NEGATIVA                    | 1,04%  |
| NEUTRA                      | 7,81%  |
| POSITIVA                    | 21,88% |
| PIÙ CHE POSITIVA            | 31,77% |
| MOLTO POSITIVA              | 27,60% |

**Tabella 5.4. Percezione dell'immagine della destinazione**

## Analisi di correlazione

La Tabella 5.5 mostra i valori di correlazione tra le variabili dello studio. I risultati evidenziano la presenza di una correlazione positiva e significativa.

|                      | <i>M</i> | <i>DS</i> | 1        | 2        | 3        | 4        | 5        | 6 |
|----------------------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|---|
| 1. Autenticità       | 5.83     | 1.31      | -        |          |          |          |          |   |
| 2. Immagine olistica | 5.79     | 1.05      | 0.497*** | -        |          |          |          |   |
| 3. DI_cognitiva      | 5.35     | 1.20      | 0.523*** | 0.585*** | -        |          |          |   |
| 4. DI_affettiva      | 5.98     | 1.29      | 0.553*** | 0.454*** | 0.379*** | -        |          |   |
| 5. DI_conativa       | 5.20     | 1.39      | 0.641*** | 0.421*** | 0.548*** | 0.464*** | -        |   |
| 6. Intenzione        | 5.41     | 1.88      | 0.465*** | 0.320*** | 0.402*** | 0.430*** | 0.545*** | - |

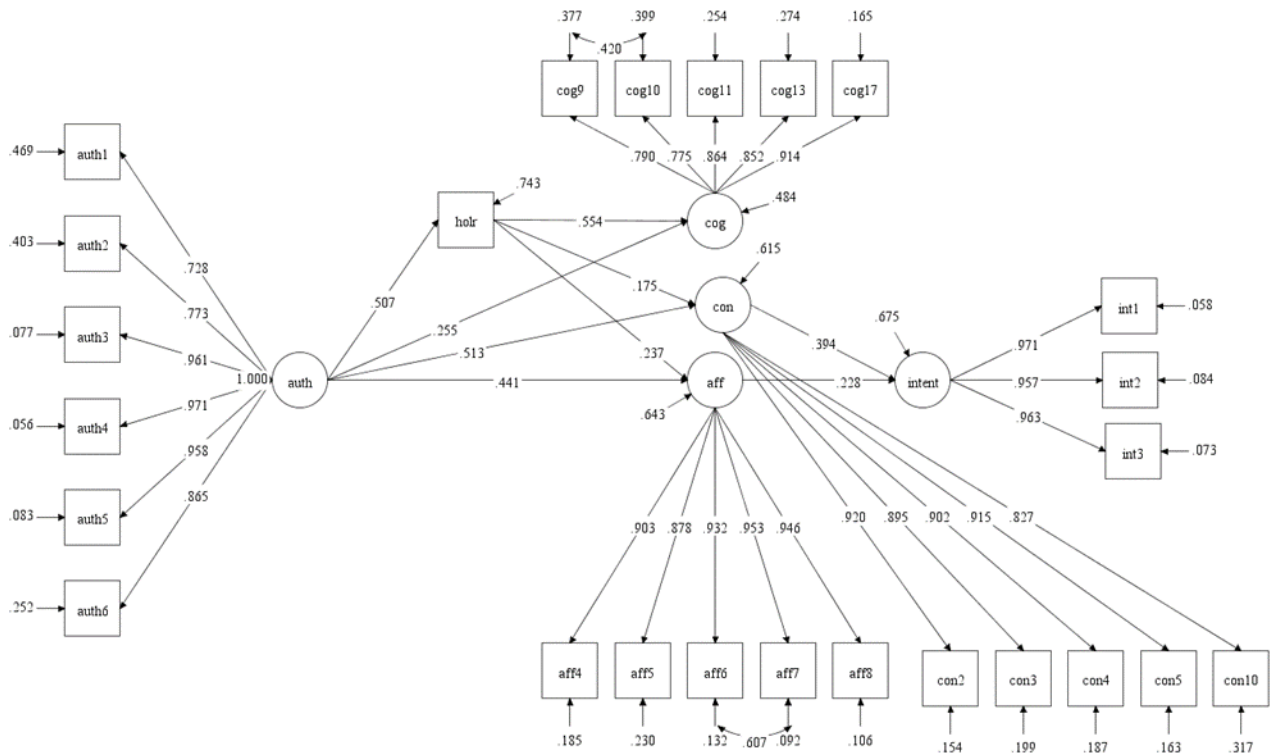
**Tabella 5.5 Statistiche descrittive e matrice di correlazione tra le variabili.**

Note. DI = Destination Image.

\*\*\* $p < .001$

### **Analisi di mediazione**

I risultati del modello di equazione strutturali (Figura 5.6) mostrano che il modello ipotizzato si adatta adeguatamente ai dati, *robust*  $\chi^2$  [264, N = 158] = 384.50,  $p < .001$ , CFI = .967, TLI = .963, RMSEA = .054, 90% CI [.042, .065], SRMR = .0357. Nello specifico, come ipotizzato, si evince la presenza di una associazione positiva e significativa tra autenticità e immagine olistica della destinazione,  $\beta = .51$ ,  $p < .001$ . Quest'ultima, a sua volta, è legata positivamente con le tre dimensioni dell'immagine della destinazione: cognitiva,  $\beta = .55$ ,  $p < .001$ , conativa,  $\beta = .17$ ,  $p < .01$ , e affettiva,  $\beta = .24$ ,  $p < .01$ . I risultati mostrano, in aggiunta, una relazione diretta tra autenticità e le tre componenti dell'immagine della destinazione: cognitiva,  $\beta = .25$ ,  $p < .01$ , conativa,  $\beta = .51$ ,  $p < .001$ , e affettiva,  $\beta = .44$ ,  $p < .001$ . L'intenzione di rivisitare il posto è associata solo con la dimensione conativa,  $\beta = .39$ ,  $p < .001$  e affettiva,  $\beta = .23$ ,  $p < .01$ , ma non con quella cognitiva.



**Figura 5.6. Risultati del modello di mediazione.**

*Note.* In figura sono riportati i valori standardizzati. I valori dei factor loading sono significativi ( $p < .001$ ).

