

L'utilizzo di un prodotto locale voluto dall'Amministrazione comunale

È stato il secondo appalto a dare maggiore carattere all'attuale Lungomare, ma non è stato semplice: fu necessario un incontro serale a Palazzo San Giorgio per ridare sprint all'opera finita in fase di stallo

L'arrivo della pietra di Lazzaro

La realizzazione del nuovo Lungomare di Reggio Calabria, oggi intitolato a Italo Falcomatà, ha restituito alla città la piena fruizione del litorale dopo gli anni di un sostanziale abbandono a cavallo tra gli anni '80 e '90. Per ricostruire tutti i passaggi che hanno segnato quest'opera divenuta un simbolo della città ci siamo avvalsi del prezioso contributo di ricordi e aneddoti dell'ingegnere Vincenzo Papalia, direttore dei lavori di FS all'epoca della ristrutturazione di tutta l'area del lungomare. Dopo la realizzazione dell'intera area ricadente nell'attuale della stazione Lido, compresa la passerella di collegamento alla struttura balneare e alla parte sottostante, è stato il secondo appalto a dare maggiore carattere all'attuale Via Marina, come amano ancora chiamarla i reggini. Ed entrano in scena l'amata Pietra di Lazzaro e il porfido. «È con il secondo appalto che il lungomare acquisisce il suo assetto definitivo – afferma l'ing. Papalia –. Tali opere riguardavano la prosecuzione dei lavori di sistemazione dell'estradosso della galleria artificiale e delle aree a mare con opere di arredo urbano, con verde, pavimentazioni, compresi i relativi impianti, appaltati dalle Ferrovie, a seguito di gara a procedura ristretta ad alcune imprese reggine che si erano associate costituendo l'Ati CO.GE.M – Costruzioni generali manutenzioni Srl – Impresa Giunta srl - Marino costruzioni e per un importo di 6.389.832 euro (in lire 12.372.440.000) che comprendeva anche il rifinanziamento FS del 1999 di 5 miliardi di lire».

Stallo superato

«Grazie a questo appalto – aggiunge Papalia – si usciva finalmente da una fase critica caratterizzata dallo stallo nelle attività di cantiere e dalla conseguente tempistica connessa alla risoluzione da parte delle FS del contratto, stesso oggetto, affidato all'ATI RO.MI. spa (mandataria) Costram srl di Napoli. In particolare il suddetto contratto i cui lavori sono stati consegnati dalle FS all'ATI esecutrice in data 07 luglio 1997 – ricorda Papalia – prevedeva l'utilizzo della pietra "tipo di Lazzaro" e da qui la nascita di un contenzioso tra le parti. L'impresa di Napoli propose allora dei campioni di marmo "Peperino" come quello del rivestimento della stazione Reggio Calabria Centrale. Viste le caratteristiche meccaniche di questi marmi e le certificazioni che mi portarono riusciti per fortuna a respingere la suddetta proposta e da quel momento i lavori subirono un rallentamento per concludersi con la risoluzione del contratto».

L'incontro serale a Palazzo San Giorgio

In quel periodo ci fu una fase di lungo stop ai lavori, si uscì dopo un incontro serale a Palazzo San Giorgio. «È vero – conferma l'ing. Papalia – era sotto gli occhi di tutti il fatto che i lavori non andavano avanti. Una sera il sindaco Falcomatà, tramite un collega che con lui collaborava, mi convocò al Comune. Fino ad allora non avevo mai avuto un confronto diretto con il sindaco, che aveva interloquito solo con i vertici di FS, ora toccava a me, ma ancora non sapevo il motivo della mia convocazione. Quando entrai alla riunione – afferma – vidi il sindaco e la giunta schierati da un lato e io solo dall'altro. Capii che forse era "una trappola". La città in generale era in sofferenza per il ritardo nei lavori e il primo cittadino cercava di capire quali erano le reali ragioni e di chi era la responsabilità. Pensavo che fossi io "l'agnello sacrificale". Cercai di spiegarli le ragioni e il fatto che avevo difeso la città in quanto il lungomare sarebbe stato invaso dal "peperino". Registrai però un certo scetticismo e anche un po' di freddezza». Quell'incontro, tuttavia, servì per chiarire meglio i contorni della situazione. «Ricordo bene – aggiunge Papalia – che in quel momento ero vicino a Falcomatà e, quasi naturalmente, gli



