

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signori
- Samuele Cavadini
- Alessandro Del Bufalo
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 20 febbraio 2012 n. 48.12 Ferrovia Mendrisio-Varese: demolizione ponte di Valera

Signori deputati,

in merito alla citata interrogazione rispondiamo come segue.

- 1. Per quale motivo il ponte di Valera non è stato considerato durante le varie fasi di progettazione come opera ingegneristica di valore storico e non è stato inserito nell'elenco cantonale dei monumenti storici?**

Il viadotto, recentemente liberato dalla vegetazione che lo nascondeva, appartiene alla storica linea ferroviaria Mendrisio-Valmorea-Castellanza, voluta e progettata dalla Società Anonima Ferrovia Mendrisio-Stabio nel 1912, portata a termine nel 1926 e chiusa due anni dopo, per scarso interesse e bassa redditività economica. Il manufatto fu progettato dallo studio di ingegneria Bianchi e Antonietti di Lugano: trattasi di un viadotto in pietra locale, a cinque campate, con apertura centrale di 9 metri e le laterali più piccole.

Tra il 2002 e il 2007, in occasione della procedura di consultazione interna relativa al progetto, l'Ufficio dei beni culturali aveva segnalato la necessità di conservare il magazzino merci a Stabio dell'ingegner Robert Maillart (1872-1940) e l'importanza archeologica del territorio attraversato dalla ferrovia. Alla luce delle conoscenze odierne, il viadotto di Valera è comparabile ad altri esistenti nel Canton Ticino (ad esempio quelli della linea Locarno-Domodossola o della Lugano-Ponte Tresa) e, pur essendo meritevole di attenzione, ha un interesse prettamente locale.

- 2. È stata valutata dai progettisti l'efficienza funzionale di questo manufatto (tuttora in esercizio), che oltretutto, con un eventuale risanamento, permetteva di limitarne l'interruzione del traffico ferroviario attuale e quindi contenere i costi di investimento?**

Al momento dell'elaborazione del progetto della nuova linea ferroviaria lo stato di conservazione e di conseguenza l'efficienza funzionale del manufatto sono stati attentamente considerati, ovviamente tenendo conto delle nuove necessità della tratta. In particolare sono state valutate diverse varianti di intervento e sono stati ponderati i costi relativi alla conservazione del viadotto, alla sicurezza, alla manutenzione, a eventuali espropri e rischi esecutivi. Queste valutazioni hanno fatto sì che la variante che prevedeva il risanamento del ponte (costruzione di un nuovo ponte in prossimità) sia stata scartata, perché avrebbe causato costi maggiori in rapporto alla sicurezza e alla stabilità, alla manutenzione e avrebbe avuto una durata di vita notevolmente inferiore e rischi esecutivi maggiori.

La decisione dell'UFT in sede di approvazione dei piani di concedere solo pochi giorni di chiusura totale della linea per i lavori (a seguito di un ricorso) ha poi portato a definire la soluzione definitiva, che prevede la costruzione di un nuovo ponte in sede provvisoria per successivamente traslocarlo nella sede definitiva.

3. Esiste ancora la possibilità di salvare il ponte di Valera?

Il progetto attuale è cresciuto in giudicato. Attualmente sono stati avviati i lavori preparatori per installare il cantiere di costruzione del nuovo manufatto e di demolizione di quello vecchio. Il risanamento del viadotto e una sua utilizzazione nella linea ferroviaria implicherebbe una nuova progettazione del comparto, il fermo del cantiere, maggiori oneri e incognite finanziarie di non poco conto: riteniamo quindi che questa opzione non sia praticabile.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente:

Il Cancelliere:

L. Sadis

G. Gianella

Copia:

- Ufficio dei beni culturali, Residenza