



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo*

COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE

DELIBERA N. 47 DEL 22.05.2017

*LA COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE*

Visto il D.Lgs. 20 ottobre 1998 n. 368 e successive modificazioni, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali"

Visto il D.Lgs. 30 marzo 2001 n. 165 e successive modificazioni, recante "Norme generali sull'organizzazione del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

Visto il D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio";

Visti il D.P.C.M. 29 agosto 2014, n. 171, contenente il "Regolamento di riorganizzazione del Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo di Valutazione della Performance, a norma dell'art. 16, comma 4, del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 giugno 2014, n. 89";

Visto il D.M. 28 novembre 2014, recante "Articolazione degli Uffici Dirigenziali di livello non generale del Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo;

Visto l'art. 42 della Costituzione;

Visti in particolare gli artt. 10, comma 3, lett. a), 13, 14 e 15 del citato D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;

Visto in particolare l'art. 39, comma 2, lettera b) del citato D.P.C.M. 29 agosto 2014, n. 171, a norma del quale la Commissione regionale per patrimonio culturale dichiara, su proposta della competente Soprintendenza, l'interesse culturale delle cose, a chiunque appartenenti, ai sensi dell'art. 13 del Codice;

Visto il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello non generale di Segretario regionale per i beni culturali e paesaggistici delle Marche conferito alla Dott.ssa Giorgia Muratori con Decreto del Direttore Generale Bilancio Dott. Paolo D'Angeli del 9 marzo 2015, registrato dalla Corte dei Conti il 21 aprile 2015 foglio 1614, che svolge le funzioni di Presidente della Commissione, ai sensi dell'art. 39, comma 4 del citato DPCM 171/2014;

Visto il D.M. 23 gennaio 2016 recante "Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'art.1, comma 327, della legge 28 dicembre 2015 n.208", registrato dalla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016;

Vista la nota della Soprintendenza belle arti e paesaggio delle Marche (ora Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio delle Marche) n. 1016 del 21.01.2016 di avvio del procedimento di dichiarazione d'interesse culturale, ai sensi dell'art.10, comma 3, lettera a) del "Ponte di Fosso Callugo dell'ex linea ferroviaria A.F.A. (Adriatica-Fermo-Amandola)", sito nel territorio del Comune di Amandola (FM), catastalmente distinto al N.C.E.T. del medesimo comune al foglio 31 con la particella n. 49 ed al foglio 44 con la particella n. 3, come da planimetrie allegate;

Vista la successiva nota della medesima Soprintendenza prot. n. 1018 del 21.01.2016 con la quale sono state trasmesse la relazione storico-architettonica e descrittiva e la documentazione catastale e fotografica di riferimento;

Visto il Verbale n. 6 della riunione della Commissione del giorno 22 maggio 2016, sottoscritto dai relativi componenti, dal quale risulta che la proposta della Soprintendenza competente, contenuta negli atti appena citati e fondata sulle argomentazioni ivi contenute, è stata approvata all'unanimità dalla Commissione stessa;

Tutto ciò premesso,

**DELIBERA**

Art. 1) Il "Ponte di Fosso Callugo dell'ex linea ferroviaria A.F.A. (Adriatica-Fermo-Amandola)", sito nel territorio del Comune di Amandola (FM), catastalmente distinto al N.C.E.T. del medesimo comune al foglio 31 con la particella n. 49 ed al foglio 44 con la particella n. 3, e meglio descritto nella documentazione esaminata, è



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo*

COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE

dichiarato di interesse culturale, ai sensi degli articoli 10, comma 3, lettera a) e 13 del Codice dei Beni Culturali, quale manufatto di interesse storico e documentario.

Art. 2) La relazione storico-architettonica descrittiva del manufatto con la planimetria catastale di riferimento, costituisce parte integrante e sostanziale della presente delibera.

Il presente atto è notificato al proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene oggetto di vincolo diretto ai sensi e per gli effetti dell'art. 15 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;

Il presente provvedimento ha efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente atto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi dell'articolo 16 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.;

E' inoltre ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale, entro 60 gg. dalla notifica del presente atto, al Tribunale Amministrativo Regionale competente per territorio, a norma del D. lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero, in via alternativa, è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199, entro 120 gg. dalla notifica del presente atto.



PRISIDENTE DELLA COMMISSIONE

*Dott.ssa Giorgia Muratori*



# Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO  
DELLE MARCHE - ANCONA

AMANDOLA (FM) – Ponte dell' Ex linea ferroviaria A.F.A. (Adriatica – Fermo – Amandola).  
Immobile censito al : N. C. E. T. Foglio 31, particella 89 e Foglio 44, particella 3

## a) Collocazione storico e cronologica del bene

Il testo che segue e parte della documentazione fotografica e dei documenti del tracciato ferroviario, traggono principalmente fonte dalle seguenti pubblicazioni:

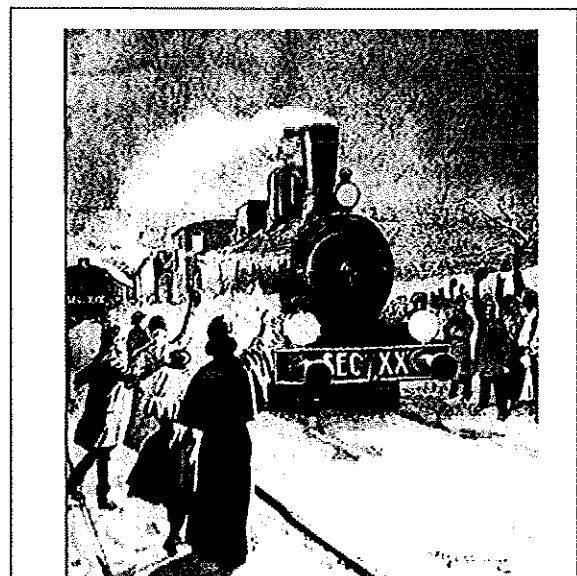
- Due pubblicazioni sull'Ex Ferrovia A.F.A. :  
(Adriatica – Fermo – Porto San Giorgio): *Il treno della Valle del Tenna* di Dario Rossi e *La Ferrovia, percorso nella memoria 1908 – 1956* di Pino Bartolomei

Alla stesura della relazione hanno collaborato:

- Dott.ssa Annamaria Cagnoni per le ricerche bibliografiche ed archivistiche
- Arch. Evelina Ramadori per l'analisi, la conoscenza e lo studio delle tipologie architettoniche dei viadotti e dei ponti
- Ricerche, memorie e testimonianze verbali raccolte, rilievi grafici e fotografici eseguiti dal Funzionario di zona arch. Domenico Cardamone (dal 1993 al 2002)

L'ex linea ferroviaria A.F.A (Adriatico – Fermo – Amandola) è caratterizzata da un'unitarietà progettuale per la "serialità architettonica" dalla quale ne consegue che oltre alle tredici stazioni, le latrine, i pozzi ed i caselli, anche i ponti ed i viadotti hanno gli stessi caratteri stilistici, le stesse soluzioni tecnico – progettuali (campate a tutto sesto con piloni posti ad equa distanza) e lo stesso impiego di materiali e sistemi costruttivi (orditure delle arcate e dei piloni in muratura piena in cotto di laterizio e/o pietra a vista che contengono le murature a sacco). All'identica forma esteriore dei ponti corrisponde (ancora oggi) la leggibilità della loro monumentalità architettonica e paesaggistica. E' utile, pertanto, quantificare e classificare per tipologie architettoniche tutti i ponti ed i viadotti che è stato possibile documentare per meglio comprenderne la consistenza e la dimensione territoriale (vedi elaborato A che segue nella relazione). Il tracciato generale di tutta la ferrovia (vedi elaborato B) che comprende e descrive tutte le opere ad esso connesse, accompagna sempre il piano di verifiche d'interesse proposto dallo scrivente per ogni fabbrica storica specificandone, di volta in volta, la data di costruzione, la consistenza materica e le peculiarità storico – artistiche così come previsto dal Codice per i beni culturali ed il paesaggio. La ferrovia parte da Porto San Giorgio sull'Adriatico e raggiunge i monti Sibillini con la stazione di Amandola passando per Fermo (dalle iniziali di queste città proviene l'acrostico A.F.A). La sua costruzione è un momento storico molto importante che entusiasma gli animi in quanto per la prima volta si uniscono e si incontrano, quotidianamente, le popolazioni marine con quelle vallive e montane. La valle interessata è quella del fiume Tenna che il tracciato affianca costantemente. Il nuovo e moderno sistema di

comunicazione su rotaia modifica radicalmente i costumi sociali (un po' come accade in tutta Italia, vedi disegno di A. Beltrame della Domenica del Corriere, titolata " il fervore di opere e l'ansia di progresso alle soglie del XX secolo" tratta dalla pubblicazione di Dario Rossi) dal 1908, anno di costruzione della ferrovia fino al 1956 anno della sua dismissione. Se consideriamo i ponti ed i viadotti come opere simili sotto il profilo architettonico, osserviamo che il ponte di fosso Callugo (insieme al ponte di Villa Basso e quello di Servigliano) si contraddistingue per dimensione, monumentalità ed aspetto paesaggistico. Per la data della sua costruzione si fa riferimento alla documentazione di seguito riportata:



1908: Inaugurazione. Ordine di Servizio del Direttore dell'Esercizio

1956: Cessazione dell'Esercizio

**SOCIETA'**  
per le Ferrovie Adriatico - Appennino

Fermo 11 Dicembre 1908

LINEA PORTO S. GIORGIO - AMANDOLA

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

**ORDINE DI SERVIZIO N. 1 - 1908**

Col giorno 14 corrente verrà aperta al pubblico esercizio la linea Porto S. Giorgio-Amandola della lunghezza di Chiametri 56,908 e che comprende le seguenti stazioni e fermate: Porto S. Giorgio (Piazza Marina), Porto S. Giorgio (Transito), Fermo (S. Lucia), Monturano, Oroltazzolina, Magliano, Montegiorgio, Belmonte, Falcone, Servigliano, S. Vittoria, Monte S. Martino, Montefalcone ed Amandola.

La Stazione di Porto S. Giorgio (Piazza Marina) è abilitata al solo servizio Viaggiatori, bagagli, cani e colli non superiori ai 50 Chilogrammi spediti con carte trasporto.

La Stazione di Porto S. Giorgio (Transito) al solo servizio merci Grande e Piccola Velocità, veicoli, feretri e bestie.

La fermata di Monte S. Martino al servizio viaggiatori, bagagli, cani e fido nuova disposizione alle sole spedizioni merci G. e P. V. di peso non superiore ai 50 chilogrammi

Le altre a tutti i trasporti indistintamente.

**Tariffe** -- Le tariffe e le condizioni che regolano tutti i trasporti in generale, sono quelle contenute nel Fascicolo 1908 approvato dal Ministero dei LL. PP., e per la nomenclatura delle merci attenersi a quella delle Ferrovie Stato, entrambi state già distribuite a tutte le Stazioni e Fermate.

**Orario di Servizio** -- Col presente ordine di servizio viene distribuito l'orario di servizio dei treni, che andrà in vigore col suddetto giorno 14 corrente.

I Capi Stazione e Fermate, i Macchinisti, i Sorveglianti e Capi squadra della manutenzione accuseranno in tempo debito, ricevimento e conoscenza dell'orario ai rispettivi Superiori immediati.

**Il Direttore dell' Esercizio**  
**A. FREUND**

2 luglio 1908: programma per l'inaugurazione

**SOCIETA' FERROVIE ADRIATICO-APPENNINO**  
S.p.A. - Sede in ROMA - Capitaneria L. 1111/1908  
FERROVIA ADRIATICA  
PORTO S. GIORGIO - FERMO - AMANDOLA  
DIREZIONE DELL'ESERCIZIO  
FERMO

Fermo 25 Agosto 1956  
Proc. N. 2380/146  
Rap. al N. ....  
del .....

X-11

**Ill.mo Sig. SINDACO**  
**DEL COMUNE di**

**OGGETTO: i Ferrovie Porto S. Giorgio -**  
**- Fermo - Amandola.**

La scrivente Società si fa dovere comunicare alla S.V. Ill.ma che a seguito disposizioni Ministeriali col giorno 27 agosto P.V. la ferrovia in oggetto cesserà il proprio esercizio.

Il servizio viaggiatori e merci verrà assicurato con automobili.

Le corse per i viaggiatori osserveranno l'orario qui annesso.