Nella Tabella 5.6 sono riportati i risultati del modello di mediazione.

| Pathway                        | <i>Estimate</i> | <i>SE</i> | <i>z</i> | <i>P</i> |
|--------------------------------|-----------------|-----------|----------|----------|
| <b>Autenticità → Cognitiva</b> |                 |           |          |          |
| Totale                         | .536            | .084      | 6.40     | .000     |
| Indiretto                      | .281            | .064      | 4.383    | .000     |
| Diretto                        | .255            | .087      | 2.939    | .003     |
| <b>Autenticità → Affettiva</b> |                 |           |          |          |
| Totale                         | .561            | .079      | 7.089    | .000     |
| Indiretto                      | .12             | .045      | 2.701    | .007     |

|   |      |      |        |      |
|---|------|------|--------|------|
| Diretto   | .441 | .076 | 5.775  | .000 |
| Autenticità → Conativa                          |      |      |        |      |
| Totale  | .602 | .058 | 10.362 | .000 |
| Indiretto                                       | .089 | .039 | 2.299  | .022 |
| Diretto   | .513 | .075 | 6.842  | .000 |
| Autenticità → Intenzione                        |      |      |        |      |
| Totale  | .412 | .062 | 6.696  | .000 |
| Indiretto Cognitiva                             | .022 | .018 | 1.219  | .223 |
| Indiretto Affettiva                             | .100 | .038 | 2.648  | .008 |
| Indiretto Conativa                              | .202 | .050 | 4.055  | .000 |
| Intenzione → Cognitiva → Olistica → Autenticità |      |      |        |      |
|   | .025 | .020 | 1.246  | .213 |
| Intenzione → Affettiva → Olistica → Autenticità |      |      |        |      |
|   | .027 | .013 | 2.109  | .035 |
| Intenzione → Conativa → Olistica → Autenticità  |      |      |        |      |
|   | .035 | .016 | 2.164  | .030 |

---

**Tabella 5.6. Risultati degli effetti diretti e indiretti del modello di mediazione**

Dai risultati del modello di mediazione si evince che l'immagine olistica media parzialmente la relazione tra autenticità e le tre dimensioni dell'immagine della destinazione. Infatti, tutti gli effetti diretti sono significativi e ciò suggerisce che

altre variabili dovrebbe essere incluse nel modello allo scopo di trovare gli effetti di mediazione totale.

### **5.6.5. Discussioni**

In merito al ruolo mediatore ipotizzato per l'immagine olistica rispetto alle tre componenti della *destination image*, la previsione è stata confermata dai dati. Quanto emerso ci permette di affermare, in linea con gli studi precedentemente svolti (Um & Crompton, 1990; Stylos et al., 2016) che l'immagine complessiva di una destinazione è più considerevole delle singole immagini che essa proietta verso l'esterno. Inoltre è possibile riscontrare, in linea con quanto già appurato (Prayag, 2009), l'azione moderatrice esercitata dall'immagine olistica. Rispetto, invece, alle variabili che incidono sulla *revisit intention* solo l'immagine conativa e affettiva dimostrano essere determinanti, quindi l'ipotesi avanzata è stata confermata in parte. Per questa ragione, questo studio conferma il ruolo dell'immagine conativa come fattore determinante per l'intenzione di rivisitare un luogo. Dall'analisi dei dati emerge, inoltre, l'esistenza di una relazione positiva tra l'autenticità e la componente olistica dell'immagine della destinazione. Precisamente, la grande importanza riservata all'autenticità dell'itinerario da parte dei turisti intervistati, dovrebbe fornire una riflessione rispetto alle future implementazioni della tratta, che dovrebbero puntare a valorizzare maggiormente questo aspetto dell'esperienza di viaggio. Infine in riferimento, all'ipotesi dell'esistenza di una relazione positiva tra l'autenticità e la componente olistica dell'immagine della destinazione, è possibile

confermare l'ipotesi avanzata in apertura. Questi risultati, pertanto, dimostrano che la presenza del Treno della Sila esercita un'influenza positiva nella scelta del turista di visitare il territorio del Parco Nazionale della Sila, così come nella decisione dell'individuo di ritornare, eventualmente, nel corso di una seconda occasione di viaggio.

### **5.7. La Ferrosilana e la Linha do Tua: comparazione tra due ferrovie del patrimonio**

Come anticipato nell'introduzione e nel secondo capitolo di questo lavoro, parte integrante della presente indagine è il confronto tra il caso studio prescelto, la ferrovia Silana, e uno analogo localizzato all'interno dell'Unione Europea, con l'obiettivo di comprendere le modalità di gestione delle ferrovie storiche in uno Stato estero. Ulteriore finalità di questo paragone è individuare potenziali *best practices* che potrebbero essere eventualmente adottate in Calabria. Come ribadito nel secondo capitolo, la ferrovia designata per questo confronto è la Linha do Tua, situata nella provincia di Trás-os-Montes, in Portogallo. Questa scelta è stata effettuata prendendo in considerazione ciò che queste due sezioni ferroviarie hanno in comune, non solo da un punto di vista storico ma anche ingegneristico. Il paragone si sarebbe dovuto basare su dati raccolti attraverso il medesimo questionario distribuito fra i turisti in Calabria e adattato al caso studio estero. Purtroppo, a causa della pandemia da COVID-19 e il conseguente annullamento di

tutti gli eventi turistici legati alle ferrovie del patrimonio è stato impossibile raccogliere elementi utili al fine di questa comparazione. Per questa ragione il paragone è stato strutturato sulla base delle tangenze che queste due ferrovie del patrimonio hanno e, in particolare, sui seguenti punti:

- 1) Eventi storici simili: quando e perché sono state create le due ferrovie; 2) l'area in cui si estende la linea ferroviaria; 3) conservazione del percorso originale; 4) Particolari luoghi di interesse lungo il percorso; 5) eventi turistici organizzati per aiutare le persone a scoprire queste ferrovie; 6) progetti futuri per promuovere queste ferrovie da un punto di vista turistico.

Dal confronto basato sui parametri scelti per la *setlist* emerge che entrambi i modelli di gestione analizzati presentano pregi e difetti che possono essere oggetto di miglioramento, anche attraverso la condivisione e lo scambio di *best practices*. In particolare, da questo confronto emergono tre punti di riflessione che vertono su: 1) pratiche di valorizzazione dell'itinerario turistico ferroviario; 2) la costruzione di una rete di servizi adeguati a valorizzare il patrimonio culturale; 3) progettualità futura.

