

# CALABRIA SCONOSCIUTA

RIVISTA TRIMESTRALE DI CULTURA E TURISMO



Editor: Rosa Polivani & s.a.s., Via Smeralda, 4 - 89121 Reggio Calabria - Diritto: Sergio Coromano (Firenze)  
Stampa: Jolemar Grafica e Riproduzione - Via C. Faravola, 4 - 89121 Reggio Calabria  
Registrazione Tribunale di Reggio Calabria n.° 4057/1976 - C.A.B. Firenze n.° II/14.043/1982

UMBERTO BEOGGI - PIRELLA GÖTTSCHE LOWE - SPERANZA IN AFFIDAMENTO - PORTALE  
D.L. 155/2005 (invariante) n.° 4429 - 27/02/2004 (n.° 44) art. 1, comma 1, DCEP 101

Anno XXXVIII

146

Aprile - Giugno 2015

# Le mitiche ferrovie Calabro-Lucane. Com'è che Oppido... ha perso il treno!

Rocco Liberti\*

Completata l'unità d'Italia e avviato a soluzione il problema delle strade, con l'arrivo del treno nel litorale tirrenico della Calabria si è imposta la necessità di dotare del pari i territori interni di un sistema ferroviario pur anche a scartamento ridotto. Così, tra tante altre realtà urbane, anche quella della Piana di Gioia Tauro ha fatto sentire la sua voce. Avendo il governo Depretis, con legge del 29 luglio 1879, concesso le somme necessarie a sistemare ben mille chilometri di strada ferrata, è stato allora tutto un pullulare d'iniziativa volte soprattutto a ottenere una ferrovia che ad anello congiungesse i paesi di quella plaga con il versante ionico<sup>1</sup>.

All'epoca tanti i politici che si sono abbracciati in favore di questo o quel progetto coadiuvati da tecnici di provata capacità. Già nel 1882 si è originato un primo progetto dei fratelli ing. Pasquale e Andrea Cozzolino sostenuti dall'avvocato Giuseppe Careri di Varapodio, quindi vari altri, tra i quali quelli di Uccelli, Pasquale Florio, Giovan Battista Minniti di Polistena e D'Aniello del 1889<sup>2</sup>. In verità, il Minniti si era mosso ancora prima propugnando la «costruzione di una ferrovia per Tranvai



Stazione di Camigliatello Silano

a vapore da Cittanova a Gioia Tauro» secondo un progetto, che aveva già inoltrato al governo. La giunta municipale di Oppido, dovendo decidere il 28 marzo 1883 su una richiesta di quelli del 12 precedente intesa a ottenere una delibera «attestante i vantaggi che risentirebbe il Comune di Oppido» da tale

opera, pur non conoscendo nei dettagli il progetto, veniva a dichiararsi ugualmente ben disposta. Comprendevo benissimo che doveva trattarsi della strada nazionale Gioia-Cittanova e che ad Amato, punto d'incontro con la strada consortile Amato-Oppido, si sarebbe impiantata una stazione utile ai comuni del versante sinistro del Marro. Per cui, non poteva non dirsi d'accordo con una realizzazione che avrebbe recato - non c'erano dubbi - «positivo vantaggio agli abitanti» del comune di Oppido<sup>3</sup>.

Altri politici di rilievo propugnatori della ferrovia sono stati il consigliere provinciale Domenico Carbone Griò di Tresilico e i deputati Francesco Arcà di Palmi e Rocco De Zerbi di Oppido Marmertina. Purtroppo, la repentina e misteriosa scomparsa di quest'ultimo e lo scoppio della prima guerra mondiale hanno portato a un aborto di tanti mirabolanti progetti e all'esclusione delle terre alte della Piana, Oppido *in primis*, che si trova quasi all'estremo limite<sup>4</sup>. Non sappiamo di altri contatti con Oppido, ma già nell'anno 1891 c'era stata una richiesta di sussidio per il varo della ferrovia a scartamento ridotto Gioia Tauro-Cittanova-Maropati su progetto degli ingegneri P. D'Aniello e Gio. Battista Minniti di Polistena avanzata da



