



COMUNICATO STAMPA 08/2017

PONTE DELLA BECCA PAVIA

(Promemoria per il professor Vittorio Sgarbi)

Il ponte della Becca è un manufatto in acciaio lungo più di 1.080 metri che attraversa i fiumi Ticino e Po alla loro confluenza.

Progettato per un traffico di poche auto e carretti trascinati da cavalli, si ritrova a 105 anni dalla sua inaugurazione a sopportare un traffico da XXI secolo unendo la zona Milano – Pavia con l'Oltrepo pavese e l'autostrada A21 con un percorrenza misurata di ca. 18.000 auto al giorno. *(Fonte Eupolis Lombardia – Valutazione del ciclo di vita delle infrastrutture sensibili con selezione degli interventi necessari Allegato B Giugno 2013)*

Dopo 50 anni di gestazione (1852 – 1912) e innumerevoli alterne vicende, tra cui severi danni in una serie di bombardamenti nel 1944, anziché essere annoverato tra i beni italiani di archeologia industriale da tutelare e valorizzare, continua a subire le ingiurie del tempo, degli agenti climatici (una delle ultime piene del Po ha travolto nel 2012 la pila 9) e della pressoché totale disattenzione degli organi preposti alla sua salvaguardia.

Per la costruzione di un nuovo e più funzionale ponte a monte del medesimo è stata stimata una cifra oscillante tra i 40 e i 70 mln in funzione della scelta più o meno "ardite".

Dal 2012 ad oggi sono stati spesi 11.9 mln a cui vanno aggiunti ulteriori 2.4 mln previsti dal Patto per la Lombardia 2016-2020 *(Fonte: Idem Cap. 14.12 Infrastruttura: Lavori di completamento e restauro conservativo Ponte della Becca – Interventi su impalcato e Pile)*, per complessivi 14.4 mln per interventi d'urgenza e varie "aspirine e cerotti" che hanno estemporaneamente garantito una peraltro discutibile sicurezza di esercizio.

Il Comitato Ponte Becca è un' **Associazione indipendente di cittadini** con sede a Linarolo (PV) **a due passi da Ponte** che **opera su tutto il territorio nazionale** con lo scopo di *"promuovere ogni iniziativa utile e necessaria volta alla realizzazione del*

Comitato Ponte Becca

Sede: Via Cairoli, 12 27010 LINAROLO (PV)

+39 392 6848206 +39 335 6113424

C.F. 93014240183

Web site: <http://comitatopontebecca.jimdo.com> email: comitatopontebecca@gmail.com

www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA



Nuovo Ponte della Becca, oltre che alla tutela e alla valorizzazione di quello esistente attraverso la partecipazione attiva della comunità" (cit. Atto costitutivo).

A partire da gennaio 2017 ha preso a cuore la sorte del "Vecchio Signore" impegnandosi nella sensibilizzazione, non solo del bacino di utenti circostante (360.000 abitanti su 126 Comuni) insoddisfatti e spesso troppo silenti, ma soprattutto nei confronti e di una classe politica e di una funzione amministrazione che continua a considerare non prioritarie, azioni serie, durature e sistematiche volte a risolvere il problema.

I recenti fatti di cronaca in tema di sicurezza di ponti e cavalcavia, hanno acceso per qualche istante i riflettori sul nostro Ponte, ma è intenzione del Comitato mantenere sempre alta l'attenzione su di esso, avvalendosi di ogni contributo che possa sostenere in modo prestigioso e autorevole la nostra missione, garantendo ogni supporto o approfondimento si rendesse necessario.

Il Comitato Ponte Becca

18 maggio 2017

Comitato Ponte Becca

Sede: Via Cairoli, 12 27010 LINAROLO (PV)

+39 392 6848206 +39 335 6113424

C.F. 93014240183

Web site: <http://comitatopontebecca.jimdo.com> email: comitatopontebecca@gmail.com

www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA

Valutazione del ciclo di vita delle infrastrutture sensibili con selezione degli interventi necessari