**Con osservanza si ossequia.**

**IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO**  
**(Prof. Dr. Ing. Luigi Ferrazzi)**

Inferenza originaria: FERMOVA - FERMO

182

Comunicazione della Società F.A.A. della cessazione dell'esercizio ferroviario Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola

1905: Cittadinanza onoraria conferita al progettista del ponte (Ing. Ernesto Besenjanica dal comune di Servigliano

**SERVIGLIANO**

**INAUGURAZIONE DEI LAVORI DELLA FERROVIA ADRIATICO-FERMO-AMANDOLA**

Il 2 del prossimo luglio 2 compirà nella nostra regione un avvenimento di grande importanza. La ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola, ideale, progettata e progettata dai nostri padri e da noi, e che da circa un trentennio era oggetto di dibattito nelle nostre assemblee amministrative e nei saggi uffici dello Stato, si avvia in quel giorno al desiderato compimento, con la posa della prima pietra del ponte che attraverserà il nostro Tenna nei pressi di Servigliano.

Questo avvenimento, che nel 30 maggio 1905 si tenne il primo congresso dei Sindaci dei Comuni interessati alla ferrovia ed era stata l'inaugurazione i lavori per la sua costruzione, e il luogo indicato al nuovo convegno che dovrà essere indissolubilmente i vicoli dell'attuale stazione fra tutte le Città ed i Paesi della nostra linea ferroviaria, e che sono riuniti in persona dei loro rappresentanti amministrativi e politici.

Mentre le altre regioni d'Italia godono da tempo i vantaggi del più spazioso mezzo di comunicazione si si adoperano per conseguire, e hanno certo per noi, senza dipendere dai nostri tutti locali, essere presenti al giorno in cui finalmente l'autentica potenza le nostre belle costruzioni.

Solutivo non rida l'evento questi siano fattori del civile progresso, questi soltanto danno il bene della nostra patria. E che il 2 luglio il giorno del solenne convegno della nostra terra, economica e del momento a quella unione di volontà che, mirando all'esclusiva tutela del bene comune, solo rinvigorisce tutte le nostre forze intellettuali, morali ed economiche.

Produttivi i nostri sforzi, frutto di una grande e generosa iniziativa, e che il nostro Tenna, unisce ed unisce le nostre anime, benedici e benedici, i nostri ospitalità, alle nostre patrie non mancherà che il bello della vita nuova, e come donaque, in Italia e fuori i nostri nomi di communitarie patrie, benedici indistintamente, così, nella prosperità della nostra produttività, avremo ed nel nome delle nostre costruzioni.

Convegna dunque il 2 del prossimo luglio a far cenno in Servigliano alle numerose Rappresentanze questi illustri cittadini questi e questi di buona volontà e di progresso venno. Nella bella festa, ricolti tutti, solteremo l'alta del 2 luglio, e nell'amichevole scambio delle loro preziose preparazioni a quel migliore avvenimento economico e commerciale che la nostra linea ferroviaria apparterrà ai nostri Comuni ed alle nostre patrie.

**Entra la ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola**

**Programma dei Festeggiamenti**

Dec. 2 - Il Municipio del Comune di Servigliano, Comune, Besenjanica, della Interità Delle, etc, Governative e Provinciali.

**AL COMM. ING. ERNESTO BESENANICA**  
**PER COSTRUZIONE DI LINEE FERROVIE**  
**NELLA BULGARICA NAZIONE**  
**MERITAMENTE NOTO E DESIDERATO**  
**OGGI CHE IN ITALIA**  
**COI LAVORI DELL'ADRIATICO-FERMO-AMANDOLA**  
**PLAUDENTI LE POPOLAZIONI DEL TENNA**  
**SODDISFATTE NEI LUNGI DESIDERII**  
**INIZIA NUOVE OPERE**  
**FRUTTO DI VALIDO INGEGNO ED ATTIVITA INDEFESSA**  
**IL MUNICIPIO DI SERVIGLIANO**  
**CON SPECIALE BENEVOLENZA FAVORITO**  
**CONFERISCE SOLENNEMENTE**  
**LA CITTADINANZA ONORARIA**  
**DECRETATA DAL CONSIGLIO IL 21 MAGGIO 1905**  
**E GLI PRESENTA QUESTO RICORDO**  
**TESTIMONIO PERENNE**  
**COME ANCHE NEI PICCOLI CENTRI**  
**I SENTIMENTI DEL CUORE**  
**SAPPIANO FEDELMENTE ARMONIZZARE**  
**COLLE ASPIRAZIONI PER LA CIVILTA ED IL PROGRESSO**

3 maggio 1903: compromesso tra la provincia di Ascoli ed il progettista  
Per la costruzione delle ferrovie

Verbale per il conferimento della cittadinanza onoraria  
all'ing. Besenjanica da parte del comune di Servigliano



ATTENDI A

**Compromesso per la costruzione e l'esercizio  
della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola**

1903

Amandola tre maggio 1903

Fra i signori Teodori cav. Enrico, presidente della deputazione provinciale di Ascoli Piceno e comm. ing. Ernesto Besenjanica fu Gaetano, domiciliato in Milano, si è convenuto e si conviene:

1. — Il sig. Teodori cav. Enrico, nella detta qualità e per conto e nell'interesse della Provincia che rappresenta, si obbliga di concedere, o subconcedere al sig. comm. ing. Besenjanica, che accetta, la concessione per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria a scartamento ridotto, denominata Adriatico-Fermo-Amandola, da avere luogo o direttamente tra esso assunto e il Governo, o indirettamente mediante sub-concessione da parte della Provincia.

In ogni ipotesi il sig. Besenjanica si obbliga di subentrare nel posto della Provincia, assumendo a sé tutti gli oneri e diritti, esonerando la Provincia stessa da qualsiasi gravame presente e futuro, tassa, spesa ed altro relativo.

2. — Per la costruzione ed esercizio di questa linea l'assuntore percepirà dal Governo, nei modi e termini di legge, l'annua sovvenzione di lire *scilicet* al chilometro, e per anni *scilicet*, quale unico corrispettivo della costruzione ed esercizio della linea stessa, che rimarrà ad esclusivo rischio e pericolo dell'assuntore.

3. — In garanzia dell'impegno, che l'assuntore contrae col presente atto, depositerà quale cauzione

**COMUNE DI SERVIGLIANO**

---

**ESTRATTO DI VERBALE**

RELATIVO ALLA DELIBERAZIONE

CON LA QUALE

IL CONSIGLIO CONFERIVA LA CITTADINANZA ONORARIA

ALL' ING. COMM.

**ERNESTO BESEZANICA**

---

MAGGIO MCMV

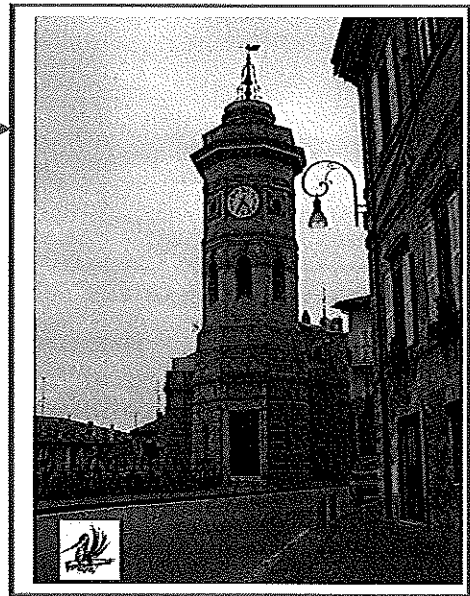


(Documentazione originale concessa dal Prof. Elvezio Serena Presidente Italia Nostra sezione di Fermo)

Fermo : il luogo dell'incidente oggi



La Torretta dell'arch. Giovan Battista Carducci



Il pattozzo salto di una vettura elettrica, in pieno abitato, a Fermo (Marche). Uscita dai binari in una curva, la carrozza ha sfaldato il parapetto, precipitando da circa otto metri. Nove persone sono rimaste uccise. (Disegno di A. Corradi)

Quindi, nell'elaborato A che segue si quantificano quindi, tutti i ponti ed i viadotti, mentre nell'elaborato B (di riferimento generale del programma di verifiche d'interesse) si riporta l'intero tracciato e tutte le opere d'arte ad esso connesse. Si riporta invece di seguito uno specchietto della durata dell'esercizio della linea ferroviaria utile per un riferimento temporale alla sua storia; per i profili altimetrici dei principali ponti e viadotti si veda l'elaborato C.



1908: Inaugurazione. dell'Esercizio con trazione a vapore



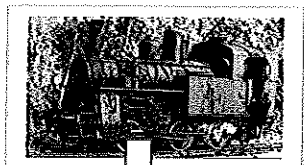
1928: Inaugurazione. dell'Esercizio con trazione elettrica



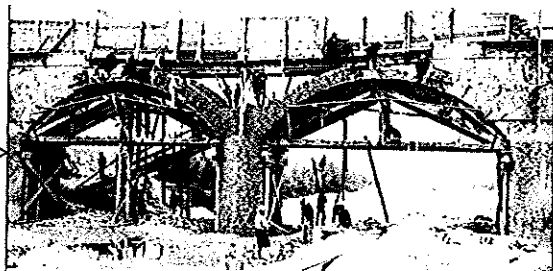
1948-50: Si ricostruiscono i ponti minati dai tedeschi nella ritirata



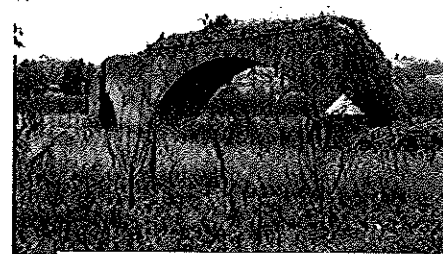
Elaborato A- Quantificazione e classificazione dei ponti e dei viadotti, di cui è stato possibile reperire la documentazione.



Ponte sul fiume Tenna a Grottazzolina

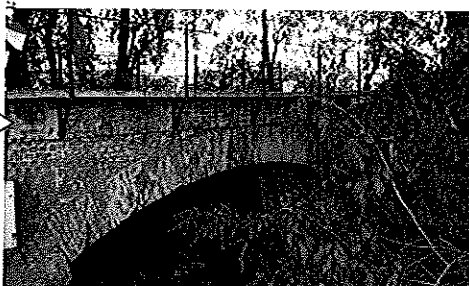


Ricostruzione del ponte minato nella ritirata dei tedeschi nel 1944



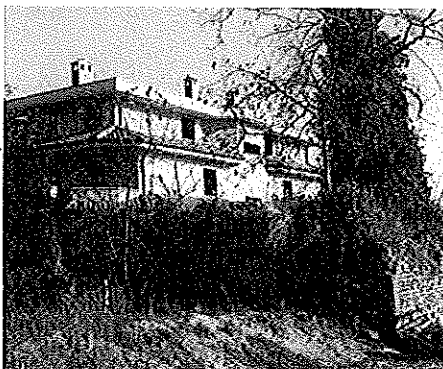
Consistenza dello stato attuale

Ponte nell'ippodromo di Montegiorgio



Consistenza dello stato attuale

Ponte in via Copernico



Consistenza dello stato attuale

Ponte contrada Casone

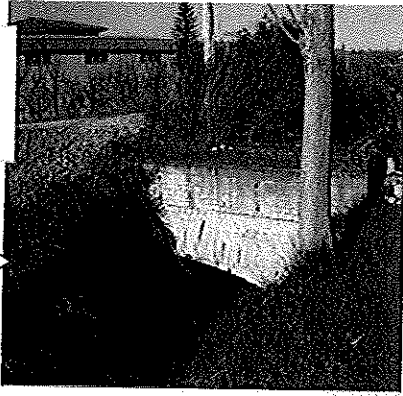
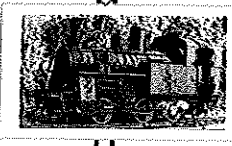