Giuseppe De Nava



Francesco Arcà



Stazione di Melicuccia

Pasquale Florio. Officiando la domanda presentata da quest'ultimo nel consiglio comunale del 15 ottobre, il presidente faceva presente ch'era utile corrispondere favorevolmente «tenendo conto che il tracciato attraversa i centri agricoli di maggiore produzione, le località dove sono aggruppati gli opifici per la lavorazione delle ulive» e che l'iniziativa «può ritenersi nell'attualità come l'unico fattore per risorgimento economico della nostra regione, che per produzione olearia, se non è la prima in Italia, viene certamente in seconda linea». Questi i capisaldi indicati a sostegno della delibera: l'opera è «della massima utilità pubblica, che non mancherà di migliorare le condizioni dei possidenti e delle classi operaie», per cui risultando un'economia nei trasporti, si riuscirà a raggiungere «l'equilibrio economico tanto lamentato» e quindi quel «compimento delle aspirazioni cotanto finora bramate, che darebbero in pochi anni quella vita industriale, quel movimento e sviluppo commerciale di cui difettano tanti ubertosi Comuni».

Ritenendo altresì che fosse un dovere del comune contribuire a tale opera soprattutto «anche per fornire mezzo di lavoro alla classe che tanto ne difetta, ed è costretto ad emigrare per terre straniere nella incertezza di trovare lavoro e lasciando le proprie famiglie nella miseria», il consiglio, pur non potendo intervenire come da desiderio, date le ristrettezze finanziarie in cui l'ente si dibatteva e a motivo che il versamento del denaro veniva procrastinato all'epoca in cui la ferrovia sarebbe stata completata, concedeva un sussidio di £ 100 e poneva una

sola condizione, l'installazione di una stazione ad Amato, senza la quale non vi sarebbe stato alcun utile per il territorio».

Nel 1885, falliti quelli presentati, il comune di Cittanova si è fatto avanti con un progetto dell'ing. Sansoni. Allora il Carbone Griò, che sempre in consiglio provinciale perorava la causa della Piana per la sua ferrovia, nella data del 4 ottobre dell'anno successivo, anche se non rivestiva più la carica di deputato provinciale, si è rivolto con una memoria al ministro dei lavori pubblici Francesco Genala. Con essa evidenziava come fosse indispensabile allestire del pari una diramazione che toccasse anche i paesi del versante montano. Era, invero, questo quanto prevedeva Francesco Sansoni, «ingegnere provinciale», il cui progetto, datato 20 agosto 1885, era approvato dall'ingegnere capo Antonino Pugliese. La relazione, finalizzata a evidenziare «la possibilità e l'utilità di una nuova ferrovia nella provincia», offre le ragioni del tracciato prospettato, la facilità della costruzione a scartamento ridotto e la ricerca del minor costo, non più di nove milioni. È interessante per la descrizione dei luoghi toccati dal treno e per le rispettive orografia e idrografia».

Tutto tace per un lungo periodo, anche dopo la presentazione dei progetti originati, come s'è detto, nel 1889 e occorre arrivare al 1905 perché qualcuno dotato di una certa autorevolezza vada all'attacco. È ancora un amministratore e politico oppidese di vaglia a farsi avanti. Si tratta di Alfredo De Zerbi, nipote del più famoso Rocco, sindaco battagliero per tanti anni ed esponente del partito «Bianco». Poiché, a una sua richiesta il consiglio

provinciale è venuto a rispondere soltanto che un progetto era stato approvato il 6 novembre e, peraltro, senza offrire notizie di sorta, quegli dava principio a una serie di iniziative. Contestava soprattutto la risposta del presidente di quel consiglio, Sarlo, non proprio accettata dagli altri componenti e criticava il marchese Pellicano, che faceva unicamente gli interessi della sua Gioiosa.