Allegato B

Schede analitiche sui ponti – analisi
economico-territoriale e trasportistica

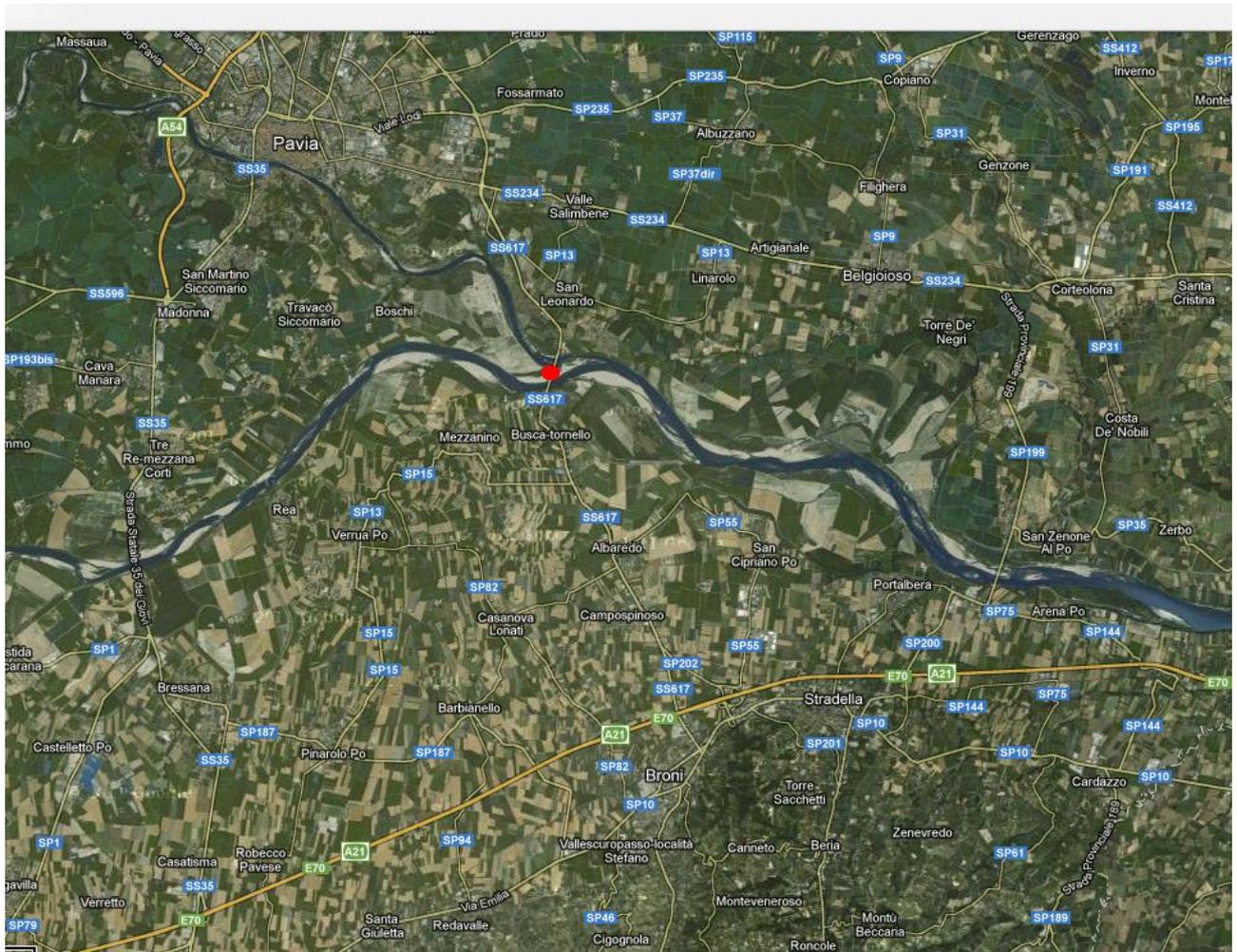
6. PONTE DELLA BECCA

Localizzazione

Il Ponte della Becca è stato costruito nel 1912 e si posiziona sulla confluenza tra il fiume Ticino e il Po. per la sua importanza strategica, fu oggetto di numerosi bombardamenti sia tedeschi che alleati durante la seconda guerra mondiale, ma resistette intatto a tutte le bombe.

È situato all'interno dei comuni di Mezzanino e Linaiole ed insieme al ponte di Bressana Bottarone rappresenta una delle infrastrutture strategiche che collega l'Oltrepò pavese alla città di Pavia. Infatti rappresenta l'accesso al capoluogo della zona orientale dell'Oltrepò pavese soprattutto per i grandi centri urbani quali Broni e Stradella. Inoltre il ponte raccoglie la maggior parte del traffico autostradale della A21 che uscendo al casello di Broni-Stradella, prosegue sulla statale 617 per andare in direzione Pavia.