Per quanto riguarda il primo punto, la ferrovia Silana, come abbiamo visto, ha già sviluppato un itinerario turistico che occupa un breve tratto dell'intero percorso. Infatti, l'originaria estensione della strada ferrata si attestava intorno ai 67 km nella tratta Pedace-San Giovanni, e intorno ai 40 km nella tratta Crotona-Petilia Policastro. Nonostante la chiusura del tratto Crotona-Petilia Policastro negli anni

'70, quello Pedace-San Giovanni ha visto sorgere un tratto esclusivamente inteso per fini turistici, ovvero quello che da Camigliatello porta a San Nicola Silvana Mansio.

La Linha do Tua, invece, manca ancora di un efficace servizio turistico, che possa valorizzare il percorso e dare nuovo impulso al settore turistico nelle zone limitrofe. Il percorso originario, che si estendeva per circa 134 km, è stato addirittura permanentemente sommerso per circa 23 km a causa della costruzione della diga sulla confluenza dei fiumi Tua e Douro, rendendo necessaria la sospensione della mobilità per la restante parte della strada ferrata. Per questa ragione, è possibile riconoscere il caso studio calabrese come un valido esempio di recupero e gestione efficiente di tratti ferroviari dismessi.

Per quanto riguarda il secondo punto, non sembrerebbero essere stati formulati progetti concreti per la valorizzazione di alcuni dei principali punti di interesse culturale che circondano la ferrovia Silana. Ad esempio, sebbene molti centri abbiano un interessante patrimonio storico e artistico, spesso mancano di un adeguato sistema di ospitalità per i turisti, poiché molte strutture sono chiuse o temporaneamente inaccessibili. Questo aspetto può scoraggiare un certo tipo di turismo come il turismo esperienziale, basato sulla scoperta della cultura e del patrimonio locale. Da segnalare, inoltre, l'assenza di un museo ferroviario, che aiuterebbe a preservare e trasmettere il patrimonio di questa antica linea ferroviaria. Nonostante alcuni progetti siano stati timidamente avanzati, non è stato ancora

possibile allestire un museo così importante. In merito a questo secondo punto, il sistema turistico sviluppatosi intorno alla Linha do Tua sembra eccellere, infatti nei pressi della linea ferroviaria, ci sono diversi punti di interesse come il museo ferroviario del Centro di interpretazione di Vale do Tua. Inoltre, la città di Mirandela, situata nel cuore della regione di Trás-os-Montes e attraversata dal fiume Tua, consta di un ricco sistema museale che conserva il suo grande patrimonio culturale come, ad esempio, il Museo di arte sacra e il Museo comunale, così come il Museo dell'olivo e dell'olio d'oliva, che spesso funge anche da galleria d'arte.

L'ultimo punto è forse quello più importante perché mette in luce gli sviluppi possibili nel prossimo futuro. Attualmente, gennaio 2022, la Ferrovia Silana sta subendo una serie di interventi volti a riaprire la tratta da San Nicola Silvana Mansio a San Giovanni in Fiore. I lavori sono iniziati alla fine dell'estate del 2021 con l'obiettivo di consentire alle manifestazioni turistiche di raggiungere il capolinea del tratto occidentale della Silana. Lungo questa linea sono in corso anche i lavori per la realizzazione di percorsi *velorail*, il cui prototipo è ancora in fase di approvazione: nell'estate del 2019 sono stati, infatti, effettuati i test di fattibilità di cui si è già parlato nel secondo capitolo. Il futuro del restante tratto di linea, da Pedace a Moccone, è ancora incerto, ma il suo sviluppo riaprirebbe al turismo i piccoli centri che attraversa e che vantano un importante patrimonio culturale e artistico. Per quanto riguarda la Linha do Tua, attualmente gli sforzi sono concentrati sulla riapertura del servizio turistico, un'ottima occasione per rilanciare l'intera zona.

Inoltre, è prevista l'inizio delle operazioni per lo sviluppo di un servizio di battello tra la diga e la stazione ferroviaria di Brunheda. Infine, i progetti futuri su questa linea ferroviaria comprendono il rinnovamento della stazione di Mirandela, caratterizzata da una pregevole architettura, e la sua conversione in un centro culturale.

## CONCLUSIONI

Questo studio ha avuto la finalità di indagare il fenomeno del turismo esperienziale in Calabria, nell'area in cui si estende il Parco Nazionale della Sila. Nello specifico, la ricerca si è incentrata su un itinerario turistico compreso nel territorio del suddetto Parco che ben si presta alla realizzazione di percorsi esperienziali; quello della ferrovia Silana, l'unica ferrovia turistica della Calabria. L'obiettivo è stato quello di comprendere il ruolo di questa risorsa all'interno del sistema turistico regionale e quanto la sua presenza possa indurre i turisti a visitare ed, eventualmente rivisitare in futuro, la riserva naturalistica Silana. Come specificato in apertura di questo contributo, il lavoro è stato sviluppato in un'ottica multidisciplinare, avvalendosi degli strumenti della psicologia sociale, per misurare il gradimento dei turisti e la loro percezione, e dell'analisi storiografica, per indagare gli avvenimenti che hanno interessato questa antica ferrovia calabrese.

La ricerca, pertanto, ha cercato di analizzare il fenomeno del turismo esperienziale e le sue principali peculiarità, all'interno del primo capitolo di questo scritto, così come a delineare il profilo dei potenziali turisti che prediligono questa nuova forma di turismo. Si è proceduto, quindi, all'interno del secondo capitolo della tesi, a introdurre l'area oggetto di studio, occupata dalla riserva regionale del Parco Nazionale della Sila. L'indagine storiografica, invece, ha trovato spazio nel terzo capitolo della trattazione, in cui si è cercato di ricostruire attraverso documenti