Già prima, in data 15 ottobre dello stesso anno 1905, sindaco in carica ancora per un giorno Domenico Grillo Brancati, il consiglio comunale, rileva una nota circolare di diversi consigli provinciali che accompagnava proprio la relazione del marchese Pellicano tendente a ottenere la concessione alla provincia della «costruzione ed esercizio della ferrovia complementare Gioiosa Ionica per Cittanova a Gioia Tauro con due diramazioni, una verso il Mesima e l'altra per Radicena, Oppido, Seminara, Palmi», all'unanimità deliberava di intervenire a proposito presso il governo del re e di comunicare il risultato della votazione al presidente della deputazione provinciale e allo stesso relatore. In verità, come nell'atto ufficiale, una tale infrastruttura, «oltre ai grandi benefici, che arreca a tutti i paesi della Piana, come



quella che aumenta e facilita viemmaggiormemente lo sviluppo del commercio, si riferisce inoltre tanto al beneficio morale ed economico di queste popolazioni, quanto al vantaggio, che, l'affluenza di nuove correnti di traffico, apporta a tutte le classi indistintamente.

Nominato sindaco il giorno successivo Alfredo De Zerbi, nel consiglio del 20

gennaio del 1906 si tornava a bomba sul problema. Nell'occasione si è presa conoscenza di una nota circolare della deputazione provinciale del 21 dicembre ultimo contenente un invito diretto ai comuni compresi nell'ambito dei circondari di Palmi e di Gerace a fine di rendere piena adesione al progetto. Questo era fattibile ormai solo dallo stato con il varo di una prossima legge speciale, dato che le casse della provincia si trovavano esauste a motivo di una «pertinace crisi agraria» e del recentissimo sisma. E ancora, una tale iniziativa aveva bisogno di essere sostenuta e resa popolare e perciò un congresso da tenersi a Palmi con la partecipazione di sindaci, consiglieri provinciali e deputati del circondario. Il comune di Oppido non poteva sottrarsi a un tale appello, per cui i consiglieri votavano a favore all'unanimità e definivano il Pellicano «strenuo propugnatore degli interessi della Provincia».



Stazione di Mileto



Il rapporto con tale politico si qualificava ancora idilliaco, ma lo sarebbe stato per poco.

Il governo, dopo tante vicissitudini, con l'art. 255 della legge 25 giugno 1906, officiava infine la costruzione della ferrovia «Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro» e le popolazioni hanno festeggiato l'evento inneggiando al presidente del

consiglio e ai deputati Chimirri, Bovi e Denava, che forse consideravano gli artefici del miracolo. Ma ancora si sarebbe dovuto aspettare, e molto, prima di sentire il caratteristico ciuf ciuf nel territorio della Piana. Allora tutto risolto? Non proprio! Questioni di campanile e problemi circa il metodo di costruzione del manufatto, ordinario oppure a scartamento ridotto, non preludevano a nulla di buono. Il De Zerbi, che avvisava come il felice risultato si fosse conseguito «a tutte spese dell'agitazione dei Comuni di questo versante, mentre di quelli dell'altro nessuno si mosse», invitava tutti a far causa comune per ottenerli lo scartamento ridotto, più consono alla natura collinosa e montana del terreno nonché le diramazioni note. Questa la sua esortazione in una lettera inviata il 5 ottobre 1906 «ai rappresentanti amministrativi e politici del Circondario di Palmi»: «se non pensiamo noi ai casi nostri, nessuno per puro amore di giustizia, verrà ad alleviarci il pesante fardello delle nostre disgrazie, come nessuno per amore di equità, verrà a dividere con noi il suo desco; e quanto questo più sarà abbondante, tanto meno ci sarà da sperare. Occorre quindi agire da noi, agire concordi e d'accordo». Nella stessa non mancava di rampognare i miopi politici reggini, i quali «contro il buon dritto, la logica economica, le ragioni gravissime di ordine strategico sostenute dallo Stato Maggiore Generale», per la linea Reggio-Eboli avevano preferito il tracciato tirrenico piuttosto che quello interno, per cui Reggio è rimasta isolata, così come avverrebbe per Radicena e Citanova<sup>8</sup>.

