

Gentili Concittadini,

durante la riunione del 8 aprile in Prefettura di Lecco, Anas ha confermato la chiusura al transito del Ponte di Brivio dal 4 maggio per 15 mesi, tempo necessario per consentire l'esecuzione delle opere di manutenzione straordinaria, rinforzo e messa in sicurezza della struttura.

La chiusura del Ponte porterà inevitabilmente con sé disagi per tutti gli utenti: famiglie, lavoratori ed imprese che, per raggiungere i luoghi di destinazione, dovranno percorrere strade alternative allungando i tempi di percorrenza ed incrementando le spese legate al trasporto. Le ripercussioni si faranno sentire anche sulle attività commerciali in quanto, la chiusura, modificherà le abitudini dei consumatori.

Su un tema di così importante rilevanza il Sindaco e l'Amministrazione Comunale hanno scelto sin da subito di stare alla larga dalla polemica politica che, purtroppo ed inevitabilmente, caratterizza tutti i dibattiti che si sviluppano nel momento in cui si inizia a parlare di manutenzione delle infrastrutture.

Concretezza in luogo della polemica è una scelta dettata dalla consapevolezza che dopo il crollo del Ponte Morandi la normativa italiana sulla verifica della stabilità e la gestione manutentiva dei ponti in cemento armato è stata oggetto di rapida evoluzione, finalizzata all'introduzione di criteri univoci e standardizzati che hanno permesso di passare da una gestione basata sull'iniziativa di un singolo ente ad una gestione basata sul rischio.

Nelle pagine che seguono vi illustriamo le fasi che hanno determinato il complesso di interventi sul Ponte di Brivio, non rinviabili, e finalizzati ad allungarne la vita tecnica utile ed a scongiurare pericoli di cedimento che ne comporterebbero una chiusura immediata senza prospettive certe sui tempi di ripristino.

Abbiamo seguito l'evoluzione delle verifiche strutturali sin dall'avvio dell'iter che ha determinato l'esecuzione inderogabile degli interventi manutentivi, rappresentando con forza ed in modo incessante gli interessi e le aspettative della cittadinanza e delle imprese del territorio, pur nella consapevolezza che un'alternativa temporanea e provvisoria auspicata da molti per consentire l'attraversamento dell'Adda (ponte provvisorio, ponte di barche ecc.) , non sarebbe stata attuabile per svariati motivi, primo dei quali la sfavorevole morfologia del territorio.

Sul progetto esecutivo inviato al Comune ad inizio agosto 2025 che comporta interventi per un valore di 14 milioni di euro, ineccepibile sotto il profilo strutturale, abbiamo avanzato alcune osservazioni e proposte per ottenere l'integrazione del progetto con un attraversamento ciclo-pedonale, necessario per garantire la sicurezza dei pedoni, dei ciclisti e dei disabili che possono percorrerlo con ausili.

Dopo una serie di contatti e discussioni a tutti i livelli istituzionali abbiamo ottenuto la progettazione di un nuovo attraversamento ciclo-pedonale autonomo e non integrato sul Ponte, rispetto al quale gli interlocutori hanno garantito l'avvio dell'iter finalizzato alla copertura economica necessaria per la realizzazione. Il progetto preliminare ed il quadro economico ci è stato inviato.

Nelle fasi di valutazione dell'impatto paesaggistico-ambientale delle opere di manutenzione straordinaria sono stati coinvolti il Parco Adda Nord e la Soprintendenza, competenti per territorio. Sul Ponte sono vigenti i vincoli monumentali che non ne consentono la demolizione e la sostituzione con altro manufatto.

Per molti i tempi ed i costi di questo intervento, così come la necessità di eseguirlo, sono incomprensibili ed abnormi. Ma non c'è alternativa: la sicurezza deve essere garantita e non possiamo aspettare che dalla sera alla mattina, come già avvenuto per il Ponte San Michele, il nostro Ponte venga chiuso.

