

<http://www.corrieredellacalabria.it/index.php/lettere-al-direttore/item/35920-si-abbatte-un-ponte-storico-per-guadagnare-5mila-euro>

Si abbatte un ponte storico per guadagnare 5mila euro

Al Direttore

Lo storico Ponte Sant'Eufemia d'Aspromonte, rarissimo esemplare di archeologia industriale degli anni '20, simbolo di quello che resta della dismessa tratta Gioia Tauro-Sinopoli, sarà svenduto e demolito per ricavarne letteralmente quattro soldi.

Se non ci fosse tanto di bando pubblicato sul sito delle Ferrovie della Calabria lo scorso 30 giugno (<http://www.ferroviedellacalabria.it/fdc/bandi/>) la notizia potrebbe sembrare uno scherzo.

Invece, l'azienda di trasporto pubblico di proprietà della Regione Calabria intende appaltare i lavori per la demolizione del ponte, indicandolo sul bando anonimamente come «sito alla progressiva Km23+443 della linea Gioia Tauro-Sinopoli».

Una vicenda che la sezione di Crotone di Italia Nostra e l'Associazione Ferrovie in Calabria con il Gruppo ferrovie storiche denunciano chiedendo un intervento urgente del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del ministro del Beni e Attività culturali, Dario Franceschini, della Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici della Provincia di Reggio Calabria e Vibo Valentia e del presidente della Regione, Mario Oliverio per bloccare la svendita e la demolizione del ponte tutelato dal D.L.

42/2004 (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).

L'appalto per i lavori di demolizione, come indicato nel bando di gara, costerà alle Ferrovie della Calabria 145mila euro (o poco meno, trattandosi dell'importo di base per l'asta al ribasso).

La vendita del materiale ferroso di risulta si aggira sui 148mila euro.

Al termine di questa distruzione Ferrovie della Calabria guadagnerà tre, quattro o cinque mila euro, a seconda delle offerte che riceverà.

Che senso ha demolire questo ponte chiedono la sezione di Crotone di Italia Nostra e l'Associazione Ferrovie in Calabria? Possibile che si decida di cancellare un pezzo di memoria storica e di archeologia industriale per pochissime migliaia di euro? Il viadotto in ferro, la cui importanza deriva sia da caratteristiche estetiche che tecniche, risale alla fine degli anni 20 quando, nel 1928, tra tra Palmi e Sinopoli venne aperta al servizio la tratta Gioia Tauro-Sinopoli, chiusa nel 1997 e oggi dismessa.

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

<http://www.corrieredellacalabria.it/index.php/lettere-al-direttore/item/35920-si-abbatte-un-ponte-storico-per-guadagnare-5mila-euro>

ferroviario Calabro-Lucano (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).

La struttura caratterizza, da quasi un secolo, il paesaggio di Sant'Eufemia d'Aspromonte.

La tratta è stata sdemanializzata alla fine nel 2012, cessando di essere ufficialmente riconosciuta come ferrovia, per diventare una semplice entità patrimoniale di proprietà delle Ferrovie della Calabria.

Un provvedimento attuato dalla Regione Calabria - precedente proprietario dell'infrastruttura - per una mera questione di bilancio, ovvero 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.

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 irrisorie, soprattutto se paragonate all'altissimo valore storico, culturale, tecnico e naturalistico di queste ferrovie.

Ma c'è anche un altro aspetto che indigna Italia Nostra e, l'Associazione Ferrovie in Calabria Gruppo Ferrovie Storiche: la demolizione di questo ponte comprometterà la fattibilità di un progetto annunciato dall'Associazione Ferrovie in Calabria solo poche settimane fa, ovvero 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'occasione per 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.