



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele

tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

Documento conclusivo

a cura di RFI

Allegato 1

Osservazioni Pervenute

www.dpnuovopontesanmichele.it

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

**Comitato “Nuova Mobilità dell’Isola Bergamasca,
fattore di sviluppo sostenibile”**

30 maggio 2025

Ponte San Pietro 29 maggio 2025

➤ **Dibattito pubblico**
Nuovo ponte San Michele

Oggetto: Analisi/considerazioni/osservazioni/Proposte per
“l’efficace e consistente trasferimento di mobilità dalla gomma alla ferrovia, il nuovo ponte ferroviario e stradale tra Medolago (BG) e Cornate (MB) e doppio binario ininterrotto tra il ponte S. Michele e Bergamo, pure per Tram-treni locali”

Il nuovo duplice attraversamento, ferroviario e stradale, dell’Adda vivrà oltre cento anni e da solo porterebbe al massimo ad un poco significativo 12% la quota di mobilità su ferro, per passeggeri, merci e colli (*postali, corrieri ed e-commerce*) - con scarse differenze tra i tre scenari proposti da Rete Ferroviaria Italiana Spa, in base alle simulazioni Italferr – mentre **aumenterebbero di molto le portate dei mezzi in transito e i loro flussi**, sia su ferro sia soprattutto su strada (+150%), **in particolare per le merci**, perché interesserebbero non solo i territori rivieraschi (*Isola b.sca e Val San Martino, Meratese, Vimercatese e Martesana*), ma anche le tre provincie (*Bergamo, Lecco e Monza Brianza*) e la Città metropolitana di Milano e, più in là, da e verso Como, Varese a ovest e Brescia a est, con gli insediamenti (*industriali, commerciali e logistici*) e gli interporti Alta Velocità/Alta Capacità e Avio (*Malpensa e Orio e Montichiari*).

Dall’altra parte, **la fascia pedemontana**, la più interessata, avrebbe prevedibili **limitate opportunità e benefici e più rischi d’esposizione**, per integrità e salute di ambiente, persone e comunità e per vita, tempi e costi di chi lavora, studia, svolge attività e/o fruisce di servizi, cultura e turismo.

Occorre ricordare che il nostro territorio è caratterizzato da:

- **confini naturali** (*i fiumi Adda e Brembo e le Orobie*) che ne sono sia **pregi**, ecologico, storico culturale e turistico, sia **vincoli**, viabilistici e logistici;
- **conurbazione**, con accentuato consumo di suolo, favoriti da “crescita caotica”, frammentazioni comunali e insediative e normative urbanistiche regionali;
- **mobilità sofferente**, da e verso l’esterno e di attraversamento, causata da trasporto ferroviario ancorato a scelte del secolo scorso, non invitante per passeggeri e inesistente per colli e merci e, quindi, dal dominio del traffico veicolare, caratterizzato da abituali rallentamenti e frequenti congestioni, che producono **stress, cattiva qualità dell’aria** con conseguenti morbidità-mortalità respiratorie e cardiovascolari, **incidentalità**, anche in itinere casa-lavoro e casa-

scuola, con inabilità, invalidità e mortalità e **contributi importanti all'aumento della temperatura**, in particolare con bolle di calore e ai **consumi energetici**, soprattutto da fonti fossili, confermati da statistiche e studi, anche di ARPA Lombardia, ATS Bergamo e motorizzazione-ACI;

Il ponte San Michele (esistente) è - a tutti gli effetti, a prescindere da eventuali riconoscimenti mondiali - **un'opera dell'ingegno europeo del tardo XIX secolo, imprescindibile parte integrante del paesaggio del luogo e anche del suo ecosistema**, che se n'è appropriato.

Fin da quando fu decisa la recente manutenzione straordinaria **era noto che non avrebbe più avuto un "futuro commerciale"**, né ferroviario né stradale, ma non era stato dichiarato apertamente che **la sua vita sarebbe stata di soli 10 anni**, per treni e auto, malgrado i costi manutentivi particolarmente elevati.

Ne consegue che;

- **sconcertano** la previsione di **accostamento (a 30 metri) della nuova opera**, le incomprensibili **tolleranze**, in primis del Comune di Calusco d'Adda e la **superficialità colposa** di chi pensa che la qualità architettonica del nuovo ponte possa rendere **"accettabile il massacro" ecologico e paesaggistico**;
- **sorprendono l'assenza totale di elasticità** sulla sua attesa di vita e di ipotesi di lavoro sul suo **reimpiego futuro per la mobilità dolce e lenta**, sicura e di qualità, contestualmente concretizzabile tra Calusco e Paderno (650 m. tra Paderno centro e riva bergamasca dell'Adda) e prevedibilmente promossa e indotta sul territorio da soluzioni ferroviarie coerenti e correlate.

Risultano condivisibili premesse introduttive, studi ed enunciazioni teoriche degli obiettivi generali e specifici di sostenibilità formulati da R.F.I. Spa, ma sono evidenti omissioni, rigidità, mimetizzazioni e distanze, quando non vere e proprie **contraddizioni**, tra teoria e prassi, proprio **riguardo a qualità e opportunità dello Sviluppo futuro del nostro Territorio e alla Sostenibilità**, di cui la Mobilità deve essere fattore propulsore e, a tal fine, non si capisce l'assenza di simulazioni di valutazione delle Proposte progettuali e dei tre Scenari di RFI:

- **assente il "su misura per il Territorio"** nella valutazione e nella progettualità, soprattutto con l'ipotesi del ponte stradale tra Villa d'Adda e Imbersago, presente negli scenari 2 e 3;
- **gravi mancanze di "intermodalità" (da dolce e lenta all'aereo) e "trasporto su ferro locale"**, fondamentali per l'**attrattività della modalità ferroviaria (sono 10-12% di quota pianificata)** e per la sua competitività con il **"Privato su Gomma/asfalto"**, impediscono al **"Ferro" di assumere ruolo di perno di un auspicabile "Sistema Integrato Intermodale di Mobilità"**, in sostituzione del **"Privato su gomma"**.

Infatti, malgrado gli accenni appropriati, **paiono mancare:**

- **visione e pianificazione sistemiche intermodali**, sia **regionale** sia **territoriale**,

- la necessaria **complementarità tra la tradizionale rete ferroviaria radiale su Milano**, che ne obbliga il transito (*favorendo congestioni*), e **una nuova possibile rete ellittica esterna**, di cui il tracciato Montichiari (BS) – Brescia – Rovato (BS) - Orio (BG) – Bergamo – Ponte San Pietro (BG) – Carnate (MB) – Seregno (MB) – Saronno (VA) – Malpensa (VA) sarebbe l'arco settentrionale;
- l'indispensabile **distinzione dei mezzi**, in percorrenza sui medesimi tracciati di linea, **tra gli abituali treni regionali/suburbani (di Milano)**, che attendono di ridurre fermate e tempi di percorrenza e **nuovi tram-treni locali (eventualmente gestiti da vettori diversi da Trenord)**, rispondenti a esigenze di maggiori fermate e frequenze; gli uni e gli altri sono opportunità di maggiori attrattiva e competitività del trasporto ferroviario, non solo per i passeggeri ma anche per i colli postali e di sviluppo dell'intermodalità tra la ferrovia e l'ultimo miglio;
- la previsione di **adeguate ridondanze** di apparecchiature e applicazioni ed **eliminazione certa di tutti i tratti a binario singolo** (es. *mancato raddoppio Curno – Ponte San Pietro*), sui tracciati interessati da circolazione plurima, regionale/locale e passeggeri/merci, malgrado le **scelte condivisibili di più governo, sicurezza e velocità di percorrenza**, mediante **digitalizzazione ed eliminazione ostacoli** (*passaggi a livello e incroci di linea*),

Non viene condivisa l'angusta e miope scelta dell'Amministrazione regionale dello scenario 1 di RFI (*nuovo ponte stradale e ferroviario addosso al ponte San Michele*) **perché**, come fosse soggetto estraneo:

- **dimentica il territorio governato**, nel suo complesso e, **in particolare, l'Ambito n.° 12** (*Isola bergamasca e Val San Martino*) e le loro interconnessioni vitali e logistiche;
- **non affronta i problemi in essere**: intermodalità assente o solo formale (*da teoria normativa*), in particolare tra ferro e ultimo miglio o tra ferro e mobilità dolce lenta; grave squilibrio gomma/ferro, con accentuate e costose disfunzioni; mancata previsione di "trasporti regionali" su ferro per merci e colli postali, e locali per passeggeri (*Tram-treni*), che danneggia anche i treni regionali e suburbani di Milano; mancata interazione con E.N.A.C. e A.V./A.C., per far sì che il Sistema Regionale di Mobilità comprenda gli Aeroporti e gli Interporti merci e si possano concepire collegamenti ferroviari regionali, diretti-veloci tra gli aeroporti, di interconnessione e di rete con i territori; integrazioni, correttivi e/o collegamenti viabilistici, resi indispensabili dal nuovo ponte e ora assenti, carenti od obsoleti;
- **non assume previsioni di cambiamento**, rese indispensabili dalle tendenze climatiche, economiche, urbanistiche e sociali, di
 - **modello di sviluppo/mobilità** verso sostenibilità, prevenzione, resilienza e intermodalità e
 - **approccio**, con governo dei cambiamenti attesi, risposte appropriate, pianificazione, programmazione e committenze e, in particolare, il **passaggio dall'opera singola a soluzioni di sistema**, dove ogni opera sia componente interattiva con le altre, già in essere

o da realizzare, con previsione progettuale in progressione e fasi intermedie, tali che i “portatori di interesse” possano apprezzare e, con fiducia, condividere o proporre correttivi;

- **sfugge al Dibattito Pubblico sui nuovi attraversamenti dell’Adda**, gestito da R.F.I., malgrado ne sia soggetto fondamentale e indispensabile.

Non si comprendono della Provincia di Bergamo, rappresentata da un Dirigente, **le immotivate apparenti subalternità** alle scelte e modalità di approccio dell’Amministrazione regionale e alle istanze dell’Amministrazione comunale di Calusco.

Non si comprende, altresì, la posizione assunta dall’Associazione dei Comuni dell’Ambito N.° 12 di Regione Lombardia.

Tutto ciò premesso e così contestualizzato,

SI CHIEDE CHE

- 1) l’Associazione dei Comuni dell’Ambito N.° 12 adotti il “Ponte San Michele” esistente come parte integrante dell’Identità del Territorio Comune,
- 2) constatate le tendenze in atto e proiezione temporale e implicazioni dei possibili effetti dell’opera oggetto dell’attuale procedimento,
 - l’Amministrazione Regionale Lombarda partecipi al procedimento di Dibattito Pubblico e
 - nel Documento finale del Dibattito Pubblico - **sia previsto il trasferimento ai competenti “Livelli decisionali superiori” di eventuali necessità di innovazione normativa** (*come l’eliminazione di veti e vincoli che impediscono la circolazione ai Tram-Treni in Italia*) **e lo procedurale** (*come l’apparente netta separazione, per i treni merci, tra la prevista circolazione sul ponte in discussione e lo sviluppo della cosiddetta “Gronda ferroviaria”*)
- 3) nel Verbale e, soprattutto, nel Documento finale del Dibattito Pubblico, siano tangibili gli effettivi ascolto e recepimento delle istanze dei “portatori di interessi”, in particolare quelli poco rappresentati, come paesaggi, ecosistemi e generazioni future (*per ora sbrigati un po’ frettolosamente e superficialmente*),

SI PROPONE

- 1) **la realizzazione di un unico attraversamento dell’Adda tra Medolago (BG) e Cornate d’A. (MB) con ponte, ferroviario a doppio binario e stradale**, non disgiunto da tempi certi e contenuti per
- 2) **la realizzazione di collegamenti ferroviari locali con tram-treno, su doppio binario senza interruzioni dalla riva dell’Adda a Bergamo** - mantenendo la linea fino all’attuale ponte San Michele e colmando la lacuna tra Curno e Ponte San Pietro,

- **con fermate**, oltre che al ponte, all'attuale stazione di Calusco, a Terno d'Isola (*centro*), in località Cabanetti-Carvisi, tra Locate e Presezzo, in località Dorotina di Mozzo, a Curno (*Esselunga*), a Bergamo Ospedale Giovanni XXIII e Bergamo via Moroni (*Università*) e
 - **con Stazioni Poli di Interscambio** a Bergamo (*nuova stazione*), Ponte San Pietro e Baccanello (*tra Calusco d'Adda e Terno d'Isola*);
- 3) **collegamento ciclabile e pedonale tra la fermata terminale del Tram-treno (*riva bergamasca dell'Adda*) e la nuova stazione di Paderno d'A.**, tramite l'attuale tracciato ferroviario e attraversando tutto l'abitato di Paderno d'Adda;
- 4) **collegamento esclusivo – con minibus elettrici “a chiamata”** – sulla parte superiore dell'attuale ponte San Michele, con fermate terminali alla fermata del Tram-treno (*riva bergamasca*) e la nuova stazione ferroviaria di Paderno d'Adda;
- 5) **collegamenti stradali di scorrimento veloce:**
- **a est con l'Asse interurbano di Bergamo**, in località Carvisi-Cabanetti, al confine tra Terno d'Isola e Bonate sopra e
 - **a ovest**, non autostradali, **con la Tratta C di Pedemontana** a Vimercate
- con connessioni:**
- **a nord**, in provincia di Bergamo, a completamento della “circonvallazione” di Terno d'Isola, **con la grande rotatoria di Carvico**, verso i tunnel di Villa d'Adda e
 - **a sud**, in provincia di Monza e Brianza, **verso la Città metropolitana di Milano**, con l'accesso di Trezzo all'Autostrada a4, Grezzago, Basiano e linea MM2,
- con accessi limitati**, che – nell'Isola Bergamasca – possono essere:
- **tramite svincoli** al confine tra Terno d'Isola e Bonate Sopra e dove interseca la rivierasca e
 - **tramite rotatorie al confine** tra Terno d'Isola e Chignolo e a Carvico (*quella già esistente*);

SI PROPONE altresì la previsione di

- **collegamenti ultimo miglio**, tra Stazioni/Fermate e abitati/insediamenti, **tramite minibus elettrici “a chiamata” e itinerari ciclo-pdonali**,
- **sviluppo della rete ferroviaria per il trasporto locale (*Tram-treni*) sia verso nord (*Ambivere, Cisano e Almenno, Villa d'Almé*), sia verso sud (*Capriate e Brembate*),**
- **uso di treni regionali, tram-treni locali e minibus anche per il trasporto di colli postali**,
- **uso della rete ferroviaria anche per il trasporto merci, regionale e locale**, e non solo di transito, con previsione di specifici interscambi, governati centralmente, ma diffusi sul territorio e leggeri, flessibili e adattabili e
- **collegamenti merci ultimo miglio, tramite “trattori” a combustibile da fonti rinnovabili.**

Si allegano:

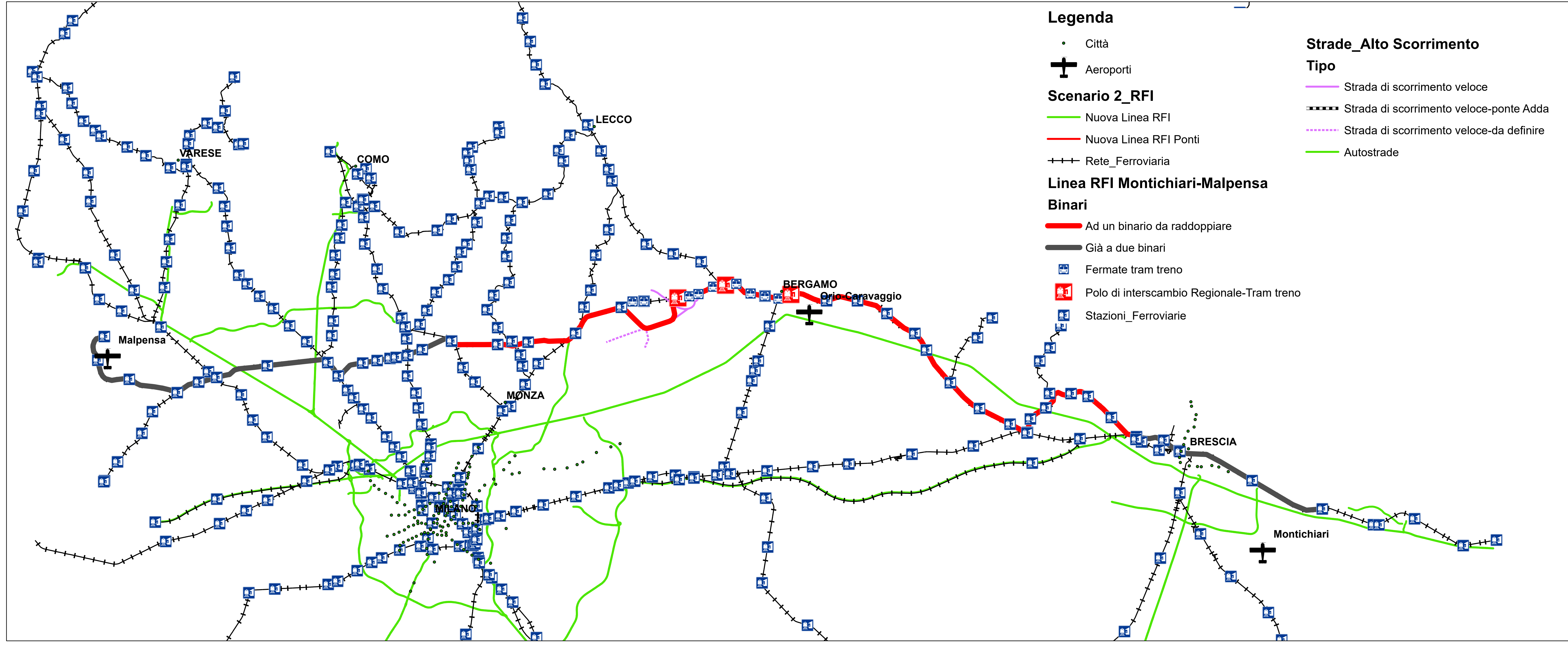
- 1) Mappa dei tracciati di viabilità ferroviaria e stradale che**, sviluppando lo Scenario 2, interessano il territorio dell'Isola Bergamasca e le previsioni di interconnessione;
- 2) Mappa di quello che abbiamo individuato come lo “arco settentrionale dell'ellisse ferroviaria esterna” della Lombardia, nel quale si colloca il nostro tracciato.**

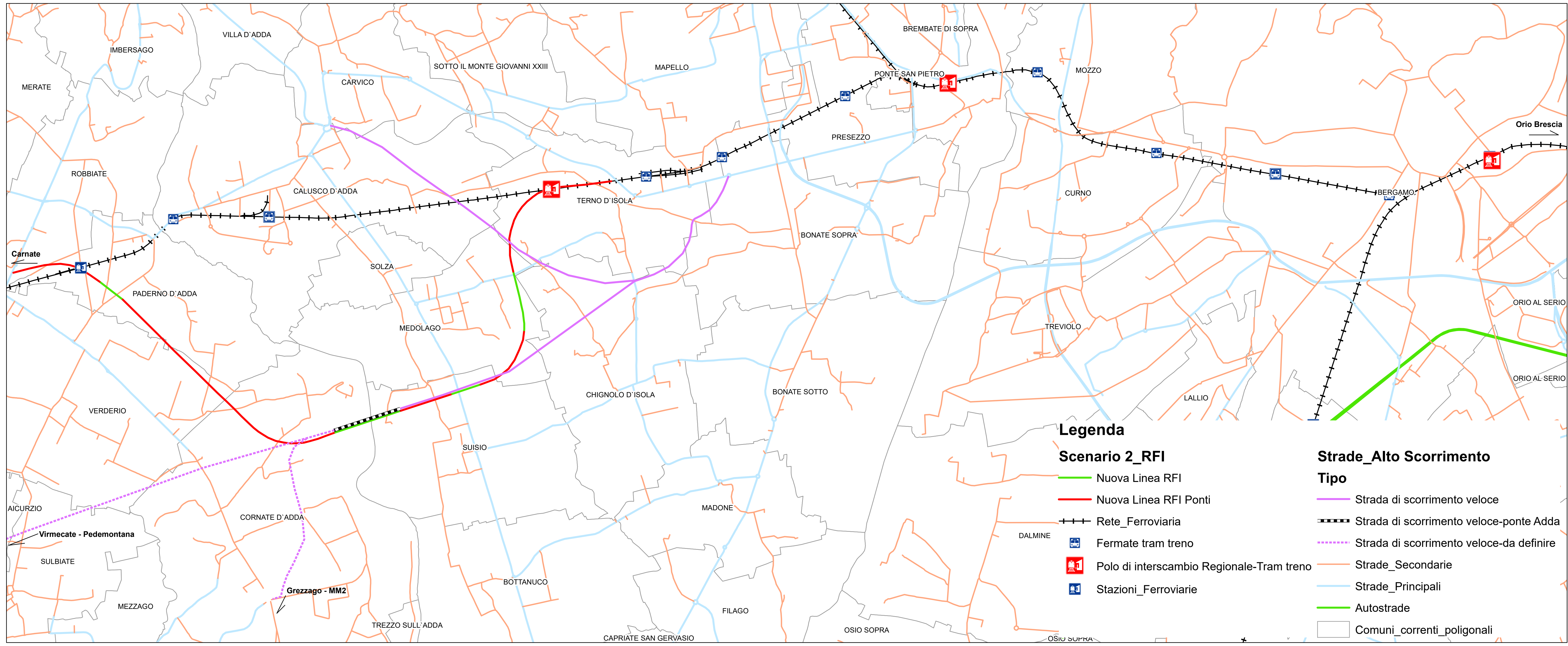
In conclusione, si osserva che

- **tempi-procedure stringenti** non sono una variabile dipendente, ma **fattore di esito di realizzazioni e previsioni**;
- **esito e ritorno degli investimenti ripagherebbero ampiamente il maggiore impiego di risorse investite.**

Referenti

| | |
|---------------------------|---|
| Galizzi Antonio | residente a Brembate di Sopra – 24030 – in via P. Morlotti 4, CI CA21423AP CF GLZNTN70A29A794J |
| Maffi Giovanna | residente a Brembate di Sopra – 24030 – in via Brembo 8, CI AX1058058 CF MFFGNN67A64G856C |
| Perico Stefano | residente a Ambivere – 24030 - in via Torquato Tasso 29, CI CA84044ND CF PRCSFN65R30A259C |
| Toccagni Pierluigi | residente a Ponte San Pietro – 24036 - in via A. Locatelli 8, CI CA46262AV CF TCCPLG50H29A794E |





Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

**Consulta territorio, ambiente ed ecologia
del Comune di Imbersago**

7 giugno 2025

COMUNE DI IMBERSAGO

Con riferimento al “*Dibattito Pubblico*” riguardante la fase progettuale del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) e avente per tema la realizzazione del nuovo ponte ferroviario-stradale, in sostituzione dell'esistente ponte ferrostradale “San Michele” tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, alla luce dei contenuti esposti nell'incontro plenario di avvio del 22 maggio 2025, la Consulta territorio, ambiente ed ecologia del Comune di Imbersago sottolinea quanto segue:

- Si apprende con stupore e incredulità che ben due dei tre scenari alternativi prospettati nella relazione progettuale illustrata da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) prevedono la realizzazione di un nuovo ponte stradale di collegamento fra i territori di Imbersago (con intersezione alla rotonda sulla Sp 56, piazza Diaz) e Villa d'Adda (con intersezione alla rotonda sulla Sp 166), che verrebbe attuata attraverso una soluzione di scavalco del fiume Adda posta 3,5 chilometri a nord rispetto al tracciato ferroviario.
- Nella citata relazione si legge tra l'altro che *“l'intervento ha una lunghezza di circa 750 metri ed impatta sulle abitazioni esistenti causando varie demolizioni lato Imbersago”* e che *“la soluzione prevede la realizzazione di una viabilità di categoria extraurbana con marciapiedi con corsie da 3,50 m che permettono la circolazione di tutte le tipologie di mezzi definiti dal paragrafo 3.4.2 del D.M. 5/11/2001”*, aggiungendo inoltre che il prospettato viadotto consentirà *“il passaggio dei mezzi pesanti con doppio senso di marcia, eliminando l'attuale limite al transito rispetto al peso (3.5 t) e alla larghezza (2.30 m). Nelle successive fasi progettuali verrà valutata la necessità di adeguare i tratti urbani del percorso per l'eventuale passaggio dei mezzi pesanti”*, adeguando le intersezioni per permettere il transito a tutte le tipologie di mezzi.
- Si tenga anzitutto presente che l'ipotesi di un ponte di attraversamento del fiume Adda tra Villa d'Adda e Imbersago - oltre all'impatto ambientale e paesaggistico fortemente negativo su una delle aree di maggior pregio del fiume e su un prospetto visivo dall'area del traghetto verso nord tra i più suggestivi - nasce dal nulla anche da un punto di vista della pianificazione territoriale, visto che il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali di Lecco e Bergamo non solo non lo prevedono, ma individuano altre aree del fiume per la realizzazione di viadotti sull'Adda, stradali o ferroviari, con relative connessioni a vie di comunicazione in grado di far fronte alle effettive esigenze di mobilità dei rispettivi territori.
- Il solo fatto che si proponga la soluzione Imbersago-Villa d'Adda come alternativa alla viabilità dell'attuale ponte San Michele e come risolutiva rispetto ai problemi in essere e futuri legati all'attraversamento dell'Adda appare del tutto fuori dalla realtà: un vero e proprio azzardo viabilistico, che andrebbe ad aggravare la già precaria situazione esistente. Oltre al sopra citato impatto devastante su alcune abitazioni private in quell'area di Imbersago (per mancanza di spazio), ci si troverebbe con un nuovo ponte sull'asse est-ovest di soli 750 metri che andrebbe a immettersi sulla Sp 56 il cui sviluppo è sull'asse nord-sud, con la prospettiva certa di non intercettare il reale bisogno di mobilità sull'asse est-ovest (come avviene attualmente con la Sp 54, dall'attuale ponte di Paderno a Cernusco), creando un “imbuto” che farebbe collassare la viabilità sulla Sp 56, specie in

direzione Robbiate nelle ore di punta e soprattutto spingendo il traffico automobilistico a cercare ancor più vie alternative nelle strade secondarie (spesso con tratti molto stretti) nell'area collinare di Imbersago, Cassina Fra' Martino, Sartirana, fino al centro di Merate e a Robbiate. A ciò si aggiungano i noti problemi legati ai pericoli della discesa della curva della Sp 56 in via Moratti a Imbersago e di via dei Tigli a Robbiate, legati non solo al calibro stradale, ma anche alle pendenze e alle velocità elevate che si verificherebbero in caso di allargamento in zona Respiro. In estrema sintesi: è bene che RFI – di concerto con chi di dovere - rifletta seriamente sulla non percorribilità di un'ipotesi viabilistica che appare assolutamente non adeguata.

- In conclusione, la Consulta territorio, ambiente ed ecologia del Comune di Imbersago, consapevole della complessità del tema e delle numerose variabili in gioco, auspica che il confronto sulla realizzazione del nuovo ponte ferroviario-stradale in sostituzione del ponte San Michele possa proseguire fra RFI, Regione, Province, Comuni, Parco Adda Nord ed Enti interessati nel solco dei principi e delle linee guida contenute in una mozione (che si allega in copia) promossa dai Comuni nel meratese nel 2024 e approvata all'unanimità dal Consiglio comunale di Imbersago il 19 settembre 2024, agendo tra l'altro in coerenza con gli intendimenti espressi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in risposta a un'interrogazione parlamentare su questo argomento lo scorso 18 settembre 2024. La Consulta attende infine le risultanze dell'Analisi di traffico degli effetti indotti sulla rete stradale provinciale e comunale a seguito della realizzazione del nuovo ponte San Michele, che verrà realizzata a seguito di apposita convenzione fra la Provincia di Lecco e gran parte dei Comuni del meratese, fra cui Imbersago.

La Consulta territorio, ambiente ed ecologia del Comune di Imbersago

Imbersago, 4 giugno 2025.



Comune di Imbersago

Via Castelbarco, 1 - 23898 Imbersago (Lc)
Tel. 039-992.01.98 - fax 039-992.09.20
P. IVA: 00632570131 - C.F. 85002420132
e-mail: info@comune.imbersago.lc.it
PEC: comune.imbersago.lc@halleypec.it

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Copia

N. 27/C.C. del Registro delle Deliberazioni in data 19-09-2024

OGGETTO: MOZIONE CIRCA LA COSTRUZIONE DI NUOVI PONTI, UNO FERROVIARIO E UNO VIARIO, A SCAVALCO SULL'ADDA TRA PADERNO D'ADDA E CALUSCO D'ADDA

L'anno duemilaventiquattro addì diciannove del mese di settembre alle ore 21:00, nella sede comunale, a seguito di regolare convocazione nei modi e termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale, in sessione Straordinaria in Prima convocazione in seduta Pubblica.

Risultano:

| | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Vergani Fabio | Presente | Besana Massimo | Presente |
| Massironi Marta | Presente | Meni Lorenzo | Assente |
| Codara Elena | Presente | Cogliati Valter | Presente |
| Ghislandi Giovanni | Presente | Panzeri Dante | Presente |
| Cagliani Francesco | Presente | Iocco Andrea | Presente |
| Lavelli Eleonora | Presente | | |

Presenti...: 10

Assenti...: 1

L'assessore esterno, non facente parte del Consiglio Comunale, risulta:

| | |
|---------------------|-----------------|
| Perego Carlo | Presente |
|---------------------|-----------------|

Partecipa il Segretario Comunale Esposito Dott. Valerio, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Il Signor Vergani Fabio, Sindaco, assunta la Presidenza e constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e pone in discussione l'argomento segnato all'ordine del giorno.

Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente, ai sensi dell'art. 20 Dlgs 82/2005.

**OGGETTO: MOZIONE CIRCA LA COSTRUZIONE DI NUOVI PONTI,
UNO FERROVIARIO E UNO VIARIO, A SCAVALCO
SULL'ADDA TRA PADERNO D'ADDA E CALUSCO
D'ADDA**

IL CONSIGLIO COMUNALE

Richiamato il prot. 6610 del 12.09.2024, con il quale i consiglieri Marta Massironi per il gruppo “Insieme per Imbersago” e Valter Cogliati per il gruppo “Imbersago per tutti – Valter Cogliati Sindaco” hanno presentato una mozione avente per oggetto “Mozione circa la costruzione di due nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull’Adda tra Paderno d’Adda e Calusco d’Adda”;

Si riporta di seguito l’intero testo della mozione, affinché il Consiglio Comunale si esprima in merito, ai sensi dell’art. 49 e seguenti del Regolamento del Consiglio comunale e delle commissioni consiliari”;

Allegato alla deliberazione C.C. n. 27 del 19.09.2024

Il Sindaco introduce l'argomento e cede la parola al Consigliere Marta Massironi.

Il Consigliere Marta Massironi ringrazia il gruppo consiliare di opposizione "Imbersago per tutti – Valter Cogliati Sindaco" per la condivisione e la collaborazione ai fini della presentazione della mozione di cui all'oggetto e provvede a dare lettura del testo della mozione medesima.

I Consiglieri di minoranza dichiarano di condividere il testo della mozione presentata e le iniziative previste al riguardo.

Il Sindaco relaziona e illustra gli aspetti problematici dell'argomento sottoposto all'attenzione ed all'esame dell'assemblea consiliare.

Il Consigliere Eleonora Lavelli ringrazia tutti, in particolare il Sindaco per il lavoro svolto e che sta svolgendo con attenzione e dedizione.

Al termine il Consiglio Comunale con voti favorevoli 10, contrari ed astenuti nessuno, resi per alzata di mano, essendo 10 i consiglieri presenti, approva all'unanimità la sopra riportata proposta di deliberazione.

Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente, ai sensi dell'art. 20 Dlgs 82/2005.



Comune di Imbersago

Via Castelbarco, 1 - 23898 Imbersago (Lc)
Tel. 039-992.01.98 - fax 039-992.09.20
P. IVA: 00632570131 - C.F. 85002420132
e-mail: info@comune.imbersago.lc.it
PEC: comune.imbersago.lc@halleypec.it

Allegato alla deliberazione di
C.C. n.27 del 19-09-2024

PARERE DEI RESPONSABILI DEI SERVIZI INTERESSATI A NORMA DELL'ART.49 DEL D.LGS. 18/08/2000, N.267

**OGGETTO: MOZIONE CIRCA LA COSTRUZIONE DI NUOVI PONTI,
UNO FERROVIARIO E UNO VIARIO, A SCAVALCO
SULL'ADDA TRA PADERNO D'ADDA E CALUSCO
D'ADDA**

Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente, ai sensi dell'art. 20 Dlgs 82/2005.

Il presente atto è stato letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

F.to Vergani Fabio

*firmato digitalmente ai sensi del codice dell'amministrazione
digitale D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i*

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to Esposito Dott. Valerio

*firmato digitalmente ai sensi del codice dell'amministrazione
digitale D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i*

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo del comune il giorno

30-09-2024 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi.

Lì, 30-09-2024

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to Esposito Dott. Valerio

*firmato digitalmente ai sensi del codice dell'amministrazione
digitale D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i*

Copia conforme all'originale, in carta libera, ad uso amministrativo.

Lì, 30-09-2024

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to Esposito Dott. Valerio

*firmato digitalmente ai sensi del codice dell'amministrazione
digitale D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i*

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il 11-10-2024

[X] per decorrenza del termine di cui all'art. 134, comma 3 del D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

[] essendo stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Lì, 11-10-2024

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Esposito Dott. Valerio

*firmato digitalmente ai sensi del codice dell'amministrazione
digitale D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i*

Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente, ai sensi dell'art. 20 Dlgs 82/2005.

**Ill.mo Sig. Sindaco
Comune di Imbersago
via Castelbarco, 1
23898 IMBERSAGO (Lc)**

Imbersago, 12 settembre 2024

OGGETTO: presentazione mozione relativa alla costruzione di nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

In qualità di capigruppo, trasmettiamo in allegato il testo di una mozione relativa alla costruzione di nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, chiedendo che la stessa sia discussa nella prima seduta utile del Consiglio comunale.

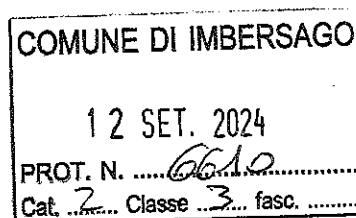
Ringraziando per l'attenzione, inviamo i più distinti saluti.

Marta Massironi – Gruppo “Insieme per Imbersago”

Valter Cogliati – Gruppo “Imbersago per tutti - Valter Cogliati Sindaco”

Marta Massironi

Valter Cogliati



Oggetto: Mozione circa la costruzione di due nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda

PREMESSO CHE:

Nella seduta del 27 giugno 2024 la V Commissione Territorio, Infrastrutture e Mobilità del Consiglio Regionale ha audito i Sindaci dei Comuni di Paderno d'Adda, Robbiate, Verderio, Calusco d'Adda, Lomagna, Osnago, Cornate d'Adda, Bernareggio, Ronco Briantino, Sulbiate, Aicurzio, Solza, Medolago, Suisio, Bottanuco, Carvico, Imbersago, Merate, i Presidenti delle Province di Lecco, Bergamo, Monza e Brianza, il Presidente di Rete Ferroviaria Italiana e l'Assessore regionale a Infrastrutture e Opere pubbliche in merito alla "Riqualificazione del Ponte di Paderno d'Adda".

In tale sede, RFI ha presentato tre possibili scenari per il posizionamento del ponte ferroviario e del ponte viario in sostituzione funzionale del ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Lo scenario presentato con il miglior rapporto costi/benefici prevede la costruzione di un ponte ferroviario e stradale unico in stretto affiancamento al ponte San Michele.

Dalla documentazione presentata in sede di audizione è possibile apprendere che:

- il progetto presentato risulta cambiare parzialmente gli esiti della prima progettazione di fattibilità tecnico-economica sviluppata nel 2021 che posizionava i nuovi ponti a più di 150 m a sud dell'attuale;
- i vincoli della prima progettazione di fattibilità tecnico-economica erano:
 - *il mantenimento delle funzionalità nelle stazioni di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda;*
 - *la continuità della strada provinciale SP54/166;*
 - *la separazione del ponte stradale da quello ferroviario;*
 - *il non affiancamento tra ponte storico e nuove opere;*
- sussistono importanti criticità geomorfologiche, legate alla presenza di una frana attiva, in movimento estremamente lento e in evoluzione retrogressiva, con estensione di circa 1 km², che impediscono la collocazione dei ponti nella posizione inizialmente ipotizzata;
- nelle proiezioni al 2030, la nuova infrastruttura attrarrà complessivamente, nelle condizioni meno favorevoli, 550/600 veicoli equivalenti/ora nelle due direzioni, con un incremento di traffico del 60 % sul traffico attuale nelle ore di punta;
- la previsione del traffico veicolare complessivo sulla giornata prevede un aumento dagli attuali 5.700 veicoli ai 13.950 veicoli, con un incremento complessivo del 145 %;

- il traffico atteso di mezzi pesanti si attesta al 15% del totale, traducibile in circa 2.100 mezzi transitanti al giorno;
- il collegamento viario è previsto che approdi sulla strada comunale a vocazione residenziale del Comune di Paderno d'Adda denominata Via Festini;
- nello scenario di sviluppo dei servizi ferroviari è prevista la trasformazione dell'attuale tratta R14 (Milano Porta Garibaldi – Carnate – Bergamo) nel servizio suburbano S18 con origine dalla futura stazione di Orio al Serio e termine a Milano Porta Garibaldi / Milano Bovisio, con il possibile raddoppio della frequenza di servizio.

Tali indirizzi sono stati confermati nella videoconferenza organizzata il 24 luglio 2024 da Regione Lombardia con la presenza del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, dell'Assessore Regionale alle Infrastrutture e Opere pubbliche, dei Presidenti delle Province di Lecco e di Bergamo, dei Sindaci dei Comuni di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda e del Direttore Investimenti Area Nord Ovest di RFI. In tale sede sono state riportate le indicazioni del Ministero della Cultura sia in merito all'incompatibilità tra la candidatura UNESCO del Ponte San Michele e la realizzazione del nuovo ponte sull'Adda, sia di procedere con un concorso internazionale di idee per la sua realizzazione.

I contenuti della presentazione in sede di audizione consiliare e gli esiti dell'incontro istituzionale del 24 luglio confermano che rimangono aperti i temi posti dalla Conferenza dei Sindaci del meratese nel documento indirizzato al Presidente e all'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia, ai Presidenti delle Province di Lecco, di Bergamo e di Monza e della Brianza, all'Amministratore delegato e al Direttore Direzione Territoriale Produzione Milano di RFI S.p.A. in data 17 giugno 2021.

In tale documento, i Sindaci di Robbiate, Merate, Paderno d'Adda, Verderio, Imbersago, Calco, Brivio, Airuno, Olgiate Molgora, La Valletta Brianza, Santa Maria Hoé, Montevecchia, Cernusco Lombardone, Osnago, Lomagna chiedevano in merito al ponte ferroviario di:

- *limitare al massimo l'impatto costruttivo sulla valle e alterare il meno possibile la vista del ponte San Michele e dal ponte San Michele verso l'area monumentale leonardesca;*
- *prevedere un preciso piano di impatto ambientale e paesaggistico, costruito con i Comuni interessati, le Soprintendenze competenti e il Parco Adda Nord;*
- *prevedere un percorso progettuale che porti a soluzioni architettonicamente e tecnologicamente all'altezza del contesto storico-ambientale in cui si inserisce e del vicino ponte San Michele, anche valutando l'attivazione di un concorso internazionale di idee,*

e, con riferimento al ponte viario, chiedevano che:

- *qualsiasi progettualità in merito al ponte viario sia preceduta da un attento studio del traffico che valuti l'impatto sulla viabilità e i centri abitati compresi tra il fiume Adda e gli accessi all'Autostrada A4 a Trezzo d'Adda, alla Tangenziale Est Milano a Carnate e alla provinciale 342dir a Cernusco Lombardone;*
- *il posizionamento del nuovo ponte sia valutato da Regione Lombardia congiuntamente alle Province di Lecco, Bergamo e Monza Brianza in relazione alla possibilità di connessione con strutture viarie a media percorrenza in grado di assorbire il traffico leggero e pesante da e per il nuovo ponte;*
- *l'intervento sia valutato con profonda attenzione a criteri di sostenibilità ambientale, di riduzione dell'inquinamento e di tutela della salubrità dei territori e della salute dei cittadini.*

Tali posizioni si sono in parte tradotte nei contenuti della nota congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022 con la quale si avanzavano le prime richieste per gestire l'impatto dell'opera. Tra queste, le principali erano:

- *il superamento del centro abitato di Paderno d'Adda con soluzioni alternative a quella prospettata di utilizzare la strada urbana residenziale di via Festini, valutando un percorso interrato o una strada in trincea a sud del paese;*
- *la realizzazione completa della variante di Verderio;*
- *la deviazione del traffico della attuale SP54 che attraversa Robbiate e Paderno sulla nuova direttrice di accesso al ponte;*
- *soluzioni per la SP55 da Verderio a Osnago con il superamento del restringimento di Brugarolo e l'immissione sulla 342dir (ex SS36);*
- *la riprogettazione dell'uscita della tangenziale est a Usmate Velate / Lomagna.*

Il tema dell'incremento del traffico sul territorio è altresì recentemente confermato dallo studio elaborato dalla Provincia di Monza e della Brianza "A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)".

Lo studio analizza gli impatti viabilistici delle diverse ipotesi di realizzazione della tratta D della Autostrada Pedemontana dal termine della tratta C a Usmate Velate fino alla autostrada A4, comparando lo stato di fatto attuale sia con lo scenario programmatico che prevede la realizzazione della tratta D "lunga", così come prevista nel progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in data 6 novembre 2009 comprensiva del ponte a scavalco dell'Adda, sia con gli scenari connessi alla realizzazione della tratta D "breve" senza attraversamento dell'Adda o alla mancata realizzazione della stessa.

Nello studio, tutti gli scenari che non prevedono la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento dell'Adda nel corridoio previsto per la tratta D dell'Autostrada Pedemontana comportano importanti incrementi di traffico sulla rete provinciale e comunale nell'ampia area oggetto di approfondimento e, in particolare:

- l'incremento prossimo al 50% del traffico sul nuovo ponte di Paderno d'Adda nelle ore di punta, sostanzialmente coincidente con quanto previsto da RFI, anche se in quota parzialmente ridotta, probabilmente per l'inclusione nello scenario del nuovo ponte Brivio-Cisano Bergamasco;
- alti livelli di congestione della tratta 342dir da Usmate Velate a Calco, a riprova che l'interazione tra le due opere coinvolge un ampio quadrante territoriale posto tra l'attraversamento dell'Adda a Paderno d'Adda e il raccordo con il termine della tangenziale est e la tratta C della pedemontana a Usmate Velate.

Si può affermare che la costruzione di un nuovo ponte, ferroviario e viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda è un progetto che trasforma in modo significativo il nostro territorio, il suo ambiente e il suo paesaggio, incidendo in modo significativo non solo sulla viabilità ma anche sulla vivibilità dei nostri centri abitati.

Per questo, fin dalla lettera sottoscritta da tutti i 15 Sindaci componenti della Conferenza del meratese nel giugno 2021, sono stati individuati due temi centrali e irrinunciabili:

1. le conseguenze dell'incremento del traffico sui centri abitati;
2. l'impatto ambientale e paesaggistico dei ponti ipotizzati sulla valle dell'Adda.

Su tutto ciò è quindi indispensabile che vi sia un confronto territoriale che coinvolga i Comuni interessati e le rispettive Province, garantendo il principio del maggior coinvolgimento ove maggiori siano gli impatti dell'opera e del suo traffico indotto.