Consistenza dello stato attuale

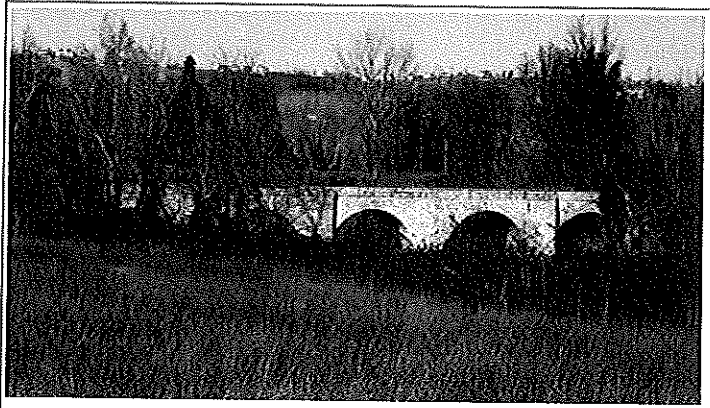
Ponte fosso Castagneto



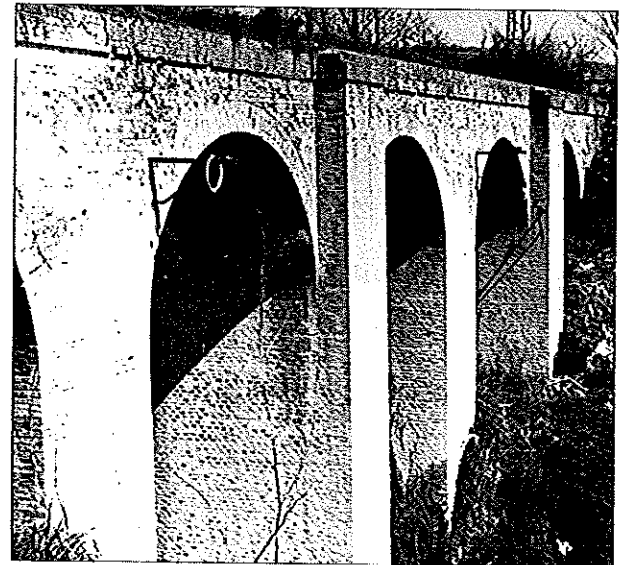
Ponte fosso Castagneto



Ponte fosso dell'Oro  
Consistenza dello stato attuale



Passaggio di un treno merci nel 1945



Consistenza materica nel 2005

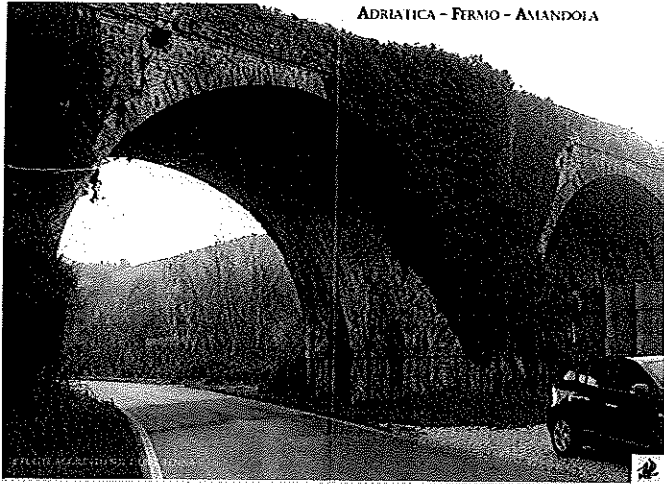
Ponte fosso Ceccaccio  
Consistenza dello stato attuale





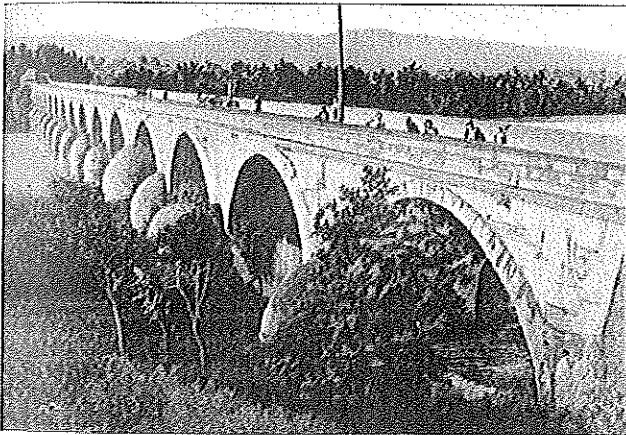
# Il ponte di Servigliano

ADRIATICA - FERMO - AMANDOLA



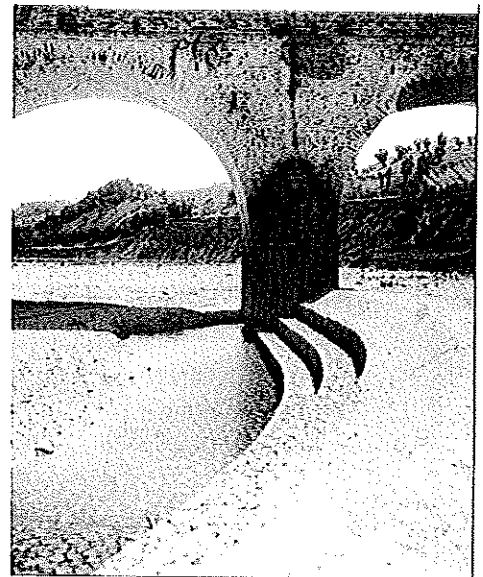
Consistenza dello stato attuale

Consistenza materica nel 2005

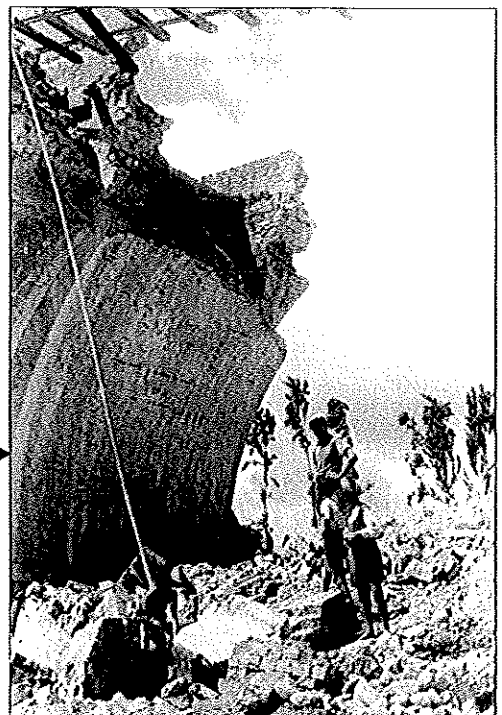


Cartolina del 1926 lato Servigliano

1936 pilone del ponte sul fiume Tenna



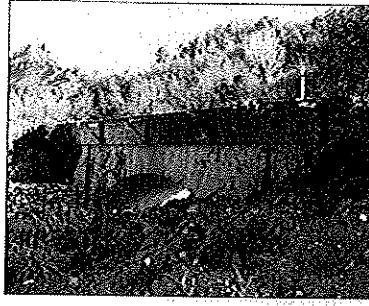
1944 - il crollo del ponte minato dai tedeschi



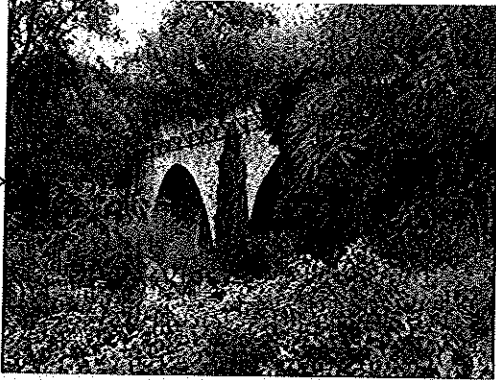
→ Ponte fosso Castellano



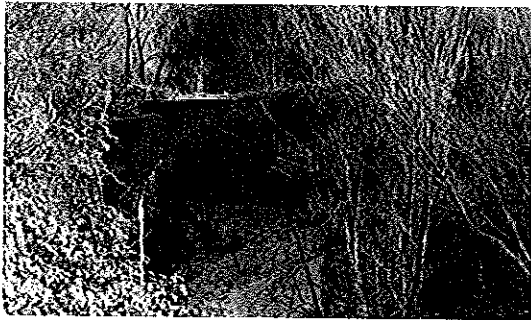
→ Ponte in contrada molino



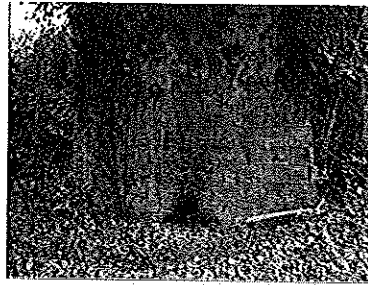
Il primo ponte prima della stazione di S. Martino



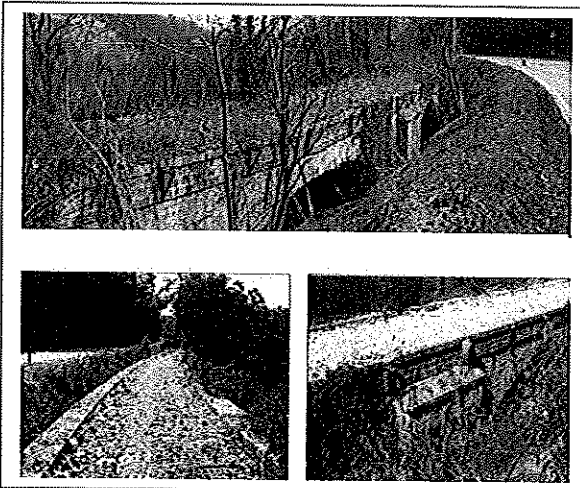
Il secondo ponte prima della stazione di S. Martino



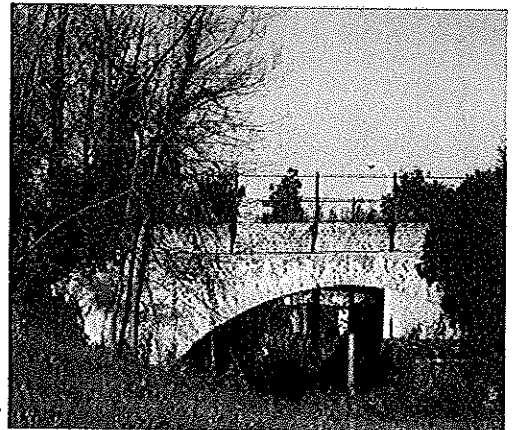
Ponte sul fosso dell'Inferno



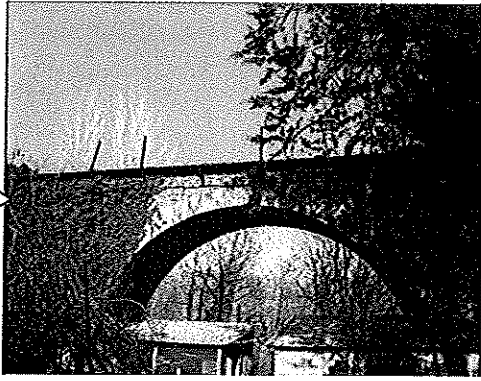
PONTE IN CURVA dopo la stazione di S. Martino