Anche dopo tale solerte impegno del primo cittadino di Oppido le lungaggini

perpetuavano il loro corso e sembrava sempre di doversi battere contro i classici mulini a vento di donchisciottesca memoria. L'1 marzo dell'anno dopo, su impulso sempre del De Zerbi, in comune si venivano a valutare le considerazioni in relazione alla costruzione della ferrovia, a plaudire al De Nava e agli altri che se n'erano interessati e a cercare di mettere sul tappeto un impegno pratico, onde avviare seriamente a soluzione quanto stava a cuore. I consiglieri facevano innanzitutto presente l'impellente bisogno dei paesi del circondario di Palmi a essere collegati da «pronti, facili e sicuri mezzi di comunicazione sia tra di loro, quanto verso i principali centri di sbocco» e bocciavano in pieno l'interpretazione che veniva data da taluni all'espressione «linea Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro», che proprio non aveva senso. Quindi, ci tenevano ad affermare che «non è patriottico, né prudente scindere l'interesse del Circondario di Palmi da quello dei Comuni del Circondario di Gerace, che aspirano ad essere uniti direttamente allo importante scalo di Gioia Tauro». Era necessario perciò, come previsto dal regolamento n. 306 del 17 giugno 1900, dare il via alla redazione di un progetto e questo non poteva che essere realizzato da un consorzio intercomunale. A parte il plauso rivolto ai politici, di cui s'è detto, il consiglio veniva infine all'unanimità a fare voti per la costituzione di un tale consorzio, che avrebbe dovuto occuparsi per la costruzione e l'esercizio della linea «Gioiosa Ionica-Gioia Tauro con le due diramazioni per la Piana». Ne discendeva la nomina di una commissione, che si sarebbe dovuta interessare del reperimento dei tecnici per la

redazione del progetto e l'apporto delle necessarie varianti al tracciato già fissato dall'ingegnere capo della provincia, Uccelli. Nel finale, risaltava la necessità d'indicare il comune, a cui occorreva versare i singoli contributi richiesti partitamente.

Dopo tale iniziale tentativo di dare pratica soluzione al problema della ferrovia complementare o di IV categoria, un altro decisivo passo si è venuto a verificare l'1 febbraio del successivo anno 1908. Infatti, il consiglio comunale oppidese, dopo le varie considerazioni espresse sulla falsariga di quanto abbiamo appena detto, deliberava all'unanimità di aderire totalmente all'idea del consorzio tra la provincia e i comuni e autorizzava il sindaco a intervenire alla riunione dei rappresentanti dei comuni per la formazione di quel comitato esecutivo, che avrebbe dovuto impegnarsi nella redazione del progetto tecnico. Anzi, considerando che quest'ultimo avrebbe richiesto la spesa di £ 40.000, che andava suddivisa tra i vari enti, assicurava di provvedere intanto al versamento della quota spettante. Delle 862,53 lire previste, 500, dato che'erano state messe in bilancio appositamente nell'anno decorso, sarebbero state versate subito, il resto invece dopo l'approvazione del bilancio 1908<sup>9</sup>.

