



Pavia
18 gennaio 2022

Spett. VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

Audizione informale in videoconferenza su risoluzioni 7-00600 Zolezzi, 7-00658 Lucchini, 7-00672 Foti e 7-00768 Pezzopane di martedì 18 gennaio 2022 alle ore 11.00. Relazione Comitato Ponte Becca

- CAP 1 IL COMITATO
- CAP 2 I DATI E LA STORIA DEL PONTE ESISTENTE
 - 2.1 Cenni storia
 - 2.2 Localizzazione e bacino di influenza
 - 2.3 Analisi economico-territoriale
 - 2.4 Caratteristiche del ponte
 - 2.5 Avvenimenti di rilevanza nell'ultimo decennio
- CAP 3 LE RISORSE STANZIATE PER IL NUOVO PONTE DELLA BECCA
- CAP 4 IL CONTESTO ATTUALE. IL NUOVO PONTE NECESSARIO
 - 4.1 NO confort
 - 4.2 NO safety
 - 4.3 Costi di manutenzione per la sicurezza
- CAP 5 I COSTI DEL NON FARE
- CAP 6 RICHIESTA DI FINANZIAMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE DELLA BECCA

COMITATO PONTE BECCA

Cap. 1 Il COMITATO PONTE BECCA

Ente nato nel 2016 e come da Codice civile Art. 39, registrato regolarmente all'Agenzia delle Entrate a gennaio 2017, oggi è costituito da un Presidente, un Vicepresidente, 12 Consiglieri, 27 soci onorari e 1579 iscritti social.

Il nostro statuto prevede:

Primo obiettivo. La promozione alla costruzione di un nuovo Ponte della Becca.

Secondo obiettivo. La valorizzazione di quello esistente portandolo a pista ciclo pedonabile, un ponte che per quelle funzioni diventerebbe il più lungo d'Europa.

Lo statuto prevede inoltre due incontri annuali pubblici (chiamati **semestrali** di tagliando vedi foto pg.4), dove, dal 2017 ad oggi sono state presenti autorità politiche ed istituzionali di rilevanza nazionale, tra cui con costanza per 5 anni il Presidente della Provincia di Pavia, i Deputati Elena Lucchini, Valentina Barzotti, Alessandro Cattaneo, Gianmarco Centinaio per citarne alcuni, confermando la validità della nostra organizzazione che si prefigge due obiettivi statutari.

Il 19 maggio 2018, alla neonata XVIII legislatura, abbiamo proposto ai deputati pavesi una dichiarazione d'impegno per la realizzazione del Nuovo Ponte della Becca, quindi di firmare il "Patto per il Ponte".

Il Patto per il Ponte è un documento simbolico in cui si chiede essenzialmente di tralasciare qualsiasi rivalità politiche e personale, affinché attraverso le iniziative parlamentari si possano stanziare i fondi ed approvati tutti quegli atti conseguenti per la realizzazione del Nuovo Ponte della Becca.

Il documento è stato firmato e ad oggi è ancora operativo e ricorda annualmente l'impegno preso.

COMITATO PONTE BECCA



ENTE Comitato Ponte Becca
Codice Civile articoli 39-40-41-42
Registrazione AE N.201/24 Gennaio 2017 - Codice fiscale 93014240183

Linarolo, Pv
19 Maggio 2018

- Patto per il Ponte -

XVIII Legislatura

Dichiarazione d'impegno per la realizzazione del Nuovo Ponte della Becca.

In qualità di rappresentanti del popolo italiano presso la Camera dei Deputati ed il Senato della Repubblica, dichiariamo :

- ✓ Di essere consapevoli della necessità urgente di realizzare un nuovo ponte della Becca stante la vetustà fisica e progettuale della attuale struttura.
- ✓ Di condividere il fatto che un nuovo Ponte progettualmente idoneo a sostenere gli attuali volumi del traffico commerciale, sia il primo ed indispensabile passo per il rilancio non solo di Pavia e dell'Oltrepò, ma di tutto il Pavese.
- ✓ Di impegnarci strenuamente tralasciando rivalità politiche e personali , affinché attraverso le nostre iniziative parlamentari vengano stanziati i fondi ed approvati tutti quegli atti conseguenti per la realizzazione del Nuovo Ponte della Becca.

In fede.

