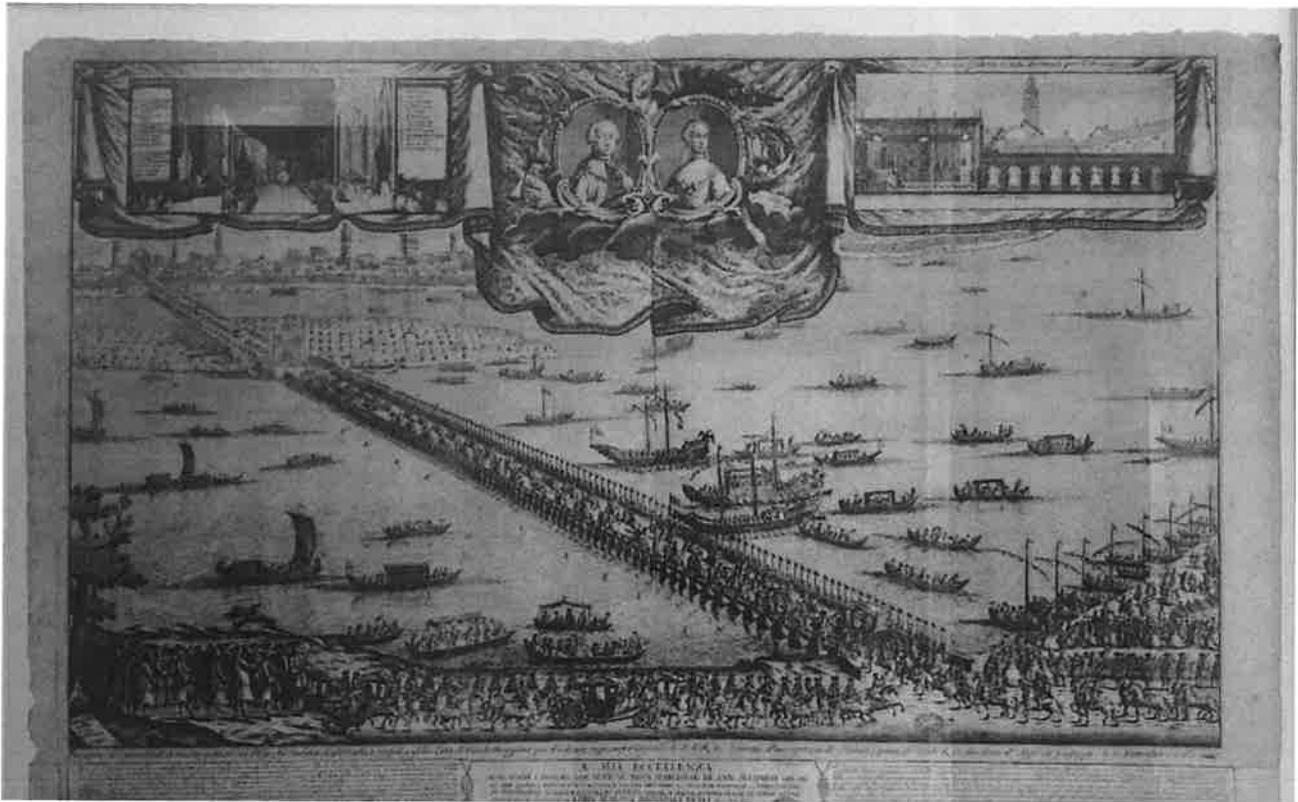


COMITATO TRENO PONTE TANGENZIALE

Audizione Commissione Parlamentare Ambiente Territorio - 18 gennaio 2022



Prospetto del grande ponte di barche gettato sul Po con la veduta degli archi trionfali e della Città di Casalmaggiore per il solenne ingresso e ricevimento di S. A. R. la Infanta Principessa di Parma sposa di S.A.R. Arciduca d'Austria Giuseppe 3.9.1760 (Archivio Storico Parma)

Come precisato anche nella risoluzione 7/00600 on. Zolezzi, il ponte stradale sul Fiume Po tra i Comuni di Casalmaggiore (Cr) e Colorno (Pr) è tra le numerose infrastrutture ammalorate che necessitano di urgenti interventi.

L'attraversamento del Fiume Po all'altezza di Casalmaggiore è sempre stata impegnativa non solo nel 1700 ma anche ai giorni nostri.

L'attuale Ponte sul Fiume Po di Casalmaggiore-Colorno è stato realizzato tra il 1955 e il 1958, della lunghezza di mt 1206. A quel tempo era considerato il più lungo ponte d'Italia.

Il ponte è percorso da circa 15.000 veicoli al giorno di cui il traffico pesante costituisce oltre il 30 % dei mezzi.

