

Valnure



L'idea: una pista ciclabile

Le amministrazioni di Vigolzone e Pontedellolio pensano per il ponte a una ciclabile che colleghi pianura e collina



In alto e qui sopra il viadotto ferroviario sul Nure a Pontedellolio

L'appello: «Salviamo il ponte ferroviario sul torrente Nure»

La struttura è di un'immobiliare. I Comuni di Vigolzone e Pontedellolio vorrebbero acquistarla ma ci sono ostacoli burocratici

Nadia Plucani

PONTEDELLOLIO

«Salviamo il ponte ferroviario tra Vigolzone e Pontedellolio, prima che sia troppo tardi». È l'appello che arriva dai cittadini e dagli amministratori comunali dei due paesi della Valnure che stanno compiendo tutti i passi possibili per arrivare all'acquisizione della struttura e quindi ristrutturarla per l'utilizzo ciclopedonale. Un percorso non facile, spiegano l'assessore vigolzone Gualtiero Borlenghi e il vicesindaco di Pontedellolio Fabio Callegari, per la presenza di ostacoli societari ed amministrativi. Il ponte è infatti di proprietà di una società immobiliare.

L'interesse per il ponte ferroviario che attraversa il torrente Nure e col-

lega la sponda di Vigolzone a quella di Pontedellolio, parallelo al ponte Maria Luigia su cui corre la provinciale 654 di Valnure, si è ravvivato negli ultimi anni. Cittadini ed amministratori non vogliono vederlo abbandonato al degrado del tempo perché opera unica nel suo genere, costruito con la tecnica dei pali, realizzato tra il 1927 e il 1930 per il passaggio della ferrovia che da Piacenza raggiungeva Bettola per il trasporto di merci e persone. In particolare, entrambe le amministrazioni stanno realizzando progetti ciclopedonali sui propri territori e il ponte ferroviario sarebbe l'anello di congiunzione per unire i percorsi del territorio di Vigolzone a quelli su Pontedellolio. «Abbiamo incontrato il legale rappresentante della società immobiliare che ha la proprietà del ponte-

riferisce Callegari - e percorso ogni strada per valutare la concreta possibilità di acquistare la proprietà insieme al Comune di Vigolzone, ma siamo giunti ad un punto morto per ostacoli societari ed amministrativi che al momento impediscono ad entrambi i Comuni di procedere con l'operazione». A margine, qualche mese fa, si è svolto un incontro nella sala consiliare del Comune di Pontedellolio alla presenza dei due assessori, Callegari e Borlenghi, e di un gruppo di persone che ha manifestato il forte interesse e desiderio di vedere l'infrastruttura acquisita al patrimonio dei due Comuni. «Ringrazio Giancarlo Cappellini e Silvana Ratti - afferma Callegari - per la preziosa opera di divulgazione che insieme ad altri stanno portando avanti sul territorio». Nell'occasione dell'incontro erano intervenuti anche professionisti illustrando l'importanza storica, strutturale e architettonica del ponte. Pontedellolio ha un ulteriore interesse per il ponte ferroviario in quanto l'amministrazione comunale sta portando avanti progetti di valorizzazione delle opere architet-

toniche relative al lavoro del territorio, dalle Fornaci alla Tevi per esempio.

«Circa una ventina d'anni fa - ricorda l'assessore Borlenghi - i sindaci Werner Argellati di Vigolzone e Angelo Montanari di Pontedellolio erano quasi riusciti a raggiungere un accordo, poi sfumato. Ora ab-

biamo ripreso un contatto con il privato; ci troviamo in uno stallo burocratico, ma c'è la volontà di proseguire. Dobbiamo trovare la soluzione migliore anche a livello economico per le amministrazioni. Il problema sarà poi economico per il restauro. Su una perizia elaborata dall'ingegner Milani vi è l'in-

dicazione di massima per i costi di messa in sicurezza, ma se si volesse rendere ad uso pubblico andrebbe fatto un intervento più sostanzioso. Vogliamo proseguire, questo ponte potrebbe essere lo sbocco per collegare le piste ciclabili tra pianura e collina, da Grazzano a sopra Pontedellolio».

UNA PAGINA DOLOROSA DI STORIA PIACENTINA

La linea Piacenza - Bettola nel 1944 obiettivo di bombardamenti degli alleati

La linea ferroviaria Piacenza-Bettola, durante i 19 mesi della lotta di liberazione, fu obiettivo di fuoco "amico", cioè di bombardamenti aerei degli alleati col proposito di sfiancare l'esercito tedesco che si muoveva a nord della linea Gotica. Il primo grave episodio si verificò a Pontedellolio la mattina del 7 novembre 1944. Mentre in paese si svolgeva il mercato settimanale, giunse una squadriglia di undici caccia-bombardieri che scaricò tutta la sua poten-

za di fuoco devastando la linea ferroviaria, provocando il crollo di una campata del ponte e tre vittime: sotto le macerie del Casermone, un edificio per le abitazioni degli operai dipendenti della ditta Giovanni Rossi (la futura Cementirossi), rimasero i corpi senza vita di Marianna Barili, Cesarina Bertucci e Angelo Ceresa, un'altra persona ebbe le gambe spezzate. Morì anche il pilota di uno degli aerei, che si schiantò ed esplose nel campo "della Bionda", vicino

a via del Molino. Ponte che venne ricostruito nel 1947.