Gianmarco Centinaio

Alan Ferrari

Alessandro Cattaneo

Elena Lucchini

Marco Maggioni

Cristian Romaniello

Iolanda Nanni

BARZOTTI VALENTINA

Presidente COMITATO Ponte Becca

COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitapontebecca@pec.it

Sito : <http://comitapontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter @ComitatoPBecca



COMITATO PONTE BECCA

CAP. 2 I DATI DEL PONTE ESISTENTE

2.1 Cenni storia

Il ponte della Becca, realizzato in due anni dal 1910 al 1912, attraversa il fiume Po (confluenza Po e Ticino) sulla strada statale n. 617 Bronese che porta da Pavia all'Oltrepò o ancora in modo più significativo i milanesi in Oltrepò.

Si posiziona sulla confluenza tra il fiume Ticino e il Po e per la sua importanza strategica, fu oggetto di numerosi bombardamenti sia tedeschi che alleati durante la Seconda guerra mondiale.

Parzialmente distrutto dai bombardamenti degli Alleati durante la Seconda guerra mondiale nel 1944, la ricostruzione delle parti distrutte o danneggiate fu completata nel 1950 ad opera della Società Nazionale Officine di Savigliano, che riprese e seguì il progetto originario della Società Larini Nathan.

2.2 Localizzazione e bacino di influenza

A 50 chilometri da Milano e 3 da Pavia, è situato all'interno dei comuni di Mezzanino e Linarolo ed insieme al ponte di Bressana Bottarone rappresenta "l'infrastruttura strategica" che collega l'Oltrepò pavese alla città di Pavia e da questa alla città di Milano; è l'accesso al capoluogo della zona orientale dell'Oltrepò pavese soprattutto per i grandi centri urbani quali Broni e Stradella ma anche Casteggio e piacentino.

Progettato per un traffico di poche auto e carretti trascinati da cavalli, si ritrova da diversi anni a sopportare un traffico importante che unisce Pavia-Milano con l'Oltrepò pavese orientale e l'autostrada A21, con una percorrenza stimata **in circa 18.000 veicoli leggeri al giorno.** (*Eupolis Lombardia*)

Impatta direttamente su un bacino di 126 comuni e circa 360.000 abitanti. (*Eupolis Lombardia*)

Nella zona dell'Oltrepò pavese sono presenti centri urbani di circa 10.000 abitanti quali Broni e Stradella.

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.

2.3 Analisi economico-territoriale

Pavia, pavese.

I poli industriali del capoluogo Pavia presentano una notevole varietà di servizi e delle attività determinando un maggiore sviluppo del tessuto industriale di tutta la provincia.

Il capoluogo dispone, oltre agli Enti istituzionali e strutture sanitarie di grande rilevanza (dal 1865 Fondazione Salvatore Maugeri e dal 1449 Fondazione IRCCS Policlinico San Matteo, in assoluto tra i migliori ospedali d'Europa), **gode anche di una prestigiosa università che tende ad aumentare i traffici sul ponte analizzato.**

COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitatopontebecca@pec.it

Sito : <http://comitatopontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter [@ComitatoPBecca](https://twitter.com/ComitatoPBecca)

