

Dai viadotti da mezzo chilometro ai ponticelli sui torrenti: il “database” dei ponti del Varesotto

Pubblicato: Mercoledì 29 Agosto 2018



C'è il viadotto che scavalca una valle intera, ma poi ci sono anche i ponticelli sui torrenti, magari alti solo pochi metri. E poi i tantissimi ponti dell'autostrada, come quello di Genova. **Quanti sono i ponti nel Varesotto?** Un elenco esatto è ancora da definire e anche a questo serve la richiesta arrivata da Roma agli enti locali. Ai Comuni, che sono i maggiori proprietari e gestori di ponti. Certo: insieme alle ferrovie, alle Autostrade, ma anche ad Anas e alle Province.

Un elenco infinito e di ogni tipo. Alcuni ponti sono eclatanti, conosciuti, guardati già nei giorni scorsi con un filo di apprensione. C'è il “[ponte di Cairate](#)”, del 1955, 447 metri di viadotto che scavalcano l'intera valle Olona: il fiume, una ciclabile su una ex ferrovia, un paio di strade locali, i resti di due enormi cartiere. È l'opera più rilevante in carico all'ente Provincia: «Abbiamo ricevuto rassicurazioni da parte del consigliere provinciale delegato Davide Tamborini che il manufatto non riporta alcun problema di staticità, sulla base dei dati dell'ultimo monitoraggio – ha spiegato nei giorni scorsi il sindaco Paolo Mazzuchelli – l'ultima grande ristrutturazione è stata fatta nel 2002 ([qui l'articolo](#)) e le manutenzioni ordinarie vengono fatte con regolarità». Rassicurazioni arrivate nel giro di pochi giorni dalla tragedia di Genova, a Cairate come altrove: un altro manufatto finito sotto la lente d'ingrandimento ([qui l'articolo](#)) è stato il ponte “di Oleggio”, vale a dire il ponte in ferro ottocentesco che collega le due sponde del Ticino, tra Lonate Pozzolo e Oleggio. Così come qualche discussione si è avuto su un altro ponte riconoscibile sul Ticino, **il ponte “di Varallo”** (che è integrato alla diga Enel, sotto Somma Lombardo), già al centro di limitazioni al traffico pesante per ridurre l'usura.

E gli altri, quanti sono? Prova a rispondere, appunto, il **“censimento” chiesto dallo Stato**, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e il Provveditorato alle opere pubbliche. Che hanno **chiesto ai Comuni e alle Province di fornire una scheda con i manufatti** che gestiscono, lo stato ad oggi, con un elenco di priorità d'intervento. Interventi «che dovranno quindi essere rilevati, valutati e finanziati non certo attingendo ai bilanci dei Comuni che potranno solo assegnare il loro grado di priorità» ha ricordato nei giorni scorsi **Virginio Brivio**, il presidente di **Anci Lombardia**, l'associazione dei Comuni lombardi. La **scadenza è stata fissata al 30 agosto**: «Una ingente mole di valutazioni, perizie tecniche e indagini, Comune per Comune, ed è **impensabile che questo lavoro serio e approfondito possa essere realizzato in tempi così brevi**». Anzi, rischia di diventare controproducente: «Escludendo le opere pubbliche di più recente costruzione di cui si hanno informazioni tecniche dettagliate, **per le rimanenti opere più datate, fare perizie tecniche affrettate è perdere un'occasione**; senza contare che moltissimi piccoli comuni non hanno al loro interno professionalità e strumentazione adeguata per dare queste risposte».

Tanto più **sul finire del mese di agosto, quando gli uffici tecnici dei Comuni sono ridotti all'osso**, in alcuni casi anche con i dirigenti ancora in ferie (e magari un unico dirigente fa servizio anche in due o tre piccoli Comuni). Ovviamente le cose cambiano a seconda delle caratteristiche del Comune, dell'ampiezza del territorio, del livello di urbanizzazione, del rapporto con le infrastrutture “maggiori”. Per esempio il **Comune di Cavaria con Premezzo** – piccolo ma con territorio complesso – è attraversato dall'**autostrada A8** ma nella sua competenza una passerella pedonale sull'autostrada A8 (ma non i ponti maggiori), ma anche un ponte sul torrente Arno e uno su una roggia locale.