di archivio le vicende della Ferrovia Silana, dalla sua progettazione alla sua conversione all'uso turistico. Inoltre, in un'ottica comparativa, è stata presa in esame la parabola storica di un'altra ferrovia storica europea, la Linha do Tua. L'obiettivo è stato quello di comprendere la gestione delle ferrovie del patrimonio in uno Stato estero e comprendere l'eventuale esistenza di *best practices* da introdurre nel sistema turistico calabrese. Il lavoro di tesi, inoltre, ha tenuto in considerazione le recenti vicende legate alla diffusione del COVID-19. Pertanto, una parte della trattazione, il quarto capitolo, è stata riservata alle nuove modalità di fruizione turistica del patrimonio ferroviario, attraverso le nuove tecnologie digitali. Precisamente in merito a quest'ultimo punto, nel corso del lavoro si è sviluppato uno strumento multimediale concepito per supportare i potenziali turisti che desiderano scoprire l'itinerario della tratta ferroviaria attraverso un *tour* virtuale. Infine, nell'ultimo capitolo della disamina, si sono presentati i risultati qualitativi e quantitativi ottenuti nel corso dell'indagine, che hanno evidenziato l'impatto della Ferrovia Silana nel processo di selezione della Sila come meta turistica, così come la sua capacità di attrarre nuovamente gli stessi individui per una seconda esperienza di viaggio. Infine, i risultati qualitativi, ottenuti attraverso la comparazione con la Ferrovia del patrimonio Linha do Tua, hanno evidenziato una gestione all'avanguardia del tracciato turistico calabrese rispetto a quello portoghese, sebbene sia emersa la mancanza di una valorizzazione del patrimonio culturale e ferroviario che ruota intorno a questa storica strada ferrata.

## BIBLIOGRAFIA

Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice- Hall.

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.

Alagöz, S. B., & Ekici, N. (2014). Experiential Marketing and Vacation Experience: The Sample of Turkish Airlines. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 150, 500–510.

Alegre J., & Garau, J. (2011). The Factor Structure of Tourist Satisfaction at Sun and Sand Destinations. *Journal of Travel Research*, 50, 78-86.

Amaro, S., Antunes, A. & Henriques, C. (2018). A closer look at Santiago de compostela's pilgrims through the lens of motivations. *Tourism Management*, 64, 271-280.

Arnould, E., & Price, L. (1993), River Magic: Extraordinary Experience and the Extended Service Encounter, *Journal of Consumer Research*, 20, 24-45.

Arnould, E.J., Price, L.L., & Zinkha, G. (2002). *Consumers*. Boston: McGraw-Hill.

Assaker, G., & Hallak, R. (2013). Moderating Effects of Tourists' Novelty-Seeking Tendencies on Destination Image, Visitor Satisfaction, and Short- and Long-Term Revisit Intentions. *Journal of Travel Research*, 52(5), 600–613.

AtsıZ, O. (2022). The family experiences in the daily local-guided tours: Evidence from the sharing economy platform (Withlocals). *Journal of Vacation Marketing*.  
<https://doi.org/10.1177/13567667211070014>

Azevedo, A. C., & Salgueiro, A. (2017). O encerramento da linha de Bragança na imprensa regional”, In H. S.Pereira, (Ed.), *A Linha do Tua (1851-2008)* (pp. 480-490). Porto: Afrontamento, EDP.

Azevedo, A. C., & Salgueiro, A. (2017). Evolução do sistema de mobilidade e decadência da linha. In H. S.Pereira, (Ed.), *A Linha do Tua (1851-2008)* (pp. 464-479). Porto: Afrontamento, EDP.

Baud-Bovy, M., & Lawson, F. (1977). *Tourism and recreation development*. Londra: Architectural Press.

Bagozzi, R. P. (1992). The self-regulation of attitudes, intentions, and behavior. *Social Psychology Quarterly*, 55(2), 178-204.

Baker, D.A. & Crompton, J.L. (2000). Quality, Satisfaction and Behavioral Intentions. *Annals of Tourism Research*, 27, 785-804.

Baloglu, S., & McCleary, K. W. (1999). A model of destination image formation. *Annals of Tourism Research*, 26(4), 868-897.

Baloglu, S. (2000). A path analytic model of visitation intention involving information sources, socio-psychological motivations, and destination image. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 8(3), 81-90.

Baudrillard, J. (1970). *The Consumer Society: Myths and Structures. Theory, Culture & Society*. New York: Nottingham University.,

Batat, W. (2011). An overview of postmodern research in the consumer behaviour field: towards the “new consumer” paradigm, Z., Yi, J-J., Xiao, J. Cotte, & L., Price (Eds.), *Asia-Pacific Advances in Consumer Research* (pp: 304-312). MN: Association for Consumer Research.

Batat, W., & Frochot, I. (2018). Towards an experiential approach in tourism studies. In S. McCabe (Ed.), *The Routledge Handbook of Tourism Marketing* (pp.131-145). London: Routledge.

Beck, J., Rainoldi, M., & Egger, R. (2019). Virtual reality in tourism: a state of-the-art review. *Tourism Review*, 74(2), 1-39.

Bevilacqua, A., (2018). *Il treno della Sila, fischia e sbuffa nel Parco Nazionale della Sila*. Cosenza: La Dea Editori.

Bevilacqua, E., & Sirianni, F., (2003). *Album fotografico. Ferrovia della Sila e dintorni. Uomini, mezzi e sacrifici*. Cosenza: La Dea Editori.

Boorstin, O. J. (1964). *The Image: A Guide to Pseudo-Events in America*. New York: Harper and Row.

Bourdieu, P. (1980). *Le sens pratique*. Paris: Edition de Minuit.

Brusaporci S., & Trizio I. (2013). La "Carta di Londra" e il patrimonio architettonico: riflessioni circa una possibile implementazione. *SCientific RESearch and Information Technology Ricerca Scientifica e Tecnologie dell'Informazione*, 2, 55-68.

Buhalis, D., & Amaranggana, A. (2014). Smart tourism destinations. In Z. Xiang & I. Tussyadiah (Eds.), *Information and communication technologies in tourism*, 553-564.

Cardamone, A., (1899). *La Sila e le ferrovie Silane*. Cosenza: Nuova Tipografia La Lotta.

Casarin, F. (1996). *Il marketing dei prodotti turistici: specificità e varietà*. Torino: Giappichelli Editore.

Canu, E., Massa, A., & Consiglio, C. (2021). Analisi dei processi decisionali nei turisti. *Turismo e psicologia*, 14, 33-45.

Cerminara, D., Salatino, E., Sirianni, F. (2017). *In treno sulla Sila. La ferrovia Cosenza-San Giovanni in Fiore e le altre linee minori*. Lorica di San Giovanni in Fiore: Ente Parco Nazionale della Sila.

Certeau (De), M. (1990). *L'invention du quotidien. Arts de faire*, Parigi: Gallimard.

Chen, C.F., & Tsai, D. (2007). How destination image and evaluative factors affect behavioral intentions? *Tourism Management*, 28, 1115–1122.