Viste le premesse,

IL CONSIGLIO COMUNALE

- 1) **ESPRIME** la propria preoccupazione per l'impatto che la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Adda posto nel comune di Paderno d'Adda possa avere sul volume di traffico, sia leggero che pesante, in attraversamento al proprio territorio e nei Comuni limitrofi del meratese e non solo, con le inevitabili conseguenze in termini di congestione, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico e complessiva pericolosità stradale;
- 2) **RTIENE** che i livelli di congestione della viabilità locale, rilevata negli studi citati in premessa e quotidianamente sperimentata dai propri cittadini, evidenzino come già oggi la rete viaria di tutto il bacino del meratese sia insufficientemente strutturata e non possa sostenere incrementi di traffico senza importanti interventi di adeguamento e razionalizzazione;

- 3) **RILEVA** come il tema dell'attraversamento viabilistico dell'Adda tra la Provincia di Bergamo e le Province di Lecco e Monza Brianza e il territorio dell'alto milanese non si possa ridurre alla sostituzione funzionale del ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, ma debba essere affrontato alla luce dello stato complessivo dei ponti compresi tra il ponte autostradale di Trezzo e quello di Olginate-Calolziocorte, anche alla luce delle progettualità già ipotizzate in sede di pianificazione della tratta D "lunga" della autostrada Pedemontana e della necessaria riqualificazione strutturale del ponte di Brivio;
- 4) **DICHIARA** la propria preoccupazione per l'impatto ambientale e paesaggistico che la nuova opera potrà avere sul contesto della valle dell'Adda nell'area di particolare pregio del Parco Adda Nord denominata "Area leonardesca" dove, nel raggio di poche centinaia di metri, convivono evidenze ambientali, storiche e culturali di grande rilievo tra cui il ponte San Michele stesso, capolavoro dell'archeologia industriale di fine '800 che è stato a lungo in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO insieme a altri 5 ponti europei con caratteristiche similari.
- 5) **DA' MANDATO** al Sindaco di concordare con i Comuni limitrofi, la Provincia di Lecco e Regione Lombardia, operando in forma associata (ma anche disgiunta ove necessario), la predisposizione di un approfondito studio del traffico che valuti le conseguenze su tutto il territorio dei Comuni del meratese derivanti dall'apertura di un nuovo ponte a Paderno d'Adda e analizzi i diversi scenari viabilistici correlati alla realizzazione delle opere già previste nel PTCP provinciale e gli interventi richiesti nella lettera congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022;
- 6) **CHIEDE** che tale studio sia completato da una analisi particolareggiata dell'impatto sui centri abitati e le aree residenziali del territorio coinvolto con particolare riferimento alla qualità dell'aria, all'inquinamento acustico e ai rischi di incidentalità connessi all'incremento di traffico previsto;
- 7) **CHIEDE** al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e a Regione Lombardia:
- a) di confermare il coinvolgimento diretto e costante dei Comuni su cui si insedierà il nuovo ponte sull'Adda nel gruppo di lavoro tecnico e politico insediatosi a valle della riunione del 24 luglio 2024 citata in premessa;
 - b) di prevedere adeguate forme di coinvolgimento dei territori impattati dall'incremento di traffico previsto, in particolare per tutta l'area del meratese;
 - c) di integrare nel progetto del nuovo ponte anche la realizzazione degli interventi richiesti nella lettera congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022, con le necessarie coperture economiche associate;

- 8) **CHIEDE** a Provincia di Lecco, anche secondo quanto previsto dall'art 13, comma 4, dello Statuto provinciale, di istituire una cabina di regia comprendente una rappresentanza dei Comuni interessati che sia costantemente informata e coinvolta in ogni passaggio, sia di natura tecnica, sia di natura istituzionale, che venga effettuato sul tema;
- 9) **SI APPELLA** a Rete Ferroviaria Italia S.p.A., al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e al Ministero della Cultura perché il percorso progettuale del nuovo ponte sulla valle dell'Adda porti a soluzioni architettonicamente e tecnologicamente all'altezza del contesto storico-ambientale, condividendo l'utilità di un concorso internazionale di idee per il perseguimento di tale fine.

Q

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Solza

27 giugno 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

SIMONE BIFFI

Recapito personale (telefono o mail)

035.901213 – sindaco@comune.solza.bg.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

SOLZA (BG)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMUNE DI SOLZA

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

L'Amministrazione Comunale di Solza intende condividere alcune prime osservazioni nell'ambito del dibattito pubblico attualmente in corso sul nuovo Ponte San Michele.

1. Proposta di revisione del metodo di discussione

Fin dal primo incontro, il nostro Comune ha sollevato questioni rilevanti, tra cui:

- la mappatura delle aree soggette a esproprio;
- la valutazione delle ricadute viabilistiche delle diverse soluzioni;
- i tempi di realizzazione previsti per ciascuna ipotesi, sia nel caso di un ponte unico sia nel caso di due ponti distinti;
- la destinazione futura dell'attuale ponte San Michele.

Inoltre, riteniamo indispensabile affrontare un ulteriore aspetto per garantire la conservazione del ponte esistente:

- definire ufficialmente, **prima** dell'avvio della programmazione dei lavori, il passaggio di proprietà del ponte San Michele a un nuovo soggetto che subentri a RFI, con l'assunzione degli oneri manutentivi. Tale passaggio dovrebbe essere accompagnato da un impegno finanziario che assicuri la sostenibilità economica dell'opera nel lungo periodo (almeno 50 anni).

Alla luce dell'assenza di risposte puntuali a queste tematiche, chiediamo di rivedere l'impostazione del dibattito, articolando in modo separato e dettagliato ciascuna delle tre ipotesi progettuali.

Per ogni proposta, riteniamo fondamentale:

- raccogliere preventivamente il parere delle Amministrazioni comunali direttamente coinvolte;
- verificare se almeno una delle soluzioni gode del consenso delle comunità locali che ne subirebbero gli impatti diretti.

Sarebbe inoltre utile introdurre ulteriori variabili di analisi: ad esempio, alcune ipotesi potrebbero risultare più condivisibili se il ponte stradale fosse escluso dal traffico pesante. E, in tal caso, in quale configurazione?

Un confronto strutturato in questi termini favorirebbe una discussione più costruttiva, orientata alla ricerca di una soluzione realmente condivisa.

2. Preoccupazioni relative all'eliminazione del passaggio a livello Solza-Calusco

Esprimiamo forte preoccupazione rispetto alla possibile eliminazione del passaggio a livello tra via Roma (Solza) e via Dante (Calusco d'Adda), senza una valida alternativa di collegamento interno tra i due Comuni.

Questa scelta comporterebbe almeno tre impatti negativi significativi:

1. Spostamento del traffico veicolare sulla S.P. 170, già attualmente congestionata, come confermato dalla situazione legata ai lavori per la nuova Tangenziale Sud di Calusco.
2. Gravi rischi per la sicurezza di pedoni e ciclisti, in assenza di un attraversamento sicuro, con una frattura nella mobilità dolce del territorio.
3. Ulteriore consumo di suolo agricolo e verde, qualora si dovesse intervenire con nuove arterie stradali per ristabilire i collegamenti.

Si ricorda inoltre che il piano delle ciclovie territoriali prevede un collegamento diretto tra la ciclabile di via Roma e quella di via Dante, proprio in corrispondenza del

passaggio a livello. La sua eliminazione comprometterebbe una rete destinata alla mobilità sostenibile, spesso utilizzata da persone in condizione di fragilità per accedere al lavoro.

Alla luce di ciò, chiediamo che:

- venga mantenuto l'attuale passaggio a livello oppure, in alternativa,
- siano previste infrastrutture sicure e accessibili per pedoni e biciclette, come sottopassi o cavalcavia ciclopedonali;
- si proceda a una valutazione dettagliata dell'impatto territoriale e ambientale della proposta, evitando di scaricare sui Comuni ulteriori costi in termini di suolo, viabilità e sicurezza;
- nel caso in cui la chiusura dei passaggi a livello si rivelasse inevitabile, l'ente promotore si faccia integralmente carico dei costi per la progettazione e la realizzazione delle opere necessarie al ripristino delle connessioni (sottopassi o sovrappassi carrabili e ciclopedonali).

È per noi fondamentale adottare una visione integrata della mobilità, che armonizzi le esigenze infrastrutturali ferroviarie con i bisogni delle comunità locali, garantendo connessioni sicure, sostenibili e coerenti con il contesto urbano esistente.

3. Richiamo alla necessità di una visione intermodale e sostenibile

Nel contesto del dibattito, riteniamo utile richiamare osservazioni provenienti da associazioni, comitati e rappresentanze territoriali che sollecitano un approccio progettuale più coerente con i principi della sostenibilità, dell'intermodalità e della valorizzazione del territorio.

In particolare, riteniamo essenziale che ogni proposta:

- favorisca il trasferimento modale dalla gomma al ferro, anche per i collegamenti locali;
- potenzi il trasporto pubblico di prossimità;
- assicuri continuità e sicurezza alla mobilità dolce, soprattutto tra i Comuni limitrofi;
- eviti ulteriori impatti sul consumo di suolo e sul paesaggio, già fortemente antropizzato.

Le scelte localizzative e funzionali devono tenere conto non solo dell'efficienza tecnica, ma anche della coerenza con un modello di sviluppo territoriale orientato alla qualità della vita, alla tutela ambientale e all'equità nell'accesso ai servizi.

4. Valutazione di installazione del nuovo ponte esattamente al posto di quello storico

In un'ottica di apertura al confronto e con la volontà di stimolare una riflessione più ampia, proponiamo – consapevoli del fatto che si tratti di una proposta molto forte ma non priva di fondamento tecnico – un'ulteriore ipotesi progettuale: lo smontaggio dell'attuale ponte San Michele, da sostituire con una nuova infrastruttura ferroviaria e stradale collocata esattamente nel suo sedime.

Pur consapevoli del valore storico, identitario e paesaggistico dell'opera esistente, riteniamo che questa soluzione meriti di essere almeno esplorata per le seguenti motivazioni:

- il riutilizzo e l'adeguamento delle fondazioni attuali permetterebbero di **contenere l'impatto ambientale** in un'area particolarmente delicata e di pregio;
- il nuovo ponte, progettato con criteri di qualità e rispetto formale, **potrebbe richiamare l'estetica dell'esistente**, garantendo al contempo la piena funzionalità;
- il **recupero e riuso del materiale metallico** del ponte attuale rappresenterebbe una scelta coerente con principi di economia circolare, con la possibilità – in alternativa – di prevederne il rimontaggio in altra sede a fini espositivi o simbolici.

Naturalmente, **l'apertura della doppia corsia stradale andrebbe vincolata** alla contestuale realizzazione delle opere accessorie indispensabili per governare l'aumento dei flussi veicolari.

Inoltre, riteniamo indispensabile che, nell'ambito del Dibattito Pubblico, siano messi a disposizione dei partecipanti:

- gli studi e le analisi tecniche condotti sull'attuale ponte San Michele, in particolare quelli che indicano come orizzonte di vita utile il 2030;
- informazioni dettagliate sulla **reale possibilità di utilizzo futuro** del ponte esistente, anche alla luce di alcune ipotesi di prolungamento della sua funzione emerse nel corso del dibattito;
- i **costi stimati per la manutenzione** dell'infrastruttura nel prossimo futuro, al fine di consentire una valutazione consapevole della sostenibilità economica dell'eventuale mantenimento.

5. Valutazione dello spostamento del ponte più a nord

Infine, qualora si andasse verso l'unico ponte tra i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, riteniamo opportuno valutare con attenzione l'ipotesi di spostare leggermente più a nord il tracciato del nuovo ponte, sfruttando aree non edificate a destinazione agricola.

Questa soluzione presenterebbe i seguenti vantaggi:

- eviterebbe l'esproprio di abitazioni, una delle criticità più rilevanti degli scenari attuali;
- permetterebbe di mantenere le stazioni ferroviarie esistenti, oggi fondamentali per la mobilità locale;
- ridurrebbe l'impatto ambientale complessivo, integrando meglio l'opera nel paesaggio anche mediante interventi di mitigazione (es. piantumazioni);
- consentirebbe di realizzare un unico ponte (anziché due), come previsto invece negli scenari 2 e 3.

Il Sindaco e l'Amministrazione Comunale di Solza

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Data 27 GIUGNO 2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Aicurzio

29 giugno 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

BARAGGIA MATTEO RAFFAELE

Recapito personale (telefono o mail)

TEL. 3457259739
matteobaraggia@gmail.co,

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

AICURZIO

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

SINDACO DEL COMUNE DI AICURZIO

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

LE OSSERVAZIONI CHE SI PRESENTANO RIGUARDANO UN TERRITORIO VASTO, PER RENDERE LE RAGIONI PER LE QUALI IL CONSIGLIO COMUNALE HA APPROVATO UNA PROPOSTA ALTERNATIVA AL DOCFAP DI CUI ALL'OGGETTO.



Comune di Aicurzio

Provincia di Monza e Brianza

comune.aicurzio@pec.regione.lombardia.it



Oggetto: Sintesi delle Osservazioni approvate dal Consiglio Comunale di Aicurzio con Delibera n. del sull'opera Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda sottoposta a Dibattito Pubblico - atto di indirizzo

CONTESTO GEOGRAFICO

Il lavoro è stato svolto su un territorio vasto che abbraccia le province di Milano, Como, Bergamo, Lecco e Monza della Brianza, e in modo particolare con l'attenzione rivolta all'attraversamento del fiume Adda, anche dal punto di vista storico.

CONTESTO STORICO

Con l'arrivo delle ferrovie in Lombardia dopo il 1870, il fiume Adda da sempre viene attraversato dalle linee in tre punti distanziati circa venti chilometri uno dall'altro e precisamente a Lecco, a Paderno d'Adda / Calusco e Cassano d'Adda.

Il primo attraversamento da nord è localizzato nella città Iariana ed è a servizio della linea Lecco – Como, che nacque tra il 1875 e il 1888 come collegamento industriale tra le città di Como e Lecco, oltre a intersecarsi a Merone con l'allora ferrovia Milano - Erba.

*Il secondo attraversamento, noto come **ponte San Michele** che collega i paesi di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, è a servizio della linea ferroviaria Seregno – Carnate – Bergamo lunga 31 km, che iniziò l'esercizio tra il 1888 e il 1889. La linea venne progettata con l'obiettivo di collegare Bergamo alla ferrovia internazionale del San Gottardo, passando per Como, dal momento in cui fu chiaro che la Chiavenna - Lecco non sarebbe stata prolungata attraverso lo Spluga per il congiungimento con le ferrovie Svizzere nella località Coira. Il progetto fu giudicato conveniente anche per il fatto che reso possibile il collegamento con la linea Milano – Lecco senza allungamenti di percorso nella località di Carnate. La nuova linea, oltre a collegare direttamente Bergamo con la Svizzera, dotò la città orobica di un collegamento diretto e più breve con Monza, che allora fu la sede di una delle principali dimore dei Savoia. All'atto di apertura dell'esercizio la gestione della rete venne affidata alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, fino alla creazione nel 1905 delle Ferrovie dello Stato. Il 10 dicembre 2017 è stata attivata la nuova fermata*



di Bergamo Ospedale, a servizio dell'ospedale Papa Giovanni XXIII del capoluogo orobico. Il 15 settembre 2018, a seguito del riscontro di valori anomali e preoccupanti rilevati dal sistema di monitoraggio strutturale del ponte San Michele, il ponte è stato improvvisamente chiuso per interventi di manutenzione straordinaria della durata di due anni, con conseguente interruzione della circolazione tra le stazioni di Paderno-Robbiate e Calusco. A breve distanza di tempo, dopo circa un mese di pubbliche avvisaglie in merito, il 9 dicembre 2018 il servizio passeggeri tra Seregno e Carnate-Usmate è stato sospeso e sostituito con autobus, indicando come motivazione un insufficiente numero di passeggeri. Per il tratto Ponte San Pietro-Bergamo, invece, nel luglio 2023 è stato aggiudicato da RFI il contratto per i lavori di raddoppio del binario e di costruzione di una nuova fermata a servizio del comune di Curno. I cantieri sono stati aperti il 5 febbraio 2024. È bene ricordare che il ponte San Michele fu progettato fin dalla sua nascita per il doppio collegamento ferroviario e stradale.

Il terzo attraversamento è a servizio della linea Milano – Verona, che ha visto negli ultimi decenni la realizzazione anche della linea ad alta velocità, con un passaggio giornaliero di oltre 90 treni.

...COSA SI E' PROGETTATO PER IL FUTURO

Richiamando lo scopo iniziale, per cui venne realizzata la linea Bergamo – Seregno che risale a quasi 150 anni fa, di collegare Bergamo al sistema ferroviario internazionale, è doveroso entrare nel merito di quella che viene chiamata Gronda Merci Nord Est. L'intervento si pone nell'ambito della prosecuzione della direttrice internazionale europea che transita per il tunnel del San Gottardo e che nel suo attraversamento nord est interessa il collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo, in modo da creare un itinerario adatto al transito delle merci. Il progetto prevede che da Seregno a Carnate venga realizzato un nuovo tracciato in affiancamento a quello ferroviario esistente, in quanto oggi non è possibile fare transitare le merci sul Ponte San Michele per ragioni ben conosciute.

Il progetto prevede che da Carnate si stacca una nuova infrastruttura ferroviaria a doppio binario che corre parallela al tracciato della ex tratta D di Autostrada Pedemontana e

attraversa il fiume Adda con un doppio binario, a soli 7,5 km sud/est rispetto all'attuale sedime dello storico Ponte San Michele. Oltre alle merci, la nuova linea andrebbe a servizio dei passeggeri creando una linea veloce per il collegamento degli aeroporti Milano Malpensa e Bergamo Orio con un servizio ferroviario regionale, in alternativa alla linea storica locale Carnate – Bergamo.

La nuova linea Gronda Est Seregno – Carnate – Bergamo si sviluppa complessivamente per circa 32 Km di cui 24,5 km di nuovo tracciato (comprese le interconnessioni) e 7,6 km di raddoppio della tratta esistente Seregno – Carnate. I soggetti coinvolti sono: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Lombardia, il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni culturali. L'ultimazione dell'opera è prevista per fine 2030, anche se è molto probabile uno slittamento dei termini, fatto salvo che ci sia l'impegno di tutti gli attori a recuperare il tempo perduto.

PERCHE SI VUOLE STRAVOLGERE IL PROGETTO DELLA GRONDA NORD EST?

Negli ultimi tempi è apparso su vari siti (esempio il prezioso Osservatorio Territoriale delle Infrastrutture di Confindustria) e a riguardo delle infrastrutture ferroviarie che per quanto riguarda la Gronda Nord Est di Milano è stata avviata una nuova fase nel 2024 chiamata Avvio per il DOCFAP (documento di fattibilità per alternative progettuali).

E' un caso che per l'introduzione e l'argomentazione del NUOVO PONTE SAN MICHELE si sia stata utilizzata la stessa terminologia? Nel tavolo istituzionale e in sede di Dibattito Pubblico si è parlato esclusivamente di un ponte a doppio binario, con vari scenari di posizionamento, ma non si è entrati nel merito del contesto della linea ferroviaria che lo interessa e che ad oggi è a un solo binario.

Il NUOVO PONTE SAN MICHELE è l'atto propedeutico a "variare" il progetto preliminare approvato nel 2005 (fattibilità di alternativa progettuale) e quindi a raddoppiare la linea storica Carnate – Bergamo, rendendo inutile la nuova linea prevista a pochi chilometri più a sud?

Nella documentazione allegata al Dibattito Pubblico così è scritto e quindi la linea storica verrebbe coinvolta a svolgere il servizio di tratta per il passaggio anche delle merci come previsto dal piano internazionale Corridoio 5, impattando pesantemente su un territorio



fortemente antropizzato e dovendo sconvolgere parecchie famiglie con l'abbattimento di edifici, oltre all'impatto acustico e paesaggistico. Oggi avete mostrato che sarebbero coinvolti qualche decina di edifici per il posizionamento del NUOVO PONTE SAN MICHELE. Molto diverso sarebbe lo scenario del raddoppio della linea Carnate – Bergamo.

Il progetto della nuova tratta Carnate – Bergamo nacque proprio nell'ottica di salvaguardare un intero territorio, senza stravolgere la vita dei cittadini, anzi pensando al futuro e a rendere migliore il trasporto pubblico.

Anche l'aspetto economico non giustifica la scelta di individuare alternative progettuali. In merito alla copertura finanziaria dell'intera opera, che ripeto ha una notevole valenza economica ed è su scala internazionale, prevede un costo complessivo di 1 miliardo di euro, pari al 7% del costo previsto per il SOLO PONTE DI MESSINA: di questi ci sono 83 milioni pronti e disponibili per le fasi progettuali. Da analisi effettuate risulta che la realizzazione della nuova linea ferroviaria avrebbe un costo per ogni km a doppio binario che si aggira tra i 20 e i 30 milioni, mentre nel caso di ampliamento della ferrovia storica Carnate - Bergamo il costo raddoppierebbe.

Sempre dalla documentazione allegata risulta che il traffico dei treni sia di 38 merci e un centinaio di quelli passeggeri. Anche questa numerica credo che sia da rivedere perché considerando un traffico passeggeri nella fascia dalle 5 alla mezzanotte (ma anche considerando le h24 non cambierebbe) è inverosimile che ci sia un transito di un treno passeggeri ogni 15 minuti: sarebbe già un successo avere un treno ogni ora sia in andata, sia in ritorno **(che vorrebbe dire appunto 38 treni passeggeri al giorno in transito da Carnate a Bergamo). Quindi sono stati invertiti i numeri e negli atti ufficiali di intendeva 38 treni passeggeri e un centinaio per il trasporto merci, così come fu previsto nel progetto preliminare della Gronda Nord Est di Milano?**

Ricordo che il transito delle merci avviene giorno e notte e quando si parla di treni merci internazionali si parla di convogli lunghi 500/600 metri (in Europa lo standard è di 750 metri), con i vagoni lunghi 20 metri fino a un numero di 25/30 vagoni per treno.

