

CORREVA L'ANNO a GRAFFIGNANA

FINE SECOLO DICIANNOVESIMO (Parte 4ª)

NUOVO PONTE IN FERRO SUL LAMBRO DI GRAFFIGNANA (1871-1890)

1 - ABOLIZIONE PEDAGGIO PONTE IN LEGNO SUL LAMBRO (29 luglio 1872)

Come noto, fin dopo la metà del secolo XIX°, il ponte sul Lambro "detto di Graffignana", è ancora fatto in legno, ricostruito nel 1748 dagli allora proprietari frati Certosini, a seguito della distruzione per incendio da parte delle truppe dei due eserciti gallo-ispatici e d austriaci nel 1745-1746.

Sono pure stati ricostruiti in legno anche gli altri due ponti sul Lambro appartenuti ai Certosini fino al 1782, cioè quello di S. Colombano e quello di Mariotto,

Nel 1869, però, il ponte sul Lambro di S. Colombano, lungo 50 metri è rifatto, non più in legno ma in ferro: di conseguenza i passanti non sono più obbligati a pagare il pedaggio.

Nel frattempo avanzano le pratiche per costruire un nuovo ponte in ferro anche a Mariotto e, in applicazione all'art.40 della legge 10 marzo 1865, si parla di abolizione dei pedaggi sui ponti.

GRAFFIGNANA E BORGHETTO UNITI PER RESISTERE A S. COLOMBANO

Il 1° giugno 1871 si svolge a Borghetto la riunione delle due giunte comunali di Borghetto e Graffignana che deliberano un ulteriore bando d'appalto per il pedaggio, vista l' impossibilità a costruire un nuovo ponte sul Lambro a Vigarolo, se non finanziato anche con forte contributo della provincia di Milano che appare condizione indispensabile per affrontare i costi vista della eliminazione del pedaggio: sono presenti per Borghetto: sindaco Giovanni Minoia, assessori ing. Francesco Comizzoli, Pietro Ferrari, Matteo Zoncada e Paolo Vigo; per Graffignana: sindaco Francesco Asti, assessori Giuseppe Locatelli ed Angelo Grossi.

Il comune di S. Colombano protesta in modo ufficiale con lettere alla provincia di Milano che fa marcia indietro circa il contributo si vede costretta ad annullare le delibere di Graffignana e Borghetto.

I due comuni non si arrendono e in aprile 1872 deliberano il ricorso al ministero dei lavori pubblici contro la decisione provinciale di Milano.

I due comuni ricevono, però, il regio decreto del 29 luglio 1872 che abolisce definitivamente il pedaggio sul ponte del Lambro a Vigarolo.

2 - FARE UN PONTE NUOVO IN FERRO O RIPARARE QUELLO ESISTENTE IN LEGNO ? (1874-1876)

Secondo l'ingegnere Lavezzari la spesa per un nuovo ponte in ferro ammonterebbe dalle 50 alle 60 mila lire. Il Comune di Graffignana, assolutamente impossibilitato a sostenere la sua metà di spesa per una **nuova costruzione del ponte** (lungo mt. 50) spera in un aiuto della Provincia e dello Stato in base all'art. 172 n. 10, secondo il quale, quando una strada (anche comunale) comunica con strade provinciali, la spesa di manutenzione di codesta strada spetta alla Provincia e allo Stato.

SI SPERA NEI CONTRIBUTI STATALI E PROVINCIALI

Quindi il Consiglio Comunale di Graffignana il 29 marzo 1874 propone di rinviare la decisione sui lavori da farsi in attesa dell'esaurimento di tutte quelle pratiche necessarie per il contributo da parte di Stato e Provincia, e nel frattempo di sistemare il ponte esistente in legno.

Graffignana prende tempo circa la spesa per riparazione del Lambro, in attesa di vedere come si comporterà Borghetto con cui i rapporti, già tesi per il Lambro, non migliorano di certo, grazie anche a una decisione del nostro Comune (16 dicembre 1875) che rifiuta di collaborare con Borghetto, e non accoglie gli scolari di Vigarolo nel periodo di sistemazione e riparazione delle scuole di quella frazione.

Il 30 aprile 1876 il consiglio comunale di Graffignana nomina l'ingegnere arbitro per definire la vertenza del ponte di Vigarolo.

3 - TRA GUASTI E RIPARAZIONI AL VECCHIO PONTE IN LEGNO E PROPOSITI PER QUELLO NUOVO IN FERRO (1881-1886)

il 5 febbraio 1881 il Consiglio comunale di Graffignana fa il punto sui guasti e sulle necessarie riparazioni al ponte sul Lambro di Vigarolo.

Intanto gli altri due ponti sul Lambro della zona, quello di S. Colombano e quello di Mariotto, sono rifatti e non più in legno ma in ferro: il primo fin dal 1869, il secondo è in costruzione da ultimarsi entro il 1882, in ferro: a valle passa la ferrovia Pavia-Codogno-Cremona, sopra un ponte in cotto.

Così Graffignana e Borghetto accelerano le pressioni per realizzare un nuovo il ponte anche a Vigarolo: la giunta municipale di Graffignana il 24 gennaio 1882 mette l'argomento " Pratiche per il ponte sul Lambro" all'ordine del giorno del Consiglio comunale dei primi di febbraio 1882.

Una forte piena del Lambro in autunno 1882 causa consistenti guasti al ponte di Graffignana, descritti e quantificati da una relazione dell'ing. Bardoni, in base alla quale il 26 novembre 1882 la Giunta Municipale fa effettuare delle riparazioni.