Chinazzi, M., Davis, J. T., Ajelli, M., Gioannini, C., Litvinova, M., Merler, S., Pastore, Y., Piontti, A., Mu, K., Rossi, L., Sun, K., Viboud, C., Xiong, X., Yu, H., Halloran, M. E., Longini, I. M., & Vespignani, A. (2020). The effect of travel restrictions on the spread of the 2019 novel coronavirus (COVID-19) outbreak. *Science*, 368(6489), 395–400.

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

Costanzo, L., (2005). *Storia delle Ferrovie in Calabria*. Cosenza: Orizzonti Mediterranei.

Cova B., (2003). Il Marketing tribale: legame, comunità, autenticità, come valori del marketing mediterraneo. *Il Sole 24 Ore Libri*, Milano.

Crompton, J. (1979). Motivations for Pleasure Vacation. *Annals of Tourism Research*, 6, 408-424.

Crompton, J. L. (1979). An assessment of the image of Mexico as a vacation destination and the influence of geographical location upon that image. *Journal of Travel Research*, 17(4), 18-23.

Crompton, J.L. & McKay, S. L. (1997). Motives of visitors attending festival events. *Annals of Tourism Research*, 24, 425-439.

Cohen, E. (1984). The sociology of tourism: Approaches, issues and findings. *Annual Review of Anthropology*, 10, 373-392.

Cohen, E. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of Tourism Research*, 15, 371-386.

Corrigan, P. (1999). *La sociologia dei consumi*. Milano: Franco Angeli.

Culler, J. (1981). Semiotics of Tourism. *American Journal of Semiotics*, 1, 127-140.

Da Silva, R.N.O. (2008). *Linha do Tua, História, estruturas, acidentes, contexto geológico-geotécnico*. (Tesi di Laurea Magistrale). Universidad de Porto, Portugal.

De Paolis, L. (2012). Applicazione interattiva di realtà aumentata per i beni culturali. *SCIENTIFIC RESEARCH and Information Technology Ricerca Scientifica e Tecnologie dell'Informazione*, 2(1), 121-132.

Dichter, E. (1985). What's in an image? *Journal of Consumer Marketing*, 2(1), 75-81.

Eade, J. C. (1992). Pilgrimage and tourism at Lourdes, France. *Annals of Tourism Research*, 19, 18-32.

Echtner, C. M., & Ritchie, J. R. B. (1991). The meaning and measurement of destination image. *Journal of Tourism Studies*, 2(2), 2-12.

Eliade, M. (1969). *The quest, history and meaning in religion*. Chicago: University of Chicago Press.

Fakeye, P. C., & Crompton, J. L. (1991). Image differences between prospective, first time, and repeat visitors to the Lower Rio Grande Valley. *Journal of Travel Research*, 30(2), 10-16.

Fauzi, A., & Gozali, A.A. (2015). Virtual Reality to Promote Tourism in Indonesia. *Journal Sistem Komputer*, 5(2), 47-50.

Fazio da Casino, V. (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*. Crotone: Tipografia T. Pirozzi.

Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention and Behaviour: An Introduction to Theory and Research*. Boston, MA: Addison-Wesley.

Gartner, W. C. (1993). Image formation process. In M. Uysal, & D. Fesenmaier (Eds.), *Communication and channel systems in tourism marketing* (pp. 191-215), New York, NY: The Haworth Press.

Ghazali, B. M., Shahrul, N., Thinaranjey, T., & Azni, Z. T., (2017), Examining visitors' experience with Batu Cave, using the four realm experiential theory, *International Journal of Tourism Cities*, 3(2), 105-120.

Gilmore, J. H., & Pine, J. B., II. (2007). *Authenticity: What consumers really want*. Harvard Business School Press.

Gilmore, A., Carson, D., & Ascensão, M. (2007) Sustainable tourism marketing at a World Heritage site. *Journal of Strategic Marketing*, 3, 253-264.

Gössling, S., Scott, D., & Hall, M. (2021) Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(1), 1-20.

Goulding, C. (2000). The commodification of the past, postmodern pastiche, and the search for authentic experiences at contemporary heritage attractions. *European Journal of Marketing*, 34(7), 835-853.

Graburn, N., (1983) *To Pray. Pay and Play: the Cultural Structure of Japanese Domestic Tourism*. Afx-en-Provence: Centre des Hautes Etudes Touristiques. Cahiers du Tourisme. Hastings.

Graham, B., & Murray, M. (1997). The Spiritual and the Profane: the Pilgrimage To Santiago De Compostela. *Ecumene*, 4(4), 389–409.

Greffe, X. (2003). *La gestione del patrimonio culturale*. Milano: Franco Angeli.

Guttentag, D. A. (2010). Virtual reality: Applications and implications for tourism. *Tourism Management*, 31, 637-651.

Haugen, S., Becker, D., & Erffmeyer, R. (2004). Standards for determining the quality of online MBA education: a survey of accredited programmes, *International Journal of Services and Standards*, 1(2), 193-205.

Hasan, M.K., Ismail, A.R., & Islam, M.D.F. (2017), Tourist risk perceptions and revisit intention: a critical review of literature. *Cogent Business and Management*, 4(1), 141-174.

Haugen, S., Becker, D. & Erffmeyer, R. (2004). Standards for determining the quality of online MBA education: a survey of accredited programmes. *International Journal of Services and Standards*, 1, 193-205.

Hedin, S.R., Barnes, C.H. and Chen, J.C.H. (2005). AACSB 2003 accreditation standards: impact on continuous quality improvement, *International Journal of Services and Standards*, 1(3), 358-378.

Holbrook, M.B., Hirschman, E.C. (1982). The Experiential Aspects of Consumption: Consumer Fantasies, Feelings, and Fun. *Journal of Consumer Research*, 2, 132-140.

Hsu, C. H. C., & Huang, S. (2012). An Extension of the Theory of Planned Behavior Model for Tourists. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 36(3), 390–417.

Hu, L. T., Bentler, P. M. (1999). Cut-off criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural equation modeling: a multidisciplinary journal*, 6(1), 1-55.

Huitt, W. (1999). *Conation as an important factor of mind. Educational psychology interactive*. Valdosta, GA: Valdosta State University.

Hunt, J.D. (1971). *Image—A Factor in Tourism*. Colorado State University Press, Colorado.