I partigiani recuperarono le parti belliche e domandarono all'officina Conti (poi Secmu) di riparare la mitragliatrice, a sua volta Conti acquistò le parti metalliche dai partigiani e le trasformò in torchietti per fare la pasta.

Questa pagina di storia piacentina è ben circostanziata da Roberto Mori e Lucia Galeazzi in "Piacenza, una città nel tempo", Edizioni Tip.Le.Co. 1998, volume 2, e da reperti ritrovati in loco dal Grac, Gruppo ricercatori aerei caduti, che è riuscito a recuperare anche le relazioni compilate dai comandi americani riguardanti l'episodio bellico. **_MVG**

PROGETTÒ IL PIRELLONE MILANESE E IL PONTE RISORGIMENTO A ROMA

Sul manufatto c'è la firma di Danusso uno dei grandi ingegneri italiani del '900

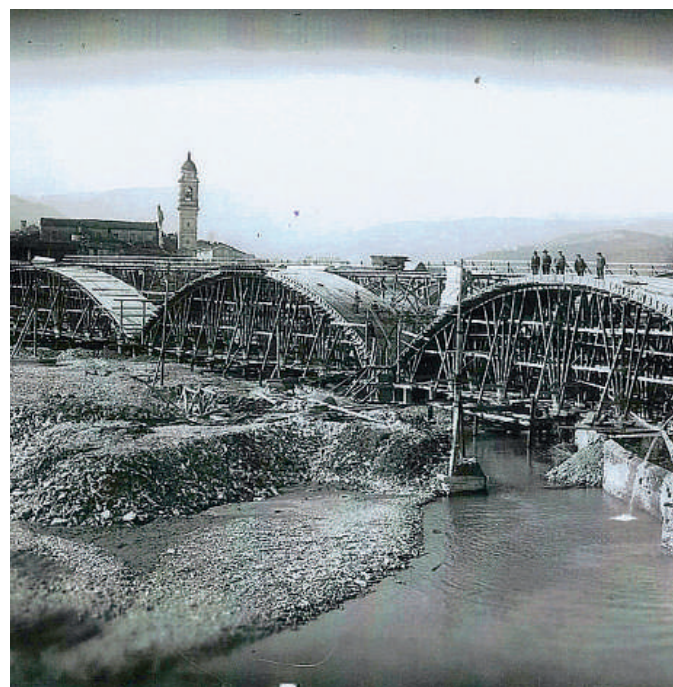
Sul ponte ferroviario di Albarola (o Pontedellolio) c'è la sigla di uno dei più grandi ingegneri italiani del '900, è quella di Arturo Danusso (1880-1968); per chiarirci le idee, il suo nome lo si legge nella progettazione dei primi tre grattacieli milanesi: torre Galfa, torre Velasca e il Pirellone di 127 metri, poi venduto alla Regione Lombardia. E lo si era letto anni prima nella costruzione del Ponte Risorgimento di Roma, che collega piazzale delle Belle arti e piazza Monte Grappa: «Una delle prime opere (1909-1911) in cemento armato eseguita in Italia,

la sua costruzione ebbe risalto internazionale per la sua arditaggine: infatti la sua luce è di oltre 100 metri in una unica arcata, all'epoca la più ampia del mondo completata con la nuova tecnologia. Col ponte Risorgimento Roma celebrava il 50° dell'unità d'Italia», annota il sito sotterraneidiroma.it.

In quanto al ponte ferroviario sul Nure, a Pontedellolio, lo studio ingegneristico Giovannardi e Rontini lo cita tra le opere significative dell'ingegnere, considerandolo come «uno dei rari manufatti ferroviari in curva da 300 metri di raggio ed in

salita del 15 per mille, con cinque campate da 40 metri ciascuna». Nel Piacentino, Danusso era già stato interpellato, nel 1920, come consulente per la parte statica nella costruzione della Diga del Molato, in Valtidone.

Noto come "il padre del cemento armato italiano", il professionista, mentre progettava grandi opere, si dedicava anche alla ricerca di materiali, alla redazione di indicazioni normative per la progettazione di strutture antisismiche (sollecitato dal terremoto di Messina del 1908) e all'insegnamento: dal 1915 al



Una foto storica della costruzione del ponte ferroviario sul Nure

1950 è stato titolare della cattedra di Meccanica strutturale al Politecnico di Milano.

E ancora: attento a sviluppare ogni possibile rapporto tra ricerca scientifica, mondo del lavoro e della produzione, ha fondato la Scuola di Alta Formazione "Fratelli Pesenti" al Politecnico di Milano.

Il professor Arturo Danusso era stato chiamato dall'ingegnere Luigi Magistretti, titolare di una rinomata impresa lombarda incaricata dalla Società italiana di Ferrovie e Tranvie (SIFT) di seguire le opere edili sulla strada ferrata Piacenza - Bettola.

Dunque (ci permettiamo), nomi da ricordare in una targa che potrebbe essere affissa una volta ultimati i lavori di conservazione (che caldamente sosteniamo) per dare lustro al territorio.

—Maria Vittoria Gazzola