L'infrastruttura è posta al confine tra le province di Cremona, Mantova e di Parma. Rappresenta il centro di comunicazione tra queste tre province. È posizionato sulla strada statale SS 343 "Asolana" che collega Parma a Castiglione delle Stiviere (provincia di Mantova, al confine con quella di Brescia). È posizionato al confine tra l'Emilia Romagna e la Lombardia tra i comuni di Colorno, in provincia di Parma e Casalmaggiore, in Provincia di Cremona. Il ponte è uno snodo

fondamentale per la comunicazione verticale tra Lombardia ed Emilia, sulla direttrice Parma-Brescia della ex SS 343 che si immette direttamente sulla A4. È un punto centrale all'interno della Pianura Padana nel quadrilatero compresa tra le autostrade A21 (Torino Piacenza), A4 (Milano Venezia), A22 (Modena Brennero) e A1 (Milano Napoli) e A 15 (Parma La Spezia). È Collegata direttamente con Mantova attraverso la ex strada statale 420 Sabbionetana e con Cremona con la strada provinciale 85. Costituisce altresì collegamento principale tra il porto di La Spezia e il Brennero: le merci provenienti dal porto di La Spezia, transitando sull'autostrada La Spezia-Parma percorrono poi la statale Asolana, attraversano il fiume Po sul ponte di Colorno Casalmaggiore per dirigersi a Mantova, immettersi sull'autostrada del Brennero e raggiungere il nord Europa.

Si tratta quindi di un'arteria di interesse sovralocale.

Il ponte è stato oggetto di ripetuti interventi di sistemazione sino agli anni 2000. Dopo il trasferimento, nell'anno 2001, alle province di Parma e Cremona della ex ss Asolana (e così anche del Ponte sul Fiume Po Casalmaggiore-Colorno), ma soprattutto dopo il successivo svuotamento di risorse e competenze alle Province, il ponte non ha avuto i necessari interventi di manutenzione, pur essendo assoggettato ad un costante traffico veicolare che aumentava non solo nel numero di veicoli/die ma anche nel peso e nella velocità dei mezzi in transito.

Casualmente, il 7 settembre 2017, un agricoltore notava profonde lesioni nella struttura dell'impalcato del ponte ed avvisava prontamente il Sindaco di Colorno che, con sollecitudine, informava la Provincia di Parma della scoperta fatta dall'agricoltore. Nello stesso giorno, veniva effettuato sopralluogo da parte dei tecnici della Provincia di Parma e alle ore 13 veniva disposta la chiusura immediata del ponte su entrambe le direttrici di traffico.

Fu così fortunatamente scongiurata una tragedia simile a quella del Ponte Morandi di Genova ma si visse una agonia del territorio poiché il ponte restò chiuso per quasi due anni (sino al 5 giugno 2019) causando disagi e danni incommensurabili all'economia e alla qualità della vita delle popolazioni del territorio.

La chiusura del ponte ha imposto lunghi tragitti alternativi per l'attraversamento del Fiume, su ponti peraltro pesantemente ammalorati (i limitrofi ponti di Viadana-Boretto (tra le province di Mantova e Reggio Emilia) il ponte di San Daniele Po-Ragazzola (Tra le Province di Cremona e Parma, quest'ultimo a traffico alternato, con limite di velocità di 30 km/h e con limitazioni di portata nel passaggio dei mezzi, stante le condizioni di lesioni strutturali).

L'alternativa possibile, perlomeno per i passeggeri, di utilizzo della linea ferroviaria Brescia – Parma si è dimostrata impraticabile per la totale inefficienza del servizio, gestito da Trenord, di detta linea. Lo studio di LegaAmbiente "Pendolaria" ha infatti qualificato la linea ferroviaria Parma-Brescia come tra le 5 peggiori d'Italia. Brescia-Casalmaggiore-Parma: 92 km, percorsi a 46 km/h di media su cui i pendolari riscontrano quotidiani disagi e condizioni non degne di un collegamento tra centri urbani importanti e tra due delle regioni ricche e a maggiore domanda di pendolarismo in Italia. La linea vede meno di 30 treni giornalieri, è palesemente

sottoutilizzata e versa da diversi anni in una condizione di abbandono. Il materiale rotabile ha un'età media superiore ai 30 anni, è perennemente guasto, con altissimo tasso di ritardi e soppressione di corse. Anche questa problematica meriterebbe un attento esame da parte di questa Commissione parlamentare. E' una vergogna che due città come Parma e Brescia, i cui territori contribuiscono in modo determinante alla creazione del PIL del Paese, che ospitano due importanti città Universitarie (Parma è stata anche "capitale della cultura" negli anni 2020/2021) debbano convivere con un costante inefficientissimo servizio ferroviario, nell'assenza totale di attenzioni e di interventi migliorativi da parte delle istituzioni.