Localizzazione del ponte nell'area dell'Oltrepò pavese orientale



Fonte: Google Map

Caratteristiche del ponte

Il ponte è adibito esclusivamente per il traffico veicolare ed è costituito da una struttura reticolare in ferro per una lunghezza totale di 1.081 m. La strada che lo attraversa è la ex strada statale 617 Bronese, ora provinciale che collega Broni a Pavia. È costituito da un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia non divise da una spartitraffico. Le limitazioni presenti sono il divieto di sorpasso e di sosta, la portata massima dei veicoli di 20 t e la velocità massima di 60 km/h peso. La strada presenta una carreggiata ridotta dovuta alla struttura in ferro.

Recentemente il ponte ha presentato problemi di stabilità e si è ricorso negli ultimi anni a continui interventi di manutenzione e di rinforzo. Il 28 novembre 2010 viene rilevato un cedimento di 4 centimetri di un giunto della struttura e quindi è stato chiuso al traffico. Tale è rimasto fino al 30 dicembre dello stesso anno, quando il transito è stato riaperto ai soli mezzi più leggeri di 35 quintali (trasporti pubblici esclusi), a seguito di una parziale ristrutturazione.

Il 17 marzo 2011 durante un periodo di piena del Po, crolla improvvisamente il pilone 9 del ponte, che viene perciò dichiarato nuovamente inagibile e quindi chiuso al traffico. Dopo aver riparato il pilone e anche provveduto all'installazione di barriere limitatrici di larghezza in cemento con sbarre, per impedire fisicamente il transito al traffico pesante, dato che i precedenti divieti erano stati continuamente infranti, il ponte viene nuovamente riaperto al solo traffico leggero a senso unico alternato.

Tra il 6 e 7 giugno 2011 vengono eseguiti dei rilievi sul letto del fiume, per determinare la profondità della buca che ha causato il cedimento e il crollo del pilone 9. I dati ottenuti affermano che la buca stava aumentando di dimensioni minacciando anche la stabilità del pilone 8. Infatti il pilone 8 è sporgente in modo anomalo: penetra nel fondo per soli 2 metri, mentre gli altri piloni sono a 11 metri.

Vista aerea e dalla riva del ponte



Fonte: Google Street View

Vista del manto stradale diurna e notturna



Particolare della porta d'ingresso del ponte



Bacino di influenza

Il totale del bacino di questa zona è di circa 120.000 abitanti, si distribuisce maggiormente nella zona settentrionale a ridosso del centro di Pavia e del suo hinterland. Nella zona dell'Oltrepo pavese sono presenti centri urbani di circa 10.000 abitanti quali Broni e Stradella. Il capoluogo dispone, oltre degli enti istituzionali e strutture sanitarie adeguate, anche di una prestigiosa università che tende ad aumentare i traffici sul ponte analizzato. I due centri dell'Oltrepo restano comunque indipendenti dal punto di vista sanitario e dell'istruzione fino alle scuole medie superiori.

Il bacino contiene circa 360.000 abitanti e comprende 126 comuni.

Dimensioni socio-economiche dei comuni compresi nel raggio di 20 km dal ponte.

Abitanti (Anno 2011)	Num. Comuni con popolazione > 20.000 ab.	Addetti (Anno 2001)	Stima transiti giornalieri per lavoro sul ponte - sola andata (Anno 2001)
360.632	1	98.238	1.097

Fonte: Istat

Centri principali con popolazione superiore a 9.000 abitanti

PAVIA	71.142
CASTEL SAN GIOVANNI	13.943
SANT'ANGELO LODIGIANO	13.279
STRADELLA	11.674
BRONI	9.528

Analisi economico-territoriale

I poli industriali del capoluogo presentano una notevole eterogeneità dei servizi e delle attività, determinando un maggiore sviluppo del tessuto industriale della provincia. Nella zona nelle vicinanze del fiume, da ambo i lati restano fiorenti le attività rurali e lo sviluppo industriale a loro annesso.

Nella zona dell'Oltrepo pavese sono fiorenti le attività rurali soprattutto per la viticoltura, oltre alla zootecnia. I centri di Broni e Stradella presentano un notevole sviluppo industriale in quasi la totalità dei settori delle attività produttive e commerciali.

Inoltre la vicinanza all'autostrada A21, ha influenzato la scelta di alcune grandi multinazionali a posizionare i loro magazzini, tra i quali troviamo Ceva Logistics con il suo magazzino dedicato all'editoria.