La telenovela ferroviaria viene ad arricchirsi di un nuovo capitolo nel 1910. Si era arrivati a dicembre inoltrato quando al comune pervenivano due telegrammi spediti dal deputato del collegio e dal sindaco di Palmi. In uno di essi così avvisava l'on. Nunziante: «Necessaria vostra venuta neutralizzare agitazione ferroviaria altri Comuni-Attendovi lunedì-Verrà anche sindaco Palmi». Nell'altro il sindaco Cordopatri, nell'annunciare la modifica del programma, invitava il De Zerbi a Palmi al fine di partire seco lui per Roma, come da suggerimento dello stesso Nunziante. A tal punto si rinviava d'urgenza la giunta, che, tenuto conto che si sarebbe rilevata una grave mancanza non rispondere positivamente alla richiesta, autorizzava le spese per il viaggio nella capitale. Quegli avrebbe dovuto ivi collaborare con gli on. Nunziante e De Nava e gli altri sindaci «per la garanzia di uno dei più importanti interessi del Circondario, quello della ferrovia complementare, che mette in comunicazione commerciale i vari centri abitati con la linea Reggio-Napoli per lo scambio delle merci, delle derrate e per il trasporto dei viaggiatori».

Il De Zerbi ha obbedito senza meno al suo dovere e si è portato a Roma a difen-

dere gli interessi sia del suo paese che del circondario, ma il prefetto annullava la delibera d'urgenza che accordava le spese per il viaggio in data 21 gennaio 1911 con varie motivazioni. Mai domo, il politico oppidese non ha arretrato di un passo e la giunta, con altra delibera d'urgenza presa parimenti con i poteri del consiglio, il successivo 11 febbraio lo abilitava a fare ricorso contro il provvedimento presso il «Potere Centrale». Punto per punto le argomentazioni del sindaco tese a smantellare il castello opposto dall'autorità provinciale. Egli, come i suoi accompagnatori, si era portato a Roma «per patrocinare in corpo presso il R. Ministero dei Lavori Pubblici gli interessi dei rispettivi Comuni intorno alla diramazione della Ferrovia Complementare Gioia Tauro-Piana di Palmi-Gioiosa Ionica, per la quale il dritto dei Comuni posti nel versante sinistro del Petrace veniva contestato personalmente da taluni Sindaci dei Comuni del versante destro con agitazione che si compiva nella Capitale; e per cui vi era seria ragione a dubitare, che la inazione degli indifferenti fosse interpretata per acquiescenza di costoro alle pretese contrarie, per le quali avveniva l'agitazione». Alla delibera era stato dato carattere di urgenza «principalmente per calmare l'agitazione popolare, spiegata in Oppido nel giorno 10 dicembre 1910, da uno stuolo numeroso di gente, la quale sebbene in forma pacifica e nei modi consentiti dalla Legge, pretendeva assolutamente che il Municipio usasse di tutti i mezzi, di cui poteva disporre per controbilanciare le esigenze del popolo di Radice, che nello stesso giorno si agitava violentemente per fare modificare il tracciato della ferrovia complementare del Circondario di Palmi nel senso di sfruttarla tutta per i centri popolari del versante sinistro; e solo la popolazione oppidese si è acquietata quando il Sindaco, malgrado il rigore della stagione, ha promesso di partire subito per Roma, come è partito infatti nello stesso giorno 18». Il resto attiene a questioni puramente tecniche, che non è il caso proprio di riportare, ma ecco ancora un assaggio. De Zerbi opponeva a tutto che una lunga esperienza ormai insegnava che il «mezzo della corrispondenza ufficiale» non risultava sempre idoneo allo scopo e che i problemi, quindi, meglio e presto si sarebbero risolti recandosi sul luogo deputato di persona. E veramente, non aveva proprio tutti i torti!

Alfredo De Zerbi non solo quella volta si è portato a Roma al fine di perorare la causa della ferrovia. Lo aveva già fat-

to in precedenza e particolarmente nella data del 7 maggio 1910, quando si era recato proprio «per presentare al governo il memoriale dei Sindaci del Circondario di Palmi per la ferrovia Gioiosa-Gioia Tauro». Per tale viaggio le spese anticipate gli sarebbero state pagate soltanto nell'aprile del 1913. Evidentemente, anche in questo caso bocciature di delibere e controdeduzioni si saranno spesso accavallate. Il 17 giugno si provvedeva a soddisfare l'ingegnere del comune Giuseppe Ferraris per 200 copie del «tracciato ferroviario» allestito nell'ufficio tecnico<sup>10</sup>.