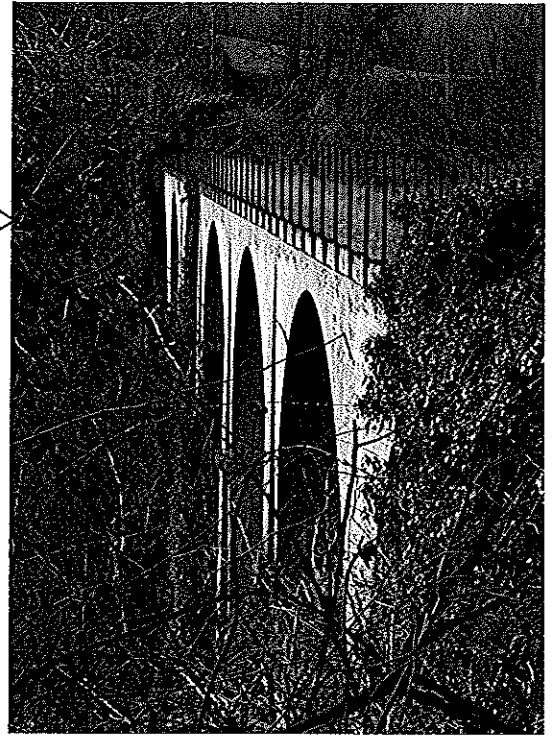
PONTE SUL FOSSO CUGNOLO



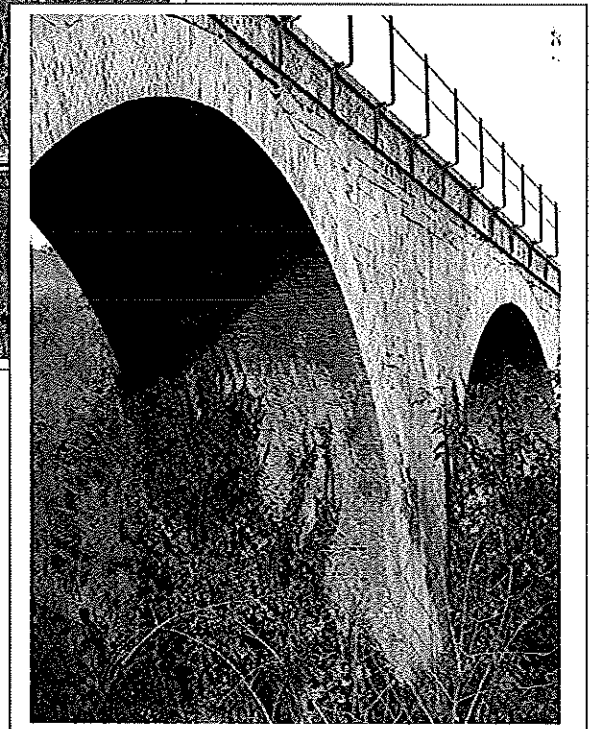
PONTE SUL FOSSO Rebuscaro



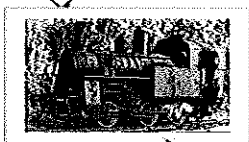
Viadotto di Villa Basso



Viadotto di Fosso Callugo oggetto della verifica d'interesse culturale



Prossima stazione  
Amandola



## b- Collocazione storico – territoriale in senso lato

Il ponte di fosso Callugo è quindi il viadotto che su scala territoriale interessa di più il paesaggio con una rara trasformazione antropica molto positiva e tuttora leggibile. La dismissione del ponte è conseguente alla dismissione dell'esercizio ferroviario che nel 1956 soccombe prima ai filobus poi al trasporto su gomma. Alla linea ferroviaria si sostituisce la via carrabile provinciale la Faleriense, con il conseguente abbandono di tutte le opere d'arte ad essa connesse (caselli, stazioni, ponti, viadotti etc. ...etc.). “.....U trenittu.....” terminava così la sua storia durata dal 1908 al 1956. Ma nonostante da questo triste epilogo siano trascorsi 59 anni (1956 – 2015) con il conseguente abbandono, vetusta, fatiscenza ed incuria dell'uomo, possiamo oggi ancora osservare che nei ponti e nei viadotti le parti crollate restano ancora quelle minate dai tedeschi. Ad esse non se ne sono aggiunte altre imputabili alle frequenti esondazioni del fiume Tenna o ad eventi catastrofici naturali; questo a significare la perfezione strutturale delle opere per le soluzioni tecniche realizzate dal suo progettista, nonché le capacità delle maestranze dell'epoca e l'impiego di materiali naturali durevoli nel tempo quali il cotto di laterizio, malte idrauliche e balaustre e supporti per la linea elettrica in ferro forgiato. Oggi, nonostante i progressi della scienza, sarebbe impensabile un tracciato ferroviario di 52 Km. reso ancora più difficile da un salto di quota di 460 mt che deve superare dal livello del mare per raggiungere la stazione di Amandola sui monti Sibillini ed attraversare il Tenna in più punti. In poco tempo di realizzano 14 stazioni, 15 caselli ferroviari, 5 ponti – viadotti, latrine, pozzi per l'acqua, decine di piccoli ponti per superare i fossi e centinaia di muri contro terra di sostegno del tracciato. A queste si aggiungono la centrale elettrica UNES (con annessa casa del Custode), la cabina di trasformazione per l'alta tensione (necessaria per la trazione elettrica) e 13 Km di linea aerea che dalla centrale elettrica UNES di Ponte Maglio nella Valdaso, raggiunge la sottostazione di Servigliano ( punto di adduzione elettrica del tracciato) nella valle del Tenna. Si ricorda ancora i tratti di binari che collegavano il tracciato agli opifici di produzione quali il molino in località Caparruccia ( collegato con la stazione di Monturano), la Fornace (collegata con la stazione di Falerone) ed il cotonificio Carminati (collegato con la stazione di S. Vittoria). Possiamo concludere affermando, senza esitazione, che in considerazione della sua dimensione territoriale l'intero tracciato ed il ponte oggetto della verifica d'interesse, è uno dei rari esempi nelle Marche nel quale le trasformazioni antropiche dell'uomo sull'ambiente, hanno contribuito positivamente aggiungendo altresì ulteriori valenze paesaggistiche che ancora oggi si possono osservare in un unicum che integra l'intero alveo del Fiume Tenna, i centri storici “murati”, il mare Adriatico, i monti Sibillini, il paesaggio collinare, le centinaia di dimore storiche e gli opifici della prima industrializzazione, nonostante la vastità del territorio interessato e le dimensioni delle opere realizzate. In proposito di paesaggio mi sembra opportuno citare parti delle introduzioni della pubblicazione *La Ferrovia, percorso nella memoria 1908 – 1956* di Pino Bartolomei che ben aderiscono per illustrare la consistenza del patrimonio esistente: “.....la presenza di una ferrovia all'interno di un territorio costituisce, oltre che un servizio essenziale per la mobilità, un elemento di valorizzazione turistica e di protezione del paesaggio....”. Elvezio Serena, Presidente Associazione Nazionale Italia Nostra.

“.....si osservano ponti principalmente ad iniziare da Servigliano che sono sempre più presenti ai bordi della strada così come i fabbricati delle vecchie stazioni, i vecchi caselli ed alcuni viadotti che è difficile ignorare per la loro monumentale bellezza.....nonostante i pochi anni di esercizio, questo treno ha segnato in modo indelebile la memoria del territorio che ha percorso attraverso le generazioni....”. Pino Bartolomei, autore della pubblicazione.

Per concludere è ancora utile ricordare il significato dell'interesse generale che con la manifestazione delle

“ **Ferrovie Dimenticate**” ogni anno vengono ricordate con specifici eventi culturali su tutto il territorio nazionale:



Home ▶ La Giornata Nazionale ▶ 7a Giornata (2014) ▶ Calabria (2014) ▶ La ferrovia Crotonese - Petilia Policastro e il paesaggio fluviale dell'alto Marchesato Crotonese

La ferrovia Crotonese - Petilia Policastro e il paesaggio fluviale del Marchesato Crotonese

Il ponte di fosso Callugo presenta inoltre una peculiarità molto importante, ossia il conservare in loco le dimensioni originali della sezione della ferrovia, una traversina con il suo sistema di serraggio e supporto della balaustra (**vedi elaborato E**). Le dimensioni della traversina confermano che il tracciato ferrato era del tipo a "scartamento ridotto". In questo elaborato si riportano anche i supporti metallici del ponte di Villa Basso e del casello di Marnacchia. Per meglio comprendere la dimensione territoriale dell'intera linea ferroviaria si veda l'**elaborato F**.

#### c- Definizione dell'attuale consistenza materiale e relativo stato di conservazione

L'esposizione di quanto sopra richiesto si articola nei punti che seguono a cui fa riferimento l'**elaborato D** relativo alla documentazione fotografica dello stato attuale

##### ✦ Dimensioni della consistenza materica in sito:

Tutte le arcate originali del ponte sono ancora in sito, come pure le ringhiere e l'impalcato di piano della sezione ferroviaria dei binari. I materiali di rivestimento delle murature a sacco (mattoni in laterizio e pietra sono anch'essi in buono stato di conservazione.

##### ✦ Tipologia architettonica del ponte:

La tipologia è quella classica dei ponti romani, con arcate a tutto sesto dello stesso diametro scandite da piloni di conseguenza alla stessa distanza.

##### ✦ Modello statico, apparecchio costruttivo e materiali impiegati:

Il modello statico è quello dell'arco a tre cerniere senza soluzione di continuità per contenere le spinte degli archi sui piedritti (piloni).

#### d- Inquadramento nell'ambito degli studi e della letteratura storico – artistica

- .Pubblicazioni :  
(Adriatica – Fermo – Porto San Giorgio): *Il treno della Valle del Tenna* di Dario Rossi e *La Ferrovia, percorso nella memori 1908 – 1956* di Pino Bartolomei
- Archivio storico dell'ANSALDO sull'UNES
- AA.SS. Fermo, Ascoli Piceno
- Archivi Comunali dei comuni interessati dalle stazioni ferroviarie AFA e relative opere d'arte connesse
- Ricerche, memorie e testimonianze verbali raccolte, rilievi grafici e fotografici eseguiti dal Funzionario di zona arch. Domenico Cardamone (dal 1993 -al 2002)

#### e- Ripercorrimto critico dei punti precedenti e valutazione complessiva finale

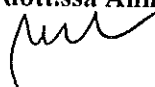
Visto il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, si ritiene che il complesso presenta requisiti di rilevante interesse stanti le caratteristiche storiche, architettoniche e tipologiche sopra descritte e la presenza di elementi strutturali preesistenti originali in riferimento ai seguente articolo: **l'interesse artistico, storico ai sensi dell'art. 12**

Responsabile del Procedimento:

Funzionario Architetto Domenico Cardamone



Visto: **IL SOPRINTENDENTE**  
dott.ssa Anna Imponente





Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLE MARCHE

Località: \_\_\_\_\_ Provincia: Fermo \_\_\_\_\_ Comune: Amandola \_\_\_\_\_

Soggetto: Ponte di fosso Callugo della ex linea ferroviaria A.F. A (Adriatico – Fermo – Amandola)

Responsabile del Procedimento: F.rio Arh. Cardamone Domenico

Elaborato D : Documentazione fotografica del ponte di fosso Callugo oggi al novembre 2015