Analisi della rete stradale

La ex strada statale 617 Bronese (SS 617), ora strada provinciale 617 Bronese collega il capoluogo con la città di Broni, uno dei più importanti centri dell'Oltrepo pavese. Tra le altre strade importanti nella zona troviamo 2 strade principali che seguono orizzontalmente le rispettive sponde del fiume. Sulla sponda nord troviamo la strada statale 234 Codognese, che parte da Pavia ed arriva fino a Codogno, passando per i centri importanti del pavese e del lodigiano. Sulla sponda a Sud del fiume invece troviamo la ex strada statale 10 Padana Inferiore che da Broni conduce fino a Piacenza attraversando città di notevole interesse e camminando parallelamente all'A21. È importante sottolineare che a Broni è presente l'uscita autostradale Broni-Stradella della A21 Brescia-Piacenza-Torino.

Il ponte è utilizzato anche da aziende di trasporto pubblico per mettere in comunicazione i grandi centri di Broni e Stradella con il capoluogo. Ma le continue limitazioni del traffico e le continue chiusure per attività di

manutenzione hanno influenzato le aziende di trasporto pubblico nella scelta di percorsi alternativi.

Dati di traffico

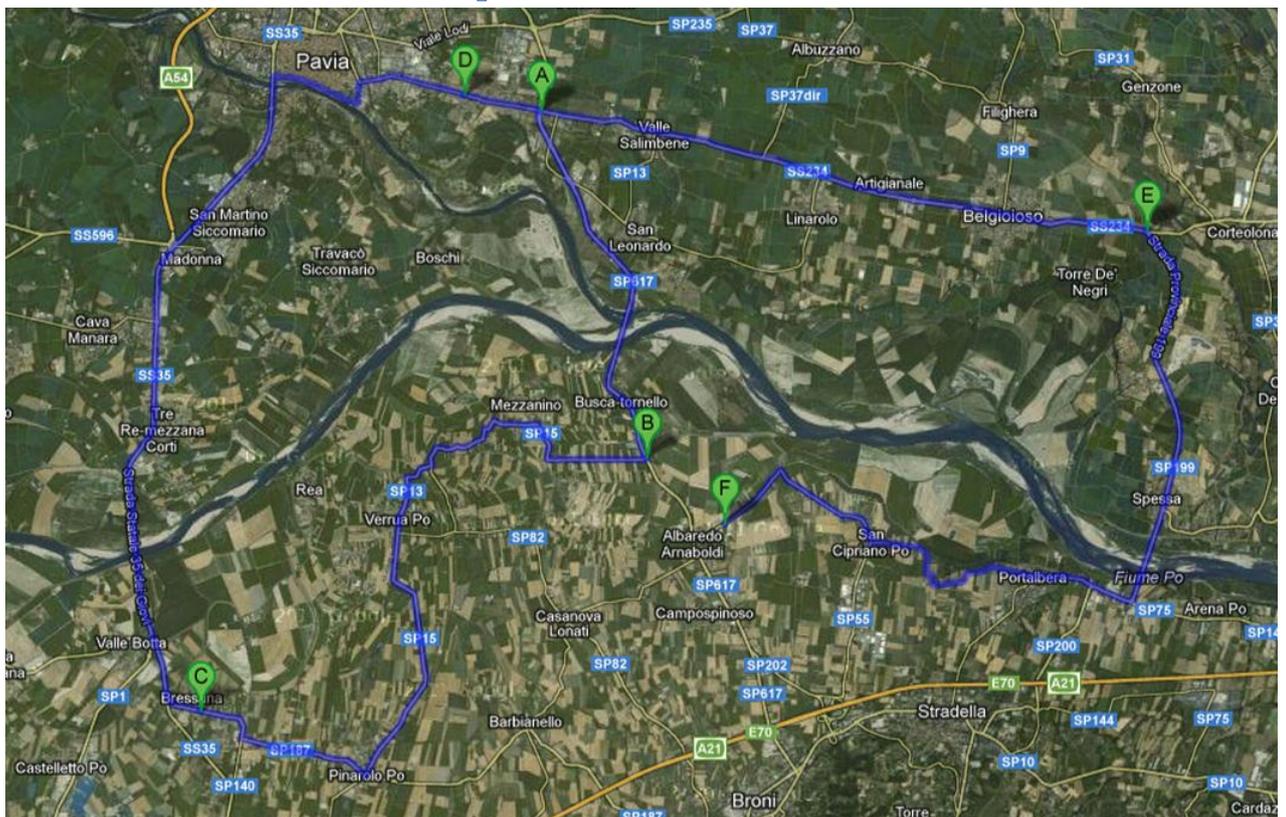
4.6 Infrastruttura stradale

Il traffico giornaliero medio sul ponte (TGM)