A guerra finita il problema della ferrovia si è subito ripresentato all'attenzione delle amministrazioni comunali se il 29 novembre del 1919 si provvedeva al pagamento del nolo di due carrozze, che'erano servite a portare a Delianova il commissario prefetizio Liborio Gionisracusa, onde partecipare al «comizio "pro ferrovia"»<sup>11</sup>. Ma, in verità, la macchina stentava a mettersi in movimento. Così quegli veniva a lamentarsi del mancato avvio dei lavori nella seduta del consiglio comunale del 23 aprile 1923: «sebbene da lungo tempo sia stato redatto e pare anche approvato il progetto per la costruzione della linea ferroviaria Gioia Tauro-Gioiosa Ionica per il tratto Melicuccà-Oppido-Radicena non ancora si è dato inizio dei lavori di costruzione, tante volte promessi». Rappresentando in quell'occasione che si trattava di una naturale aspirazione delle popolazioni, che nelle occasioni di maggior bisogno avevano dimostrato un alto esempio di doti civiche e militari e che la ferrovia avrebbe potuto «risolvere il purtroppo grave e assillante problema economico delle comunicazioni, con evidente grande vantaggio delle nostre fiorenti industrie agricole e commerciali» e infine che si sarebbe posto fine a una «grave crisi che attraversano i nostri operai a causa della crescente disoccupazione», faceva voti per un pronto inizio dei lavori e stabiliva di chiamare in aiuto, inviando loro copia della delibera, i deputati del collegio<sup>12</sup>.

Che è che non è, si apprende da una delibera del 28 dicembre di quello stesso anno che «recentemente sono stati iniziati e condotti a termine i lavori del tracciato sul terreno del tronco della Ferrovia Gioia Tauro-Gioiosa Ionica, che da Radice, per Terranova, Varapodio e Tresitico arriva a Oppido Mamertina». Ma doveva trattarsi di un falso sogno perché sappiamo come poi la cosa andrà a finire. Comunque, nell'occasione il consiglio ribadiva ancora una volta come il tronco ferroviario, che veniva a collegare i mag-

giori centri della Piana con «gli scali marittimi e ferroviari del Tirreno e dello Ionio», avrebbe contribuito sicuramente al «risorgimento economico» di un territorio tra i più ricchi e feraci della regione. Tule, che il governo nazionale aveva compreso «tra i lavori urgenti» non per «vieto calcolo elettorale», oltre a unire i due versanti, avrebbe procurato una grande spinta alla rinascita della zona e addirittura a tutta la provincia «per lunghi decenni tenuta nel più deplorabile servaggio politico», che «solo dal Governo Nazionale Fascista può sperare la pratica risoluzione dei suoi più vitali problemi». In verità, il governo fascista, che tanto ha pur fatto per la Calabria, in questo caso ha fallito clamorosamente. Comunque, tutto ciò premesso, il consiglio si rivolgeva al governo perché la costruzione del tronco ferroviario fosse completata «al più presto» e stabiliva d'inviare copia della delibera in *promis* al presidente del consiglio dei ministri, cioè a Benito Mussolini e a S. E. Giuseppe Carnazza, ministro dei lavori pubblici, al prefetto e al console generale della milizia Minniti.

Ancora il 15 dicembre 1924 il problema risultava attuale se a quella data il comune provvedeva a liquidare le spese del biglietto ferroviario e di vitto e alloggio al sindaco Riccardo Gerards e al segretario politico del fascio prof. Giuseppe Musico per la loro andata a Roma «per conferire con S. E. il Presidente del Consiglio per il tronco ferroviario Oppido-Radicena»<sup>13</sup>. Si trattava, comunque, sicuramente degli ultimi fuochi.