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

Jansen-Verbeke, M., & Russo, A.P., 2008, Innovative research on the spatial dynamics of cultural tourism, in M. Jansen-Verbeke, G. Priestley, & A. Russo (eds.), *Cultural Resources for Tourism; Patterns, Processes, Policies* (pp. 1-14). New York: Nova Science Publishers.

Jensen, Ø., & Lindberg, F. (2000). The consumption of tourist attraction: a modern, post-modern and existential encounter perspective. *Interpretive consumer research*, 213-238

Jiang, Y., Ramkissoon, H., & Mavondo, F. (2015). Destination marketing and visitor experiences: The development of a conceptual framework. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 1–23.

Khasawneh, M. S., & Alfandi, A. M. (2019). Determining behaviour intentions from the overall destination image and risk perception. *Tourism and Hospitality Management*, 25(2), 355–375.

Kim, Y., & Han, H. (2010) Intention to Pay Conventional-Hotel Prices at a Green Hotel—A Modification of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 997-1014.

Kim, Y. H., Kim, M., Goh, B. K., & Antun, J. M. (2011). The Role of Money: The Impact on Food Tourists' Satisfaction and Intention to Revisit Food Events, *Journal of Culinary Science & Technology*, 9(2), 85-98.

Bona, K., Seongseop, S., & King, B. (2019). Religious tourism studies: evolution, progress, and future prospects. *Tourism Recreation Research*, 45, 1-19.

Kim, M.J., Lee, C.K., & Jung, T. (2020), Exploring consumer behavior in virtual reality tourism using an extended stimulus-organism-response model. *Journal of Travel Research*, 59 (1), 69-89

Kolbe, K. (1990). *The conative connection*. Reading, MA: Addison-Wesley Publishing Company, Inc.

Kotler, P., Haider, D. H., & Rein, I. (1993). *Marketing places: Attracting investment, industry, and tourism to cities, states and nations*. New York: Free Press.

Kotler, P., & Anderson, A. (1987). *Strategic Marketing for Non-profit Organizations*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

Kotler, P., Bowen, J. T., & Makens, J. C. (2003). *Marketing for hospitality and tourism*. Prentice Hall.

Knudsen, B. T., & Waade, A. M. (2010). *Re-investing authenticity: Tourism, place and emotions*. Leeds : Channel View Publications

Lam, T., & Hsu, C. H. (2006). Predicting behavioral intention of choosing a travel destination. *Tourism Management*, 27(4), 589-599.

Lehto, X., O'Leary, J., Morrison, A. (2004). The effect of prior experience on vacation behavior, *Annals of Tourism Research*, 31, 801-818.

Littrell, M.A., Anderson, L., & Brown, P. (1993). What makes a craft souvenir authentic?. *Annals of Tourism Research*, 20, 197-215

MacCannell, D. (1973). Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings. *American Journal of Sociology*, 79, 589-603.

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

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

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

Maggi, S., (2017), *Le ferrovie*. Bologna: Il Mulino.

Mariotti, A., & Dallari, F. (2011). Sistemi locali, reti e competitività internazionale: dai beni agli itinerari culturali. *Alma Tourism Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 5, 81-95.

Martins, L., Vasconcelos, G., & Lourenço, P. B. (2017). A construção e os aspectos laborais, In H. S.Pereira, (Ed.), *A Linha do Tua (1851-2008)* (pp. 99-118). Porto: Afrontamento, EDP.

Maslow, A. H. (1968). *Toward a Psychology of Being*. New York: D. Van Nostrand Company.

Mathieson, A., & Wall, G. (1982). *Tourism: Economic, physical, and social impacts*. London, New York: Longman.

Mazzanti, M. (2002). Tourism Growth and Sustainable Economic Development: A Note on Economic Issues. *Tourism Economics*, 8(4), 457–462.

Meng, B., & Choi, K. (2018). An investigation on customer revisit intention to theme restaurants: the role of servicescape and authentic perception. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 30, 1646-1662.

Meng, B., and Cui, M. (2020). The role of co-creation experience in forming tourists' revisit intention to home-based accommodation: extending the theory of planned behavior, *Tour. Manag. Perspect*, 33, 1-13.

Metalka, C. (1981). *The Dictionary of Tourism*. Wheaton: Merton House Pub. Co.

McIntosh, R. W., & Goeldner, C. R. (1990). *Tourism: Principles, practices, philosophies*. New York: J. Wiley.

McKinney, T. (2016). Ecotourism. *The International Encyclopedia of Primatology*, (pp. 1-2). USA: John Wiley & Sons.

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

Moutinho, L. (1987). Consumer Behaviour in Tourism. *European Journal of Marketing*, 21, 5-44.

Moscardo, G. M., & Pearce, P. L. (1986). Historic theme parks: An Australian experience in authenticity. *Annals of Tourism Research*, 13(3), 467–479.

Murphy, P. E. (1985). *Tourism. A Community Approach*. New York-London: Methuen.

Nuryanti, W., (1996), Heritage and postmodern tourism. *Annals of Tourism Research*, 23, 249-260.

Özkul, E., & Kumlu, S.T. (2019). Augmented Reality Applications in Tourism. *International Journal of Contemporary Tourism Research*, 2, 107 – 12

Park, D. & Yoon, Y. (2009). Segmentation by Motivation in Rural Tourism: A Korean Case Study. *Tourism Management*, 30, 99-108.

Park, E., Choi, B., & Lee, T.J. (2019). The role and dimensions of authenticity in heritage tourism. *Tourism Management*, 74, 100-108.

Peira, G., Lo Giudice, A., & Miraglia, S. (2022) Railway and Tourism: A Systematic Literature Review, *Tourism and Hospitality*, 3, 69–79.

Pereira, H. S. (2012). *Debates Parlamentares sobre a Linha do Tua (1851-1906)–Compilação, introdução e notas*. Projeto Foz Tua.

Pereira, H. S. (2017). Past, present and future of mobility in the Tua valley (19th to 21st centuries). *Revista portuguesa de historia*, 48, 175-207.

Pencarelli, T., & Forlani, F. (2002); Il marketing dei distretti turistici – sistemi vitali nell’economia delle esperienze. *Sinergie*, 58, 231-277.

Petrick, J.F., Morais, D.D., & Norman, W.C. (2001) An Examination of the Determinants of Entertainment Vacationers' Intentions to Revisit. *Journal of Travel Research*, 40, 41-48.