I primi giorni dopo la chiusura saranno un banco di prova di per tutti, da affrontare con pazienza, esattamente come qualche anno fa con la repentina chiusura del ponte di Paderno d'Adda, che per Brivio ha comportato l'incremento del traffico veicolare sulle strade che attraversano il nostro Comune del 35% con conseguente aumento dei tempi di percorrenza sulla S.S. 342.

Il nostro impegno prosegue nel monitorare i lavori ed il rispetto del cronoprogramma, sollecitando il rispetto degli accordi per la realizzazione del nuovo attraversamento ciclo-pedonale.

Vi rassicuriamo sull'efficienza dei servizi pubblici di pronto intervento, che sono stati rimodulati allo scopo di garantire la stessa efficacia pur con il ponte chiuso.

Sarà nostra premura informarvi sull'andamento dei lavori, anche rispondendo a domande puntuali e richieste di informazione.

Il Sindaco e l'Amministrazione Comunale



Una breve sintesi storica

Prima dell'avvio delle opere per la costruzione del ponte erano trascorsi circa cinquant'anni, tempi in cui erano state avanzate diverse ipotesi sulla sua collocazione e sulla sua struttura portante, sulle modalità di finanziamento dell'opera e sui tempi di costruzione.

I DATI DEL PONTE

Lunghezza: 133 m

Larghezza: 9,20 m (6,40 m per la carreggiata e due marciapiedi da 0,80 m ciascuno)

Altezza piano carreggiabile: 8 m sul livello medio del fiume

Ampiezza delle arcate: 44 m (la centrale); 43,40 m (le laterali)

Misure delle pile: 12,80 x 3,80 m

Materiali impiegati: 3500 metri cubi di sabbia e ghiaietta, 7000 quintali di cemento Portland, 300 tonnellate di ferro tondo

Costo complessivo opera: L. 550.000 a forfait (coperto per metà dallo Stato, per un quarto dalla Provincia di Como, per un quarto dal Comune di Brivio).

LE DATE DEL PONTE

1867. Primo progetto degli ingegneri Tatti, Milesi, Ricordi. Il progetto non ha seguito pratico

1897. 31 gennaio. In seguito a concorso, si conferisce incarico all'Ing. Santamaria per un nuovo progetto.

1906. L'Ing. Banfi viene incaricato dal Comune di redigere un progetto per un ponte in ferro con piano stradale e piano per la tramvia elettrica.

1907. Mese di giugno. Si saggia il fondo del fiume per valutare se collocare il ponte a ridosso del castello oppure a nord dell'abitato.

1910. 4 febbraio. Approvato un nuovo progetto dell'Ing. Banfi di un ponte in cemento armato, da collocare a nord dell'abitato.

1911. Indetto un concorso per la realizzazione del ponte, il lavoro è assegnato alla Società Anonima Italiana Ferrobeton di Roma insieme all'Impresa Todeschini e Arrigoni di Lecco.

1911. 1 ottobre. Benedizione della prima pietra del ponte, ancora collocata a nord dell'abitato.

1912. Abbandonati i lavori a causa della cedibilità del fondo del fiume, il 30 giugno viene presentato dall'Ing. Banfi il progetto definitivo del ponte a valle dell'abitato. Viene confermata l'assegnazione a Ferrobeton, alla quale vengono dati 36 mesi per la realizzazione del ponte e del nuovo tratto di strada in sponda bergamasca.