Perché un progetto ormai bene avviato e prossimo a concludersi è poi finito in un vero aborto? Perché il governo fascista, che tanti lavori pubblici ha avviato e portato a compimento, non ha provveduto? Molteplici possono risultare le cause, ma penso che una soprattutto si stagli nitidamente. Col nuovo corso la provincia reggina non ha avuto sicuramente gli stessi esponenti che hanno potuto vantare Cosenza e Catanzaro e, quindi, Oppido e paesi vicini non hanno continuato ad avere quei santi in paradiso, che avevano assicurato tante provvidenze. Non c'era più Rocco de Zerbi, finito come sappiamo nel 1893 e nell'aprile 1921 si era ormai ritirato dall'agone politico il marchese Ferdinando Nuziante. Però, di sicuro, il colpo di grazia è venuto dalla morte dell'on. Giuseppe De Nava a febbraio del 1924. Nell'indicare quale «una delle persone più rappresentative della regione», il sindaco fascista di Oppido lo ricordava così nel consiglio tenutosi il giorno 28 di tal mese «E non possiamo non ricordare la servi-

da opera da lui svolta dopo il terribile flagello del 1908, specie nel campo legislativo: è appunto a lui che si deve il testo unico delle Leggi sul terremoto, da cui si sperava la resurrezione dei nostri paesi, così crudelmente colpiti dalla sventura. Fu è vero un disinganno, ma non certo per le leggi, ch'erano poi buone»<sup>14</sup>.

Rocco De Zerbi, che così tanto si è interessato a pro della realizzazione della ferrovia a scartamento ridotto, è stato del pari un paladino delle necessità delle popolazioni tirreniche difendendo a spada tratta i lavori della più importante ferrovia, la Reggio-Eboli. Nella seduta di giunta del 4 luglio 1887 il sindaco Francesco Genoese è venuto a proporre d'indirizzare al deputato calabrese «il proprio gradimento e gli attestati di riconoscenza per quanto nell'attuale sessione legislativa ha fatto nell'interesse generale del Paese, ed in specie per la popolazione della Calabria». Il consesso oppidese non poteva estraniarsi e non riconoscere ch'egli soprattutto «ha saputo con sano accorgimento difendere in Parlamento gli interessi della popolazione di queste contrade per quanto principalmente concernono i lavori ferroviari della Reggio Eboli»<sup>15</sup>.

Anche il piccolo comune di Tresilico, diventato poi un semplice rione di Oppido, ha fatto contemporaneamente alla più grossa entità la sua parte nel perorare la costruzione della tanto sospirata ferrovia e varie sono le indicazioni fornite dalle delibere municipali. Il 17 febbraio 1905 l'amministrazione di Tresilico si associava con un voto di plauso a quella di Radicena per i voti espressi nella riunione di consiglio del 30 dicembre 1904. Pur crucciandosi che il tracciato si sarebbe venuto a localizzare al più vicino a 10 km., dichiarava ch'esso «pure tornerebbe di grande vantaggio al traffico dei prodotti di questo territorio, che nella parte più bassa lambisce quello di Iatrinoli, e perciò si abbrevierebbe di oltre metà il percorso attuale per raggiungere la ferrovia, e quindi di grandissima utilità, sia dal lato economico che commerciale degli abitanti di questo Comune». Da quanto si evince, i Radicenesi avevano dovuto prospettare un ridimensionamento del progetto originario. Il 26 agosto 1906 l'amministrazione tresilicese così come quella di Oppido veniva in soccorso del consiglio provinciale facendo una viva istanza al governo perché assegnasse a tale ente la costruzione della ferrovia, un'iniziativa veramente straordinaria per «l'utilità e gli immensi vantaggi che ne derivano a queste ... (contrade) per quanto ubertose, altrettanto abbandonate». Riuscito vano un