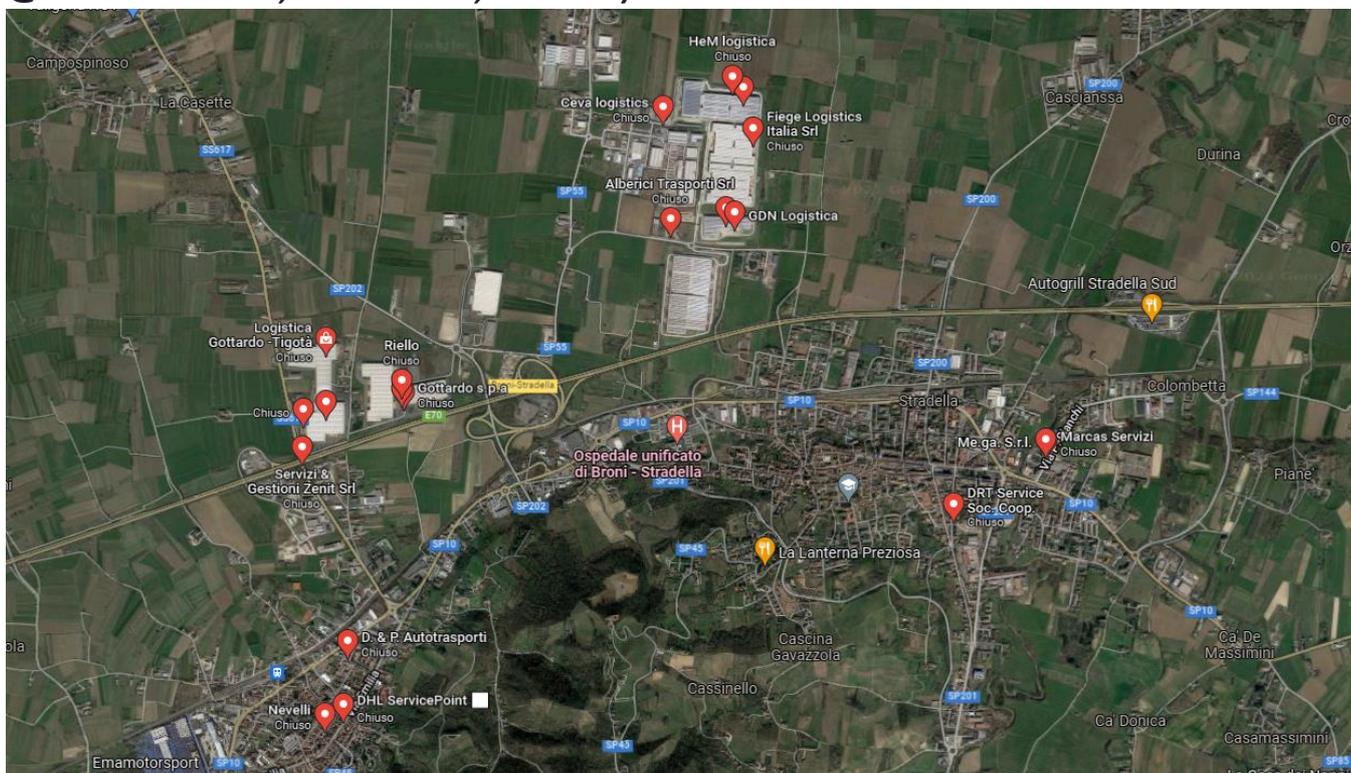
Nella zona dell'Oltrepò pavese vi sono fiorenti le attività rurali soprattutto per la viticoltura, oltre alla zootecnia.

I centri di Broni e Stradella presentano un notevole sviluppo industriale in quasi totalità nei settori delle attività produttive e commerciali.

La vicinanza all'autostrada A21, ha influenzato la scelta di alcune grandi multinazionali a posizionare i loro magazzini/logistiche (vedi immagine) ed altre importanti aziende vitivinicole di grande prestigio nazionale.

Tra queste Terre d'Oltrepò che rimane la più grande cooperativa vinicola di tutta la Lombardia (60%), con una produzione all'attivo di quattro milioni di bottiglie di vino.

<https://www.google.com/maps/search/logistiche+stradella+broni/@45.0792175,9.272553,5312m/data=!3m1!1e3>



COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12, 27010 LINAROLO, PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitatopontebecca@pec.it

Sito : <http://comitatopontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter [@ComitatoPBecca](https://twitter.com/ComitatoPBecca)

2.4 Caratteristiche del ponte

Vecchio ponte.

Il ponte in acciaio è adibito esclusivamente per il traffico veicolare ed è costituito da una struttura reticolare in ferro per una lunghezza totale di 1.081 m. suddivisa in 13 campate ed assieme al Ponte coperto, rappresenta **il simbolo della provincia di Pavia.**

In virtù della sua conformazione e per via della sua storia, è considerato un bene di archeologia industriale da tutelare e valorizzare.

(punto 2 del nostro Statuto

<https://comitapontebecca.jimdofree.com/statuto/>)

La strada che lo attraversa dal 3 maggio 2021 è gestita da ANAS.

È costituito da un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia che non sono divise da spartitraffico.

Le limitazioni presenti sono il divieto di sorpasso e di sosta.

La portata massima dei veicoli è di 3.5 tonnellate e la velocità massima è di 20 km/h in avvicinamento alle barriere pilomat e di 50 km/h (Tutor) su ponte stesso.

La strada presenta una carreggiata ridotta dovuta alla struttura in ferro ed alla posa nel 2018 di un contestato guard rail.