Il ponte che scavalca Statale e ferrovia del Sempione, alla periferia di Gallarate andando verso Somma

Anche le intersezioni con le ferrovie sono in condizioni diverse: i sottopassi fanno di solito parte dell'infrastruttura ferroviaria, mentre i ponti che scavalcano i binari (di solito successivi, spesso a sostituire sottopassi) sono comunali. **Un esempio? A Saronno** si è discusso del **ponte di via Rezia**, sulle Fnm, il cui stato lasciava qualche dubbio. **A Gallarate i due ponti** comunali più importanti sono

proprio due **viadotti realizzati negli anni Ottanta** per scavalcare la ferrovia e la parallela strada del Sempione: quello “della Mornera” che scavalca la linea per Milano e lo scalo merci (1981, ultimo restauro 2015) e quello tra i quartieri di Ronchi e Crenna, di pochi anni successivo, che scavalca la linea per Domodossola. «È il tratto finale della Sp 26 che viene da Besnate» spiega l'ingegner **Arcangelo Altieri**, dirigente del Comune. «**Queste due opere non presentano criticità**, al di là di qualche fenomeno in superficie sono state sempre monitorate» assicura.

Nel predisporre la scheda per il Ministero Infrastrutture, il Comune di Gallarate ha fatto una scelta precisa, indicando **come priorità i fondi per un'analisi di tutti i manufatti**, piuttosto che per interventi su un singolo ponte. «Ci siamo concentrati sui costi dell'indagine visiva e con prove tecniche, per arrivare ad una valutazione complessiva» spiega ancora Altieri. Va notato che i **ponti a Gallarate sono numerosi, quasi una trentina**: sono in carico al Comune infatti anche tutti i **vari ponticelli sul torrente Arno**, «ponti con luci limitate (cioè “bassi”, ndr) e non interessati da traffico pesante», perché quasi tutti in centro città, salvo alcuni come quello vicino al casello a Cedrate.



Il ponte sulle Fnm a Sacconago

A volte, appunto, sono i corsi d'acqua a fare la differenza, tra le città che sono attraversate da torrenti e quelle prive. A **Busto Arsizio**, ad esempio, il numero di ponti è limitato : c'è una parte dei famosi “**cinque ponti**” a Nord, il **ponte sulle Fnm a Sacconago** e poco altro. L'**opera su cui più ci si è concentrati è il ponte di accesso alla Hupac**, interessato da traffico pesante diretto appunto allo scalo intermodale (per questo sono state fatte anche prove di carico con chiusura notturna della superstrada sottostante). Anche a Busto, comunque, sono giorni febbrili, proprio perché bisogna rispondere alla richiesta del Ministero, che ha tempi rapidissimi. Con tutti i dubbi che appunto ha espresso l'Ance Lombardia, l'associazione dei Comuni.

C'è poi tutto il capitolo dei **ponti in carico alle ferrovie (Fs e Fnm) e ad Autostrade**. Opere grandi, come il ponte dell'A26 sul Ticino vicino a Golasecca o, più a monte lungo il fiume, quello ferro-

stradale di Sesto, ricostruito nel Dopoguerra. Ma anche una miriade di ponti minori, come i **tantissimi** sull'autostrada A8, dove si lavorava già da un paio di anni, non per ragioni statiche ma a seguito dei limiti di resistenza all'urto delle sponde in caso d'incidente (ne parlavamo anche [qui](#)): in questo caso gli interventi sono coordinati tra Autostrade e Provincia, perché le competenze sono intrecciate.



Le limitazioni sui ponti che scavalcano l'A8

Da ultimo, **appunto la Provincia**: i ponti e viadotti direttamente in carico a Villa Recalcati sono **pochi, solo una decina**. Ad esempio si può citare il ponte sulla SP1 a Gavirate-Bardello e quello a Gemonio sulla tratta di provinciale in Variante, realizzata pochi anni fa. Mentre tra i manufatti segnalati al ministero, oltre a quello di Cairate, ci sono i ponti di **Laveno, Leggiuno e Cuasso al Monte**, tutti risalenti agli anni Cinquanta.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it