1916. Settembre. Collaudo del ponte.

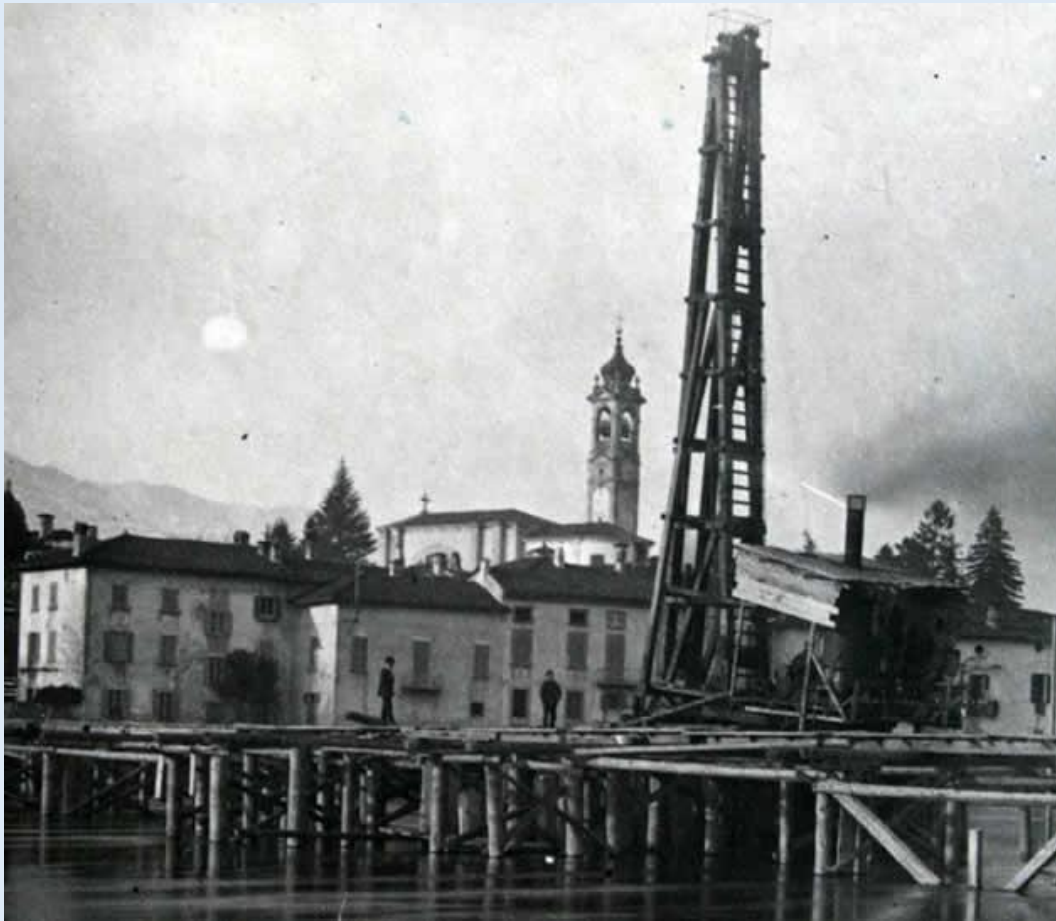
1917. 1 giugno. Inaugurazione.

LA PROPRIETA' DEL PONTE E GLI OBBLIGHI MANUTENTIVI

1962 – istituzione Strada Statale 342

2001 – Passaggio di competenze da ANAS a Regione Lombardia e successivo trasferimento delle competenze alle provincie di Bergamo, Lecco e Como in attuazione del D.Lgs 112/1998

2021 – Dal 3 maggio l'infrastruttura torna in capo ad ANAS che la denomina Strada Statale 342 Briantea, dando avvio agli iter di verifica di tutte le strutture della strada, compreso il Ponte di Brivio.



Lavori di costruzione in corso tra il 1911 ed il 1917

Gli interventi manutentivi eseguiti prima del 2026

Oltre agli interventi di manutenzione ordinaria eseguiti in svariate epoche per rinnovare il manto stradale e tenere in efficienza gli scarichi, sono stati eseguiti interventi più consistenti sulla struttura.