2.5 Avvenimenti di rilevanza nell'ultimo decennio

Nell'ultimo decennio il ponte ha presentato problemi di stabilità e si è ricorso negli ultimi anni a continui interventi di manutenzione e di rinforzo.

2010

Il 28 novembre 2010 viene rilevato un cedimento di 4 centimetri di un giunto della struttura e quindi fu 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.

2011

Il 17 marzo 2011 durante un periodo di piena del Po, **crolla improvvisamente il pilone 9 del ponte**, il Ponte 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 e due pilomat (uno per ogni ingresso) 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 erano a 11 metri.

COMITATO PONTE BECCA

2010 – 2012

In due anni sono stati ben **sette** i cantieri al ponte della Becca dal novembre 2010, anno del cedimento di una parte del pilone, fino all'agosto del 2012, oltre ai diversi altri interventi eseguiti anche nel corso del 2013.

2021

Nel corso degli ultimi 10 anni innumerevoli sono stati gli interventi di varia natura straordinaria e conservativa, in primis le continue riparazione dei pilomat spesso rotti da contatti accidentali con auto e camion che ci hanno suggerito nel settembre 2021 di inviare ad ANAS una diffida a adempiere per la mancata riparazione di questi sistemi di sicurezza avvenuti solo dopo 4 mesi.

2022

Attività di restauro conservativo in corso (in particolare verniciatura), di cui riferiamo nota alla presente nel prossimo Capitolo 4.

COMITATO PONTE BECCA

CAP 3 IL NUOVO PONTE DELLA BECCA, CRONOSTORIA DI EVENTI E DELLE RISORSE INVESTITE.

2018 (Regione Lombardia)

Il primo passo per la realizzazione del Nuovo Ponte avviene in Regione Lombardia il giorno **11 giugno 2018**. (Assessore Terzi)

La Regione emise la delibera N. XI /2018 ed approvò uno schema di Convenzione tra Regione Lombardia, Infrastrutture Lombarde Spa e Provincia di Pavia per la redazione del **Documento studio di fattibilità** per il Nuovo Ponte della Becca e per questa stanziò denari pari ad 800.000 euro.

Il Documento non era un Progetto, ma una vasta attività di ingegneria ed analisi di carattere trasportistico, finanziario ed economico propedeutico al primo dei tre progetti attualmente in corso.

2018 (Governo)

Il 31 dicembre 2018 la Commissione Bilancio della Camera approvava l'emendamento alla Manovra (n. 64.3) che stanziava 250 milioni di euro per la costruzione di nuovi ponti sul Po, che poi saranno serviti a finanziare il primo progetto PFTE

2019 (Regione Lombardia)

Febbraio 2019

Il 6 febbraio 2019 Infrastrutture Lombarde pubblica il bando di gara per la redazione del **Documento studio di fattibilità** per il nuovo Ponte della Becca, documento finanziato dalla Regione Lombardia.

Luglio 2019

La gara per effettuare il **Documento studio di fattibilità**, viene aggiudicata dall'italiana Net Engineering e cordata.

Ottobre 2019

Il sopracitato **Documento studio di fattibilità** viene firmato da tutte le parti RL, ILSPA (poi Aria SPA) e Net Engineering.
Era l' 11 Ottobre 2019

2020

Luglio 2020 (Regione Lombardia)

Viene presentato quindi **consegnato** da Aria Spa (ex IL Spa) il sopracitato **Documento studio di fattibilità** finanziato da Regione ed è propedeutico all'inizio della progettazione vera e propria.

Novembre 2020 (Stato e Provincia)

Si passa al primo Progetto denominato PFTE (il primo dei tre progetti).

A valere sui fondi del comma 891 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2019, il decreto ministeriale 3 gennaio 2020, n. 1, assegna 1,5 milioni di euro alla provincia di Pavia per la realizzazione di un **Progetto di fattibilità tecnica ed economica** per la costruzione di un nuovo ponte.

In questo modo la Provincia di Pavia procede e pubblica l'avviso di "gara per l'affidamento del **Progetto** di fattibilità tecnica ed economica" (primo progetto detto PFTE).

È la prima fase progettuale del nuovo ponte della Becca.

COMITATO PONTE BECCA

2021 Provincia di Pavia – ANAS

APRILE

Progetto di fattibilità tecnica ed economica.

