

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Statale del lago, l'enigma dei mezzi pesanti

Andrea Camurani · Thursday, October 3rd, 2019

Una comunicazione ad Anas, a cui se ne aggiungeranno altre via via che il problema dei lavori sulla statale verrà “metabolizzato” dagli operatori che hanno a che fare con carichi e trasporti di un certo tonnellaggio: l'obiettivo è muoversi in fretta per cercare soluzioni.

In tutto sono 15 le realtà – tra operatori di servizi e aziende – che nell'ultima riunione a Maccagno, ieri mattina, hanno risposto all'invito del Comune nell'**indicare il peso preciso dei mezzi che devono affrontare il tratto della statale dove presto dovranno cominciare i lavori di abbattimento e ricostruzione delle solette dei quattro viadotti lungo la statale 394.**

Il punto è che oltre a un numero tutto sommato limitato delle realtà che hanno a che fare con carichi speciali – **Econord, Autolinee Varesine, Torcitura di Garabiolo** e due aziende agricole della Forcora – se ne sommano virtualmente molte altre che in caso di bisogno o di emergenza, sono chiamate ad operare con mezzi del peso ben **superiore alle 7,5 tonnellate.**

Un problema messo sul piatto dagli operatori che dovrà ora venir vagliato da Anas per predisporre un “piano B”.

La **Centrale Enel di Roncovalgrande**, per esempio, ha in programma lavori di ristrutturazione che verranno affrontati con mezzi anche di 32 tonnellate. Lo stesso vale per **Prealpi Servizi**, che per le manutenzioni si serve di autobotti dalla “stazza” che varia dalle 26 alle 32 tonnellate; idem per **Italgas** o per una ditta di Besozzo che si occupa di interventi con cestelli di sicurezza, mezzi che hanno un peso di 10 tonnellate e gruppi elettrogeni del peso di 26. Capitolo a parte, quello dei mezzi di soccorso vedi autobotti e autogrù.

C'è chi ha proposto di **far passare ora alcuni mezzi e lasciarli “in deposito” sul posto**, pronti in caso di bisogno: soluzione economicamente impraticabile. Si è sentita anche la proposta di **sfruttare il lago** come risorsa per muovere convogli di una certa portata: ipotesi fattibile, ma che va studiata (quali imbarcazioni, quali punti di attracco?).

Soluzioni “nero su bianco”, quindi, per ora non ve ne sono. Del resto **Anas aveva annunciato che «le modifiche alla viabilità, necessarie per eseguire in sicurezza le lavorazioni in progetto, saranno predisposte in piena condivisione con il territorio**, anche in considerazione del fatto che la statale 394 è l'unico asse viario che consente il collegamento diretto con la Svizzera, al fine di ridurre il più possibile i disagi alla circolazione in transito sulla statale e sulla rete limitrofa». Sul piano della ricerca di queste soluzioni, una nuova assemblea è in programma per martedì prossimo a Luino, l'8 ottobre, dove saranno diversi gli operatori economici, anche svizzeri, che

parteciperanno.

Effetti pratici sulle decisioni che riguardano il territorio, invece, sembrano già esserci: a margine della riunione di ieri il sindaco di Tronzano Lago Maggiore **Antonio Palmieri** ha annunciato di voler **rivedere e analizzare nuovamente la tempistica per la realizzazione della strada Pino-Tronzano**, opera che costituirebbe un asse secondario e alternativo di collegamento fra le due località (e che riguarda due Comuni), ma che per la sua realizzazione obbliga l'intervento in loco di pesanti macchinari, che potrebbero rientrare nella fascia di quelli "proibiti" al transito; in caso di cantiere anche il movimento terra e di inerti potrebbe risultare difficoltoso.

«A questo punto vale la pena valutare bene l'opportunità di iniziare i lavori o posticiparli dopo il termine di quelli lungo la 394», ha detto Palmieri. La data di apertura dei cantieri sulla statale del lago, ad oggi, non è ancora stata definita da Anas.

This entry was posted on Thursday, October 3rd, 2019 at 4:33 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.