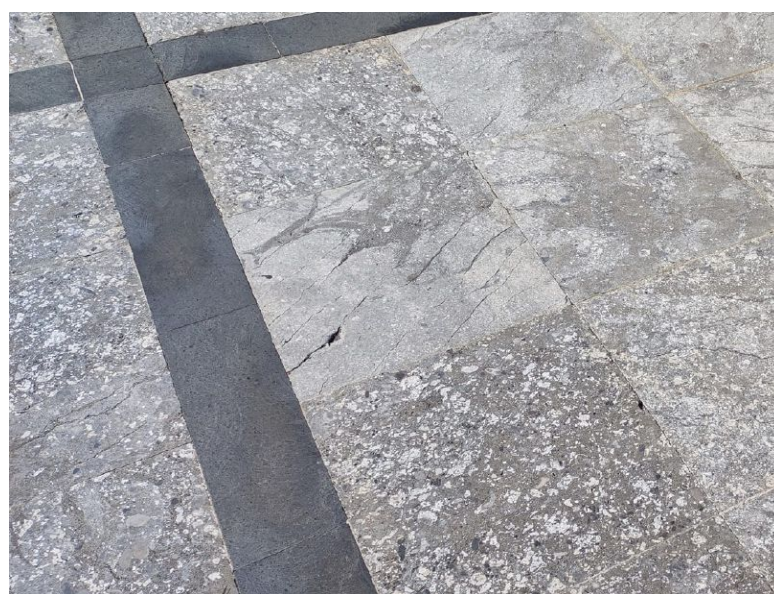
Scatti d'epoca

In queste fotografie sono immortalati alcuni momenti della costruzione del nuovo Lungomare. Un operaio intento a mettere insieme le pietre di Lazzaro; in alto: il cantiere della passeggiata e la nuova Stazione Lido che prende forma

portai i saluti di mio suocero, il professore Alberto Serrao. Mi guardò, si girò, si alzò e mi strinse la mano e mi chiese come stava. Solo in quel momento il sindaco capì che le mie ragioni e che i problemi del lungomare andavano ricercati in altra sede, e nella carenza dei fondi al momento stanziati. Da quell'incontro in poi andò tutto meglio. Mi sento di dire che devo tutto a mio suocero, suo caro collega, che è stato una mente in campo elettrotecnico all'Istituto industriale, dove lo stimavano tutti, compreso Italo Falcomatà».

L'iter burocratico e l'esiguità dei finanziamenti

«Qualche tempo dopo Falcomatà scrisse alle Ferrovie dello Stato e chiese l'urgente rifinanziamento di 5 miliardi di lire, perché i 13 miliardi dell'Accordo di programma tra Comune e FS del 1995 preventivati all'inizio, non erano più sufficienti per coprire i costi legati all'utilizzo della pietra di Lazzaro. Da lì – precisa Papalia – la fase di riappalto pianificata dalle FS nel settembre 1998. Il nuovo contratto prevedeva, questa volta espressamente, a differenza del precedente, l'utilizzo della "pietra di Lazzaro" fondamentale per raggiungere l'oggetto della prestazione in quanto pietra locale richiesta dai BB.AA. e dal Comune». Il materiale è stato pressoché impiegato per quasi tutta la passeggiata del Lungomare. «Nel progetto esecutivo di dettaglio, di competenza della direzione lavori, prevedeva dei quadri di pavimentazione costituiti da 16 schemi di pietra di Lazzaro, con bordo in basalto e che costituiva il tassello di un puzzle molto più ampio di 25.000 mq. Ogni 5 mq circa di pavimentazione è stato previsto un giunto di dilatazione. Parlarne adesso è tutto più semplice ma, credetemi, quando abbiamo iniziato a pavimentare non ho dormito tranquillo per diverso tempo». Nonostante tutto, l'impresa fu compiuta. «Detta così può sembrare semplice, ma anche lo stesso utilizzo



della pietra di Lazzaro non è stato semplice, soprattutto per l'ampiezza generale dell'area di cantiere. Partimmo da via Roma verso la stazione Lido utilizzando la pietra di Lazzaro fornita al momento da una sola cava, di tipo "brecciate" cioè con sassolini ma quando arrivammo alla stazione, arrivò un'altra fornitura con pietre "uniformi" e senza sassolini».

I lavori vanno avanti

«Dopo un confronto con il direttore tecnico dell'Ati, Pepè Marino, che aveva sottolineato il fatto che non poteva tenere gli operai a scartare e selezionare pietre "brecciate" o pietre senza "sassolini", presi un po' di tempo per analizzare la situazione ed evitare un ulteriore stop ai lavori. Avevo già molti problemi con i giunti della "passeggiata", ora si aggiungeva quello della pietra difforme. Ricordo che camminando a testa bassa per il Corso Garibaldi, notai che i marciapiedi, realizzati dai "nostri padri" avevano una posa in pietra di Lazzaro, mista: brecciata e liscia. Tornai subito al cantiere e dissi al direttore tecnico di procedere a far mischiare, nella posa, i due tipi di pietra. Pensai di prendere esempio dai "nostri padri" se l'avevano fatto loro potevamo farlo anche noi».

La passeggiata inferiore

«La passeggiata inferiore a quota mare è caratterizzata per un'area di 25.000 mq da pavimentazioni in cubetti di porfido posati a liste ortogonali lungo la pista ciclabile che si sviluppa dal Lido comunale fino al laboratorio marino dell'Università Mediterranea e nella rimanente parte a coda di pavone insieme a fasce di travertino che le delimitano. Tali pavimentazioni non sono state completate in due aree di forma quadrata dove ancora oggi c'è un semplice massetto di calcestruzzo in previsione di una futura posa di mosaici. Ma forse questo – conclude Papalia – lo so solo io».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il 7 luglio 1997 l'impresa di Napoli propose dei campioni di marmo "Peperino" ma viste le caratteristiche rifiutai e si arrivò alla risoluzione del contratto



Città Metropolitana di Reggio Calabria



La città di Reggio era in sofferenza per il ritardo nei lavori e il primo cittadino cercava di capire quali erano le reali ragioni e di chi era la responsabilità