L'appalto **viene vinto** dallo studio Calvi e dalla cordata di imprese che sono: gli studi Fhecor Ingenieros Consultores con sede a Madrid, Geodata Engineering di Trento e Crew Cremonesi Workshop di Brescia.

La Provincia dichiara la consegna di questo primo progetto a fine anno. Il costo di questo primo **Progetto di fattibilità tecnica ed economica** è ad oggi di 1.5 Milioni di Euro.

Era il 30 aprile 2021.

2022 Provincia di Pavia

GENNAIO, oggi.

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica è ancora in corso e prevede la consegna nell'anno in corso.



COMITATO PONTE BECCA

4 IL CONTESTO ATTUALE

La struttura esistente è in evidente stato di degrado, presentando fenomeni di ossidazione diffusi su tutte le superfici metalliche, calastrelli deformati o mancanti, giunti danneggiati e cedimento della sede stradale in corrispondenza della spalla.

Nota. Dal 3 maggio 2021 il vecchio ponte e la strada bronese SS617 sono stati trasferiti dall'Amministrazione Provinciale sotto l'egida di ANAS.

4.1 **No confort**

Regolarmente importanti e imprevedibili problematiche sorgono di continuo ed obbligano la chiusura parziale temporanea del ponte anche per settimane, ai fini della manutenzione straordinaria.

Si creano quindi ripetuti disagi ai trasporti privati, scolastici ed ai mezzi di emergenza

Nel corso del 2019, 2020 e la popolazione del bacino pavese ha subito notevoli disagi e difficoltà economiche per recarsi a scuola o al lavoro ed affrontando spesso code lunghe 4 chilometri dovuti ai lavori in corso.

4.2 **No safety**

E' dal 2018 che il COMITATO assieme al Sindaco di Mezzanino chiede una rotatoria di sicurezza di svincolo con un portale anti camion, opera che manca sul lato Oltrepò, mentre è presente su quello di Linarolo.

COMITATO PONTE BECCA

Via Cairolì 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitatopontebecca@pec.it

Sito : <http://comitatopontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter @ComitatoPBecca

Le manovre dei camion che effettuano retromarcia alla vista dei pilomat, rendono il transito in prossimità del ponte molto pericoloso.

In particolare, quando i pilomat sono fuori uso i mezzi pesanti cercano di passare dalla corsia centrale creando situazioni pericolose.



COMITATO PONTE BECCA

Altre immagini No safety.



LA PROVINCIA PAVESA - Martedì 14 Gennaio 2020

MEZZANINO

Il Tir ignora il divieto passa sulla Becca e abbatte prefabbricato

Il camion è entrato da Linarolo, dove un pilota: è fuori uso. Facendo inversione distrugge la struttura, poi si allontana

MEZZANINO. Ha danneggiato un box prefabbricato da cantiere, scaraventandolo in mezzo alla strada, e poi è delinquato. Ancora una manovra azzardata di un camion sul ponte della Becca.

COLONNINA FUORI USO. Nella tarda mattinata di ieri, un mezzo pesante ha ignorato il divieto di transito sul ponte, immergendosi dal lato di Linarolo, dove il pilota è fuori uso da qualche giorno a causa di un incidente: arrivato sul lato di Mezzanino, però, l'autista dell'autoarticolato ha trovato il pilota all'incrocio e ora ha poco più che averne le barre. Così, ha deciso di fare inversione di marcia, ma, durante la manovra, ha urtato contro un box prefabbricato, che l'ente incaricato provvisoria aveva collocato nei pressi della casa contadina, danneggiandolo e scaraventandolo in mezzo alla carreggiata. Poi è strisciato sul ponte e si è dirigitato. Sul posto sono arrivati il sindaco di Mezzanino, Adriano Piva, e la polizia stradale, che ha regolato la visibilità durante le operazioni di rimozione del box.

DISAGI AL TRAFFICO. A causa della carreggiata ostruita, ci sono stati rallentamenti in uscita dal ponte verso Mezzanino, ma già intorno alle 13 il traffico è tornato regolare. «La polizia visionaria le telecamere» posizionate all'ingresso del ponte a Linarolo per identificare il mezzo in modo che possa essere rintracciato, assicura il sindaco Piva. Tra l'altro, subito dopo, un altro fido ha attraversato il ponte, ma la polizia lo ha fatto tornare indietro. Anche il comitato "Ponte Becca" chiede di trovare una soluzione. «La nostra proposta resta sempre quella di installare un doppio pilota che entri in funzione quando il primo viene danneggiato o si guasta in modo che gli accessi siano sempre controllati» - afferma il presidente Fabrizio Cavallotti. - La riproposta è di chiedere un inasprimento delle sanzioni per chi non rispetta il divieto di transito sul ponte: «Come ha ricordato di recente la sindaco di Campospino, Olga Volpin, bisogna dare multe più severe per queste infrazioni. Inoltre serve potenziare la segnaletica, soprattutto dal lato di Mezzanino, visto che l'unico segnale di divieto per i mezzi pesanti si trova fuori dal casello autostradale».