UNO SGUARDO AI DOCUMENTI DI RFI A PROPOSITO DELLA GRONDA NORD EST DI MILANO



Negli atti così si scrive *"Il progetto preliminare della Gronda Nord Est è stato approvato dal CIPE il 2.12.2005 (delibera pubblicata il 31.05.2006) ed è in corso di redazione il progetto definitivo. Si segnala che, sulla base delle verifiche effettuate relative ai flussi di traffico generati dall'attivazione del tunnel del San Gottardo, è stato concordato che la domanda aggiuntiva potrà essere soddisfatta dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano almeno fino al 2030. Da ciò è derivato un rallentamento della progettazione della nuova linea. L'Appendice 10 al Contratto di Programma 2022-2026 di Rete Ferroviaria Italiana prevede l'avvio di un **Documento di fattibilità delle alternative progettuali per il Raddoppio Seregno – Carnate - Ponte San Pietro**, intervento che si pone come alternativo a quello approvato dal progetto preliminare e che prevedeva una nuova linea Carnate – Bergamo inserita nel piano progettuale come Gronda Nord - Est.*

E' chiaro a questo punto che il NUOVO PONTE SAN MICHELE è l'oggetto per addivenire alla cancellazione della nuova tratta ferroviaria Carnate – Bergamo, facendo supplire alla linea storica lo scopo per cui venne progettata. La costruzione del NUOVO PONTE SAN MICHELE e il successivo raddoppio della linea Carnate – Paderno d'Adda – Calusco d'Adda – Terno d'Isola – Ponte San Pietro sarebbero la sostituzione e cancellazione del nuovo tratto Carnate – Bergamo facente parte della Gronda Nord Est di Milano

IL PONTE SAN MICHELE SVOLGE ANCHE LA FUNZIONE STRADALE

Da sempre, il ponte San Michele oltre a svolgere il collegamento ferroviario è anche uno dei collegamenti stradali esistenti per il collegamento della sponda bergamasca del fiume Adda con quella lecchese, brianzola e milanese. I ponti stradali attualmente presenti sono a Lecco, Olginate (molto recente), Brivio, Paderno, Trezzo sull'Adda, Vaprio d'Adda e Cassano d'Adda). Sul ponte San Michele da circa 40 anni è interdetto il passaggio ai mezzi pesanti, oltre ad essere a senso unico alternato per gli autoveicoli.

L'80% degli automezzi che attraversano l'Adda sono diretti in direzione della provincia di Monza e della Brianza e solo il restante 20% è diretto verso il meratese. Le strade provinciali della provincia di Monza e della Brianza interessate dal traffico pendolare



proveniente dal territorio bergamasco, dopo che ha attraversato i centri abitati di Paderno, Robbiate, Verderio e Merate, sono la Milano – Imbersago (SP3), la Milano – Lecco (sp 342 ex SS 36), la Bellusco – Gerno di Lesmo (SP 177), la Monza – Trezzo sull'Adda (SP 2), la Vimercate – Casatenovo (SP 45) e naturalmente l'Autostrada A51 Tangenziale Est (a breve anche con l'interconnessione con l'Autostrada Pedemontana a Vimercate). Il traffico che impatta sulla SP 3 oggi è pari a 6500 veicoli, mentre la SP 177 (traffico est – ovest) è pari a 17.700 (di cui 12.000 attraversano il territorio di Aicurzio. Tutte le strade interessate sono già sature con il traffico attuale e non sono in grado di ricevere un ulteriore flusso proveniente dalla bergamasca. Da sempre, il grande polo accentratore è Milano e il suo hinterland, a seguire il sistema delle autostrade ed infine poli locali con importanti flussi di traffico, come ad esempio il Centro Commerciale il Globo di Cornate d'Adda / Busnago.

L'analisi della situazione attuale ci porta a dire che è impensabile realizzare un collegamento Calusco d'Adda – Paderno d'Adda a doppio senso di circolazione, aperto ai mezzi pesanti per consentire lo spostamento est – ovest per poi scendere a sud, perché andrebbe ad impattare pesantemente su un assetto viario già saturo e attraversando un territorio che si è totalmente modificato negli ultimi 50 anni e che non è in grado di sopportare nuove opere viabilistiche.

LE ESIGENZE DI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Rete ferroviaria italiana ha la necessità di completare il collegamento del transito delle merci. Il tutto è inserito in un progetto su larga scala che parte da Lisbona e arriva a Kiev e si chiama corridoio 5; in questo contesto si inserisce il progetto AlpTransit che appunto vede le merci provenienti dal Nord Europa, da Rotterdam, uno dei porti navali più importanti al mondo e distribuirle in Europa attraverso la rete ferroviaria che attraversa le Alpi in Svizzera attraverso il tunnel del San Gottardo arrivano all'interporto di Novara per poi essere dirottate a destinazione. Le merci dirette a est sono destinate ad attraversare il nostro territorio in direzione di Bergamo. Non potendo operare sulla linea storica Carnate – Bergamo venne inserita la variante che corre qualche chilometro più a sud rispetto alla linea attuale. La Regione Lombardia nell'ambito delle Infrastrutture Ferroviarie definisce

la realizzazione della nuova linea Seregno - Bergamo e innesto sulla linea Bergamo – Treviglio (Gronda Nord Est di Milano) come un nuovo collegamento ferroviario con lo scopo di creare un itinerario di gronda per le merci non dirette al capoluogo lombardo, oltre ad offrire un nuovo servizio ferroviario locale per l'area del vimercatese e di attivare un servizio passeggeri di tipo RegioExpress lungo l'itinerario Brescia – Bergamo – Novara - Malpensa. La stessa Regione Lombardia ha richiesto al Governo di riavviare l'iter progettuale dell'opera.

Crediamo fortemente che le province di Monza e della Brianza, di Lecco, di Bergamo, di Brescia, che sono la spina dorsale del Paese Italia, meritano una nuova linea ferroviaria internazionale moderna ed efficiente per garantire sia il servizio di trasporto merci, sia quello dei passeggeri, senza impattare e creare il disagio a persone e attività economiche esistenti, con un ritorno di beneficio economico su vasta scala. Un collegamento moderno ed efficiente che collegherebbe scali aeroportuali, città e paesi sull'asse nord – ovest – est, oltre a salvaguardare i beni storici, architettonici e paesaggistici dei luoghi interessati. Quando si parla di un nuovo ponte ferroviario di attraversamento del fiume Adda in sostituzione dell'ultracentenario San Michele bisognerebbe avere la capacità e l'intuito di guardare avanti, di guardare un orizzonte di un secolo, di avere il coraggio di realizzare un'opera che non vada a impattare sulle abitazioni, sulle moltissime piccole e medie realtà economiche, che rispetti la storia dei paesi interessati, che sia realizzata nell'interesse di una moltitudine di soggetti interessati, un ruolo così come compete alla Gronda Nord Est di Milano con la nuova tratta Carnate – Bergamo.

IL PONTE SAN MICHELE E' ANCHE UN'OPERA D'ARTE

Il Ponte San Michele è un'opera d'arte, costruita con la stessa tecnica utilizzata per costruire la Tour Eiffel in Francia, da salvaguardare e valorizzare, così come l'intera area. Se un giorno con una perizia tecnica dovesse essere dichiarato inaccessibile, dovrebbe essere ceduta la proprietà "all'umanità". Opera dell'ingegno dell'uomo, posizionata in uno degli scorci paesaggistici più belli, in cui soggiornò per un lungo periodo Leonardo da Vinci, che qui dipinse le sue famose opere o che Dante Alighieri nella sua Divina Commedia raccontò le peripezie di alcuni personaggi di questi luoghi come un certo Ezzelino da

Romano, uno dei cattivi dell'Inferno di Dante, che sposò Selvaggia la figlia dell'Imperatore Federico II. Gli uomini di Ezzelino incendiarono e distrussero il borgo di Aicurzio nel 1261. Il tutto a testimoniare l'importanza storica di questi luoghi ancora tutta da decifrare e scrivere.

Variare il tracciato della Gronda Nord Est, realizzando un nuovo ponte in questo contesto paesaggistico è come dire che a Parigi un giorno si decidesse di costruire in affiancamento alla Tour Eiffel un moderno grattacielo.

PER TUTTE LE PREMESSE IL CONSIGLIO COMUNALE DI AICURZIO...

- 1) Ribadisce la massima importanza dell'attraversamento est – ovest, con la realizzazione della nuova linea ferroviaria internazionale "Gronda Merci Est di Milano" con la realizzazione della nuova tratta Carnate – Bergamo a doppio binario e da utilizzare per il servizio per il trasporto dei passeggeri e per il servizio per il trasporto delle merci.
- 2) Sollecita l'approvazione del progetto definitivo del tracciato come previsto nel progetto preliminare, il finanziamento dell'opera riconoscendo l'importanza strategica fondamentale dell'opera e l'avvio dei lavori per rispettare la scadenza 2030.
- 3) Esprime la totale contrarietà agli scenari ferroviari e stradali prospettati dalla possibile costruzione del nuovo San Michele.
- 4) Richiede il mantenimento della linea storica Carnate – Bergamo a binario singolo, utilizzando il ponte storico San Michele fino che venga periziato l'ordinanza di chiusura totale. La linea storica è solo passeggeri per il servizio di trasporto locale con il mantenimento di tutte le stazioni.
- 5) Qualora il ponte venga chiuso, si chiede la cessione allo Stato o alla Regione Lombardia come manufatto "Patrimonio dell'Umanità".



- 6) Prevedere sulla nuova linea Carnate – Bergamo la realizzazione di almeno due stazioni passeggeri, richiamando l'importanza del Centro Commerciale il Globo quale polo attrattore di flusso di persone, dotandole di ampie aree di parcheggio sicure per le stazioni, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici. La seconda stazione dovrebbe essere prevista sulla sponda bergamasca a servizio dell'Isola Bergamasca.
- 7) Utilizzare la fascia individuata per il tracciato di Pedemontana tratta D, già vincolata dai piani urbanistici regionale, provinciali, comunali, già oggetto di espropri; aree già disponibili per la progettazione esecutiva dell'opera.
- 8) Realizzare una nuova strada provinciale a doppia corsia e doppio senso di circolazione, su sedime già previsto dalla Autostrada Pedemontana tratta D. Il collegamento est – ovest che scarichi il traffico dall'Isola Bergamasca diretta verso Vimercate e il sistema autostradale è un'opera indispensabile e strategia.
- 9) Si richiama il problema stradale del collegamento viario tra le provinciali bergamasche e quelle milanesi, causato dall'attraversamento della città di Trezzo sull'Adda, che non è dotata di una circonvallazione che possa consentire un attraversamento rapido. Gli automobilisti sono costretti a estenuanti code, oltre al passaggio su circa quindici dossi rallentatori.
- 10) Riteniamo necessaria la realizzazione di una nuova strada provinciale Vimercate – Dalmine a doppio senso di marcia affiancata ad una pista ciclopedonale che consente il collegamento di diverse strade provinciali bergamasche tra cui la rivierasca, con le strade provinciali monzesi e milanesi, oltre alla circonvallazione di Trezzo sull'Adda. Il risultato sarebbe uno sgravio delle attuali strade provinciali che sono giunte alla saturazione. La nuova strada provinciale, così come la ferrovia, devono essere realizzate così come fu previsto in passato. Si consideri che la nuova strada provinciale e la nuova rete ferroviaria andrebbero a collegare gli aeroporti di Malpensa, Orio e Montichiari, velocizzando gli spostamenti locali su vasta scala.



11) Si raccomanda che la nuova strada provinciale, la nuova rete ferroviaria e la ciclopedonale siano in affiancamento, con il minor consumo di suolo vengano realizzate nel corridoio già previsto e vincolato. La fascia di rispetto, ampia già prevista per Pedemontana (8 corsie), dovrà essere mantenuta creando un corridoio verde boschivo ai lati delle infrastrutture creando il più lungo viale alberato al mondo. Si richiede che siano realizzate contestualmente di tutte le opere in modo da avere importanti economie di scala.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Aicurzio, 29 giugno 2024

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII

2 luglio 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Denni Chiappa

Recapito personale (telefono o mail)

335 8299727

sindaco@comune.sottoilmontegiovannixxiii.bg.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Sotto il Monte Giovanni XXIII

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Città di Sotto il Monte Giovanni XXIII

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

L'Amministrazione Comunale di Sotto il Monte Giovanni XXIII, a seguito del dibattito pubblico relativo al nuovo Ponte San Michele, durante il quale gli enti coinvolti hanno rivolto numerose domande e sollevato rilevanti preoccupazioni su alcune questioni di fondo, intende condividere le proprie riflessioni e proporre un'idea progettuale con l'obiettivo di favorire una forte condivisione con le realtà territoriali.

Questioni principali emerse durante il dibattito

Ciascuna delle soluzioni proposte ha sollevato profonde divergenze e ha generato molta apprensione tra gli enti interessati, riassumibili nei seguenti punti:

- Impatto ambientale e paesaggistico del nuovo ponte;
- Sviluppo di una rete stradale adeguata a raccogliere e sostenere i futuri flussi di traffico veicolare, in particolare quello pesante;
- Quale futuro avrà l'attuale struttura;
- Assenza di una visione a lungo termine e più allargata del sistema infrastrutturale.

Le diverse soluzioni proposte hanno suscitato alcune divergenze e molta apprensione tra gli enti coinvolti, riassumibili in alcuni aspetti principali:

Scenario n. 1

Vantaggi esclusivamente di natura economica, o almeno così sembra, ma presenta molte criticità. Prevede di operare in condizioni sfavorevoli, rendendo difficile la realizzazione del progetto. Essendo molto vicino alla struttura esistente, bisogna considerare possibili ripercussioni e interferenze con il Ponte San Michele, che potrebbe diventare patrimonio mondiale dell'UNESCO. Inoltre, si prevede lo sfollamento di buona parte di un quartiere di Calusco d'Adda, con espropri e indennità di entità significativa, senza considerare la resistenza degli abitanti. Non è stato valutato l'impatto dei nuovi flussi di traffico sulle sponde dell'Adda, in particolare su quella lecchese, dove attualmente non esiste un'infrastruttura in grado di assorbire i volumi di veicoli previsti. I Sindaci del meratese hanno espresso unanime e profonda contrarietà a una soluzione che non preveda una gestione diversa delle attuali direttrici stradali.

Scenario n. 2

Risulta il più costoso e non presenta vantaggi evidenti. Prevede un forte allungamento del percorso ferroviario, con lo spostamento delle stazioni di Calusco e Paderno sul territorio di altri comuni e la realizzazione di un ponte tra Imbersago e Villa d'Adda in una posizione discutibile in termini di fattibilità e impatto locale.

Scenario n. 3

Riassume sostanzialmente tutte le mancanze delle soluzioni precedenti.

Il lavoro intrapreso finora non è certo stato inutile, anzi, è stato fondamentale non solo per i tecnici incaricati di redigere il progetto, ma anche per le comunità coinvolte e i loro rappresentanti. Questo percorso ha permesso a tutti di prendere coscienza delle problematiche legate a ciascuna ipotesi. Dato che, una volta realizzata l'opera, non sarà possibile tornare indietro, è importante confrontarsi anche in modo duro, se necessario, sempre con l'obiettivo di formulare una proposta il più possibile condivisa, funzionale e duratura a servizio delle centinaia di migliaia di persone coinvolte.

Per questo motivo, vorremmo proporre un'ulteriore soluzione, moderna e innovativa. Questa proposta rappresenta un'idea di progresso, di superamento del passato e si basa su soluzioni architettoniche e ingegneristiche già sperimentate con successo in tutto il mondo.

Soluzione proposta

Richiamando quanto emerso finora, è importante individuare un luogo dove la nuova infrastruttura possa interferire il meno possibile con il territorio e il tessuto urbano esistente, ma allo stesso tempo essere facilmente collegata alla rete ferroviaria e stradale attuale, inserendosi in modo armonioso nel contesto antropico, caratterizzato dalla presenza dell'attuale ponte storico, che ricordiamo potrebbe diventare patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Premesso ciò, l'ipotesi propone di realizzare un unico ponte ferroviario e stradale, posizionato circa 300 metri a sud dell'attuale adottando una tipologia di un ponte strallato, con piloni realizzati in posizione arretrata rispetto alle scarpate, lontano quindi da possibili fronti franosi. I ponti strallati offrono diversi vantaggi: possono coprire grandi luci, garantiscono maggiore stabilità dell'impalcato, richiedono meno materiale per la costruzione e hanno un aspetto estetico molto apprezzato che può integrarsi bene nel paesaggio circostante.

In Italia sono presenti società leader nel settore delle costruzioni di infrastrutture strallate come ad esempio Salini Impregilo (Webuild) e Italferr



Ponte sul Danubio a Braila in Romania (Webuild)
435 milioni di euro – campata 1.975 m (2018)



Ponte Zolotoj a Vladivostok
campata 737 m (2012)



Ponte Anji Khad India (Italferr)
70 milioni – campata 290 m (2025)



Proposta Ponte Morandi dell'Arch. Calatrava



Ponte Skarvsund Norvegia
Campata 530 m (1991)



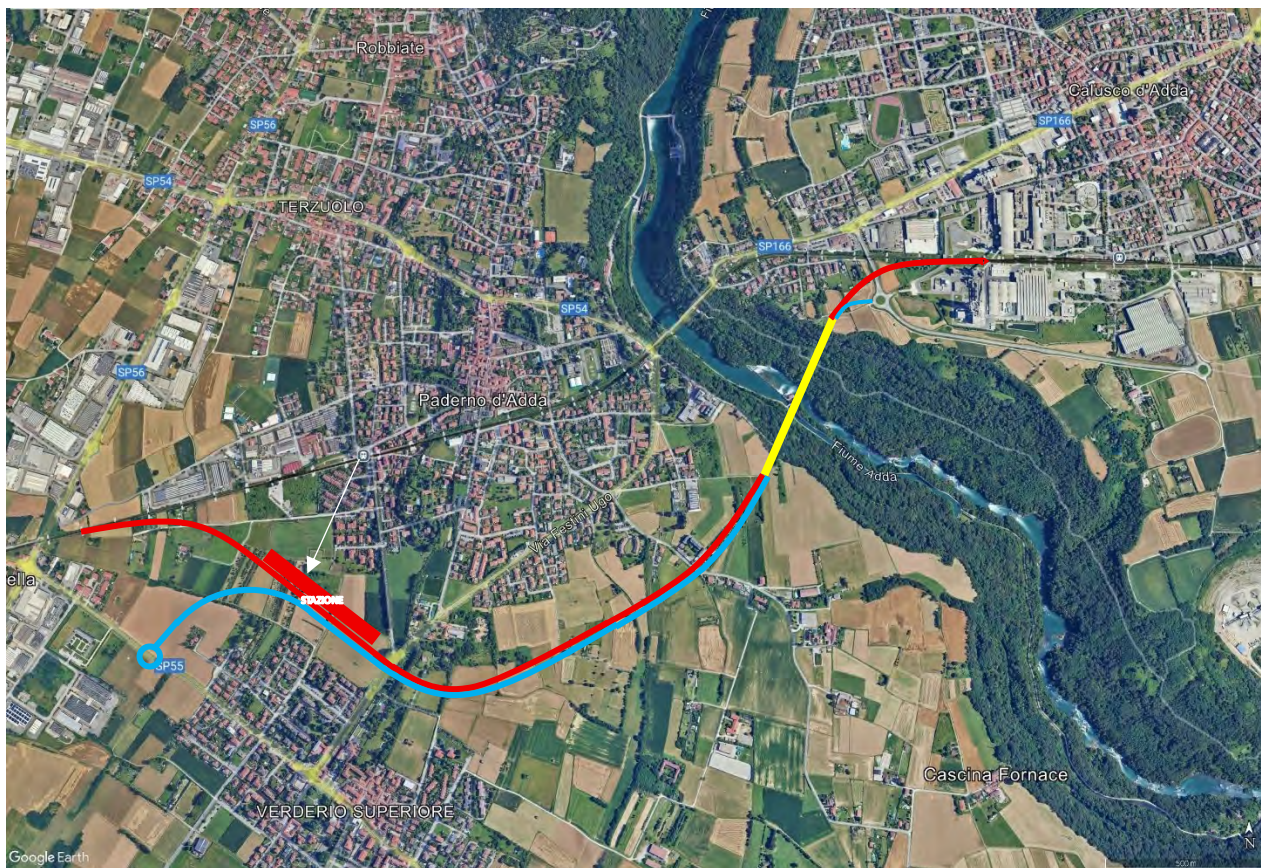
Ponte di Normandia Francia
420 milioni per – 2.141 m (1995)

N.B: esempi di strutture decisamente più grandi rispetto alla realtà locale

Altri esempi costruiti da **Italferr**:

<https://www.italferr.it/it/progetti-e-studi/settori-/opere-civili/ponti-e-viadotti.html>

Schema viario: Ferrovia (rosso) – Strada (azzurro) – Nuovo Ponte (giallo)



La soluzione progettuale proposta comporta numerosi vantaggi, sia in termini funzionali che simbolici e territoriali:

- **Valore architettonico e paesaggistico:** la realizzazione di una nuova infrastruttura moderna costituirebbe un elemento architettonico qualificante, un nuovo punto di riferimento territoriale. In sinergia con la struttura storica del Ponte San Michele, si creerebbe un polo di attrattività turistica in grado di valorizzare ulteriormente l'area, rafforzando il legame tra innovazione e patrimonio storico.
- **Tutela del patrimonio esistente:** lo spostamento del nuovo ponte verso sud consentirebbe di preservare l'attuale contesto antropico e paesaggistico del Ponte San Michele, che potrebbe così tornare a candidarsi per l'inserimento nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. Questo aspetto è strategico anche per il futuro accesso a finanziamenti pubblici e privati destinati alla sua manutenzione. Riqualificato e dismesso il traffico ferroviario, il tracciato attuale potrebbe essere riconvertito in uno dei percorsi ciclopeditoni più scenografici al mondo.
- **Migliore connessione viabilistica:** il nuovo collegamento stradale sfrutterebbe l'esistente tangenziale a sud di Calusco d'Adda. Sul versante lecchese, sarebbe possibile realizzare una tangenziale parallela o sovrapposta alla linea ferroviaria, consentendo il bypass dell'abitato di Paderno d'Adda salvaguardandone l'unità urbana, pur mantenendo un efficace servizio ferroviario. Una logica analoga potrebbe essere applicata anche ai comuni di Verderio,



Robbiate e all'intero territorio meratese, con ricadute positive sulla gestione dei flussi veicolari.

- **Nuova stazione più efficiente:** la proposta prevede la localizzazione della stazione ferroviaria di Paderno leggermente fuori dal centro abitato, comunque a servizio del medesimo bacino territoriale, in una posizione più strategica, accessibile e integrata con il sistema dei trasporti.
- **Minor impatto sociale:** sebbene la soluzione implichi un maggiore consumo di suolo rispetto allo scenario 1, evita l'esproprio e la demolizione di immobili residenziali e commerciali, interventi che presentano criticità gestionali molto elevate. L'intervento verrebbe concentrato su terreni agricoli, con impatti decisamente più contenuti, generando al contempo un'infrastruttura più efficiente e attrattiva per tutto il territorio provinciale.
- **Cantierabilità ottimale:** dal punto di vista esecutivo, la nuova collocazione garantirebbe ampi spazi di manovra e la possibilità di operare "in quota", a differenza delle proposte precedenti in cui gli interventi dovrebbero svolgersi sul fondo di una gola, con spazi ridotti, difficoltà di accesso per mezzi pesanti e rischi di interferenze con la struttura esistente durante le operazioni di scavo e palificazione.