Petronio, G., (2019). *I ragazzi della Fiumarella, un disastro ferroviario a colori.*, Lamezia Terme: Link Edizioni.

Perry Hobson, J. S., & Williams, A. P. (1995). Virtual reality: A new horizon for the tourism industry. *Journal of Vacation Marketing*, 1(2), 124-135.

Pestek, A., & Sarvan, M. (2021). Virtual reality and modern tourism. *Journal of Tourism Futures*, 2, 245-250.

Pfaffenberger, B., (1983). Serious pilgrims and frivolous tourists the chimera of tourism in the pilgrimages of Sri Lanka. *Annals of Tourism Research*, 10, 57-74.

Phelps, A. (1986). Holiday Destination Image: The Problem of Assessment. *Tourism Management*, 7, 168-180.

Pine, J.B., & Gilmore, J. H. (2000). *L'economia delle esperienze. Oltre il servizio.* Bologna: Rizzoli.

Pine, J.B., & Gilmore, J. H. (2013). *The experience economy: past, present and future.* In Handbook on the Experience Economy (p. 21-44). Massachusetts: Edward Elgar.

Prahalad, C. K., & Ramaswamy, V. (2004), Co-Creation Experiences: The Next Practice in Value Creation. *Journal of Interactive Marketing*, 18, 5-14.

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

Prayag, G., & Hosany, S (2013). Patterns of tourists' emotional responses, satisfaction, and intention to recommend. *Journal of Business Research*, 66(6), 730-737.

Prayag, G. (2009). Tourists' evaluations of destination image, satisfaction, and future behavioral intentions e the case of Mauritius. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 26(8), 836-853.

Poon, A. (1993). *Tourism, Technology and Competitive Strategies.* CAB International, New York.

Quintal, V. A., & Polczynski, A. (2010). Factors influencing tourists' revisit intentions. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 22(4), 554-578

Ram, Y., Björk, P., & Weidenfeld, A., (2016). Authenticity and place attachment of major visitor attractions. *Tourism Management*, 52, 110-122.

Reisinger, Y., & Steiner, C. J. (2006). Reconceptualizing object authenticity. *Annals of Tourism Research*, 33(1), 65–86.

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

Rifkin, J. (2000), *L'era dell'accesso. La rivoluzione della new economy*, Milano: Mondadori.

Rongone, S., (1980). *La Ferrosilana*. Bari.

Rongone, S., (1998). *Le Ferrovie Appulo Lucane*. Bari: Levante Editori.

Russell, J. A., Ward, L. M., & Pratt, G. (1981). Affective quality attributed to environments: a factor analytic study. *Environment and Behavior*, 13(3), 25.

Salamone, F. A. (1997). Authenticity in tourism: The san angel inns. *Annals of Tourism Research*, 24, 205–321.

San Martin, H., & Rodríguez del Bosque, I. A. (2008). Exploring the cognitive affective nature of destination image and the role of psychological factors in its formation. *Tourism Management*, 29(2), 263-277.

Santagata W., & Trimarchi, M. (2007), *Turismo culturale e crescita del territorio. Identità, tradizioni e piaceri nel Monferrato*, Milano, Franco Angeli.

Santos, L., de Queirós, T., Correia Castelo, B., *1.º Marquês da Foz. Um capitalista português nos finais do século XIX* (Porto. Universidade do Minho, MIT Portugal Program, EDP, 2014).

Sarkady, D., Neuburger, L., & Egger, R., (2021). Virtual Reality as a Travel Substitution Tool During COVID-19. In: Wörndl, W., Koo, C., & Stienmetz, J.L. (eds) *Information and Communication Technologies in Tourism 2021* (pp. 452-463). Springer, Cham.

Schmitt, B. H. (1999), *Experiential Marketing*. New York, NY: Free Press.

Schultheis, M. T., & Rizzo, A. A. (2001). The application of virtual reality technology in rehabilitation. *Rehabilitation Psychology*, 46, 296–311.

Shuo, Y.S.S., Ryan, C., & Liu, G.M. (2009), Taoism, temples and tourists: the case of Mazu pilgrimage tourism. *Tourism Management*, 30, 581-588.

Silver, I. (1993) Marketing Authenticity in Third World Countries. *Annals of Tourism Research*, 20, 302-318.

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

Stylos, N., Vassiliadis, C. A., Bellou, V., & Andronikidis, A. (2016). Destination images, holistic images and personal normative beliefs: Predictors of intention to revisit a destination. *Tourism Management*, 53, 40-60.

Stylos, N., Bellou, V., Andronikidis, A., & Vassiliadis, C. A. (2017). Linking the dots among destination images, place attachment, and revisit intentions: A study among British and Russian tourists. *Tourism Management*, 60, 15–29.

Som, A.P., & Badarneh, M.B. (2011). Tourist Satisfaction and Repeat Visitation; Toward a New Comprehensive Model. World Academy of Science, Engineering and Technology. *International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering*, 5, 239-246.

Tapachai, N., & Waryskaz, R. (2000). An Examination of the Role of Beneficial Image in Tourist Destination Selection. *Journal of Travel Research*, 39, 37-44.

Taylor, J. (2001). Authenticity and sincerity in tourism. *Annals of Tourism Research*, 28(1), 7–26.

Terzidou, M., Scarles, C., & Saunders, M., (2017). Religiousness as tourist performances: A case study of Greek Orthodox pilgrimage. *Annals of Tourism Research*, 66, 116-129.

Tian-Cole S., & Scott, D. (2004) Examining the Mediating Role of Experience Quality in a Model of Tourist Experiences. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 16, 79-90.

Tillman, J. A. (2002). Sustainability of heritage railways: An economic approach. *Japan Railway & Transport Review*, 32, 38 –45.

Timothy, D. J. (2011). *Cultural heritage and tourism: An introduction*. Bristol: Channel View.

Urquhart, E., (2019). Technological mediation in the future of experiential tourism (Journal of Tourism Futures). *Journal of Tourism Futures*, 5(2), 120-126.

Vanhove, N. (1997), Mass tourism: Benefits and cost, In Wahab, S. & Pigram, J.J. (eds), *Tourism Development and Growth – The Challenge of Sustainability* (pp. 50-77). London: Routledge.

Vainikka, V. (2013). Rethinking mass tourism. *Tourist studies*, 13(3), 268-286.