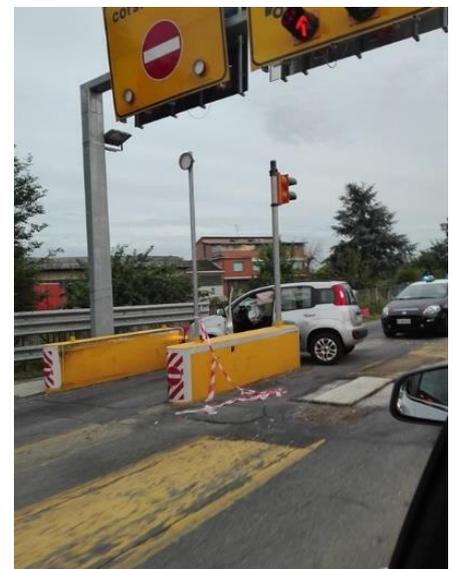
Oliviero Maggi

TURTONA

Scantinati allagati a Rivalta Scrivia per l'innalzamento della falda

I danni dell'ondata di maltempo che ha colpito il Tortonese sabato hanno lasciato strascichi in diverse abitazioni alla frazione Rivalta Scrivia. Qui i numerosi cantine in questi giorni si sono allagate e molti sono valsi i tentativi effettuati nelle settimane successive di far defluire l'acqua con pompe idrovore. Sulle prime alcuni residenti ipotizzano che il territorio fosse stato compromesso a causa di alluvioni simili a quelle del Terzo Valico, ipotesi poi smentita dalle verifiche. Il vero problema, emerso nel sopralluogo dei tecnici di Arpa Piemonte e Provincia di Alessandria, è risultato un innalzamento della falda con una crescita del livello di addirittura 7 metri. «Le migliori vanno attribuite all'impressionante volume d'acqua piovuto e alla conformazione geologica», spiegano i tecnici comunali. Il miglioramento delle condizioni atmosferiche sta ora favorendo il deflusso dell'acqua, anche se lentamente.

Il prefabbricato distrutto dal camion in manovra di inversione all'ingresso del ponte de la Becca



COMITATO PONTE BECCA



Pericoloso è altresì il guard rail che appesantisce e stringe la carreggiata già estremamente ridotta ed a questo si associano alcuni incidenti che capitano con frequenza.



COMITATO PONTE BECCA

Inoltre, ai fini della sicurezza strutturale e stradale, è stato installato un sistema di rilevazione della velocità principalmente per minimizzare le vibrazioni che le auto possono produrre ad alta velocità e che possono nel tempo deteriorare la stabilità statica del ponte.



In sostanza fino ad oggi transitare sul ponte della Becca è una criticità da risolvere, si configura un ponte pericoloso dove la testimonianza di questo è la chiusura del ponte quando si presentano le piene del Po.



COMITATO PONTE BECCA

4.3 Costi di manutenzione per la sicurezza stradale e strutturale

Come ricordato nel precedente capitolo 2.5, solo dal 2010 al 2013 sono stati spesi **11 milioni di euro** tra riparazioni ed interventi vari.

Dal 2010 ad oggi la spesa per la manutenzione ordinaria e straordinaria si aggira attorno **ai 17 milioni di euro.**

Un esempio importante dei costi che affliggono Il Ponte da decenni, sono i lavori di ristrutturazione, alcuni di questi sono tutt'ora in corso.