Il Consiglio comunale di Graffignana il 26 marzo 1883 ritiene che seguito delle riparazioni effettuate nell'inverno 1882-1883 il transito e la stabilità del ponte sul Lambro a Vigarolo siano sufficienti per almeno 8 anni, e accentua la situazione di rapporti tesi con il comune di Borghetto, rilevabili sia nella seduta del 22 luglio 1883 per l'autorizzazione a progettare un nuovo ponte, sia soprattutto in quella del 4 maggio 1884 per il Consiglio esaminare la proposta borghettina di lire 1.300 a stagione relativa alla quota di partecipazione alle riparazioni.

A fine gennaio 1886 una poderosa piena del Lambro costringe la Giunta comunale l'8 febbraio a dare incarico al falegname graffignanino Paolo Biancardi per il riparare il cassone al ponte del Lambro:

Ci vuole il prestigio del sindaco borghettino Matteo Zoncada, e le forti pressioni delle autorità superiori, per mandare in porto, se pure faticosamente, la vicenda della costruzione ponte in ferro sul Lambro a Vigarolo (1886-1893) superando le difficoltà di rapporto tra i due comuni e all'interno di singoli Consigli comunali.

PROGETTO ING. LUIGI LAVEZZARI; L' AUT AUT DELLE AUTORITA'

Il 24 giugno 1886 la giunta municipale di Graffignana, in perfetto accordo con quella di Borghetto, delibera l'incarico di progettare un nuovo ponte sul Lambro all'ing. Lavezzari: così da poter esaminare progetto, disegni, capitolati e preventivi di spesa nella seduta consiliare del 15 settembre 1886, e successivamente in quella del 24 ottobre 1886, cominciare a determinare i mezzi per far fronte alle spese di competenza comunale che restano molto impegnative al punto che va deserto il primo Consiglio del 4 marzo 1887 che avrebbe dovuto approvare il progetto, con modifiche, dell'ingegnere Lavezzari: sono presenti solo 3 consiglieri su 15 ; due giorni dopo la Giunta lo riconvoca per il 17 marzo 1887, e viste le discordanze tra i consiglieri, torna sull'argomento il 19 aprile 1887 con il dilemma: che viene posto anche dalle autorità superiori: assicurare il transito, cioè fare il nuovo ponte, oppure tagliare il ponte e non far passare più nessuno: una sorta di aut aut a cui ci si deve piegare..

FINALMENTE IL NUOVO PONTE IN FERRO SUL LAMBRO (1887-1890)

Il 2 maggio 1887 è pronto il decreto prefettizio di approvazione del progetto per la costruzione del nuovo ponte in ferro sul Lambro, tra Graffignana e Borghetto a Vigarolo, in sostituzione di quello esistente in legno, su progetto redatto dall'ing. Lavezzari Luigi con una spesa prevista di L. 60.000 circa, di cui 12.000 di contributo provinciale.

Il 26 maggio 1887 la giunta municipale di Graffignana nomina come collaudatore del ponte l'ingegnere Natale Carimati, e il 26 giugno 1887 il Consiglio comunale approva la definitiva determinazione dei mezzi economici per far fronte alla costruzione del nuovo ponte in ferro: delle 64.000 lire complessive, a Graffignana ne tocca la metà, cioè 32.000 lire.

Infatti, con 11 consiglieri comunali presenti il consiglio ad unanimità di voti determina

- di costituire un fondo speciale applicando la tassa di sovrimposta del 5 % più contributi diretti per un ventennio giusto il ruolo preparato dalla giunta;
- di fare separata deliberazione alla giunta con la quale si autorizzi a far domanda di sussidio allo Stato e Provincia;
- di contrarre un mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti da ammortizzarsi annualmente e nel termine di anni 20;
- infine, conosciutosi i sussidi e detrattigli dalla spesa che sarà computato col fondo speciale, si applicherà al bilancio l'annua somma occorrente per la costruzione del nuovo ponte.

Un successivo Consiglio comunale del 16 ottobre 1887 affronta ulteriori particolari sulla vicenda del ponte mentre l'11 marzo 1888 il Consiglio comunale di Graffignana delibera di contrarre un mutuo di Lire 30.000 ma con la Cassa di risparmio e non con la Cassa depositi e prestiti.

MUTUO, IMPRESA PAZZI, POLEMICA PER PASSERELLA, COLLAUDO

Il 1° giugno 1888 l'asta per il ponte viene aggiudicata all'impresa Giovanni Pazzi di Pavia: consegna lavori il 29 giugno: direttore lavori è il l'ing. Tommaso Lavezzari, figlio del progettista Luigi, coadiuvato dall'ing. Galleani di S. Colombano, tecnico comunale di Borghetto.

A fine settembre 1888, l'impresa Pazzi sospende i lavori, anche per la polemica con Graffignana (circa la ricostruzione della passerella per i pedoni): saranno ripresi il 3 ottobre e praticamente ultimati a fine marzo 1889: mancano solo poche opere di finimento.

Il 17 maggio 1889 si tiene il collaudo provvisorio del ponte sul Lambro.

Il 2 novembre 1890 il Consiglio comunale di Graffignana approva lo svincolo della cauzione versata dall'impresa costruttrice Pazzi dovuta per l'appalto lavori al nuovo Ponte sul Lambro: evidentemente i lavori, terminati e collaudati da oltre un anno, consentono di superare le polemiche sulla passerella.

Il 9 luglio 1891 il Consiglio comunale delibera l'acquisto di una piccola porzione di terreno dalla casa Belgioioso , per circa 462 metri quadrati, per gli accessi ai lati del ponte del Lambro.

La Giunta municipale di Graffignana il 27 febbraio 1898 delibera circa alcuni confini di accesso al ponte del Lambro.