Un'opportunità storica

Si tratta, senza dubbio, di un investimento rilevante, che merita una visione ampia e lungimirante. È un'occasione unica per avviare un processo di rilancio economico, funzionale e simbolico di un territorio strategico a cavallo di tre province. Un progetto capace di restituire alla comunità infrastrutture all'altezza dei tempi e delle sfide future.

Al contrario, il rischio concreto è quello di realizzare un'opera dal linguaggio architettonico obsoleto e scarsamente attrattivo, che – pur a fronte di ingenti costi – potrebbe essere percepita dalla popolazione come un'occasione mancata, con forti resistenze e contestazioni. È il momento di avere almeno una parte del coraggio che animò i nostri predecessori 140 anni fa, quando furono capaci di concepire e realizzare un capolavoro ingegneristico riconosciuto a livello mondiale.

Necessità di una visione strategica su scala vasta

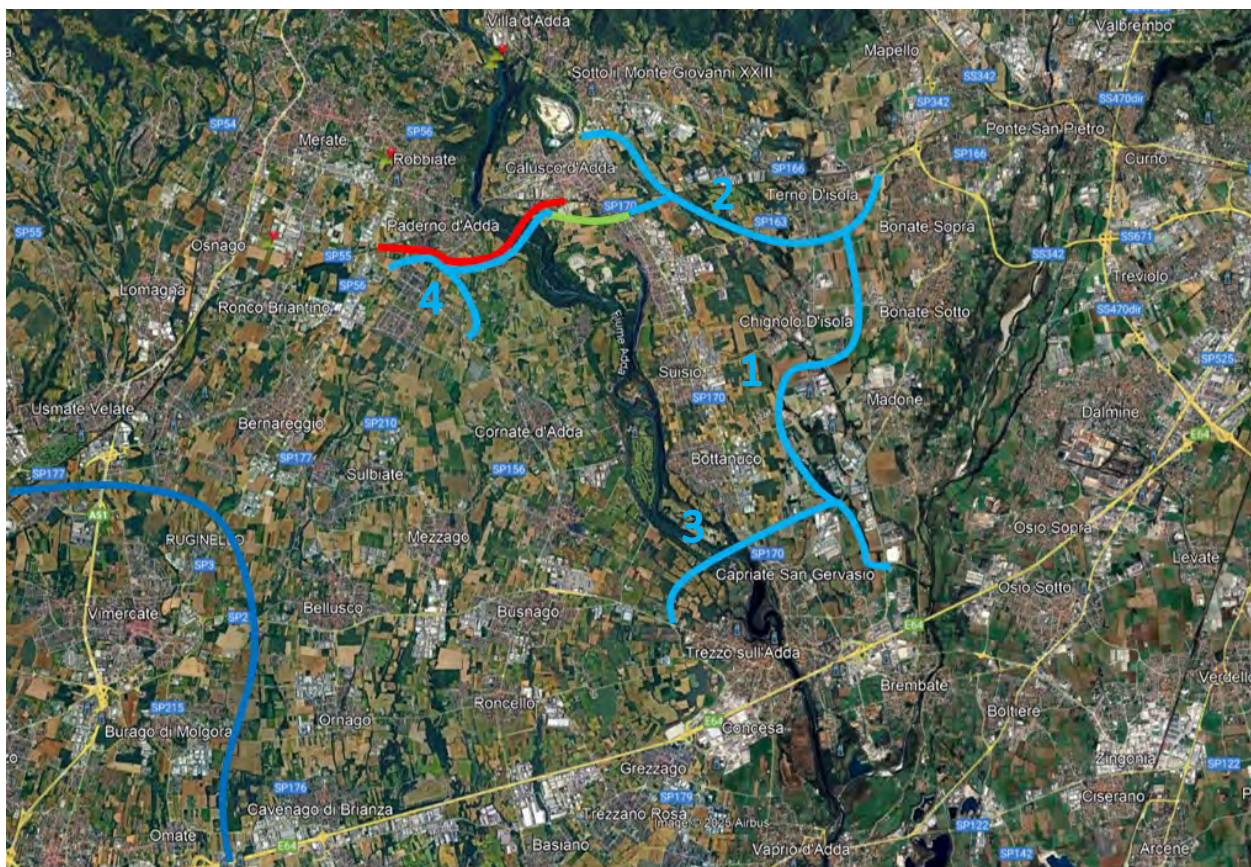
Nel corso del dibattito è emersa con chiarezza la necessità di promuovere una pianificazione infrastrutturale integrata su scala vasta, che interessi il Vimercatese, il Meratese e l'Isola Bergamasca. In particolare, oltre alla realizzazione del nuovo ponte San Michele, occorre dare attuazione alle seguenti opere attese da decenni:

- Il completamento della Pedemontana;
- La realizzazione del secondo ponte sull'Adda;
- La Dorsale dell'Isola Bergamasca;
- La Variante Calusco – Terno – Bonate Sopra.

Per queste ragioni si auspica un concreto coinvolgimento tecnico, ma anche politico, da parte delle Province interessate, della Regione Lombardia e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché si dia finalmente risposta a bisogni infrastrutturali irrisolti in un'area che rappresenta, a pieno titolo, il cuore geografico e operativo della Lombardia.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Ipotesi di schema infrastrutturale tra le Province di Monza-Brianza, Lecco e Bergamo



Legenda:

Rosso - Nuovo tracciato ferroviario

Verde - Tangenziale in corso di ultimazione a Calusco d'Adda

Azzurro - Nuovi tracciati stradali:

1 Variante Calusco/Terno

2 Dorsale dell'Isola

3 Ipotesi 2° attraversamento Adda (ex tracciato Pedemontana)

4 Ipotesi tangenziale Paderno-Verderio

Blu - Pedemontana tratta "D breve"

Data

03 luglio 2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Calusco d'Adda

11 luglio 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Michele Pellegrini

Recapito personale (telefono o mail)

0354389011 – sindaco@comune.caluscodadda.bg.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Calusco d'Adda

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Calusco d'Adda

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Con riferimento al "Dibattito Pubblico" riguardante lo studio delle alternative progettuali per la realizzazione del nuovo ponte ferroviario/stradale di attraversamento del fiume Adda in sostituzione dell'esistente ponte "San Michele" tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda ed alla luce di quanto esposto ed osservato nel corso delle due riunioni pubbliche del 22 maggio 2025 e del 29 Maggio 2025, l'Amministrazione Comunale di Calusco d'Adda intende condividere le proprie osservazioni tese a migliorare/integrare le proposte progettuali indicate nella relazione tecnica di progetto proposta da RFI.

Ribadendo il nostro sostegno all'ipotesi che la nuova infrastruttura sia realizzata tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, in considerazione del fatto che tra le priorità della nostra Amministrazione c'è quella di perseguire il minore impatto sull'ambiente costruito e di conseguenza sui cittadini/residenti Caluschesi le cui case sarebbero interessate dalla procedura espropriativa si propone quanto segue:

- in prima battuta si propone lo scenario 1bis (**vedi allegato 1**) che prevede la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario e stradale a nord dell'esistente. Questa soluzione, oltre ad ottimizzare il consumo di suolo, minimizza gli espropri e, probabilmente, porterebbe ad una sensibile diminuzione dei costi di realizzazione;
- nel solo caso in cui la soluzione a nord non possa essere valutata, l'Amministrazione ritiene possibile e sostenibile il solo scenario 1 fra quelli proposti da RFI nella propria relazione di fattibilità (come già ribadito nei numerosi incontri preliminari riconoscendo l'importanza per lo sviluppo infrastrutturale della nostra comunità il



ripristino del collegamento esistente), ma chiede di valutare, come variante allo scenario 1, la soluzione di cui **all'allegato 2** che prevede la soluzione stradale a sud dell'esistente con allaccio diretto alla nuova rotatoria esistente della variante sud di Calusco d'Adda. Tale soluzione ha come finalità quello di evitare la procedura espropriativa su alcune proprietà interessate dall'asse stradale proposto nello scenario 1 da RFI oltre a quello di garantire, non attraversando più i caseggiati della "zona Ponte", una diminuzione dell'impatto ambientale;

- nel caso in cui tale soluzione come prima integrazione/alternativa allo scenario 1 non sia percorribile, si propone la soluzione di cui **allegato 3** che, fermo restando lo sviluppo dell'asse ferroviario, prevede una modifica dell'asse stradale, sempre previsto fra i caseggiati della "zona Ponte", ma con minore impatto per ciò che riguarda le procedure espropriative delle singole proprietà.

Relativamente alla chiusura dei due passaggi a livello della Via Rivalotto/stazione e della Via Dante Alighieri (zona Torre) avendo riscontrato nella proposta di RFI la previsione di un solo sovrappasso carrale in corrispondenza della Via Trieste ed avendo appurato che la Zona Torre così facendo resterebbe isolata dal resto del paese, si propone la realizzazione di quanto indicato nella soluzione di cui **all'allegato 4**. Tale soluzione assicura un percorso carrale di collegamento dei residenti della "zona Torre" e di conseguenza dei veicoli provenienti da Solza diretti al centro di Calusco d'Adda che potrebbero quindi passare dal sovrappasso ipotizzato nello scenario progettuale proposto da RFI.

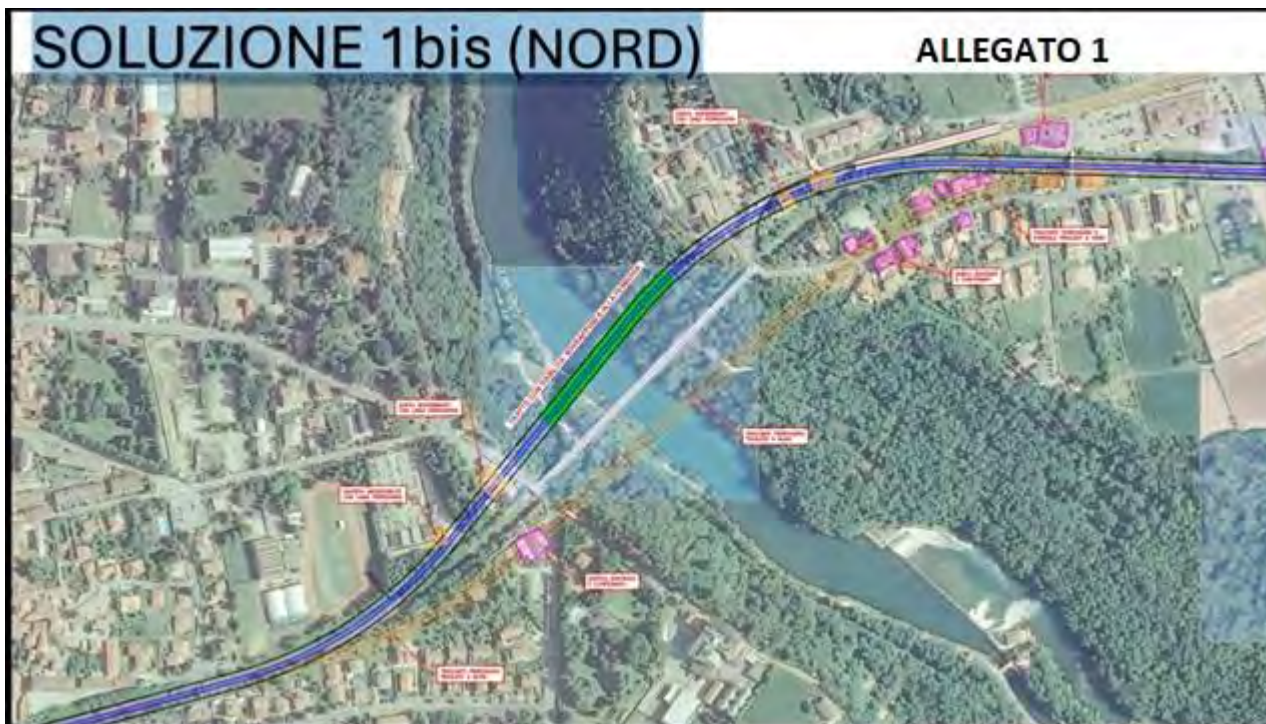
A completamento del sovrappasso carrale è però indispensabile prevedere due sottopassi ciclopeditoni in corrispondenza dei due passaggi a livello che sarebbero interclusi, in modo da dare continuità ai percorsi pedonali di collegamento esistenti fra le aree a nord e a sud della ferrovia ed alle piste ciclabili già previste nel piano di Governo del territorio di Calusco d'Adda di prossima realizzazione.

Come emerso durante il DP, con la realizzazione del nuovo ponte stradale è importante sviluppare la relativa rete viaria atta a far fronte ai nuovi flussi di traffico sia leggero che pesante. E' auspicabile e necessario prevedere sia la realizzazione di un secondo ponte stradale per l'attraversamento dell'Adda, da realizzare tra Bottanuco e Trezzo d'Adda, che la strada di collegamento Calusco d'Adda – Terno d'Isola – variante alla SP 166, il cui progetto definitivo è già stato approvato, opera fondamentale per alleggerire il traffico sulla Rivasca SP 170.

Infine, condividendo la proposta della Provincia di Bergamo, riteniamo utile che, in attesa della realizzazione delle reti stradali collegate all'accesso al nuovo ponte stradale, è opportuno prevedere, in continuità all'esistente, una limitazione al traffico pesante sul nuovo viadotto anche se lo stesso sarà adeguato per tutti i flussi di traffico.

Confidando nell'accoglimento della proposte da noi definita 1bis avanzata in prima battuta dall'Amministrazione comunale di Calusco d'Adda e delle migliori richieste al fine di garantire una migliore fluidità del traffico, ribadiamo la nostra piena collaborazione per una spedita realizzazione degli interventi.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo





SOLUZIONE 1 (variante stradale a sud) ALLEGATO 2



SOLUZIONE 1 (variante stradale 1) ALLEGATO 3



SOLUZIONE 1 (variazione passaggio a livello TORRE) ALLEGATO 4



Data 11/07/2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comitato L'Isola in Movimento

19 luglio 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Livia Cimpoia

Recapito personale (telefono o mail)

comitatoisolabg@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Suisio (BG)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comitato L'Isola in Movimento

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Premesse

La zona dell'Isola Bergamasca, compresa tra Villa d'Adda e Capriate San Gervasio, è caratterizzata da un tessuto urbano e produttivo in costante espansione, servito da un unico attraversamento veicolare e ferroviario sull'Adda: il ponte San Michele. A questi si aggiungono due ulteriori attraversamenti stradali, situati rispettivamente a Cisano Bergamasco e a Capriate San Gervasio (escluso il ponte autostradale).

Attualmente, la viabilità sul ponte San Michele è regolata a senso unico alternato per le automobili, con transito consentito solo ai veicoli con massa assiale inferiore alla categoria A. Il flusso è gestito da semafori che provocano lunghe code soprattutto nelle ore di punta. I mezzi pesanti e gli autobus non possono attraversare il ponte, e sono pertanto costretti a percorsi alternativi che comportano maggiori costi e tempi di percorrenza.

La linea ferroviaria Milano-Bergamo via Carnate, che transita sul ponte San Michele a binario unico, impone una velocità massima di 15 km/h, causando frequenti ritardi e cancellazioni. Tale linea si colloca stabilmente tra le peggiori della Lombardia in termini di affidabilità e rispetto degli

standard minimi di servizio¹. L'attuale capacità non consente un'offerta oraria adeguata né un collegamento efficiente con poli strategici come l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio e le città capoluogo di provincia Milano, Bergamo e Monza.

Nel 2018, il ponte San Michele è stato oggetto di un intervento di manutenzione straordinaria della durata di due anni, per un costo complessivo di circa 21,6 milioni di euro².

Nel DocFAP redatto da ITALFERR nel 2023 si legge che *“l'esigenza di realizzare un nuovo ponte è oggi sostanzialmente **motivata dallo stato dell'arte che richiede costi di manutenzione elevati nonché significativi condizionamenti sia al transito stradale che ferroviario**”*³. Si deduce quindi che la prevista chiusura del ponte San Michele nel 2030 sia principalmente dovuta all'eccessiva onerosità della manutenzione, piuttosto che a un imminente cedimento strutturale.

Negli ultimi cinquant'anni, l'Isola Bergamasca ha visto un'espansione del proprio tessuto urbano e produttivo, auspicando la realizzazione di una nuova viabilità, da sempre promessa ma mai concretizzata. Le criticità della zona sono note sin dagli anni '80, quando si iniziò a parlare della Pedemontana. La viabilità dell'Isola Bergamasca, in particolare lungo le direttrici della SP170 – cosiddetta *“Rivierasca”* – risulta fortemente penalizzata dalla mancanza di strade a scorrimento veloce e di infrastrutture adeguate al costante flusso di veicoli, inclusi quelli pesanti, che la attraversano.

Urgenza di nuovi attraversamenti

Secondo RFI, il ponte storico San Michele, costruito tra il 1887 e il 1889, dovrebbe essere chiuso definitivamente al traffico stradale e ferroviario entro il 2030.

In assenza di un'infrastruttura alternativa, si rischierebbe un grave blocco dei collegamenti tra la Bergamasca, la Brianza e il Lecchese, con ripercussioni economiche e sociali potenzialmente disastrose. Un'anticipazione di tali effetti si è già avuta nel 2018, in occasione della chiusura temporanea del ponte San Michele, che ha causato forti disagi alla mobilità locale e regionale, penalizzando cittadini, pendolari e imprese.

¹ Cfr. Rainews: Trenord peggiora il servizio, bocciata più della metà delle linee, 08/12/2024, *“Fra le tratte peggiori Bergamo - Milano Garibaldi via Carnate (il 18% dei treni in ritardo o cancellati).”* <https://www.rainews.it/tgr/lombardia/articoli/2024/12/trenord-peggiore-servizio-bocciata-meta-linee--c5bc7a57-5027-4a32-b0bd-7508115dad5c.html>; Corriere della Sera: Trenord, il mese nero dei pendolari: a novembre più di metà delle linee non ha rispettato gli standard minimi di servizio. Maglia nera per la Bergamo-Carnate-Milano, 20/01/2024 https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/24_gennaio_20/trenord-il-mese-nero-dei-pendolari-a-novembre-piu-di-meta-delle-linee-non-ha-rispettato-gli-standard-minimi-di-servizio-maglia-nera-per-la-bergamo-carnate-milano-651b7470-5cac-462a-8be3-705f1b994x1k.shtml

² Cfr. FSI: Ponte San Michele: proseguono i lavori, 05/09/2019, <https://www.fsitaliane.it/it/media/news/2019/9/5/rfi--ponte-san-michele--proseguono-i-lavori.html#:~:text=Proseguono%20i%20lavori%20di%20Rete%20Ferroviaria%20Italiana,stradale%20e%20ferroviario%20il%2014%20settembre%202018.>

³ Cfr. RFI: DocFAP Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, luglio 2023, <https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/DocFAP%20Nuovo%20Ponte%20San%20Michele%20tra%20Calusco%20d%E2%80%99Adda%20e%20Paderno%20d%E2%80%99Adda/NB3P00T14RGMD0001001A.pdf>

Secondo quanto riportato del DocFAP redatto da ITALFERR nel luglio del 2023⁴, dato ripreso anche da fonti più recenti⁵, si stima che il potenziamento della linea ferroviaria con doppio binario e la realizzazione di una nuova infrastruttura permetterebbero il transito di fino a 108 treni regionali e 36 treni merci al giorno. Questo intervento rappresenterebbe un salto di qualità significativo in termini di capacità e affidabilità del servizio ferroviario, con benefici diretti per la mobilità sostenibile e il trasporto delle merci.

Parallelamente, il nuovo ponte stradale garantirebbe corsie a doppio senso di marcia per i veicoli, contribuendo a migliorare sensibilmente la fluidità del traffico e a ridurre i tempi di percorrenza. Difatti, secondo alcuni dati resi noti RFI a giugno del 2024, si stima che sul nuovo ponte potrebbero transitare sino a 13.950 veicoli al giorno, di cui circa il 15% costituiti da mezzi pesanti⁶, a conferma della rilevanza strategica dell'opera per il sistema logistico e produttivo dell'area.

Considerazioni e preoccupazioni emerse dal territorio

Durante l'assemblea del 30/06/2025 il Comitato *L'Isola in Movimento* ha spiegato ai partecipanti le 3 soluzioni proposte da RFI nel corso del dibattito pubblico, ossia:

1. ponte unico a sud dell'attuale (a doppio uso, ferrovia sotto, strada sopra) – per un investimento previsto di 356,60 ML€ (costo a vita);
2. due ponti separati (viario a nord, ferroviario a sud) – per un investimento previsto di 673,50 ML€ (costo a vita);
3. mix: ponte viario a nord + ponte ferroviario affiancato all'esistente – per un investimento previsto di 381,30 ML€ (costo a vita).

Avendo, dunque, chiarito quanto emerso dai documenti ufficiali in ordine alle premesse progettuali dell'opera e all'analisi costi - benefici delle singole ipotesi, il Comitato ha raccolto le questioni più rilevanti emerse nel corso dell'assemblea ossia:

- preoccupazioni da parte dei cittadini per la possibile **chiusura definitiva del ponte San Michele senza la disponibilità di un'alternativa**, con il conseguente **isolamento dell'Isola Bergamasca**, rilevanti danni economico-sociali a carico del territorio, **perdita di posti di lavoro, interruzione di legami affettivi, alterazione di abitudini di vita consolidate** e, in definitiva, perdita della libertà di movimento e di scelta;
- preoccupazioni riguardanti il **possibile incremento del traffico urbano incontrollato** e l'abbattimento di abitazioni e attività commerciali storiche;
- preoccupazioni relative al **consumo di suolo**;

⁴ Cfr. RFI: DocFAP Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, luglio 2023, <https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/DocFAP%20Nuovo%20Ponte%20San%20Michele%20tra%20Calusco%20d%E2%80%99Adda%20e%20Paderno%20d%E2%80%99Adda/NB3P00T14RGMD0001001A.pdf>

⁵ Cfr. Lombardia Quotidiano, *Ponte San Michele: il sopralluogo della Commissione Territorio*, 14 luglio 2025. <https://www.lombardiaquotidiano.com/post/ponte-san-michele-il-sopralluogo-della-commissione-territorio-2/> ; Lombardia Notizie, *Al via la progettazione del nuovo ponte sull'Adda tra Paderno e Calusco*, 24 luglio 2024 <https://www.lombardianotizie.online/ponte-adda-paderno-calusco/>

⁶ Cfr. Rete Ferroviaria Italiana (RFI), *Progetto Nuovo Ponte sull'Adda – Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP)*, luglio 2024 (documento pubblicato dal quotidiano Merateonline) https://www.merateonline.it/public/filemanager/pub_files/2024/Luglio/ProgettoRFIPonte_compressed.pdf



- preoccupazioni circa la necessità di **tutelare la salute, il decoro e il paesaggio del territorio**, nonché l'area dell'attuale ponte San Michele, già sito candidato all'UNESCO.