Vista d'insieme dalla strada provinciale proveniente da Servigliano

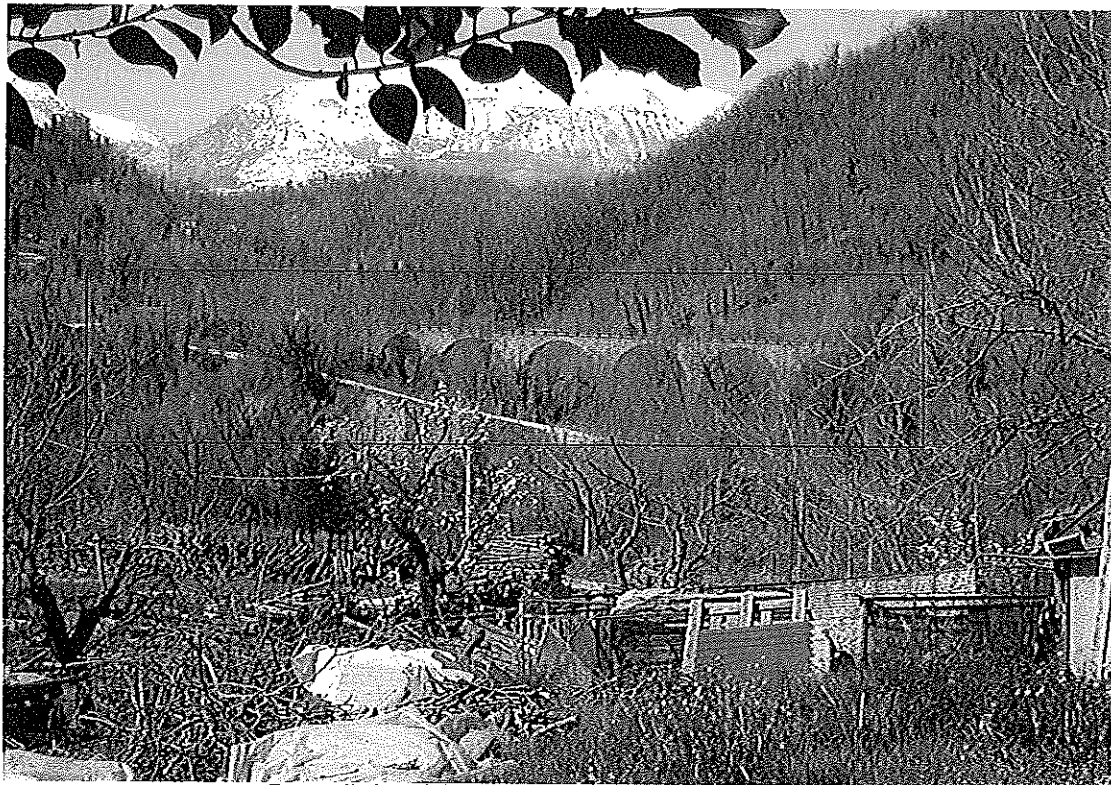


Foto N.1

Punto di vista dalla località Caccianebbia lato Amandola

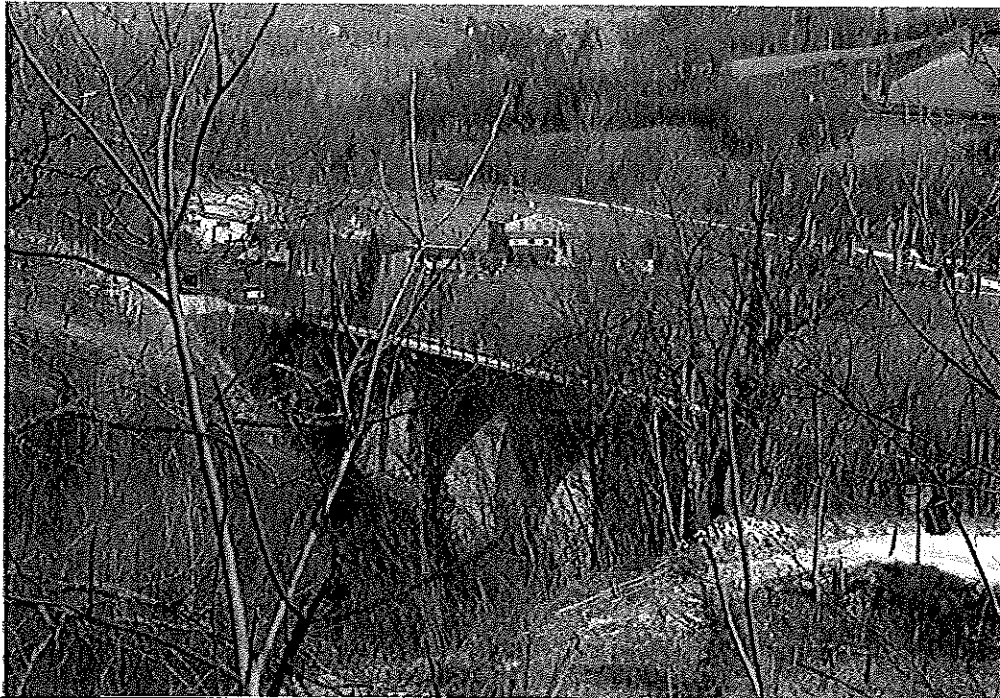


Foto N.2

Mensole in ferro forgiato di sostegno della balaustra

Foto N.4

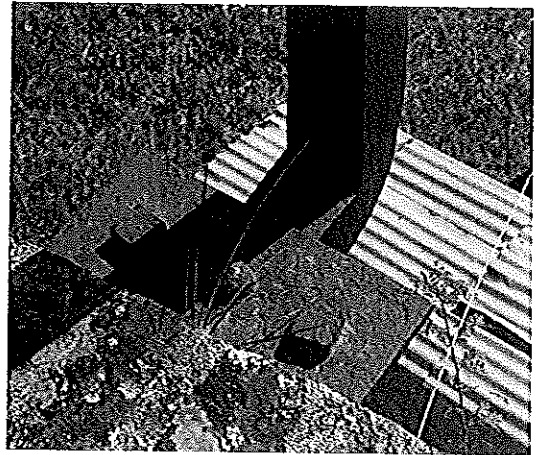
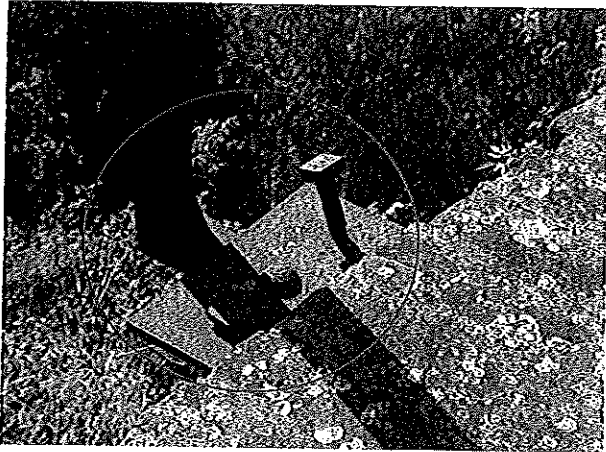
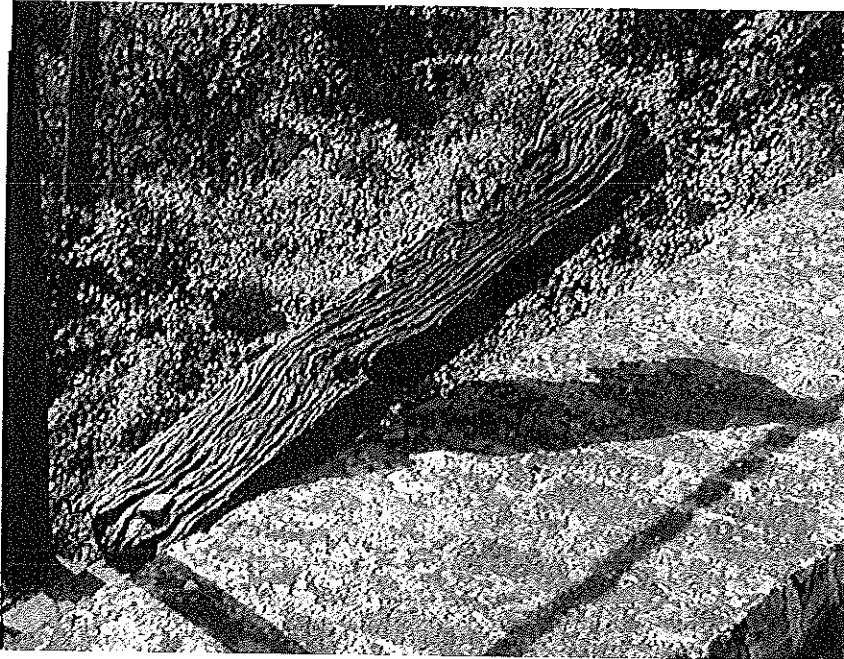


Foto N.3

Una traversina in essenza di castagno (dimensioni riferibili ad un binario a scartamento ridotto)

Foto N.5



*Handwritten signature or mark.*

L'ultima campata del ponte in località Caccianebbia

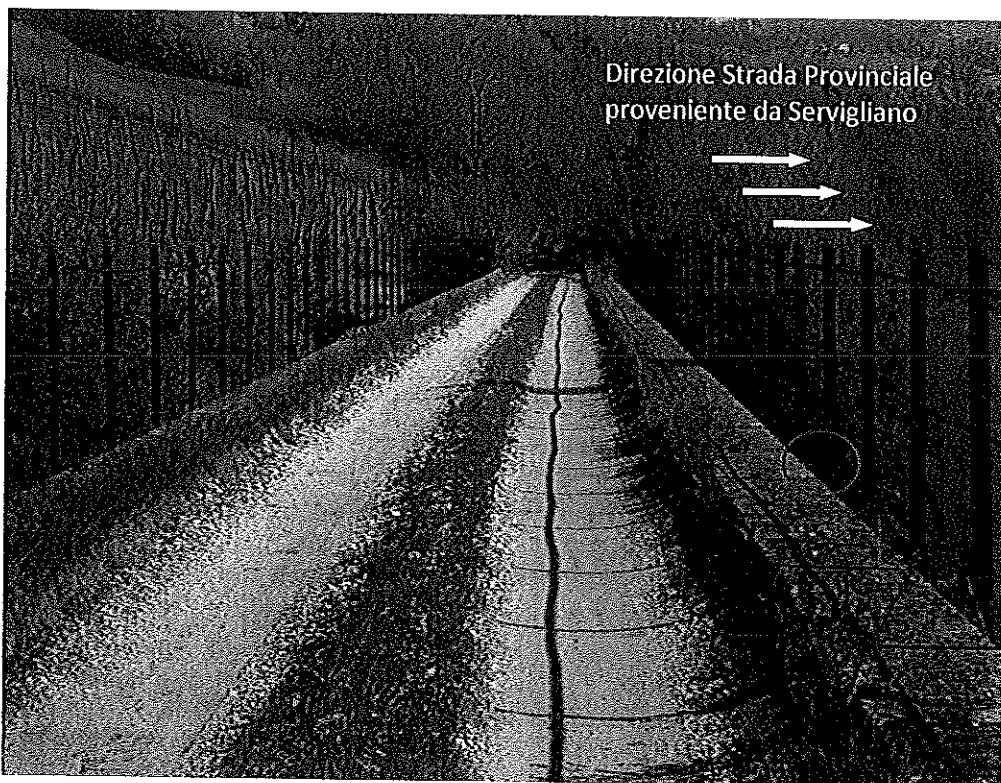


Foto N.6



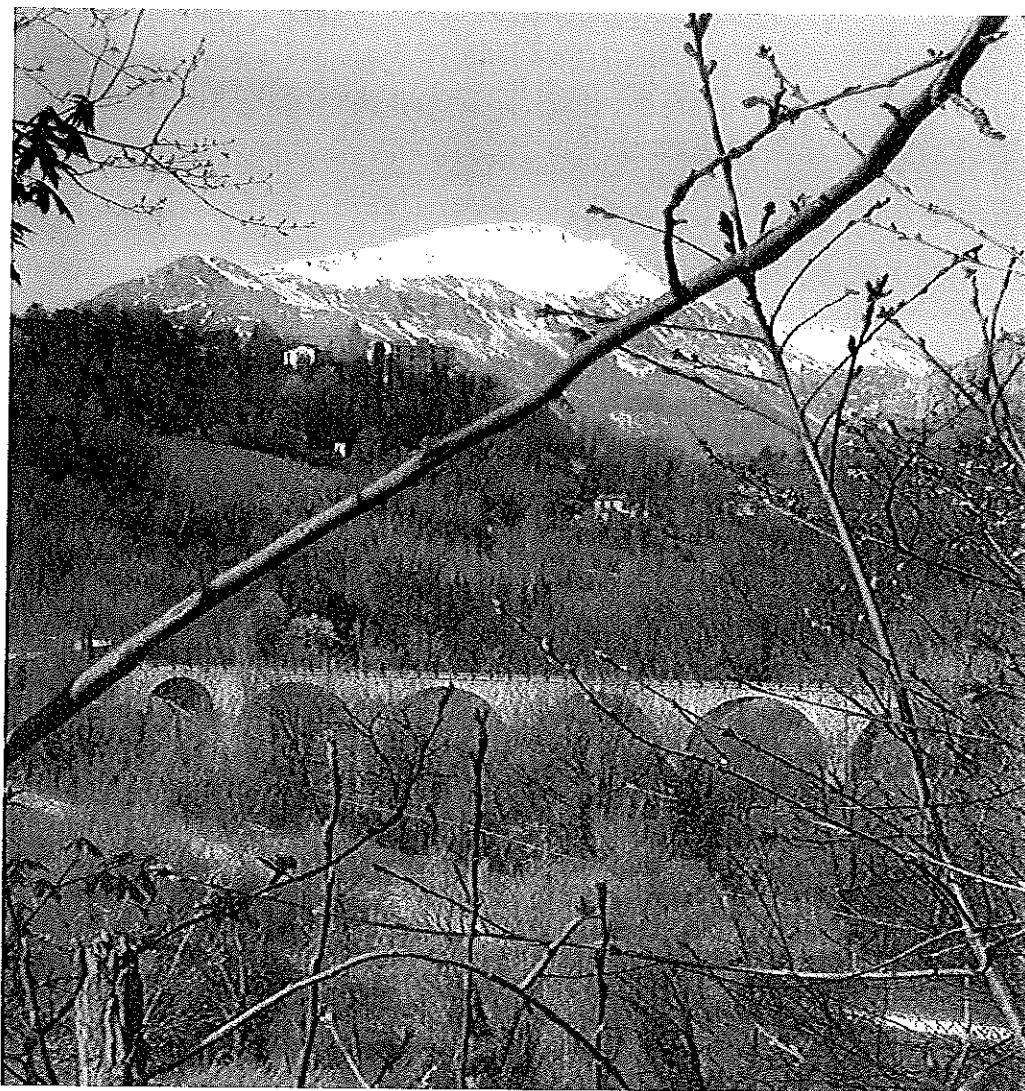
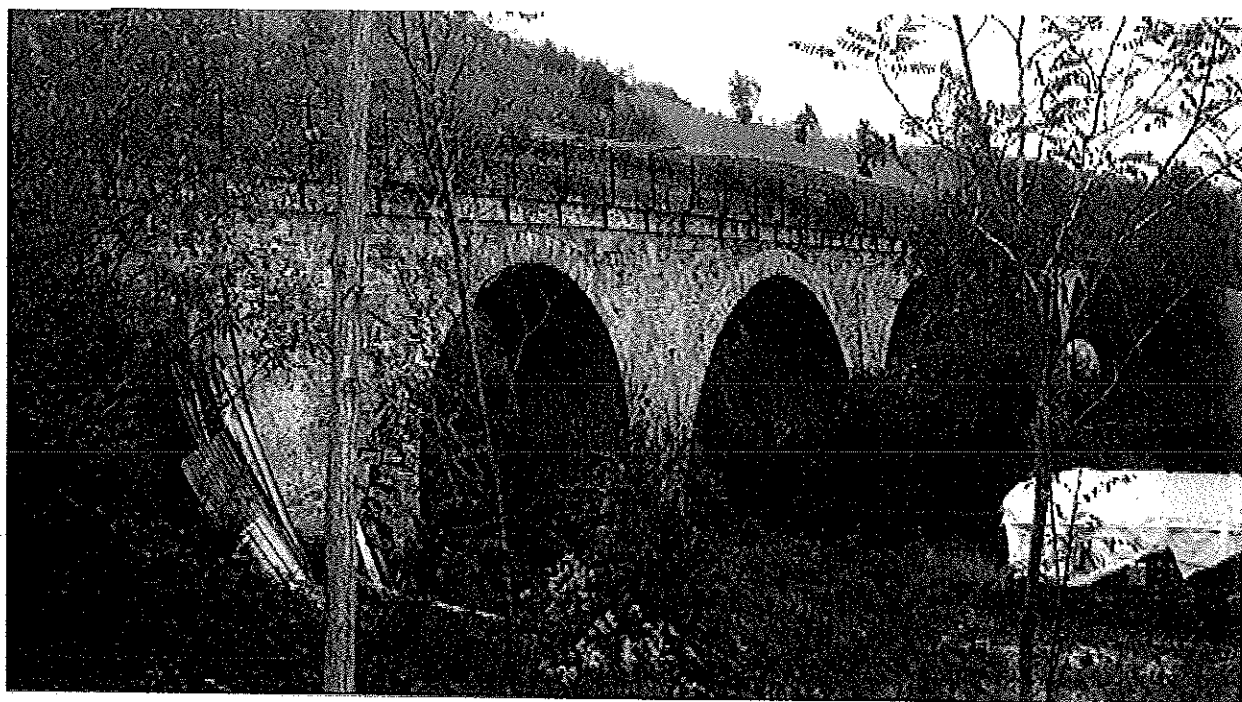


