

E' di pochissimi giorni fa una notizia della quale, leggendola, si stenta a comprenderne le ragioni. E' stato infatti pubblicato sul sito delle Ferrovie della Calabria lo scorso 30 giugno un bando con il quale l'azienda di trasporto pubblico di proprietà della Regione Calabria vorrebbe appaltare i lavori per la demolizione di un ponte, indicato anonimamente come "sito alla progressiva Km 23+443 della linea Gioia Tauro - Sinopoli": si tratta del famoso ponte in ferro di S. Eufemia d'Aspromonte, rarissimo esemplare di archeologia industriale degli anni '20, la cui importanza deriva sia da caratteristiche estetiche che tecniche. Tale viadotto in ferro risale infatti alla fine degli anni '20 e costituisce un simbolo di quello che resta della dismessa tratta Gioia Tauro - Sinopoli, che tra Palmi e Sinopoli venne aperta al servizio nel 1928 e chiusa nel 1997. Collocato all'uscita di una galleria e perfettamente integrato con l'ambiente circostante, è famoso tra gli appassionati di ferrovie in tutta Italia e all'estero per le sue caratteristiche tecnico-costruttive, che fanno di questo ponte un esemplare unico per lunghezza e altezza nel panorama storico ferroviario Calabro-lucano e non solo (la maggior parte dei ponti, soprattutto sulle linee delle ex Ferrovie Calabro-Lucane era infatti costruita ad arcate in muratura, soluzione che si rivelò poco adatta in questo caso proprio in seguito alla elevata altezza rispetto al livello del fondo valle).

Il bando di gara (scaricabile al link: <http://www.ferroviedellacalabria.it/fdc/contenuti/uploads/file/albo/g15-05.zip>) prevede l'appalto per i lavori di demolizione del ponte, la cui effettuazione costerà alle Ferrovie della Calabria 145.000€ (o poco meno, trattandosi dell'importo di base per l'asta al ribasso), e la conseguente vendita del materiale ferroso di risulta per un valore che si aggira sui 148.000€. Al termine di questo scempio, dunque, Ferrovie della Calabria guadagnerà tre, quattro o cinque mila Euro, a seconda delle offerte che riceverà. Che senso ha dunque demolire questo ponte? Possibile che si decida di cancellare un pezzo di memoria storica e di archeologia industriale per pochissime migliaia di Euro?

La tratta esistente (o meglio “resistente”, seppur a fatica in alcuni tratti) tra Palmi e Sinopoli è stata sdemanializzata alla fine nel 2012, cessando di essere di proprietà demaniale e di essere ufficialmente riconosciuta come ferrovia per diventare una semplice entità patrimoniale di proprietà delle Ferrovie della Calabria. Tale provvedimento è stato attuato ad opera della Regione Calabria – precedente proprietario dell’infrastruttura – per una mera questione di bilancio, in modo da eliminare ogni onere a proprio carico per il mantenimento della linea: non esistendo più alcun vincolo di tutela della linea (in quanto non più proprietà demaniale), Ferrovie della Calabria ha pertanto adesso piena libertà di azione sia su questo tratto di ferrovia che su quello esistente tra Silvana Mansio e S. Giovanni in Fiore, in pieno Parco Nazionale della Sila, in quanto “abbandonate” dalla Regione Calabria perché riconosciute come non più utili ai fini del trasporto pubblico locale. La situazione è perciò critica in quanto se Ferrovie della Calabria dovesse continuare a perseguire questa politica, potrebbe decidere di “svendere” queste linee (terreno e materiale ferroso della sede ferroviaria), tra le più belle in Europa, soltanto per fare cassa con cifre peraltro irrisorie, soprattutto se paragonate all’altissimo valore storico, culturale, tecnico e naturalistico di queste ferrovie.

La demolizione di questo ponte, inoltre, andrebbe a compromettere in maniera non indifferente la fattibilità di un progetto, la cui proposta era stata portata all’attenzione dei media regionali da parte dell’Associazione Ferrovie in Calabria solo poche settimane fa, riguardante la trasformazione del tratto di ferrovia tra Palmi e Sinopoli in pista ciclabile tramite il posizionamento di pannelli appositamente studiati per adattarsi al binario, con il doppio vantaggio di preservare il tracciato, immerso negli splendidi paesaggi ai piedi dell’Aspromonte, rendendolo al contempo fruibile per il turismo ciclistico e naturalistico.