In relazione alle soluzioni proposte da RFI sono emerse alcune esigenze da parte dei cittadini, tra cui:

- la richiesta di **interventi distinti per la ferrovia e per il traffico automobilistico**, per ridurre l'impatto su centri abitati e flussi veicolari interni;
- la necessità di **preservare il più possibile le abitazioni soggette ad un possibile esproprio** - in particolare nell'ambito della Soluzione 1 proposta da RFI - tanto quelle **sulla sponda bergamasca, come il quartiere Ponte e Monastero dei Verghi**, quanto quelle **sulla sponda lecchese e brianzola**;
- la proposta di diverse alternative di attraversamenti dell'Adda a nord e a sud dell'attuale ponte, in alcuni casi con possibili collegamenti alla Pedemontana;

Proposta del Comitato *L'Isola in Movimento* – Proposta 3 bis

La proposta del Comitato nasce da una constatazione oggettiva: qualunque sia la soluzione individuata, essa comporterà inevitabilmente alcune esternalità negative per i territori coinvolti.

Accogliamo e condividiamo le preoccupazioni e le osservazioni espresse pubblicamente sia dai cittadini, che dai Comuni interessati — tra cui quelli brianzoli (Paderno, Robbiate, Merate, Imbersago) e bergamaschi (Solza, Sotto il Monte) — in merito alle problematiche legate alla viabilità, all'esigenza di un collegamento ferroviario e stradale efficiente, e alla necessità di limitare al massimo gli abbattimenti e in definitiva nel coinvolgimento attivo di tutti i territori interessati nel processo decisionale.

Da tali considerazioni deriva, tuttavia, l'improrogabile necessità di una valutazione approfondita in termini di costi e benefici, al fine di individuare la soluzione più equilibrata per il territorio e per i suoi abitanti.

Alla luce di quanto emerso, il Comitato *L'Isola in Movimento* propone alle autorità competenti di:

1. **Realizzare un ponte ferroviario dedicato nelle vicinanze dell'attuale San Michele**, con l'obiettivo di preservare il tracciato storico e le attuali stazioni di Paderno e Calusco, rispondendo alle esigenze della cittadinanza e agli obiettivi strategici di RFI:
 - Predisposizione del doppio binario sulla linea Carnate–Ponte San Pietro, in modo da collegare in maniera efficace non solo Bergamo e Milano, ma anche i principali aeroporti di Orio al Serio, Linate e Malpensa.
 - Progettazione del tracciato in aree preferibilmente non densamente urbanizzate, al fine di ridurre al minimo gli espropri e tutelare le abitazioni coinvolte.
2. **Conservare e mantenere il ponte San Michele**, destinandolo esclusivamente al traffico veicolare a senso unico alternato e a una corsia ciclopedonale:



- Installazione di un sistema semaforico sincronizzato e di una corsia ciclopedonale protetta.
 - Mantenimento delle attuali limitazioni al transito di veicoli pesanti, garantendo così la salvaguardia del valore storico e paesaggistico del ponte.
3. **Ripensare la viabilità dell'Isola Bergamasca** attraverso la realizzazione di infrastrutture viarie a scorrimento veloce, al fine di evitare che il traffico veicolare si riversi in modo incontrollato nei centri urbani, compromettendo la qualità della vita degli abitanti.
4. **Non realizzare un ponte a doppia funzione ferroviaria e stradale nelle prossimità di Calusco e Paderno**, considerando che la viabilità locale non è idonea a gestire l'incremento di traffico previsto. In alternativa, si propone la costruzione di un nuovo ponte stradale a sud del San Michele, eventualmente tra Medolago e Porto d'Adda — previa consultazione e accordo con i territori coinvolti — che possa accogliere sia il traffico veicolare “leggero” che il traffico “pesante” e dotato di collegamenti con infrastrutture viarie provinciali o statali a scorrimento veloce.

Conclusioni

La proposta del Comitato *L'Isola in Movimento* si colloca nell'ambito della cosiddetta Soluzione 3, che contempla un'analisi più approfondita e mirata della rete viaria esistente e delle sue criticità.

Questa ipotesi consente di:

- raggiungere gli obiettivi di potenziamento del servizio ferroviario, migliorando l'efficienza e la connettività dell'intera area;
- preservare il ponte San Michele, valorizzandone il ruolo storico, paesaggistico e funzionale nella viabilità locale;
- aprire a nuove soluzioni infrastrutturali capaci di garantire una viabilità fluida e sicura, tanto per il traffico leggero quanto per quello pesante, evitando impatti negativi sui centri urbani e tutelando la qualità della vita dei cittadini.

In sostanza, riteniamo che la “**proposta 3 bis**” rappresenti una soluzione equilibrata e consapevole, capace di rispondere alle esigenze di mobilità del territorio tutelandone al contempo l'identità storica, sociale e ambientale.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Nessun allegato, per quanto attiene le informazioni pubbliche reperite sono state indicate le fonti in annotazione a piè di pagina

Data 19/07/2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Provincia di Bergamo

24 luglio 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Massimiliano Rizzi

Recapito personale (telefono o mail)

035387344

massimiliano.rizzi@provincia.bergamo.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Albino

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Provincia di Bergamo

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Osservazioni della Provincia di Bergamo al Dibattito Pubblico per il Nuovo Ponte San Michele

Oggetto: Studio delle alternative progettuali per la realizzazione del nuovo ponte ferroviario/stradale di attraversamento del fiume Adda in sostituzione dell'esistente ponte "San Michele" tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda.

In riferimento al Dibattito Pubblico concernente lo studio delle alternative progettuali per la realizzazione del nuovo ponte ferroviario/stradale di attraversamento del fiume Adda, in sostituzione dell'esistente Ponte "San Michele" tra i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, e alla luce delle discussioni emerse nel corso delle riunioni pubbliche del 22 e 29 maggio 2025, la Provincia di Bergamo intende presentare le proprie osservazioni e proposte integrative/modificative alle soluzioni progettuali avanzate da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

La Provincia di Bergamo, pur riconoscendo la strategicità dell'intervento infrastrutturale e la necessità di garantire la continuità del collegamento esistente, ribadisce la propria priorità nella minimizzazione dell'impatto sul **territorio edificato** e sulla **popolazione residente** nei comuni interessati, in particolare Calusco d'Adda.

Proposte Alternative e Integrative alle Soluzioni di RFI

1. Proposte Relative al Tracciato del Nuovo Ponte

In linea con gli obiettivi di riduzione del consumo di suolo e di contenimento degli espropri, si propone la seguente gerarchia di preferenze progettuali:

- **Scenario 1 bis (rif. Allegato 1):** Si propone prioritariamente la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario e stradale posizionato a nord dell'infrastruttura esistente. Questa soluzione si configura come ottimale in termini di **efficienza nell'uso del suolo**, **minimizzazione delle procedure espropriative** e, presumibilmente, **ottimizzazione dei costi di realizzazione**.
- **Scenario 1 di RFI con Variante (rif. Allegato 2):** Qualora lo scenario 1 bis non risultasse percorribile a seguito di approfondite valutazioni tecniche, la Provincia di Bergamo ritiene lo Scenario 1 di RFI (che prevede il ripristino del collegamento esistente) come l'unica alternativa sostenibile tra quelle proposte. Tuttavia, si richiede la valutazione di una **variante allo Scenario 1**, come dettagliato nell'Allegato 2. Questa variante prevede lo sviluppo dell'asse stradale a sud del tracciato esistente, con un **allaccio diretto alla nuova rotatoria esistente della variante sud di Calusco d'Adda**. Tale soluzione mira a eludere le procedure espropriative su alcune proprietà interessate dall'asse stradale proposto nello Scenario 1 da RFI e a mitigare l'impatto ambientale sul "quartiere Ponte" (zona dei caseggiati prossimi al ponte), evitando l'attraversamento diretto di tali insediamenti.
- **Scenario 1 di RFI con Modifica Puntuale (rif. Allegato 3):** Nel caso in cui la soluzione di cui all'Allegato 2 non fosse tecnicamente fattibile come integrazione/alternativa allo Scenario 1, si propone la soluzione di cui all'Allegato 3. Fermo restando lo sviluppo dell'asse ferroviario come previsto, questa modifica puntuale dell'asse stradale, pur mantenendosi all'interno della "zona Ponte", è concepita per **ridurre significativamente l'impatto espropriativo** sulle singole proprietà.

2. Soluzioni per la Viabilità Locale e l'Attraversamento Ferroviario

Relativamente alla soppressione dei passaggi a livello di Via Rivalotto/Stazione e Via Dante Alighieri (zona Torre), e constatata la previsione di un solo sovrappasso carrale in corrispondenza di Via Trieste nella proposta di RFI, che isolerebbe la "zona Torre" dal resto del centro abitato, si avanza la seguente proposta (rif. Allegato 4):

- **Sovrappasso Carrale e Sottopassi Ciclopeditoni:** La soluzione illustrata nell'Allegato 4 è finalizzata a garantire un **percorso carrale di collegamento** per i residenti della "zona Torre" e per i veicoli provenienti da Solza diretti al centro di Calusco d'Adda, consentendo loro l'utilizzo del sovrappasso previsto nello scenario progettuale di RFI. A completamento di tale sovrappasso carrale, si rende **indispensabile la realizzazione di due sottopassi ciclopeditoni** in corrispondenza dei due passaggi a livello oggetto di interclusione. Ciò al fine di assicurare la **continuità dei percorsi pedonali esistenti** tra le aree a nord e a sud della ferrovia, nonché di integrarsi con le piste ciclabili già previste nel Piano di Governo del Territorio (PGT) di Calusco d'Adda, la cui realizzazione è imminente.

Sviluppo della Rete Viaria Complementare



Si concorda sull'importanza di sviluppare una **rete viaria complementare** adeguata a supportare i nuovi flussi di traffico (leggero e pesante) generati dalla realizzazione del nuovo ponte stradale. A tal fine, si ritiene auspicabile e necessario prevedere:

- **Secondo Ponte Stradale sull'Adda:** La realizzazione di un secondo ponte stradale per l'attraversamento del fiume Adda, da localizzare tra Bottanuco e Trezzo sull'Adda.
- **Collegamento Calusco d'Adda – Terno d'Isola – Variante alla SP 166:** La realizzazione della strada di collegamento Calusco d'Adda – Terno d'Isola – variante alla SP 166, il cui progetto definitivo è già stato approvato. Quest'opera è considerata **fondamentale per alleggerire il traffico sulla SP 170 (Rivierasca).**

Limitazioni al Traffico Pesante

In attesa della piena realizzazione delle reti stradali di accesso al nuovo ponte stradale, la Provincia di Bergamo ritiene opportuno prevedere, in continuità con l'esistente, una **limitazione al transito del traffico pesante** sul nuovo viadotto, anche qualora la sua struttura fosse progettata per accogliere tutti i flussi di traffico.

La Provincia di Bergamo confida nell'accoglimento della proposta prioritaria (Scenario 1 bis) e delle migliorie richieste, finalizzate a garantire una migliore fluidità del traffico e una riduzione degli impatti sul territorio e sulla comunità. Si ribadisce la piena disponibilità a collaborare per una celere e proficua realizzazione degli interventi.

Ulteriori osservazioni correlate alla realizzazione del Nuovo Ponte

Si richiede la valutazione della realizzazione di un collegamento ferroviario locale su doppio binario continuo, senza interruzioni, dalla riva bergamasca dell'Adda fino a Bergamo, mantenendo il percorso esistente fino al ponte San Michele e colmando la lacuna infrastrutturale tra Curno e Ponte San Pietro. Si chiede la valutazione per lo studio e l'eventuale istituzione di nuove fermate intermedie lungo la linea.

Si richiede la realizzazione di un percorso ciclopedonale che colleghi le fermate terminali della nuova linea.

Si richiede altresì la valutazione di nuovi collegamenti con la rete del TPL

Si evidenzia inoltre l'importanza delle infrastrutture stradali in previsione nell'area oggetto di realizzazione del nuovo ponte:

- a est, con l'Asse interurbano di Bergamo, in località Carvisi-Cabanetti (Terno d'Isola / Bonate Sopra),
- a ovest, con la Tratta C della Pedemontana Lombarda in corrispondenza di Vimercate,
- a nord, mediante il completamento della circonvallazione di Terno d'Isola verso la rotonda di Carvico e i tunnel di Villa d'Adda,
- a sud, con l'accesso verso la Città metropolitana di Milano tramite Trezzo sull'Adda, Grezzago, Basiano e la linea MM2.



Nell'Isola Bergamasca si richiedono svincoli in prossimità di Terno d'Isola e Bonate Sopra e rotatorie nei pressi di Terno d'Isola-Chignolo e Carvico.

Si propone inoltre:

- la previsione di collegamenti di ultimo miglio tra stazioni e insediamenti e percorsi ciclopedonali,
- lo sviluppo della rete ferroviaria locale per il trasporto passeggeri mediante verso nord (Ambivere, Cisano, Almenno, Villa d'Almé) e verso sud (Capriate, Brembate),
- il potenziamento della rete ferroviaria per il trasporto merci locale e regionale, con la creazione di nodi di interscambio leggeri e diffusi, coordinati da un sistema centralizzato,
- la realizzazione di collegamenti merci di ultimo miglio mediante trattori alimentati da fonti rinnovabili..

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

| |
|--|
| |
|--|

SOLUZIONE 1bis (NORD)

ALLEGATO 1

**SOLUZIONE 1 (variante stradale a sud) ALLEGATO 2****ALLEGATO 2**



SOLUZIONE 1 (variante stradale 1)

ALLEGATO 3



SOLUZIONE 1 (variazione passaggio a livello TORRE)

ALLEGATO 4



Data 21/07/2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Associazione AIB - Ambito Isola Bergamasca

25 luglio 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

AIB - ASSOCIAZIONE AMBITO ISOLA BERGAMASCA

Recapito personale (telefono o mail)

aib@isolabergamasca.org

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Sede legale ed amministrativa: Via Privata Bernasconi 13 – 24039 Sotto il Monte Giovanni XXIII

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Associazione Isola Bergamasca composta dai comuni di:
Bonate Sopra, Bonate Sotto, Bottanuco, Brembate, Brembate Sopra, Calusco d'Adda, Capriate
San Gervasio, Carvico, Chignolo d'Isola, Filago, Madone, Mapello, Medolago, ponte San Pietro,
Presezzo, Solza, Sotto il Monte Giovanni XXIII, Suisio, Terno d'Isola, Villa d'Adda

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Considerato quanto emerso durante il dibattito pubblico, preso atto delle proposte sino ad oggi pervenute riguardanti il nuovo attraversamento ferroviario e stradale in sostituzione del Ponte San Michele, e valutate le esigenze infrastrutturali di più ampio respiro dell'intera area, i Comuni dell'Isola Bergamasca, a seguito di confronto sul tema in oggetto, intendono formulare la seguente osservazione.

Gli scenari progettuali n. 2 e n. 3 proposti da RFI **non risultano rispondenti alle reali necessità del territorio**, in quanto non garantiscono:

- la realizzazione di un'infrastruttura pubblica dedicata al trasporto passeggeri su ferro, funzionale e coerente con l'attuale assetto ferroviario, evitando impatti strutturali invasivi;
- un attraversamento stradale della valle dell'Adda in prossimità dell'attuale Ponte San Michele, che permetta di mantenere l'equilibrio del consolidato flusso di traffico veicolare locale, anche alla luce delle precarie condizioni strutturali del ponte di Brivio;



- un secondo attraversamento stradale a monte dell'attuale ponte di Trezzo sull'Adda, in corrispondenza del noto tracciato in precedenza previsto per la Pedemontana;
- un sistema infrastrutturale integrato, volto al miglioramento della viabilità dell'Isola Bergamasca, che comprenda in particolare: la variante Calusco–Terno–Bonate, la dorsale dell'Isola e i raccordi viari con il casello autostradale di Capriate a sud e l'asse interurbano a nord-est del territorio.

L'Associazione Isola Bergamasca, in rappresentanza dei 20 Comuni aderenti, esprime **posizione favorevole** alla realizzazione di un nuovo Ponte San Michele **nelle vicinanze dell'attuale attraversamento**, sulla base dei seguenti criteri:

- A) Durante la realizzazione della nuova infrastruttura dovrà essere **garantito il più a lungo possibile il funzionamento della tratta ferroviaria e il mantenimento della viabilità stradale**, assicurando quindi la parziale funzionalità del ponte esistente per tutta la durata dei lavori.
- B) Al fine di realizzare un collegamento efficace tra le due sponde, ridurre l'impatto paesaggistico e salvaguardare l'interesse storico e culturale dell'attuale Ponte San Michele, si ritiene necessario sviluppare un **nuovo scenario localizzato qualche centinaio di metri più a sud**, in modo da mantenere la presenza delle stazioni sul territorio dei comuni di Calusco e Paderno, collegare il nuovo ponte alla tangenziale sud di Calusco e quindi alla SP 170. Questo scenario porta numerosi vantaggi:
- operare in aree in cui la cantierizzazione può usufruire di superfici maggiori e facilità di connessione alle strade esistenti senza interferire con i flussi di traffico in essere;
 - nessun impatto con abitazioni o altri immobili che renderebbe molto più complessa e quindi con un possibile allungamento dei tempi dell'appalto;
 - eseguire opere fondazionali e strutturali in genere lontano dallo storico ponte evitando quindi di compromettere la stabilità della struttura;
 - velocizzare i tempi di approvazione del progetto in particolare per quanto riguarda il rapporto con la Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio.
- Con la realizzazione del nuovo ponte, l'attuale Ponte San Michele dovrà essere **riqualificato come attraversamento ciclopeditoneo**, con l'inserimento di servizi accessori e ricettivi per la valorizzazione turistica del manufatto, con l'obiettivo, data la sua rilevanza storica e architettonica, di candidarlo a **patrimonio mondiale UNESCO**, e rendere tale struttura remunerativa al fine di gestirne la futura manutenzione.
- Su questo genere di soluzione si riscontra una forte convergenza tra i comuni interessati su entrambe le sponde dell'Adda.**
- C) Qualora RFI dimostrasse l'**impossibilità tecnica** di realizzare l'attraversamento nella posizione sud indicata al punto B, il nuovo ponte potrà essere collocato in base allo **scenario n. 1 – variante nord**, con le dovute **osservazioni tecniche e ambientali** che



verranno formulate dai Comuni di Calusco d'Adda e di Paderno d'Adda, al fine di **tutelare le abitazioni e le attività commerciali** presenti nelle aree interessate.

- D)** Nell'ipotesi alternativa (punto C), che implicherebbe un impatto paesaggistico e ambientale negativo non compatibile con una valorizzazione turistica e culturale del sito, **verrebbe meno la possibilità di candidatura UNESCO** e di promozione dell'area come destinazione di rilievo. In tal caso, si rende necessario **valutare attentamente la sostenibilità del mantenimento in esercizio del Ponte San Michele** al termine dei lavori.

Conclusioni

I Comuni dell'A.I.B. sono consapevoli che si tratta di un **intervento di grande rilevanza economica e strategica**, ma proprio per questo ritengono fondamentale **porre la massima attenzione alle scelte attuali**, che influenzeranno il futuro del territorio e delle comunità locali per i prossimi 100-150 anni. Di conseguenza si avverte la necessità la necessità di pianificare un sistema infrastrutturale integrata su scala più vasta, non solo dal punto di vista ferroviario, ma anche stradale.

È bene rammentare che stiamo parlando di **connettere un territorio tra i più densamente popolati, e soprattutto, tra i più produttivi a livello lombardo e quindi nazionale**. Un'area dove gli investimenti sulle infrastrutture sono attese da decenni. Pertanto i comuni dell'Isola Bergamasca si aspettano che gli enti superiori in particolare Regione e Ministero, colgano l'occasione e abbiano il coraggio di **attuare quegli investimenti rimasti solo sulla carta da troppo tempo**. Ci riferiamo ovviamente alla realizzazione della **"Variante Calusco – Terno – Bonate"**, ovvero una connessione tra il nuovo ponte e l'asse interurbano che collega Bergamo, l'ospedale Papa Giovanni XXIII e l'aeroporto di Orio al Serio e alla **"Dorsale dell'Isola"**.

In particolare si evidenzia come la Variante si un'opera urgente e fondamentale per attuare le dovute sinergie tra le opere in programma, infatti la Variante di Cisano Bergamasco in corso di realizzazione sarebbe inutile se non fosse accompagnata da un'infrastruttura a valle in grado di assorbire il traffico derivante. La stessa cosa vale per il nuovo San Michele, il cui maggiore flusso veicolare non potrebbe essere incanalato sulle strade esistenti, dato lo stato di saturazione attuale.

Senza un'attenta programmazione e dopo aver speso centinaia di milioni di euro nel nuovo ponte, **sarebbe sciocco e controproducente vedere un'opera fallire nel suo scopo: ovvero connettere il territorio, favorire lo sviluppo economico e migliorare la vita dei cittadini**.