Foto N.7

Viste d'insieme dalla strada provinciale proveniente da Servigliano

Foto N.8



(Foto tratta dalla pubblicazione *La Ferrovia, percorso nella memoria 1908 - 1956* di Pino Bartolomei)



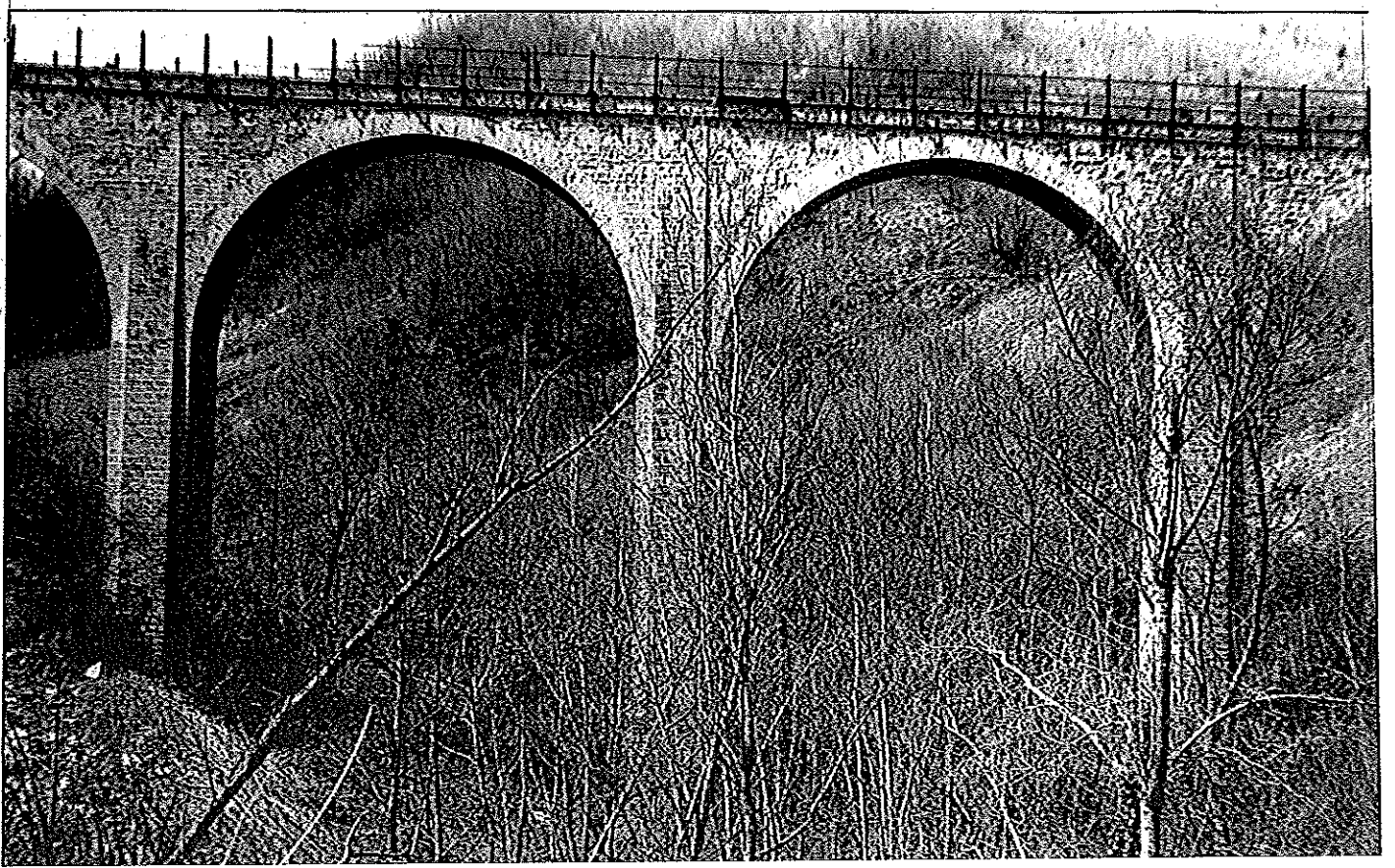


Foto N.9

*Foto tratte dalla pubblicazione **Il treno della Valle del Tenna** di Dario Rossi*



Foto N.10

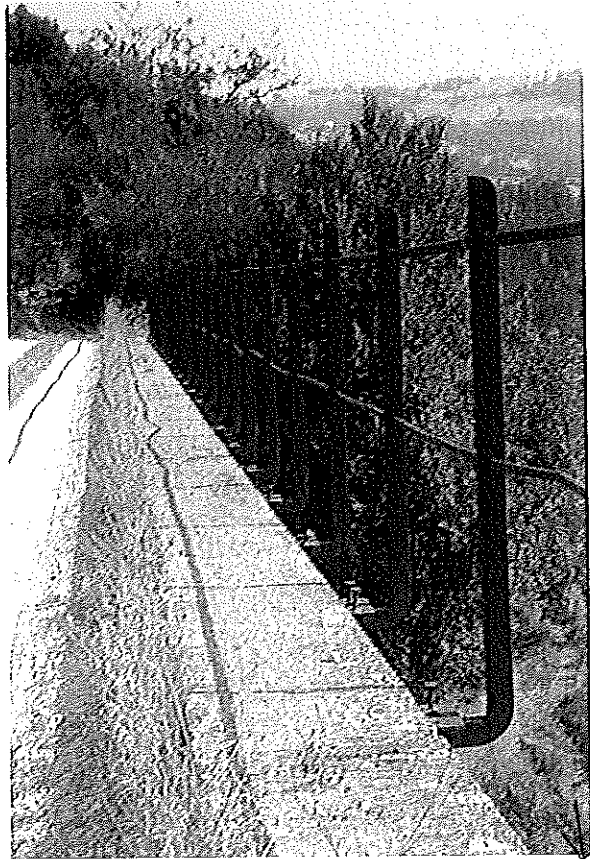
10 giugno 1929. Motrice in viaggio sperimentale verso Amandola (Foto G. Ripani)