tale proposito perché il consiglio provinciale aveva fatto conoscere di non potersi imbarcare in una tale impresa per mancanza di fondi, il 30 dicembre il consiglio comunale ritornava necessariamente sui suoi passi e si rivolgeva nuovamente al governo perché l'opera «fosse compresa nella legge speciale per la Calabria». Ancora il 17 febbraio 1906<sup>16</sup> veniva ad allinearsi alla deliberazione presa dal comune di Oppido nella richiesta della riunione di un congresso, cui avrebbero dovuto partecipare i sindaci e i deputati del circondario di Palmi e lo stesso consiglio provinciale e a confermare l'adesione al voto fatto proprio dalla deputazione provinciale.

#### Note bibliografiche

<sup>1</sup> Un antesignano propugnato della necessità di una tale opera deve essere considerato il conte Domenico Antonio Grillo, che in data 14 luglio 1869, ritrovandosi consigliere provinciale e vicepresidente del comitato agrario di Gerace, ha pubblicato «un suo piano di nuova ferrovia con la quale si unirebbero i due golfi di Gerace e di Gioia partendo dalla marina di Bovaolino». Il piano era stato approvato e finanziato dallo stesso consiglio provinciale. De Sterlich C., *Cronica giornaliera delle Province Napoletane dal 1° marzo al 31° dicembre 1869*, Stab. Tip. Delle Belle Arti, Napoli 1869, pp. 285-286.

<sup>2</sup> Liberti Rocco, *Il Risorgimento dal decennio francese alla grande guerra*, "Aa. Vv., Gioia Tauro Storia Culturale Economia", Rubbettino ed., Soveria Mannelli 2004, pp. 127-129.

<sup>3</sup> Archivio Comunale Oppido (= ACO), *delibere della giunta*.

<sup>4</sup> Liberti R., *Il Risorgimento...*, *ibidem*.

<sup>5</sup> ACO, *delibere del consiglio*.

<sup>6</sup> Sansoni Francesco, *Sulla convenienza di una nuova ferrovia nella Provincia di Reggio Calabria*, Tipografia Adamo D'Andrea, Reggio Calabria 1885, *passim*. L'esemplare da me visionato risulta dedicato al Prof. Celeste Clericetti, ingegnere civile e professore di scienza delle costruzioni all'Istituto tecnico superiore di Milano (1835-1887).

<sup>7</sup> Liberti, *Il Risorgimento...*, p. 128. Il termine «fratello» riportato in tale pubblicazione è un errore. Quello esatto è «nipote». Infatti, era figlio del di lui fratello Gaetano. Sulla composizione della famiglia Zerbi, poi in parte De Zerbi ved. Liberti Rocco, *Il caso Rocco De Zerbi*, "Quaderni Mamertini" n. 60, Tipolitografia Diaco, Bovaolino 2005.

<sup>8</sup> De Zerbi Alfredo, *Pro-Ferrovia Gioiosa Ionica Marina-Gioia Tauro con le due diramazioni Polistena-Rosarno e Radicena-Oppido-Palmi*, Tipografia R. Laruffa, Mileto 1906, *passim*.

<sup>9</sup> ACO, *delibere del consiglio*.

<sup>10</sup> *Ivi*, *delibere della giunta*.

<sup>11</sup> *Ivi*, *delibere del commissario prefettizio*.

<sup>12</sup> *Ivi*, *delibere del consiglio*.

<sup>13</sup> *Ivi*, *delibere della giunta*.

<sup>14</sup> *Ivi*, *delibere del consiglio*.

<sup>15</sup> *Ivi*, *delibere della giunta*.

<sup>16</sup> *Ivi*, *delibere del consiglio comunale di Tresilico*.

\* Deputato di Storia Patria e Ispettore Archivistico Onorario