Tornando alla problematica del ponte stradale, il tecnico incaricato dalla Provincia di Parma dei lavori di ristrutturazione, realizzati tra il 2018 e il 2019 sul ponte sul Fiume Po tra Casalmaggiore e Colorno (ing. Scaroni), ha previsto una durata non superiore di dieci anni del ponte poiché la struttura, nonostante gli interventi di manutenzione straordinaria, è arrivata al termine delle proprie capacità strutturali. L'ing. Scaroni ha inoltre previsto che il ponte, sin dalla sua riapertura (giugno 2019), dovesse avere un controllo costante della staticità della struttura ed un controllo "in continuo" del peso e della velocità dei veicoli in transito. Sul ponte sono stati così imposti un limite di velocità di 50 km/h, un limite di peso dei veicoli in transito (non superiore alle 44 ton) ed una distanza tra i veicoli di almeno 50 metri. Limiti di velocità, di portata e di distanza necessari per le carenze strutturali della infrastruttura. Al fine di verificare il rispetto di detti limiti avrebbero dovuto essere posati dei sensori per verificare costantemente la staticità del ponte e il numero, peso e velocità dei veicoli in transito. Purtroppo il ponte è stato riaperto senza che detti sensori (previsti nel progetto e da mettere in funzione contestualmente alla riapertura) e senza l'attivazione di alcun strumento di verifica della staticità. Inoltre il ponte, diversamente dal Ponte della Becca di Pavia o dal Ponte di San Daniele Po, non è stato dotato di manufatti idonei ad impedire il transito ai mezzi di grande portata, così che si verificano costantemente passaggi di mezzi superiori alle 44 tonnellate, a velocità superiore ai 50 km/h e senza del rispetto della distanza di 50 metri tra i veicoli. Condotte che mettono in serio pericolo la durata prevista dal progettista dei lavori di ristrutturazione, che aveva posto, come condizione per la durata decennale, che venissero tassativamente rispettati i limiti di velocità, di portata e di carico. Solo nel giugno 2021 sono stati finalmente posati sul ponte i sensori di verifica statica e dinamica, ma nonostante le nostre numerose richieste inviate alla Provincia di Parma e alla Provincia di Cremona, non siamo riusciti ad ottenere i dati relativi al numero dei veicoli in transito, alle velocità ed al peso. Anche la nostra richiesta, rivolta al Prefetto di Parma e al Prefetto di Cremona, di installare apparecchiature "Autovelox" di controllo della velocità non sono mai state prese in considerazione.

E' oltremodo urgente dare inizio alla progettazione del nuovo ponte sul fiume Po di Casalmaggiore-Colorno poiché la durata residua della infrastruttura è ormai di poco più di 7 anni ed i tempi di realizzazione ci preoccupano. La Provincia di Parma ha ottenuto dallo Stato i trasferimenti di risorse necessari per realizzare l'affidamento

dell'incarico della progettazione preliminare del nuovo ponte sul Fiume Po, già dall'anno 2018, ma a tutt'oggi tale progettazione non risulta ancora conclusa.

Dall'aprile 2021 il ponte sul fiume Po, così come la statale "Asolana", sono tornate di competenza dell'ANAS. È oltremodo urgente che venga definita e condivisa con ANAS la progettazione preliminare del nuovo ponte e che si recuperino con assoluta urgenza le risorse necessarie per la costruzione del nuovo ponte, che deve necessariamente essere realizzato sul medesimo sedime dell'attuale, pena lo stravolgimento totale di tutta la viabilità di accesso al ponte medesimo, con tempi e costi non facilmente prevedibili.

.Ci preoccupano questi ritardi perché il nuovo ponte sul fiume Po in fase di conclusione a San Benedetto Po in provincia di Mantova, realizzato con finanziamento della Regione Lombardia e della Provincia di Mantova di soli 613 metri di lunghezza. (lungo la metà dell'attuale Ponte di Casalmaggiore) avrebbe dovuto essere realizzato in 630 giorni lavorativi. La gara della Progettazione fu bandita dalla Provincia di Mantova nel 2 maggio 2015. A gennaio 2021 è stato posato solo il primo dei due impalcati previsti. Sono occorsi quindi sette anni per posare il primo dei due impalcati previsti nel progetto. Oltre a tutte le opere accessorie ancora da completare. Nessuno, da tempo, si esprime più sui termini di conclusione del ponte di San Benedetto Po.

E' quindi necessario non solo un intervento di urgente di allocazione delle risorse necessarie per la realizzazione dei ponti sul Fiume Po ma è oltremodo impellente individuare un metodo che consenta il rispetto dei cronoprogrammi: individuare procedure accelerate e di emergenza che, nel rispetto dei principi cardine della normativa sugli appalti pubblici, consentano di guadagnare il tempo perduto.

Casalmaggiore 14 gennaio 2022

Comitato Treno Ponte tangenziale

il Presidente (avv. Paolo Antonini)