Foto N.11



Balaustrini in ferro forgiato

Foto N.12



Il ponte visto dal fronte della Strada Provinciale

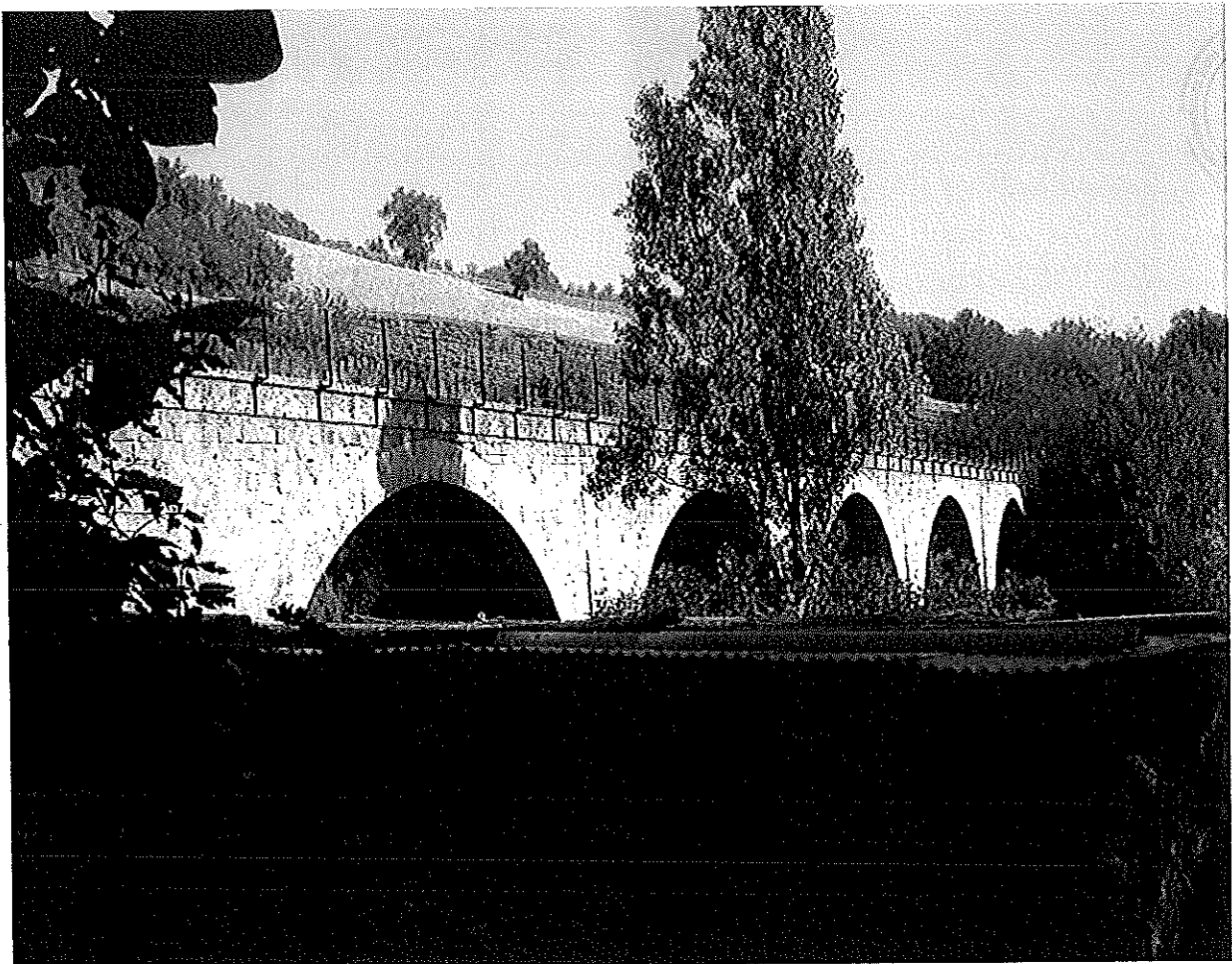


Foto N.13



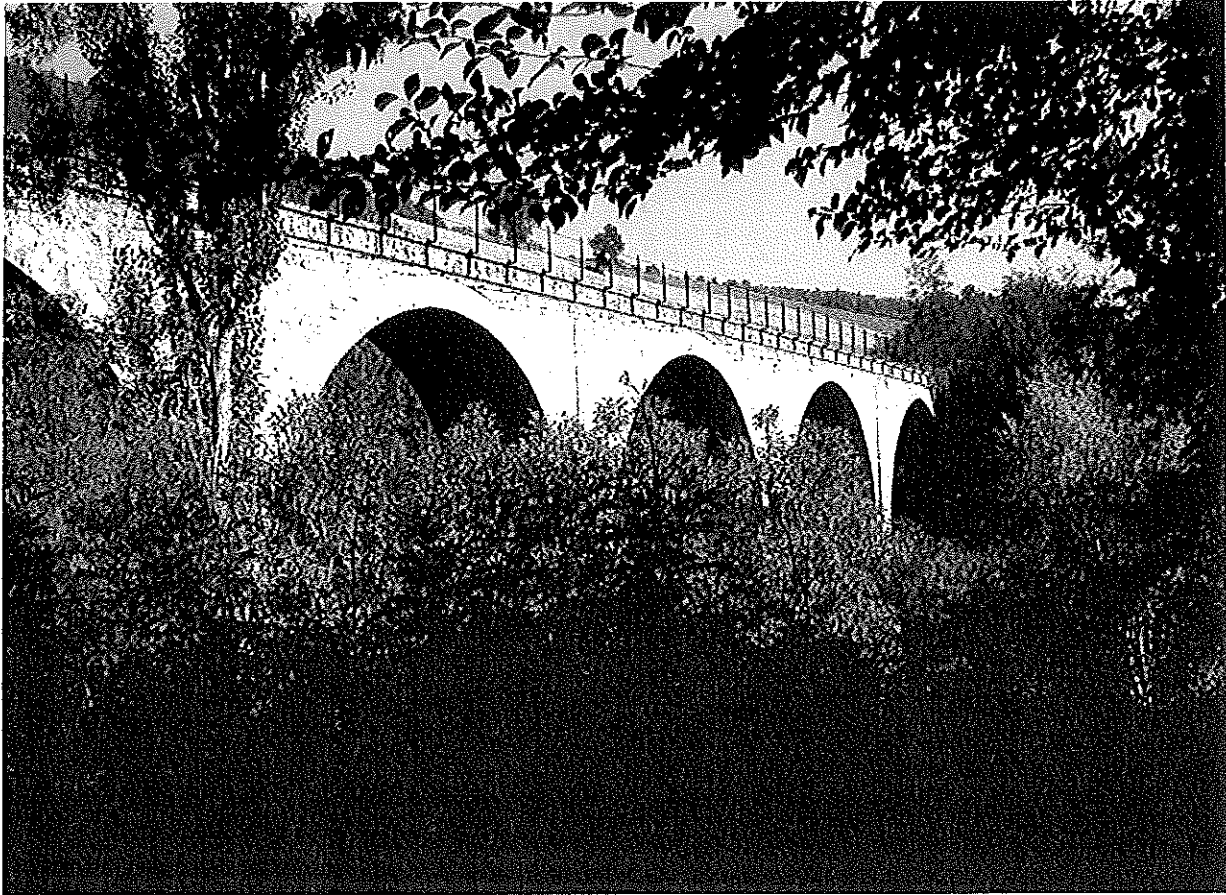


Foto N.14

Il ponte visto dal fronte della Strada Provinciale

*[Handwritten signature]*



Foto N.15

Domenico Cardamone: documentazione fotografica del Ponte di fosso Callugo (archivio HDisk 2TB)