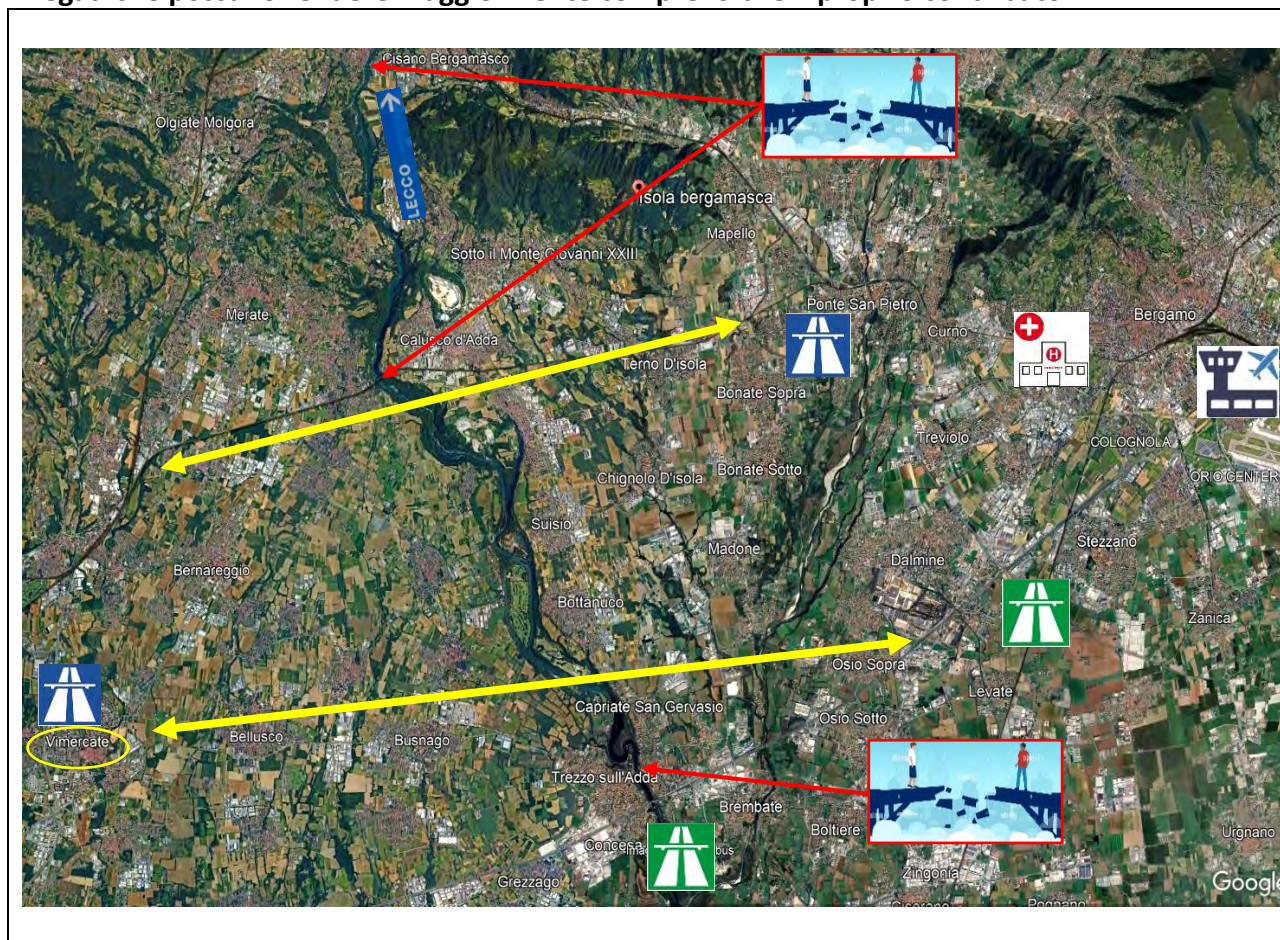
Non solo: è evidente da troppo tempo che il nuovo San Michele non basta. **Serve un secondo attraversamento a sud, lungo la direttrice già programmata in passato per la Pedemontana**. Anche in questo caso, non si tratta solo di migliorare la precaria situazione di congestione del traffico, ma di attuare un attento e intelligente programma di investimenti, considerando che nei

prossimi anni sono previsti importanti opere di consolidamento dei ponti esistenti lungo l'Adda, come quelli di Brivio e di Trezzo. Sarebbe assurdo assistere, come accaduto pochi anni fa al San Michele, alla chiusura di uno di questi ponti senza aver prima dotato il territorio di alternative serie e concrete.

Costituiamo un contesto particolarmente attivo dal punto di vista lavorativo, con un tessuto economico tra i più importanti della Lombardia e quindi d'Italia, che genera di conseguenza un enorme gettito fiscale, il quale sarebbe ora opportuno investire almeno in parte sul territorio.

Per queste ragioni, si auspica un concreto coinvolgimento tecnico e politico, da parte delle Province interessate, di Regione Lombardia e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché **si dia finalmente risposta a bisogni infrastrutturali** di un'area che rappresenta a pieno titolo, il cuore geografico e operativo della Lombardia.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



Data
 14 luglio 2025

Modulo indicativo per la raccolta di osservazioni da inviare a: info@dpuovopontesanmichele.it

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comitato Cittadini Ponti

2 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

ANGELO GIULIO MANDELLI

Recapito personale (telefono o mail)

Mandelliangelo@pec.it 3289250661

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

PADERNO D'ADDA

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMITATO CITTADINI PONTI cittadiniponti@gmail.com

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

-PREMESSA SUL COMITATO E SUOI SCOPI.

Nel 2021 il nostro Comitato si è costituito quando venne resa nota la proposta di nuova costruzione di due ponti (ferroviario e viario) separati, entrambi a poche decine di metri dal S. Michele,

Pur essendo favorevoli alla realizzazione di nuovi ponti che ovviassero alla necessità, da decenni sentita, di agevolare i collegamenti tra le due province interessate, tale proposta (la cosiddetta zero), ci è apparsa irrazionale, portatrice di danni ambientali, economici e culturali.

La gravità degli interventi annunciati andava conosciuta e valutata da tutta la popolazione interessata e l'intenzione di oscurare il monumento S. Michele, vanto paesaggistico e architettonico, respinta con le dovute argomentazioni.

Abbiamo visionato la grande rotonda realizzata a Calusco, da cui sarebbe originata la nuova strada. In zona abbiamo registrato presso il comparto dell'Inceneritore e la Com Steel: il passaggio di 40 mezzi pesanti all'ora (quanti in vista della triplicazione dell'attività della Cementeria?).

-AZIONI PORTATE AVANTI, SEGUITO RISCONTRATO

Nonostante il legittimo desiderio di migliorare la viabilità e il collegamento tra le due sponde, le reazioni dei cittadini informati sono state di stupore e preoccupazione.

La raccolta di firme sia fisiche sia telematiche ha avuto un ottimo riscontro.

Dopo la proposta di un ponte unico (doppio binario più doppia grande carreggiata) avanzata da RFI nell'estate 2024.a ridosso del S. Michele, la vista delle immagini di



simulazione architettonica ha reso evidente, anche a chi aveva poca immaginazione, lo scempio previsto.

La cancellazione-dell'agognata Candidatura del Ponte S. Michele a Bene dell'Unesco ha scandalizzato molti cittadini, non solo locali.

La spiegazione dei tracciati, e il loro impatto sulla viabilità locale, già in difficoltà in molti punti, ha evidenziato una crescita dei problemi al posto di una soluzione.

La proposta di compensazione con la sistemazione di passaggi a livello problematici ha messo in evidenza che si tratta di interventi dovuti per qualsiasi linea ferroviaria attraversata dalla viabilità comunale o provinciale.

Assemblee molto affollate e riscontri sulla stampa hanno dimostrato che l'interesse e la preoccupazione sono in crescita; la nostra battaglia in difesa sia del S. Michele sia della vivibilità ambientale (traffico atteso, inquinamento dell'aria e acustico) ha inciso nell'opinione pubblica e presso molte Amministrazioni.

Per finire, le proposte ultime avanzate da RFI, come oggetto del Pubblico Dibattito, rendendo particolarmente evidenti gli enormi problemi connessi, e in più, la necessaria distruzione di abitazioni e attività hanno sollevato ulteriori preoccupazioni e interrogativi. Il fronte in difesa del monumento S. Michele e per una collocazione più razionale delle nuove traiettorie ferroviaria e stradale si è rafforzato, trovando importanti convergenze.

LE NOSTRE VALUTAZIONI DELLE PROPOSTE PORTATE A QUESTO PUBBLICO DIBATTITO SONO FATTE SULLA BASE DEI NOSTRI PRINCIPI:

- SALVAGUARDIA INTEGRALE DEL S. MICHELE E DELLA VALLE LEONARDESCA.**
- SALVAGUARDIA DELLA VIVIBILITA' AMBIENTALE ALMENO AI LIVELLI DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO ATTUALE.**
- PORTARE IL TRAFFICO PESANTE FUORI DAI PAESI CHE HANNO UNA URBANIZZAZIONE E UNA VIABILITA' ASSOLUTAMENTE NON ADATTE.**

Entrando nel dettaglio dell'analisi:

-SCENARIO 1 A nostro parere è da rigettare perché nessuna opera, soprattutto di grande impatto e volume, deve oscurare il ponte storico e deturpare la valle in questo tratto dall'immenso valore paesaggistico, interesse culturale e turistico nazionale e internazionale, possibile centro di sviluppo economico locale nel comparto dell'ospitalità, della ristorazione, degli itinerari ciclopedonali.

SCENARIO 2: Si introduce la divisione delle due traiettorie ferroviaria e stradale e in questo modo si ottiene di **salvaguardare il S. Michele** allontanando dallo storico manufatto gli interventi con un percorso ferroviario alternativo che migliorerebbe gli standard su ferro.

Tuttavia, il notevole consumo di suolo e, in accoppiata, l'attraversamento stradale con un nuovo ponte tra Villa d'Adda e Imbersago rendono la proposta palesemente irrealizzabile.

Su questo ponte previsto "a Nord", a parte la modificazione ambientale prevista, appare chiaro che portare il traffico pesante della provincia bergamasca verso Nord a Villa d'Adda per mandarlo poi verso Sud a Imbersago a ripercorrere, in direzione del milanese, strade strette, già intasate, sia che si vada verso Via Milano a Robbiate o verso la 342 dir, non sembra assolutamente una scelta razionale.

-SCENARIO 3, che pure divide le traiettorie, è da rigettare perché un ponte ferroviario a doppio binario, in ogni caso va a deturpare definitivamente il S. Michele e la valle, senza contare che tale linea a servizio anche di numerosi treni merci (secondo le previsioni) dovrebbe farsi spazio in mezzo a una zona già urbanizzata, e il relativo traffico ferroviario previsto porterebbe grande disturbo acustico. Questo luogo particolarmente delicato, comunque la si guardi, **non è assolutamente adatto** ad accogliere una gronda ferroviaria di una certa importanza, certamente da tempo necessaria, ma che deve avere un'altra consona collocazione.

Sul tratto stradale con ponte tra Villa d'Adda e Imbersago abbiamo già detto.

PARTICOLARMENTE GRAVE ci sembra l'intenzione dichiarata da RFI di "dismissione" del ponte storico, la cui manutenzione, già scarsa nel corso dei decenni, verrebbe demandata ad altri Enti che non ne hanno proprietà o responsabilità. Ci appare come una minaccia ricattatoria fatta allo scopo di far accettare, ob torto collo, le soluzioni proposte.

Il monumento, al contrario, dovrebbe assurgere a vero vanto di Ferrovie, a esempio di conservazione e valorizzazione di una linea locale dedicata a spostamenti tra le sponde più lenti, forse, ma in grado di soddisfare la richiesta di mobilità sostenibile che il presente e il prossimo futuro avanzano inesorabilmente.

COMMENTO SUI COSTI

Le Amministrazioni si dibattono in mezzo alle difficoltà finanziarie, a meno che abbiano grandi comparti industriali che integrino, con oneri diversi, le loro casse. A livelli più alti si lamentano mancanza di fondi e bilanci risicati sui capitoli delle infrastrutture. Non è facile per semplici cittadini confutare tali dichiarazioni ma si possono tuttavia osservare enormi stanziamenti di spesa che assorbono strabilianti percentuali di bilancio per opere inutili e di dubbia utilità o destinate all'abbandono.

Nella relazione che introduce il Pubblico Dibattito si mostrano tabelle indicanti la convenienza economica relativa alle proposte fatte. Chiaramente la proposta uno vincerebbe il confronto.

Noi però, tenendo anche conto, "banalmente", di tutte le spese successive ritenute necessarie per integrare le nuove opere proposte nel tessuto urbano e viario attuale, abbiamo fatto una "lettura" a visione più ampia e proiettata nel prossimo futuro:

-e i costi in termini di sconquasso ambientale?

-e i costi per la comunità a causa dell'inquinamento dell'aria e sonoro?

-e la perdita della visione di un monumento storico di valore internazionale, vanto turistico e culturale inestimabile?

-e la perdita di significato di un Parco prestigioso?

E dunque, una zona come la nostra, incrocio di importanti province e ricca di lavoro, cultura, storia, paesaggi, parchi con la particolare presenza di un fiume così importante e bello come l'Adda, non merita una attenzione, una considerazione maggiore? La delicatezza del sito del Ponte tra Paderno e Calusco, il S. Michele, vanto lombardo, non pretenderebbe una cura e un rispetto al di là del puro calcolo?

-RICHIESTA DI MODIFICARE GLI INTERVENTI

Perfettamente consci di interpretare gli interessi dei cittadini che, insieme al miglioramento sostenibile della mobilità tra le due sponde/province e locale intendono salvaguardare il monumento storico, ponte S. Michele, la Valle leonardesca, il valore del Parco, la vivibilità ambientale di una comunità che, negli anni, ha cercato di limitare l'urbanizzazione in favore della conservazione del verde, che si è difesa attivamente

contro fonti di inquinamento dell'aria, che deve affrontare già giornalmente le insufficienze della viabilità,
riteniamo di chiedere in questo Dibattito che si rivedano le progettazioni nei seguenti modi:

PROPOSTA 1

-RECUPERARE E RINNOVARE IL PONTE S. MICHELE

Lo storico manufatto è stato oggetto di manutenzione nel lontano 1992.

Solo nel 2015 RFI ha appaltato alla Società IPS Engineering Company l'analisi dello stato di sicurezza del ponte.

Nel testo della relazione che ne è seguita, a cui facciamo riferimento si legge:

“Valutazioni globali

*E' evidente come le carenze strutturali dovute alla perdita di resistenza (dovute al degrado ed alle modalità costruttive) rendano **necessari degli interventi di rinforzo strutturale**. Si può affermare che, con un restauro delle parti più degradate l'integrazione delle resistenze mancanti possa far avvicinare l'indice di rischio al valore unitario con tutti i carichi previsti da normativa.*

In quest'ottica si ritiene opportuno un intervento di restauro dell'opera con adeguamento ad un transito di treni di categoria C3 a 120km/h.”

A seguito di questa perizia, RFI chiese un finanziamento per la realizzazione dell'intervento che prevede:

- di allungare la vita utile del ponte di 50 anni
- di portare a 70 km orari la velocità dei treni sul ponte
- di permettere l'uso stradale in concomitanza con il transito degli stessi.

Alleghiamo parte della lettera dell'allora Amministratore Delegato in proposito.



La campagna di indagine strutturale e di caratterizzazione dello stato di degrado del ponte ferroviario e stradale a Paderno d'Adda si è conclusa nello scorso mese di novembre 2015.

In considerazione dei positivi risultati ottenuti da tale campagna di analisi, la scrivente società ha dato avvio alla progettazione definitiva di un intervento di manutenzione straordinaria che consentirà di adeguare la struttura al passaggio dei treni viaggiatori e merci, di eliminare la limitazione di velocità di 15 km/h attualmente presente e di consentire la contemporaneità del traffico stradale con quello ferroviario.

Il progetto esecutivo, riferito ad una Vita Normale di almeno 50 anni, prevederà opere di rinforzo diffuse che non modificheranno la geometria e l'aspetto architettonico del ponte, nonché interventi di pulizia, di ripristino degli elementi deteriorati e una protezione superficiale generalizzata.

L'investimento finanziario, stimato in 20 milioni di euro, è stato inserito nel Contratto di Programma 2016-2020.

Restano esclusi da tale stima gli interventi connessi alla viabilità stradale, di competenza delle Province di Lecco e Bergamo, che ci rendiamo disponibili a realizzare fin dalla fase progettuale, su incarico da formalizzare con apposito Accordo/Convenzione e con oneri a carico delle rispettive proprietà.

Per completezza si allegano alcune schede descrittive dell'intervento di manutenzione straordinaria del ponte S. Michele a Paderno d'Adda.

A disposizione per ogni ulteriore chiarimento e collaborazione, si coglie l'occasione di porgere

Cordiali Saluti

Maurizio Geniale

Alla luce di questi fatti, chiediamo che tale progetto di **integrale recupero della funzionalità del ponte** venga portato a conclusione, permettendo il traffico di treni e auto.

Così opportunamente restaurato e mantenuto il ponte S. Michele continuerà a restare "in servizio" per il traffico locale per gli spostamenti dei cittadini tra le due sponde (lavoro locale, acquisti, mercati, servizi Sanitari, turismo ciclopedonale, collegamento con linee più importanti. Un esempio di conservazione storica coniugata con una mobilità sostenibile.

A latere notiamo che le affermazioni riguardanti la fine della vita del Ponte, fissata per il 2030, non siano supportate da alcuna Perizia Giurata.

PROPOSTA 2

-LINEA FERROVIARIA A DOPPIO BINARIO

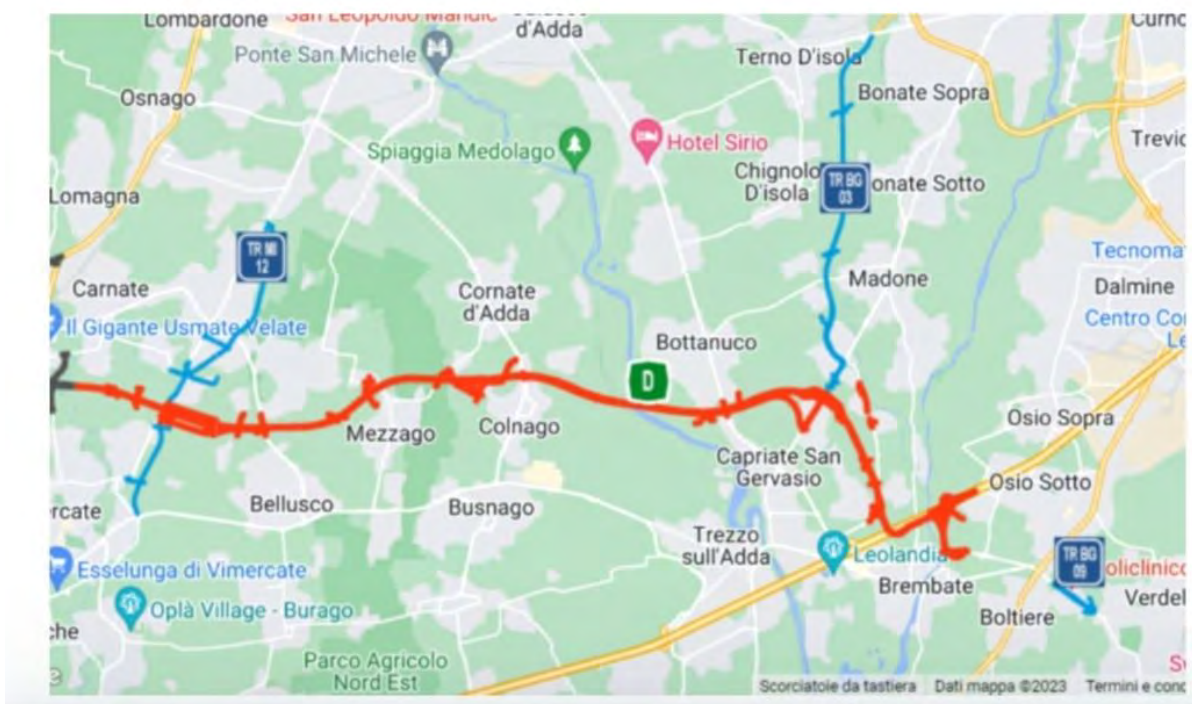
Il raddoppio della linea ferroviaria anche per merci è un progetto già attivo. Riteniamo che sia assolutamente necessario il

**mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto
preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005.**

Come si evince da altre documentate osservazioni, illustrate opportunamente in pubblico, occorre rimanere sul progetto di Gronda ferroviaria EST/OVEST già prevista



per il rafforzamento del collegamento nella fascia a Nord di Milano, inserita in opere di mobilità su ferro, merci e passeggeri, che attraversano l'Europa collegando Est e Ovest. Il progetto prevede che da Carnate si stacchi una nuova ferrovia a doppio binario che segue parallelamente il tracciato della ex tratta D di Autostrada Pedemontana. Tale linea ferroviaria, affiancata a strada provinciale a doppio senso di marcia, attraversa il fiume Adda 7,5 km sud/est rispetto allo storico Ponte San Michele. Tale progetto è ancora attivo e non può essere accantonato e sostituito con le proposte di scenario 1-2-3 fatte da RFI. Esse tendono a creare alternative presentate come meno costose, ma che si mostrano utili solo a singoli comparti industriali e producono, invece, problematiche complesse e danni irreversibili.



PROPOSTA 3

-SOLUZIONE STRADALE A SUD

Per risolvere l'attraversamento viario, si deve realizzare un ponte stradale che colleghi le due sponde dell'Adda in zona non urbanizzata e con un tracciato facilmente collegabile alle direttrici bergamasca e brianzola.

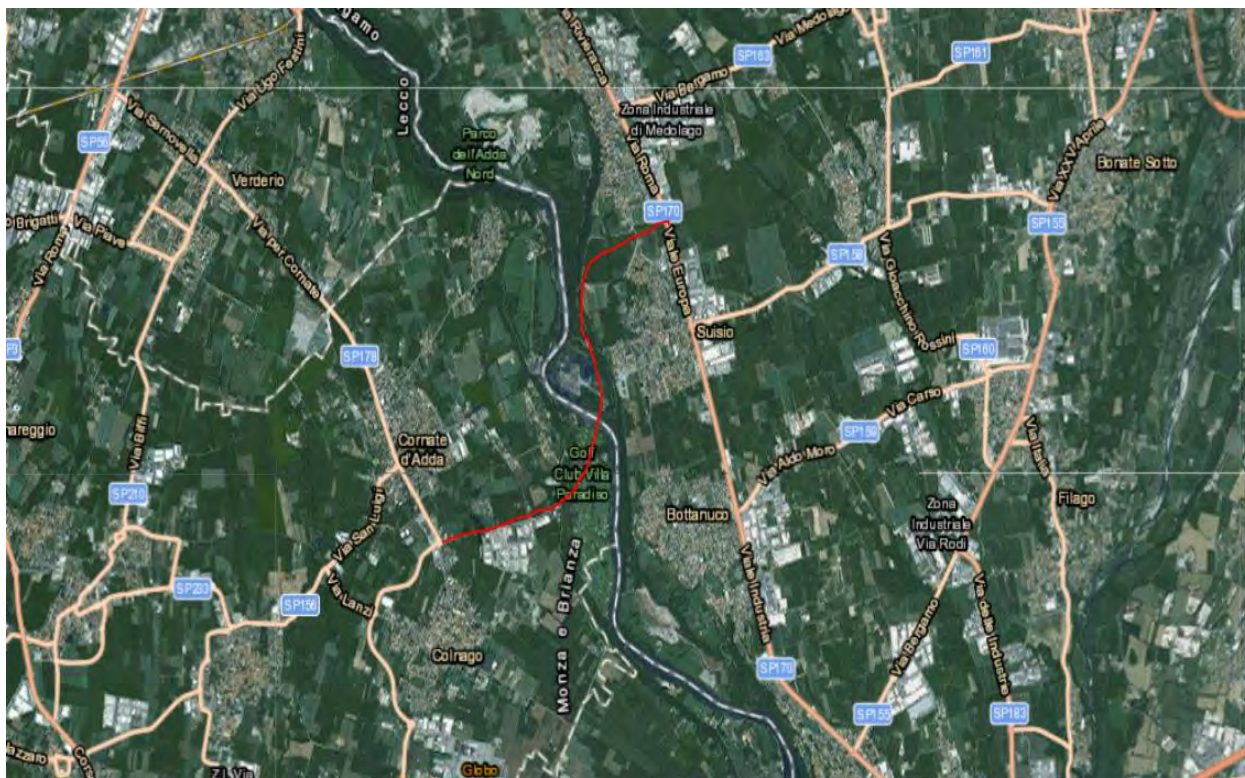
Dal lato Ovest si sfrutta l'esistente Via Guido Rossa nel comune di Cornate d'Adda.