Anno 2014 – mese di aprile

Intervento del valore di 160.000,00 sostenuto dalle province di Lecco e Bergamo euro per eseguire il consolidamento della pila verso La Sosta. Un gruppo di subacquei con a capo Marco Scaccabarozzi, durante una delle consuete immersioni lungo i fondali del fiume, aveva rilevato un buco nella struttura della pila. A seguito della segnalazione i tecnici avevano definito l'intervento di consolidamento poi eseguito.

Anno 2016 – mese di ottobre

Ispezione generale alla struttura su richiesta del Sindaco

Anno 2017 – mese di maggio

Intervento di messa in sicurezza e ripristino di una trave secondaria e ferri d'armatura.



L'intervento del 2017 (foto Merateonline)

Tipologia strutturale – Il Quadro Normativo – Le verifiche

Tipologia Strutturale

Il Ponte di Brivio è un ponte ad arco tirante o ponte ad arco a spinta eliminata, ovvero un'infrastruttura dotata di piano stradale con la duplice funzione sia di tirante sia di travi laterali che sono incastrate l'una entro l'altra alle estremità, mentre nella campata il piano stradale è sorretto da tiranti verticali collegati all'arco. L'acciaio utilizzato per l'armatura delle strutture era costituito da barre a sezione circolare liscia con bassa percentuale di carbonio. Le tecniche dell'epoca in cui è stato realizzato il Ponte determinano una vita utile del progetto variabile tra i 50 ed i 100 anni.

Elementi determinanti per stabilire la vita utile della struttura sono la qualità del calcestruzzo e dell'acciaio, gli agenti esterni e la manutenzione.

Il Quadro Normativo

La verifica dello stato di fatto e della sicurezza strutturale dei ponti è definita dalle Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture introdotte dal DM 578/2020 e dal successivo aggiornamento con il DM 204/2022.

Le verifiche

Anas – Struttura Territoriale per la Lombardia, agendo in conformità alle prescrizioni del quadro normativo vigente, ha attenzionato il Ponte di Brivio con una procedura che ha impegnato un arco temporale di circa quattro anni, dando seguito a:

Censimento e classificazione

Attuati mediante l'acquisizione di tutti i dati utili, il rilievo geometrico dell'infrastruttura ed il rilievo strutturale

Ispezioni Visive

Finalizzate all'individuazione in sito di elementi critici

Prove in sito

Sono state eseguite indagini invasive per classificare i materiali mediante carotaggi e prove sclerometriche, demolizioni localizzate per acquisire dati certi sulle armature

Analisi strutturale

I progettisti incaricati da Anas hanno creato modelli di calcolo che tengono in debito conto lo stato di degrado rilevato in sito

Valutazione della classe di attenzione

E' un passaggio che serve per definire la priorità di intervento basata su diversi fattori, tra i quali il rischio strutturale, il rischio idraulico ed il rischio sismico

Progetto di intervento

Al termine dell'iter di verifica viene elaborato il progetto che può prevedere ripristini e rinforzi strutturali utili per garantire il rispetto di tutti i parametri per riportare l'infrastruttura in piene condizioni di sicurezza.

L'esito delle verifiche

All'esito delle verifiche eseguite sull'infrastruttura Anas, il 06 agosto 2025, ha trasmesso agli Enti territoriali il Progetto Esecutivo composto da 46 elaborati progettuali oltre alle relazioni.



I carotaggi eseguiti sulle travi dell'impalcato per verificare lo stato di conservazione del calcestruzzo e del ferro d'armatura