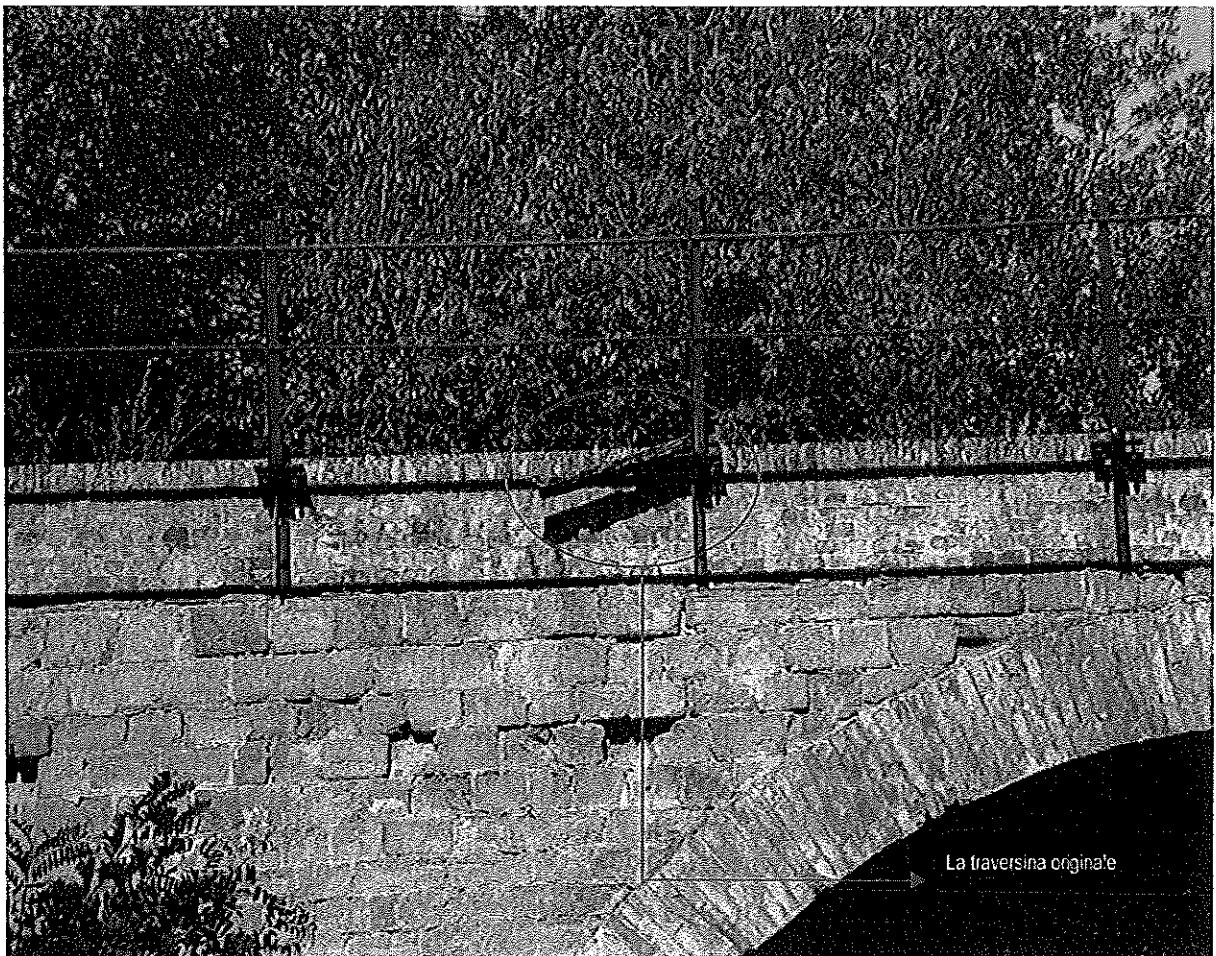
*[Handwritten signature]*



Foto N.16

Apparecchio costruttivo e materiali impiegati

*Handwritten mark*

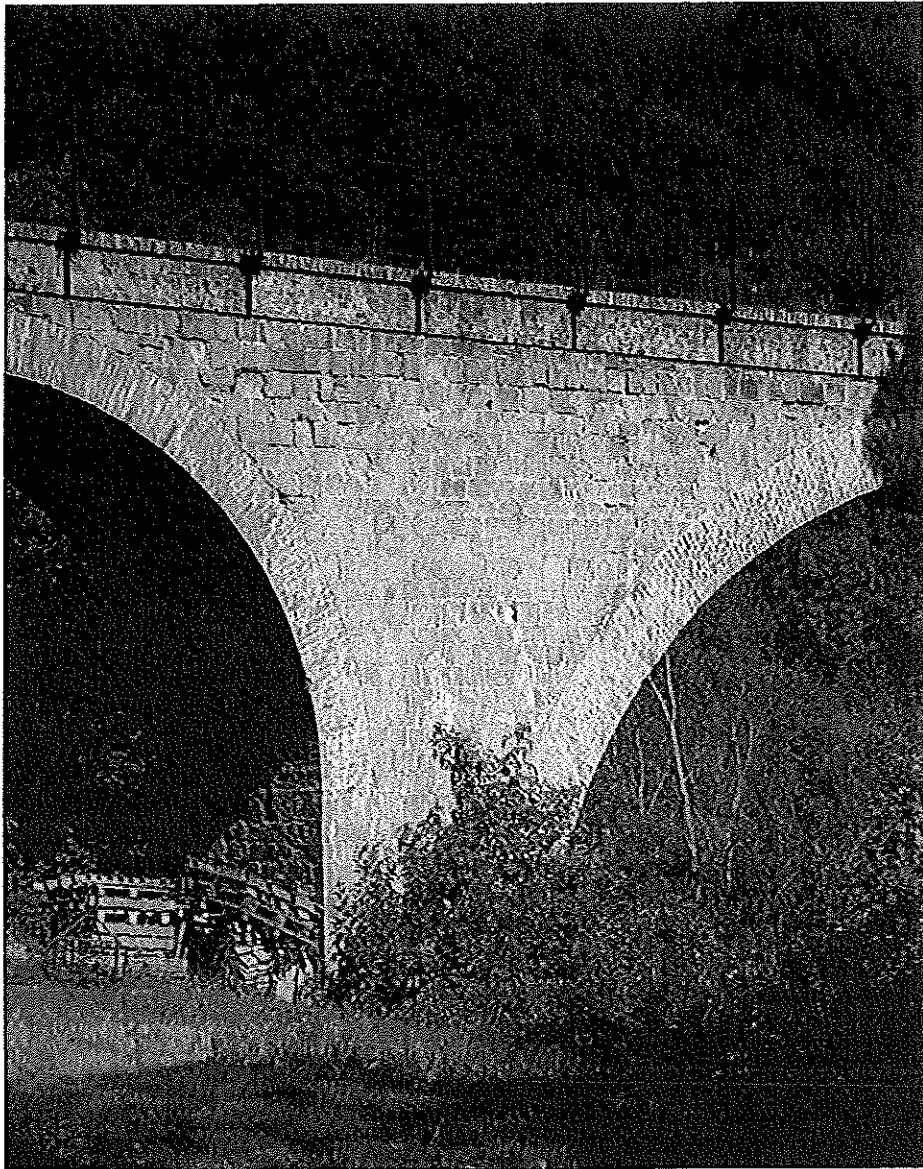


*10*

Foto N.17

La traversina originale

*Handwritten mark*



AS

Foto N.18

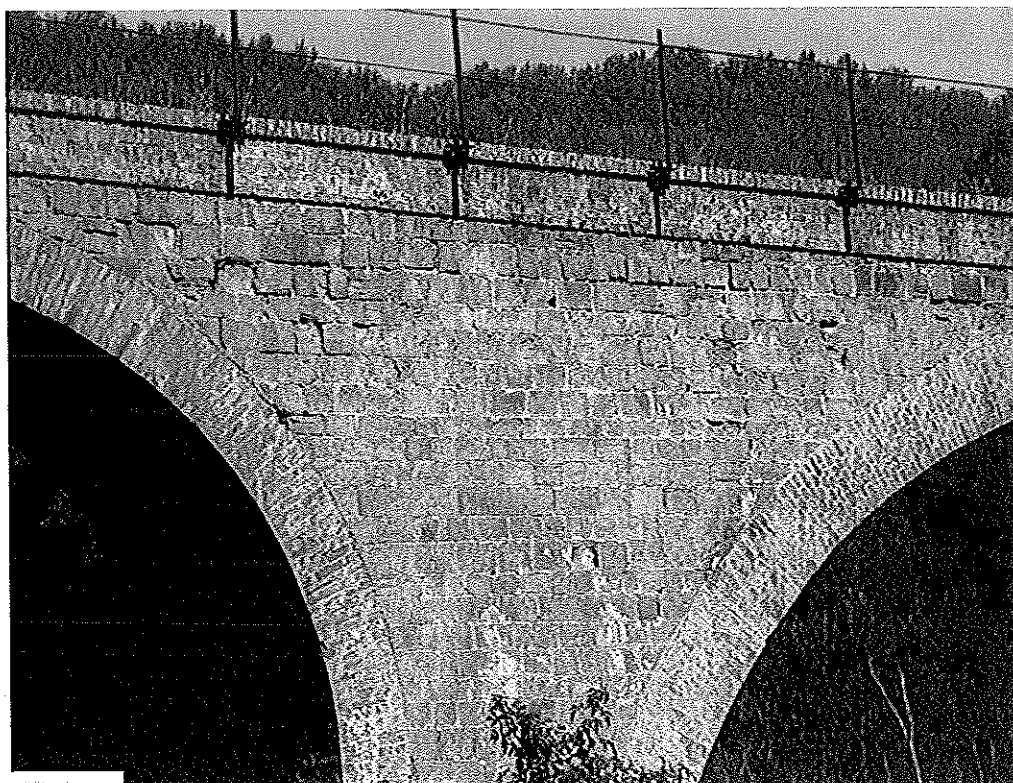


Foto N.19

AS

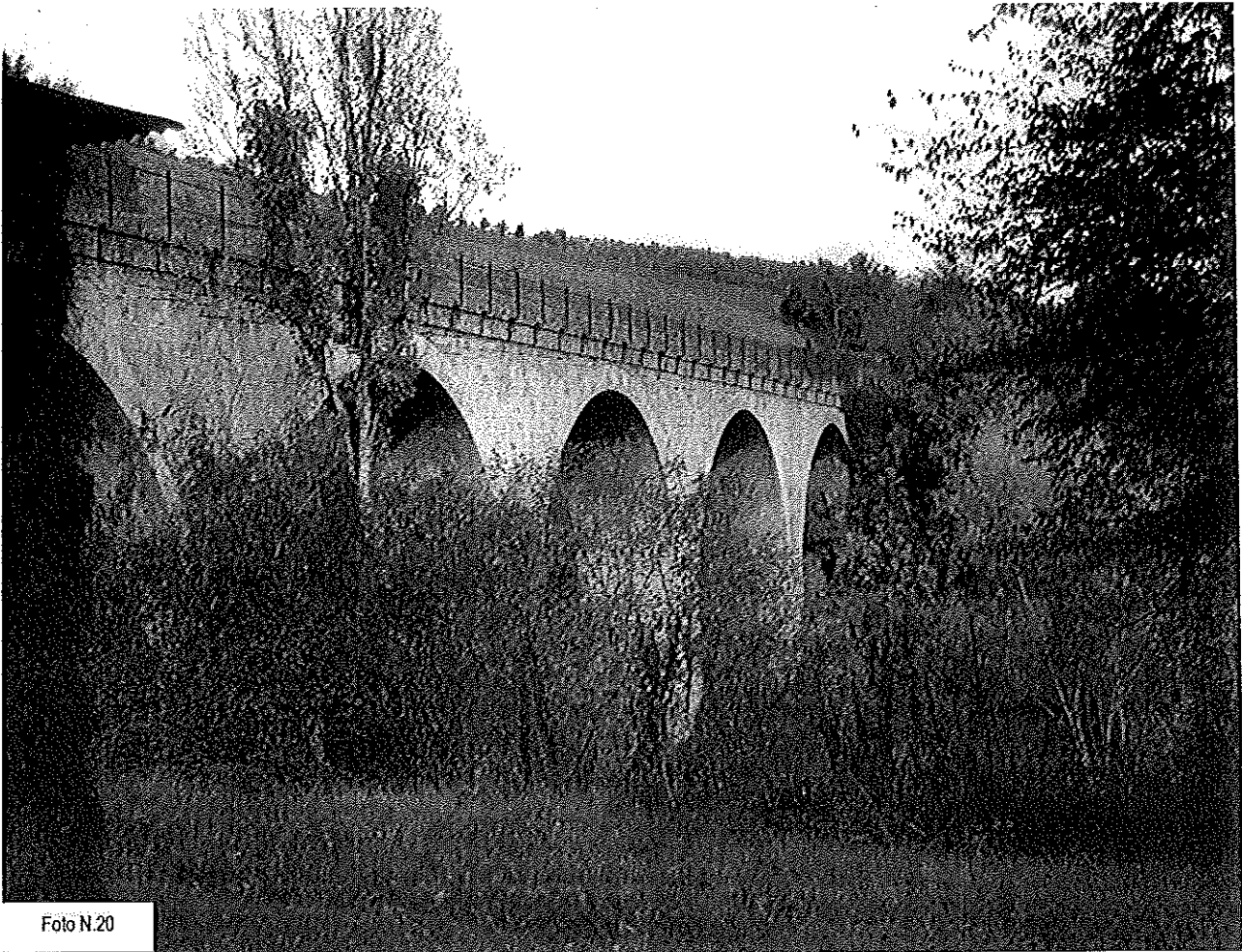


Foto N.20

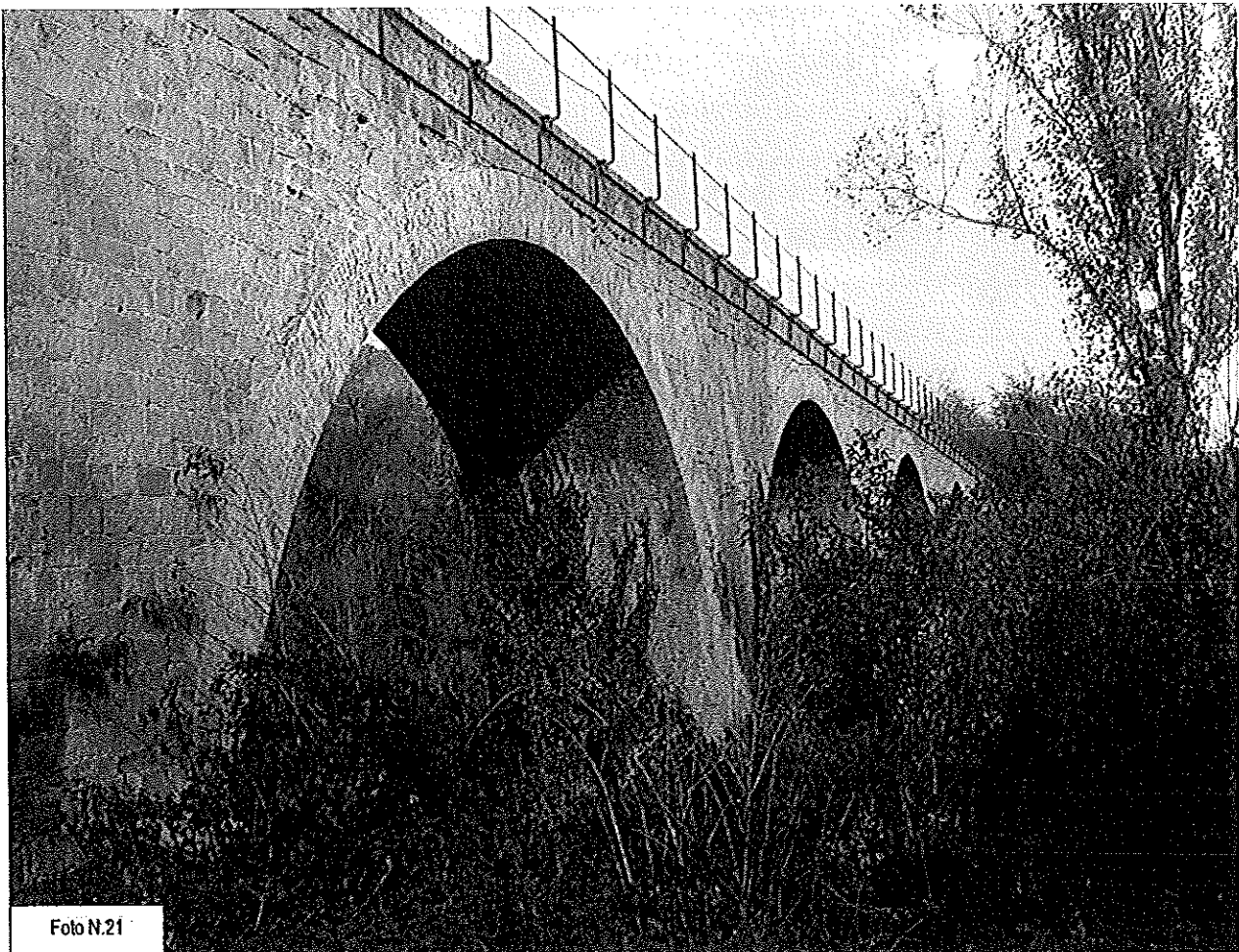


Foto N.21

N=-12700

E=38800



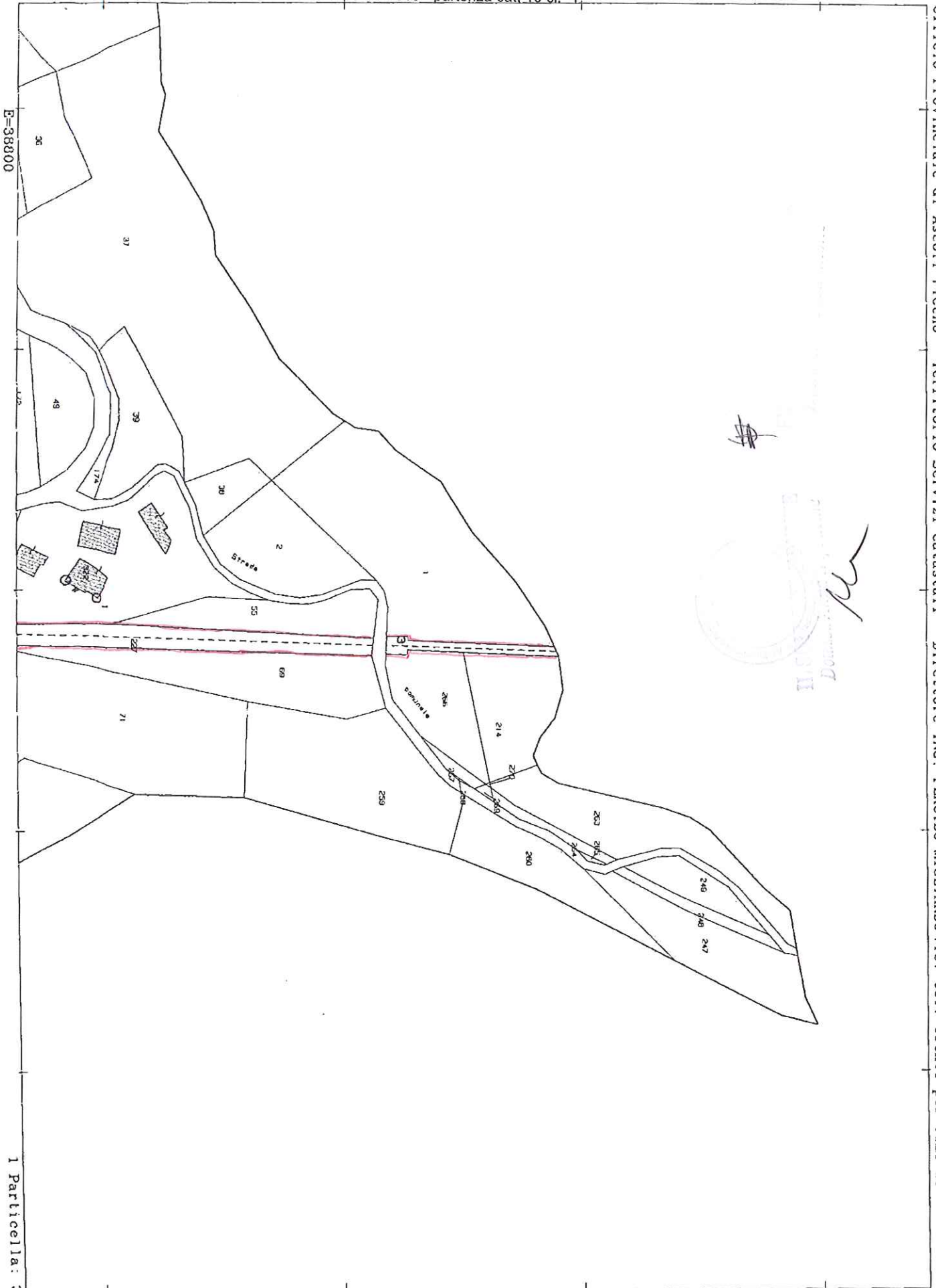
  
 II  
 Documento  
 FL  
 Documento  
 )

I Particella: 89

Comune: AMANDOLA  
Foglio: 31

Scala originale: 1:2000  
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metri

8-Lug-2015 8:59  
Prot. n. T16683/2015



  
 Dott. Placido Migliardo  
*[Signature]*