Viseu, A. A. V. (2016). *Desenvolvimento da periferia transmontana: a linha do Tua e a casa Menéres*. Portugal: Inovatec.

Vukonić, B. (1992). Medjugorje's religion and tourism connection. *Annals of Tourism Research*, 19, 79-91.

Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 349–370.

Zhu, Y. (2012). Performing heritage: Rethinking authenticity in tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(3), 1495-1513

Zhang, H., Wu, Y., & Buhalis, D., 2018, A model of perceived image, memorable tourism experiences and revisit intention, *Journal of Destination Marketing & Management*, 8, 326-336.

## SITOGRAFIA

[https://www.nytimes.com/interactive/2017/travel/places-to-visit.html?\\_r=3](https://www.nytimes.com/interactive/2017/travel/places-to-visit.html?_r=3)

<https://www.corrieredellacalabria.it/wp-content/uploads/2020/08/QUI-IL-REPORT.pdf>

<http://www.parcosila.it/it/il-parco/riserve-naturali.html>

<https://www.minambiente.it/pagina/direttiva-habitat>

<https://www.minambiente.it/pagina/direttiva-habitat>

<http://www.parcosila.it/it/1-area-mab/news/1047-candidatura-del-parco-a-patrimonio-mondiale-dell-umanita-unesco.html>

<http://www.parcosila.it/it/il-parco/riserve-naturali.html>

<https://www.ambientediritto.it/Legislazione/aree%20protette/Legge%20Quadro.%201991%20n.394.htm>

<http://www.unesco.it/it/RiserveBiosfera/Detail/92>

<http://www.unesco.it/it/ItaliaNellUnesco/Detail/186>

<https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5669>

<https://whc.unesco.org/en/list/>

<https://www.fondazioneuniverde.it/wp-content/uploads/2016/02/VI-Rapporto-Italiani-turismo-sostenibile-e-eco-turismo-feb-016.pdf.pdf>

<http://www.aitr.org/turismo-responsabile/cose-il-turismo-responsabile/>

<https://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>

<http://www.parcosila.it/it/1-ente/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/vas-proposta-di-piano-integrato-fase-di-consultazione-pubblica-ex-art-14-del-d-lgs-n-152-2006/piano-pluriennale-economico-e-sociale/1649-relazione-generale/file.html>

[http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=17716&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=17716&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

<http://www.ecomuseolongobucco.it/>

<http://www.ecomuseoalbi.eu/>

<https://www.calabrianews.it/taverna-cz-oltre-10mila-visitatori-la-mostra-guercino-mattia-preti-confronto/>

El turismo puede proteger y promover el patrimonio religioso | OMT (unwto.org)

<https://www.fondazioneuniverde.it/wp-content/uploads/2020/04/IX-Rapporto-Italiani-turismo-sostenibile-ed-ecoturismo-ottobre-019.compressed.pdf>

<https://www.fondoambiente.it/luoghi/cuneo-ventimiglia-nizza-la-ferrovia-delle-meraviglie>

<https://rails.wales/talyllyn/>

[https://www.fedecrail.org/en/index\\_en.html](https://www.fedecrail.org/en/index_en.html)

[https://www.camera.it/\\_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0048090.pdf](https://www.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0048090.pdf)

<http://www.ferrovieincalabria.it/>

<http://www.ferrovieincalabria.it/index.php/eventi-ed-iniziativa/le-nostre-iniziativa/461-fdc-convenzione-ferrovie-in-calabria-treni-turistici-utenza>

<http://www.ferrovieincalabria.it/index.php/eventi-ed-iniziativa/gli-eventi-dell-associazione/806-rinnovata-la-convenzione-tra-l-associazione-ferrovie-in-calabria-e-le-ferrovie-della-calabria-srl>

<https://www.camigliatelloturismo.it/news/337-sta-arrivando-il-ferrociclo>

[http://rioslivresgeota.org/wp-content/uploads/2015/04/plano\\_barragens\\_memoria\\_final1.pdf](http://rioslivresgeota.org/wp-content/uploads/2015/04/plano_barragens_memoria_final1.pdf)

<https://valetua.pt/?p=558>

Microsoft Word - london\_charter\_2\_1\_it.doc (londoncharter.org)

EPOCH – Vast-Lab

<http://www.archeoguide.it/old/>

<https://cordis.europa.eu/project/id/034520/it>

Streetmuseum: iPhone app is an augmented-reality London time machine - CNET

Binari senza tempo (fondazionefs.it)

National Railway Museum

Railway museum buoyed by huge rise in visitors | Yorkshire Post

Visita Pietrarsa (fondazionefs.it)

<http://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs.it/notizie-aggiornamenti/2020/4/9/museo-nazionale-ferroviario-di-pietrarsa--da-oggi-online-tour-vi.html>

<https://triestecampomarzio.com/>

<http://www.unesco.it/it/PatrimonioMondiale/Detail/147>

<https://www.rhb.ch/it/interattivo/avventure-virtuali/streetview>

I GIGANTI DELLA SILA | Bene FAI (fondoambiente.it)

# ARCHIVI CONSULTATI

Archivio di Stato di Catanzaro

Archivio di Stato di Cosenza

Archivio comunale di Crotone

Archivio privato V. Lascale

# CREDITS IMMAGINI

Mario Panarello

UNDERE CREATIVE COMMONS LICENCE:

[File:National Railway Museum.jpg - Wikimedia Commons](#)

[National Railway Museum](#)

[Steam Railway Museum, Swindon © Jaggery :: Geograph Britain and Ireland](#)

[Evening Star, STEAM Museum, Swindon \(1\) © Brian Robert Marshall :: Geograph Britain and Ireland](#)

[File:0380 Strasburg - Railroad Museum of Pennsylvania - Flickr - KlausNahr.jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:0412 Strasburg - Railroad Museum of Pennsylvania - Flickr - KlausNahr.jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:Museo di Pietrarsa, Napoli, Locomotiva Bayard.JPG - Wikimedia Commons](#)

[File:Statua in ghisa di Ferdinando II di Borbone- Museo di Pietrarsa \(Na\).jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:Trieste museo ferroviario01 2007-10-21.jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:Trieste - museo ferroviario Campo Marzio - locomotiva FS 895.jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:Museo Ferroviario della Puglia 26.jpg - Wikimedia Commons](#)

[File:Museo Ferroviario Lecce 07.JPG - Wikimedia Commons](#)