Cosa prevede il progetto e perché è necessario sospendere il transito

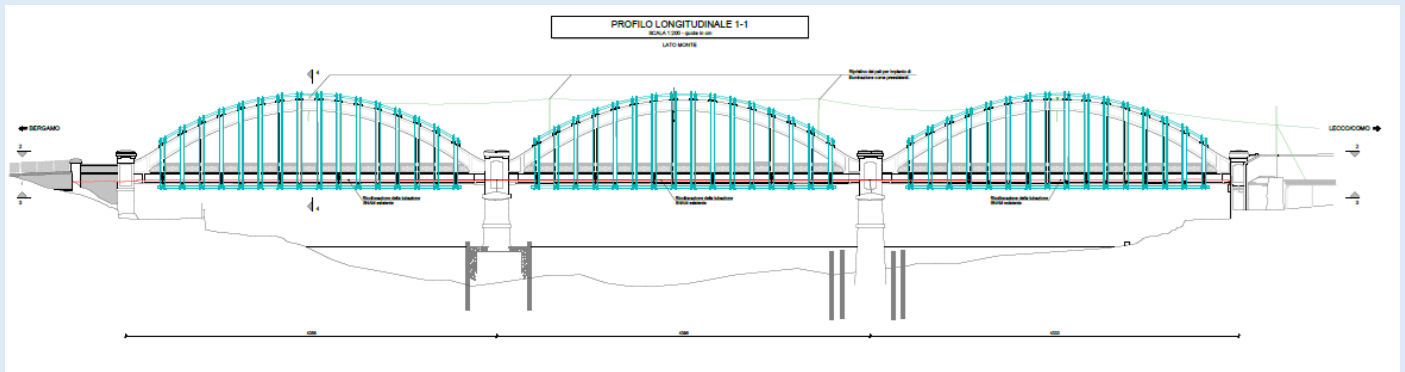
Il complesso di opere di manutenzione straordinaria è distribuito su un arco temporale di 15 mesi, durante i quali sono previste lavorazioni h. 24 su tre turni.

Durante questo periodo il ponte non sarà transitabile perché sono previste lavorazioni che in base alla loro classificazione e sulla scorta delle vigenti normative in materia di sicurezza sui cantieri rendono incompatibile la presenza degli utenti

- Realizzazione dei ponteggi che interesseranno l'intera struttura
- Interventi di demolizione controllata delle solette e successiva ricostruzione
- Interventi sulle travi trasversali d'impalcato
- Interventi di rinforzo sulle travi trasversali
- Interventi sulla carpenteria e le armature delle arcate
- Integrazione del sistema di sospensione con tiranti esterni
- Opere afferenti la realizzazione del nuovo sistema di sospensione
- Realizzazione nuovo sistema di convogliamento delle acque meteoriche
- Ripristino della pavimentazione stradale
- Realizzazione dei nuovi impianti tecnologici



Come di presenterà il ponte dopo i lavori



Le arcate ed i pendini, dopo la realizzazione dei rinforzi e dei nuovi intonaci saranno “fasciati” con una struttura metallica e tiranti.



La nuova illuminazione

I percorsi alternativi per chi doveva percorrere da S.S. 342 da Brivio in direzione Cisano Bergamasco e viceversa

- Il percorso consigliato è l'attraversamento del fiume Adda sul Ponte Cesare Cantù a Olginate

Chi dovesse optare per l'utilizzo del Ponte San Michele a Paderno d'Adda dovrebbe tener in considerazione la presenza del semaforo con il conseguente allungamento dei tempi di transito. Tutte le indicazioni utili saranno diffuse preventivamente dai comuni in accordo con Anas

Il nuovo attraversamento ciclo-pedonale

Il progetto per questa nuova infrastruttura è risultato raggiunto dalla nostra amministrazione dopo aver rappresentato con forza e senza esitazione, a tutti i livelli istituzionali, l'irrinunciabilità di questa integrazione. Attualmente Anas ha redatto lo studio di fattibilità ed il quadro economico, sottoponendoli all'attenzione di Regione Lombardia, Province di Lecco e Bergamo e Comuni di Brivio e Cisano Bergamasco. I passaggi successivi sono la presentazione del progetto preliminare alla Soprintendenza ed al Parco Adda Nord ed a seguire il progetto definitivo, il reperimento delle risorse con fondi regionali e provinciali e l'iter per la realizzazione.