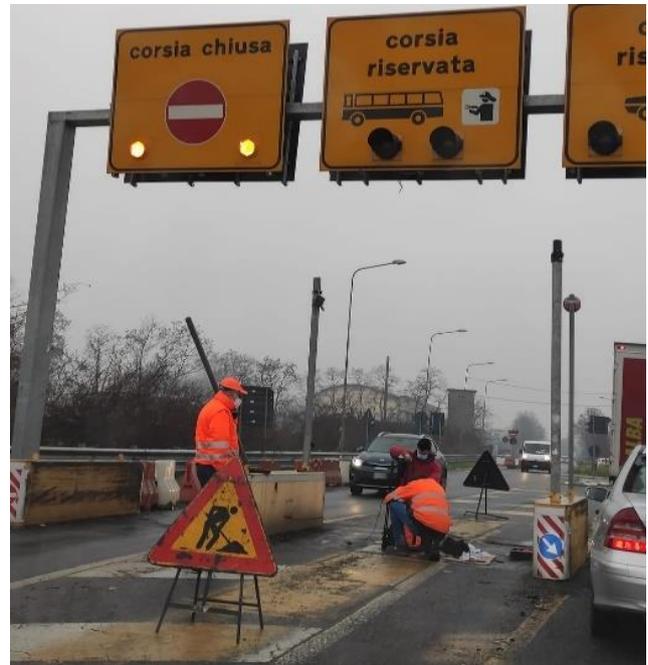
L'ultimo in ordine di tempo è iniziato a marzo 2020 è in gran parte attinente alla riverniciatura del ponte.

(Durante le verniciature del ponte sono state verniciate involontariamente diverse automobili private.)

Il bando, quindi l'importo dei lavori di questa fase di restaurazione era pari ad euro 1.079.968,57 IVA esclusa, dei quali euro 802.975,39 per lavori ed euro 276.993,18 quale costo per l'attuazione delle misure di sicurezza.



COMITATO PONTE BECCA



COMITATO PONTE BECCA

CAP 5. I COSTI DEL NON FARE - CONFINDUSTRIA PAVIA 2019

Le inefficienze logistiche pesano per 30 miliardi all'anno sul nostro sistema paese.

In particolare, il deficit infrastrutturale toglie competitività alle imprese ed ai territori.

Il caso della provincia di Pavia è, a suo modo, esemplificativo di quanto costi più il non fare, che il fare.

Da tempo anche per questo assieme a Confindustria ed Assolombarda invochiamo la realizzazione del nuovo ponte della Becca.

Uno studio dell'Università di Pavia ha quantificato i costi che derivano dalla mancata realizzazione di questa infrastruttura risulti nettamente superiori a quelli delle opere stesse; infatti, i costi di realizzazione sono circa 100 milioni di euro (*) a fronte di un costo annuale del non fare che **supera i 42 milioni di euro.**

() Il costo stimato del Ponte ad oggi è di circa di 120 milioni di euro.*

CAP 6 RICHIESTA DI FINANZIAMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE

Fattori per la richiesta del finanziamento.

Ambientali: il nuovo ponte alleggerirebbe il passaggio del traffico pesante da Belgioioso (ex strada statale Codognese SS 234 avente tre logistiche ed un inceneritore sul percorso)

Attualmente il traffico di mezzi pesanti nella direttrice verso Milano transita attraverso il centro urbano di Belgioioso con risvolti negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini.

Diminuendo inoltre il kilometraggio del traffico pesante migliorerebbe di conseguenza anche l'inquinamento ambientale e la rivalutazione conseguente avrebbe risultati positivi sull'intera area e sul Parco del Ticino.

La diminuzione delle code sul ponte eliminerebbe la presenza delle auto accese quindi l'abbattimento delle emissioni inquinanti, tra cui l'elemento principale anidride carbonica (CO₂)

Ps Sarà nostra cura richiedere alla progettazione l'installazione delle e paratie antirumore.

Economici: la creazione di un nuovo ponte rivaluterebbe tutta la zona dell'Oltrepò in quanto diminuirebbe i costi di trasporto dell'economia locale.

La direttiva verso Milano è lo sbocco predominante di tutte le piccole e medie imprese della zona, sia dell'Oltrepò Pavese sia della città di Pavia.

Tutto il Polo logistico di Broni-Stradella ne trarrebbe vantaggi in quanto diminuirebbe quel costo per kilometro che costituisce la componente essenziale nella scelta dei servizi logistici.

Come conseguenza dell'incremento della produttività del Polo Logistico l'aumento dei posti di lavoro che si verrebbero a creare diventerebbe la risultante naturale.

E ancora riconsentirebbe il transito in sicurezza dei mezzi pesanti, quindi, permetterebbe di riavviare i collegamenti commerciali, molto importanti per tutto il territorio di Pavia ed in parte di Milano.