In una Regione come la Calabria, afflitta da gravi carenze a livello infrastrutturale, dove la cultura della mobilità ciclistica è indietro di anni rispetto al resto d’Italia e dove il turismo naturalistico dovrebbe essere alla base dell’economia regionale, questo progetto si integrerebbe perfettamente con una politica del “fare bene”, nel pieno rispetto della storia e dell’ambiente.

Un’osservazione: le Ferrovie della Calabria, essendo ora proprietarie dell’infrastruttura, sono anche completamente responsabili del suo mantenimento in sicurezza (pur non ricevendo più i fondi necessari a tale fine), per cui – in tutta probabilità – potrebbero aver optato per la demolizione al fine di evitare di dover garantire a proprie spese la sicurezza del viadotto.

E' per questo pertanto, a maggior ragione, che bisogna battersi per la costruzione della pista ciclabile su questa linea: in questo modo si potrebbero infatti attrarre fondi europei, abbondanti quando si tratta di incentivare la mobilità alternativa, riportando questa ferrovia così sotto competenza demaniale, questa volta però sotto forma di pista ciclabile, alleggerendo di conseguenza da questo onere le casse delle Ferrovie della Calabria.

Nel frattempo, per tutelarsi da eventuali inconvenienti, le Ferrovie potranno optare per la più semplice e consueta costruzione di muretti con annessi cartelli di divieto di accesso agli ingressi del ponte, come da sempre si fa con i ponti e le gallerie delle ferrovie dismesse. In conclusione, però, non possiamo fare a meno di rivolgerci alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Provincia di Reggio Calabria e Vibo Valentia, oltre che al Ministero per i Beni e le attività culturali, con il seguente quesito:

Analizzando il comma 1 dell'articolo 12 del D. Lgs. n. 42/2004, si evince che i beni immobili pubblici di oltre 50 anni di età (in seguito innalzata a 70 anni dal DL 70/2011), prima di ogni intervento di modifica e/o demolizione e/o vendita, necessitano di una verifica obbligatoria di interesse culturale e storico da parte del Ministero per i Beni e le attività culturali. Nello specifico, il comma 1 dell'articolo 12 del D. Lgs n. 42/2004, recita che: **“ Le cose immobili e mobili indicate all'articolo 10, comma 1, che siano opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre cinquanta anni, sono sottoposte alle disposizioni del presente Titolo fino a quando non sia stata effettuata la verifica di cui al comma 2.”**

Per maggiore completezza, riportiamo anche il relativo comma 2: **“I competenti organi del Ministero, d'ufficio o su richiesta formulata dai soggetti cui le cose appartengono e corredata dai relativi dati conoscitivi, verificano la sussistenza dell'interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico nelle cose di cui al comma 1 dell'art 12, sulla base di indirizzi di carattere generale stabiliti dal Ministero medesimo al fine di assicurare uniformità di valutazione.”**

Il comma 1 dell'art 10, recita invece: **“Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.”**

Considerando che il ponte ferroviario di S.Eufemia d'Aspromonte è stato costruito tra il 1927 ed il 1928 (anno di apertura del tronco ferroviario Palmi – Sinopoli), e quindi possiede un'età minima di 87 anni, se come da norma è stata effettuata una perizia da parte del Ministero preposto, com'è possibile che sia stato ignorato l'enorme valore storico, architettonico e

paesaggistico di quella che è anche una struttura simbolo delle Ferrovie Calabro Lucane? Si pensi solo che tale struttura caratterizza in modo elegante, da quasi un secolo, il paesaggio di S.Eufemia d'Aspromonte, al punto da essere più volte soggetto di storiche cartoline e fotografie ufficiali delle Ferrovie Calabro – Lucane e delle Ferrovie della Calabria che hanno ereditato il patrimonio FCL.

Certi quindi di ricevere i dovuti chiarimenti in tempi in brevi, porgiamo un cordiale saluto.

Catanzaro, 6 luglio 2015

Francesco Lazzaro
Roberto Galati
Associazione Ferrovie in Calabria
Italia Nostra Crotonese