Strada	TGM-Leggeri	TGM-Pesanti	TGM-Totale	quota pesanti	anno
EX-SS617	17.000	280	17.280	2%	2012

Fonte: Sistema di monitoraggio del traffico Regione Lombardia e Mobilitè Regione Emilia Romagna

Analisi di scenario con/senza ponte



Fonte: Google Map

Itinerari alternativi la collegamento via ponte Pavia - Broni: distanze e tempi

	km	minuti
Ponte (A-B)	13,8	13
Ponte a Ovest (A-D-C-B)	35,3	50
Ponte a Est (A-E-F-B)	28,6	36

Fonte: Elaborazioni TRT

Stima dei costi generalizzati in caso di interruzione dell'itinerario⁷

Mln euro/giorno	0,13
Mln euro/anno	48,6

Fonte: Elaborazioni TRT

Infrastrutture future

A lungo termine si considera che la realizzazione della nuova autostrada "Broni-Mortara" costituirà una nuova alternativa all'attraversamento del Po' sia per gli spostamenti di breve, che ora utilizzano questo ponte, che più a ovest il ponte di Bressana Bottarone, sia per gli spostamenti di lunga percorrenza da sud-est (Piacenza e oltre) e nord-ovest (Milano, Piemonte, ecc.).

⁷ Per le ipotesi di calcolo adottate fare riferimento a quanto riportato più sopra nel caso del ponte di Valenza.

Inquadramento

Il ponte della Becca, lungo la S.P. ex S.S. n. 617 "Bronese", permette di attraversare contemporaneamente i fiumi Po e Ticino a sud di Pavia, collegando il Pavese con l'Oltrepò.

Il 16 novembre 2010 il ponte della Becca fu chiuso al traffico con decisione presa d'urgenza dalla Provincia di Pavia, ente proprietario e gestore della strada e del ponte, a seguito di problemi riscontrati su un giunto di dilatazione. Successivamente vi fu il crollo di una pila in alveo.

L'infrastruttura è stata oggetto di numerosi interventi di manutenzione straordinaria (lavori di somma urgenza, conclusi, e lavori di completamento e restauro conservativo, ancora in corso) per un valore complessivo di 11,972 mln€, coperti finanziariamente per la gran parte da Regione Lombardia (11,176 mln€), cui si sono aggiunti 0,796 mln€ stanziati dalla Provincia.

I lavori di completamento e restauro conservativo consistono nella completamento delle opere iniziate ed eseguite con le fasi di somma urgenza e restauro conservativo delle strutture in ferro del ponte. Le principali lavorazioni previste consistono nel ripristino e nella verniciatura locale di elementi metallici, nella realizzazione di presidi idraulici, nel consolidamento del fusto delle pile, nel rifacimento e nella impermeabilizzazione del manto stradale, nella sostituzione/riparazione dei giunti stradali e nella posa di barriere stradali.

L'intervento ha come obiettivo il mantenimento dell'operatività del ponte e la preservazione delle strutture ad esso connesse, limitatamente al passaggio del traffico leggero. Il ponte presenta uno stato di degrado e vetustà da cui discende uno stato di inadeguatezza funzionale non superabile; gli interventi non potranno risolvere completamente le criticità dell'infrastruttura, ma permetteranno di ridurre progressivamente il rischio e di mitigare l'inadeguatezza strutturale e funzionale ormai cronica.

Soggetto attuatore

Provincia di Pavia.

Situazione

Il progetto preliminare è stato approvato dalla Giunta della Provincia di Pavia con deliberazione n. 242 del 9 luglio 2012.

La progettazione definitiva ed esecutiva sono state affidate a una società di ingegneria, che, a seguito di sottoscrizione del contratto, ha consegnato il progetto definitivo nel dicembre 2014.

E' in corso il processo di acquisizione delle autorizzazioni propedeutiche all'approvazione del progetto definitivo.

Costo e finanziamenti

Il costo dell'intervento è di 2.428.000,00 € interamente a carico di Regione Lombardia.