Infine, il vecchio ponte rappresenta per gli Enti (Stato, Regioni e Province) **un notevole di dispendio di risorse umane ed economiche** per le continue spese di messa in sicurezza del Ponte.

Sociali: legati al minor tempo perso dovuto ai rallentamenti causa lavori e disagi per camion che devono effettuare manovre di inversione di marcia; questo riguarderebbe non solo i lavoratori pendolari, ma anche tutta quella popolazione studentesca che si sposta verso Pavia e verso Milano

Turistici: il Vecchio Ponte della Becca originario vedrebbe una sua naturale evoluzione come via ciclo-pedonale e come monumento storico.

Tutta la zona limitrofa al Ponte subirebbe una rivalutazione turistica, complice anche il passaggio nel fine settimana di tutti gli sportivi ciclisti che da Milano e Pavia scendono verso le colline dell'Oltrepò.

Riammettere il passaggio di Van, roulotte ed autobus turistici amplierebbe in modo significativo il possibile forte sviluppo del turismo enogastronomico dell'Oltrepò pavese.

COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitatopontebecca@pec.it

Sito : <http://comitatopontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter @ComitatoPBecca

Considerato che il nuovo ponte della Becca è un'opera necessaria da decenni, che comporta solo vantaggi, che è fortemente attesa sul territorio da tutta la popolazione pavese e che in contrapposizione il vecchio ponte presenta problemi strutturali e di sicurezza non più risolvibili con i lavori di manutenzione straordinaria,
si chiede.

Al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le seguenti azioni non più differibili.

A) Al fine di accelerarne le attività di progettazione e realizzazione, sia per l'elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva e ancora per la complessità delle procedure tecnico-amministrative, considerando il costo approssimativo dell'opera di circa 120.000.000 di Euro, la nomina di un **Commissario unico straordinario** per la progettazione e la costruzione del Nuovo Ponte della Becca

B) Nell'ambito del nuovo contratto di programma MIT-ANAS 2022 – 2026, **di adottare** tutte le iniziative dirette e possibili dell'utilizzo delle risorse **Pnrr** (si ricorda "Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile" che ammontano complessivamente a euro 25,40 miliardi), necessarie a finanziare il continuo della progettazione e la costruzione del nuovo Ponte della Becca in sostituzione di quello esistente.

Si ringrazia la Commissione per la gentile attenzione.

Per il Direttivo Comitato Ponte Becca.

Il Presidente.



COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitatopontebecca@pec.it

Sito : <http://comitatopontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter [@ComitatoPBecca](https://twitter.com/ComitatoPBecca)



"Noi che qui ci viviamo, noi che qui moriremo, il Ponte è parte della nostra vita e della vita dei nostri figli" Giangiacomo Rigon.

Riferimenti documentali

PROVINCIA DI PAVIA

(GU 5ª Serie Speciale - Contratti Pubblici n.77 del 3-7-2019)

Bando di gara - Procedura aperta

REGIONE LOMBARDIA

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

Eupolis Lombardia Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione via Taramelli 12/F - Milano

www.eupolislombardia.it

CONFINDUSTRIA PAVIA | UNIVERSITA' DI PAVIA

Indagine 2018 sulle Infrastrutture di Mobilità in Provincia di Pavia:

opere strategiche e 'costi del non fare'

Stefano Denicolai Federico Montagna

Dipartimento di Scienze Economiche ed Aziendali

Università degli Studi di Pavia

La Provincia Pavese

<https://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2021/05/01/news/la-nuova-becca-sara-progettata-entro-fine-anno-dallo-studio-calvi-1.40222520>

<https://laprovinciapavese.gelocal.it/pavia/cronaca/2013/07/18/news/ponte-della-becca-gia-spesi-11-milioni-1.7443381>

Il GIORNO

<https://www.ilgiorno.it/pavia/cronaca/ponte-della-becca-1.3927156>

Fine relazione

COMITATO PONTE BECCA

Via Cairoli 12 , 27010 LINAROLO , PV Telefono 392-6848206 E-mail : comitapontebecca@pec.it

Sito : <http://comitapontebecca.jimdo.com/> <https://www.facebook.com/groups/COMITATOPONTEBECCA> Twitter [@ComitatoPBecca](https://twitter.com/ComitatoPBecca)