Questa strada, una volta parzialmente interrata, si può avvicinare al livello del fiume e imboccare il nuovo ponte a sud di Villa Paradiso e a nord dell'omonimo Golf Club. Dalla rotonda cornatese da cui origina, tramite l'esistente tangenziale di Colnago, questa strada ha sbocchi rapidi sulla provinciale EX Pedemontana citata nelle proposte 2 e in alternativa sulla SP 2 Vimercate /Trezzo d'Adda.

Sul lato Est di questo possibile tracciato, in provincia di Bergamo, la nuova strada si può innestare sull'esistente Via Alle Cave, tra i comuni di Suisio e Medolago, con rapido collegamento alla provinciale SP 170 (Rivierasca).

Il traffico transitante su tale media arteria, raccoglierebbe buona parte della mobilità dell'Isola bergamasca e la condurrebbe verso il capoluogo lombardo evitando strozzature, ingorghi, insufficienze già problematici nei paesi della "prima fascia" lecchese e della provincia Brianzola adiacente. Si alleggerirebbe in contemporanea la pressione veramente pesante sul nodo di Trezzo d'Adda.

(sulla cartina allegata il tracciato è segnato in rosso)





CONCLUSIONI

Abbiamo lavorato con spirito di collaborazione e senso civico in nome della difesa di beni comuni.

Riteniamo che tutta la questione “trasporti e viabilità” debba essere vista ad ampio raggio e non in modo frazionato o parziale.

La nostra proposta complessivamente è tale da:

- Salvaguardare il Ponte S. Michele e la valle dell'Adda.
- Produrre il minore consumo di suolo possibile.
- Evitare di portare il traffico pesante nei centri abitati.

Ci auguriamo che gli Organi decisionali, implicati in queste importanti scelte, tengano in considerazione le nostre proposte.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Le cartine e gli allegati sono interne allo scritto

Data 02 Agosto 202

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

CONFAPI – Lecco

4 agosto 2025

Spett.le

Rete Ferroviaria Italiana

**Oggetto: DIBATTITO PUBBLICO NUOVO PONTE SAN MICHELE INDETTO DA RFI
OSSERVAZIONI E PROPOSTE RISPETTO ALLE ALTERNATIVE DI PROGETTO
DELLA PROCEDURA DI DIBATTITO PUBBLICO DI MOLINO COLOMBO S.R.L.**

Presentate da

CONFAPI – Associazione delle piccole e medie imprese della Provincia di LECCO (cf/p. iva 83003950132, nel seguito anche '*Confapi Lecco*'), con sede in Lecco, via Pergola, 73, mail segreteria@confapi.lecco.it, tel 0341/282822, in persona del suo Presidente, Dott. Enrico Vavassori,

Italmopa Associazione Industriali Mugnai d'Italia (nel seguito anche '*Italmopa*'), con sede in Roma, via Lovanio, 6, mail italmopa@italmopa.com, tel. 06/ 6785409, in persona del suo Presidente, Dott. Vincenzo Martinelli,

unitamente alla propria associata,

società **Molino Colombo s.r.l.** (C.F./P .IVA 00208310136, nel seguito anche '*Molino Colombo*'), con sede in Paderno d'Adda, via Edison, 34, pec molinocolombo@sprintpec.it, mail andreaottolina@molinocolombo.it, tel. 039/9515129, fax 039/9515114, in persona del suo Amministratore Delegato, dott. Andrea Ottolina

1) Premessa

1. La presente osservazione è presentata congiuntamente da Confapi Lecco (accreditata dal sito dpnuovopontesanmichele.it con mail 14.7.2025 doc. 7), Italmopa Associazione Industriali Mugnai d'Italia, associazione della categoria molitoria affiliata a Confindustria, e dalla loro associata Molino Colombo, azienda produttrice di farine nel territorio del Comune di Paderno d'Adda.

Ciò in ragione degli impatti negativi a carico della medesima Molino Colombo che sono contestualmente pregiudizievoli anche della qualità dell'offerta ai consumatori e del buono stato del comparto produttivo rappresentato dalle dette associazioni produttive.

Il contributo è presentato anche ai sensi dell'art. 1 l. 106/2001 "*Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi*

decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998" e dell'art. 8 del suo allegato.

2. È stata avviata la procedura di dibattito pubblico da parte di Rete ferroviaria italiana in relazione alle opere di superamento del Fiume Adda in sostituzione dell'attuale Ponte San Michele, posto tra i Comuni di Paderno D'Adda e Calusco D'Anna.

In tale procedura sono state presentate n. 3 soluzioni progettuali alternative così identificate:

- **Scenario 1:** nuovo ponte in stretto affiancamento all'esistente con ferrovia sotto e strada sopra (stessa configurazione dell'attuale);
- **Scenario 2:** ferrovia in variante con realizzazione di 2 nuove fermate e variante stradale a Nord;
- **Scenario 3:** nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord.

Il presente contributo illustra la contrarietà per la realtà produttiva di Molino Colombo

i) sia della soluzione n. 1, ponte stradale e ferroviario in stretto affiancamento al Ponte esistente;

ii) sia della Soluzione n. 3, nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord.

per le ragioni che di seguono vengono illustrate ai fini delle necessarie valutazioni istruttorie all'interno del procedimento.

II) Molino Colombo

1. Entrambi gli scenari 1 e 3 non prendono in considerazione l'esistenza della Molino Colombo s.r.l.

Molino Colombo è un'azienda che molisce farine alimentari ed è sita in via Edison 34 a Paderno D'Adda.

E' stata fondata nel 1882 prima che venisse costruito il ponte di San Michele (1887-1889), ed è stato il primo mulino industriale d'Italia alimentato a energia elettrica.

Molino Colombo rappresenta un'eccellenza nel panorama molitorio italiano, fattura circa € 16ml e occupa 21 persone, coniugando in perfetta armonia tradizione molitoria con il suo diagramma di macinazione lenta del grano con le più avanzate tecnologie grazie ad un intenso programma d'investimenti che lo rendono un'azienda all'avanguardia nel settore di riferimento.

I mercati di riferimento per le sue farine sono in Italia, Usa, Australia, Emirati arabi, Dubai, Spagna, Inghilterra, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Cina.

Rappresenta un attore di grande rilievo per l'area di riferimento dei comuni lecchesi rivieraschi del fiume Adda, in un contesto economico privo di realtà produttive di dimensioni significative.

2. L'unico accesso al sito aziendale, fin dalla sua costruzione, è da via Edison 34.

Si allega foto satellitare esplicativa (doc. 4, freccia blu).

Si tratta dell'unica via di accesso all'azienda: da questo accesso entrano gli automezzi in entrata, ed escono quelli in uscita. Non esistono altri ingressi all'azienda.

La attuale via Festini (doc. 4 freccia gialla), a ovest dell'impianto produttivo, non dà accesso agli stabili aziendali. Per raggiungere l'impianto di Molino Colombo sarebbe necessario progettare e realizzare una nuova viabilità che andrebbe a coinvolgere aree di proprietà di terzi.

Sull'ingresso storico da via Edison, 34, è sviluppato l'intero processo produttivo di Molino Colombo.

Più in dettaglio, significa che ricevimento delle merci, scarico, lavorazione e carico del prodotto finito sono strutturati in base all'accesso da Via Edison. Così pure tutti gli edifici e impianti aziendali hanno ubicazione legata all'entrata/uscita da Via Edison, 34.

3. L'attuale rete viaria permette di accedere all'impianto di Molino in condizioni ordinarie; tuttavia, tale ingresso diventerebbe assolutamente impraticabile sia in presenza del cantiere del Ponte, sia a regime di un nuovo manufatto.

Gli automezzi che accedono al Molino, considerate le esigenze di approvvigionamento e i relativi costi di trasporto, sono normalmente bilici autoarticolati con portata media di 30 tons.

Dati i calibri ridotti e le angolature delle intersezioni, gli automezzi principalmente raggiungono il Molino provenendo da via Festini in Comune di Paderno d'Adda, con una svolta di oltre 270 gradi per l'imbocco di via Edison e con complessità nelle manovre, dovendo anche coordinarsi con la circolazione ordinaria dei veicoli.

L'accesso al Molino con provenienza dal Ponte San Michele è altrettanto complesso per via di calibri molto ridotti che alla svolta degli autoarticolati in via Edison (doc. 5 foto svolta automezzi per ingresso in via Edison).

III) I progetti Scenario 1 e Scenario 3

1. Lo Scenario 1 ipotizza la realizzazione del nuovo ponte stradale e ferroviario "*in stretto affiancamento all'esistente con ferrovia sotto e strada sopra (stessa configurazione dell'attuale)*"; lo Scenario 3 ipotizza invece la costruzione del "*nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord*".

I documenti progettuali non dettagliano le modalità e i tempi di cantierizzazione e costruzione.

Dagli estratti del progetto è ben visibile come la giacitura del nuovo ponte si innesta su via Edison.

I documenti pubblicati nel Dibattito pubblico evidenziano nel quadrante sud rispetto all'attuale Ponte san Michele criticità di tipo geologico che non consentirebbero una realizzazione del nuovo ponte (stradale e ferroviario, o solo ferroviario) a più di 30 metri dall'attuale. Tale situazione ha indotto Rfi a prevedere per entrambi gli Scenari 1 e 3 una soluzione progettuale che impatta direttamente su via Edison, come rappresentato dalla foto allegata allo Scenario 1 che qui si riproduce (doc. 6, estratto pag. 16 Relazione di progetto pubblicata sul sito www.donnuovopontesanmichele.it).

2. Una tale soluzione determinerebbe l'interruzione dell'unico accesso allo stabile aziendale di Molino Colombo impedendone la produzione.

Di fatti, per quanto detto, in un contesto di modifica di via Edison non è possibile per il Molino proseguire l'attività perché gli impianti produttivi sono realizzati per lavorare il prodotto in entrata e in uscita da via Edison 34.

La questione non può risolversi con un eventuale spostamento dell'ingresso all'azienda in altro sito del perimetro produttivo: un diverso ingresso comporterebbe l'inversione di tutto il processo di gestione del ricevimento della materia prima, e dunque l'integrale rifacimento di tutti gli impianti aziendali coinvolti in tale processo con un onere economico insostenibile per la società. Inoltre tale ipotesi dovrebbe prevedere lavori di carattere edili difficilmente conciliabili con l'operatività aziendale. Si tratta di impatti rilevantissimi in termini economici e di operatività che conseguirebbero non a una scelta aziendale di Molino Colombo, ma a un'imposizione dell'amministrazione in danno della organizzazione produttiva.

In altre parole, la realizzazione degli Scenari 1 e 3 comporta incidenze estremamente rilevanti a danno di Molino Colombo che non sono stati attentamente valutati e che mettono a rischio l'esistenza stessa dell'attività pluricentenaria di Molino Colombo.

IV) La programmazione e la fase realizzativa del cantiere

1. Si evidenzia come gli Scenari 1 e 3 comporterebbero impatti dannosi a carico di Molino Colombo già dalla fase di cantierizzazione (di cui neppure è stimata la durata)

Sulla organizzazione del cantiere dell'opera i documenti pubblicati non contengono previsioni che prendono in considerazione il sito aziendale di Molino Colombo.

Data la dimensione e complessità dell'opera (realizzazione di galleria ferroviaria; realizzazione del ponte; realizzazione della strada), è una prospettiva concreta che sin dall'avvio del cantiere delle opere di costruzione del Ponte e della galleria la utilizzabilità di via Edison sia già integralmente compromessa e sia quindi impedito l'accesso all'azienda già durante l'esecuzione dei lavori

Il progetto non esamina questa circostanza e non indica modalità per ovviare all'inaccessibilità di via Edison e di Molino Colombo, che, ovviamente, dovrebbe invece essere risolta e materialmente realizzata prima che le opere del cantiere avessero inizio.

Infatti, come già detto, la strada comunale via Festini non consente accesso diretto al sito aziendale; per raggiungere l'impianto dovrebbe essere realizzata una viabilità su aree di proprietà di terzi e corrispondente area di stazionamento mezzi.

Quindi, tutte le opere di accessibilità esterna e di sistemazione interna alla fabbrica dovrebbero necessariamente essere eseguite prima dell'inizio dei lavori di cantierizzazione, per evitare che l'accesso all'azienda e la produzione subiscano interruzioni.

Non solo.

La soluzione -preliminare all'avvio del cantiere- dell'accesso all'azienda dovrebbe anche contemplare a carico del quadro economico quanto indispensabile per garantire la continuità della produzione di Molino Colombo; la qual cosa implica a carico del proponente di realizzare l'inversione degli impianti produttivi di Molino Colombo, che sono organizzati per ricevere, lavorare e far uscire il prodotto finito da via Edison 34.

In conclusione, oltre all'indubitabile impatto negativo 'a regime' del nuovo ponte, gli Scenari 1 e 3 non prendono minimamente in considerazione neppure l'impatto dell'opera in fase di cantierizzazione e non contengono adeguata programmazione economica e tecnica- necessariamente precedente l'avvio del cantiere- per consentire a Molino Colombo di mantenere la continuità della propria attività produttiva.

Anche per questa ragione, con il presente contributo si evidenzia la contrarietà alle soluzioni Scenario n. 1 e Scenario n. 3 in quanto assolutamente pregiudizievoli per l'integrità del sito produttivo e per la continuità della produzione.

*

V) Conclusioni

1. Il dibattito pubblico contempla un terzo scenario realizzativo.

2. Quanto descritto comprova che gli Scenari 1 e 3 minano la sopravvivenza della Molino Colombo e compromettono una realtà produttiva storica, con enormi ricadute di carattere sociale ed economico.

Per tutte le ragioni esposte, con la presente gli scriventi **esprimono la propria contrarietà allo Scenario 1 e Scenario 3** ed invitano Rete Ferroviaria Italiana e gli altri attori istituzionali partecipanti al procedimento di progettazione ad individuare una soluzione diversa che non coinvolga zone urbanizzate e non comporti impatti dannosi al sito produttivo di Molino Colombo.

A questo scopo, Molino Colombo resta a disposizione con i propri tecnici per fornire ogni necessario contributo e informazione.

Data la rilevanza degli interessi coinvolti, la presente è presentata senza acquiescenze e con ogni riserva di azione e tutela ove non fossero abbandonate ipotesi progettuali che impattano sulla consistenza di Molino Colombo.

Si allega

1. Carta identità dott. Enrico Vavassori Confapi Lecco
- 1 bis. Carta identità dott. Vincenzo Martinelli Italmopa;
2. Carta identità dott. Andrea Ottolina Molino Colombo;
3. Visura camerale Molino Colombo s.r.l.
4. Estratto satellitare con indicazione accesso Molino Colombo (freccia blu) e via Festini (freccia gialla);
5. Foto accessibilità al sito aziendale da Via Edison, 34;
6. Estratto progetto Scenario 1 e Scenario 3 pag. 16 Relazione di progetto dal sito www.dpnuovopontesanmichele.it;
7. mail info@dpnuovopontesanmichele.it di accreditamento 14.7.2025,

La presente è inoltrata dall'indirizzo al.ferrario@studiolegaleferrario.eu registrata quale referente in fase di accreditamento.

Luglio – agosto 2025

CONFAPI LECCO

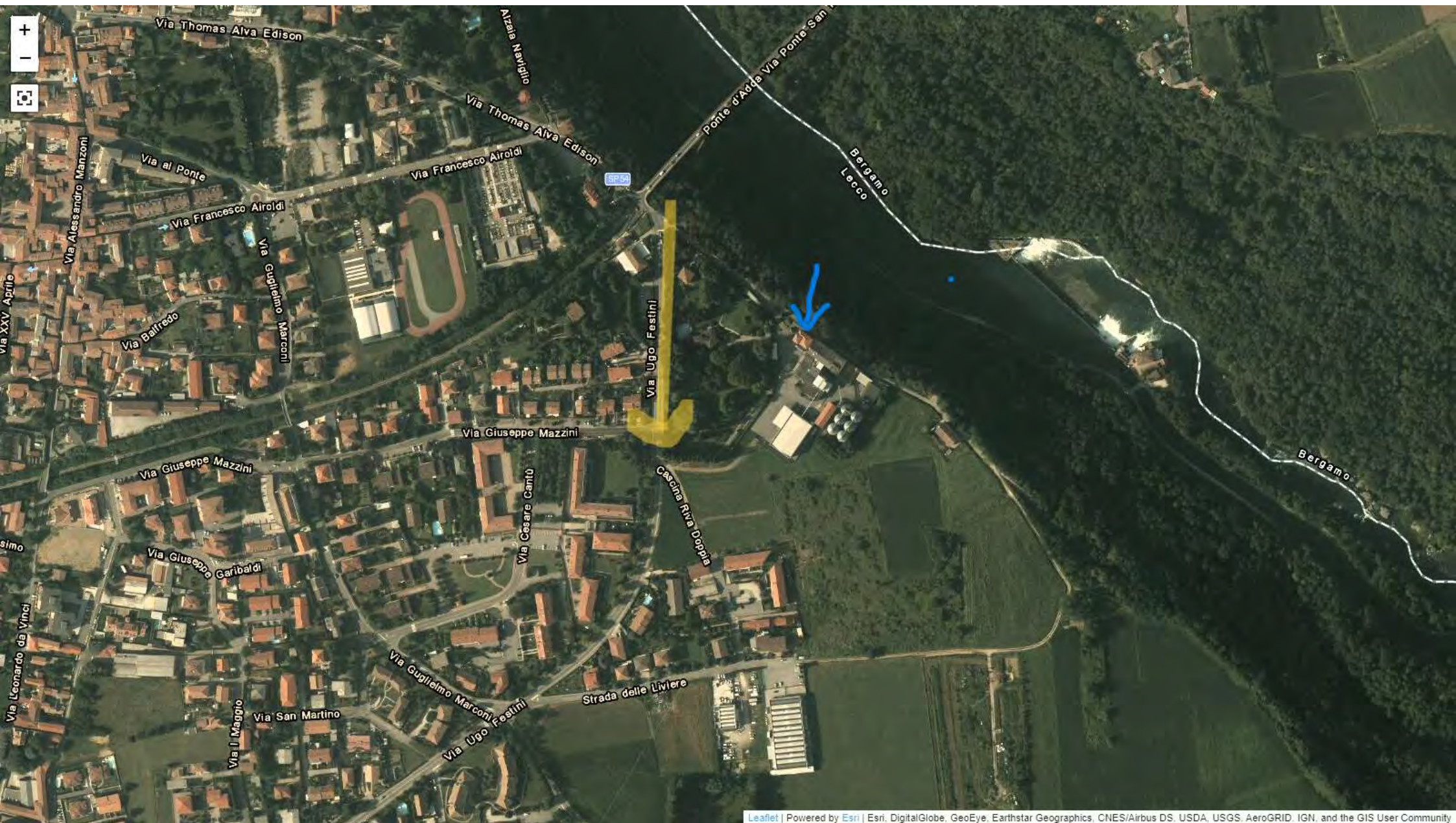
CONFAPI
LECCO E SONDRIO
Il Presidente

ITALMOPA - Associazione Industriali Mugnai d'Italia

Molino Colombo s.r.l.

MOLINO ANGELO COLOMBO S.R.L.
23871 Paderno d'Adda (Lecco)
Via Cavour, 26
Cod. Fisc. / P. IVA 00100310130

Italmopa
Associazione Industriali Mugnai d'Italia
00198 ROMA - Via Lovanio, 6





















Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Solza - Integrazioni

5 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

SIMONE BIFFI

Recapito personale (telefono o mail)

035.901213 – sindaco@comune.solza.bg.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

SOLZA (BG)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMUNE DI SOLZA

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Integrazione alle osservazioni già trasmesse in data 27 giugno 2025

Premessa

A seguito dell'incontro pubblico con la cittadinanza organizzato dal Comune di Solza in data lunedì 28 luglio 2025 presso il Castello Colleoni di Solza, riteniamo opportuno portare all'attenzione del Dibattito Pubblico le principali indicazioni emerse nel confronto.

1. Coinvolgimento di Regione Lombardia

È stata da più parti sollevata la richiesta di coinvolgere in maniera attiva **Regione Lombardia** nel dibattito, in quanto attore fondamentale per:

- sviluppare un coordinamento territoriale sovracomunale e sovraprovinciale;
- garantire coerenza con la programmazione infrastrutturale regionale;
- sostenere le scelte strategiche necessarie a un'opera che avrà un orizzonte temporale di 100-150 anni.

La percezione condivisa è che la mancanza di un ruolo visibile e operativo della Regione rischi di lasciare scoperto proprio il livello istituzionale più idoneo a comporre esigenze e visioni diverse.

2. Necessità di una visione di lungo periodo

Il nuovo ponte dovrà durare nel tempo e inciderà profondamente sull'assetto della mobilità locale e interprovinciale. In quest'ottica:

- occorre valutare attentamente gli impatti sul territorio e sulla viabilità futura;
- serve considerare i benefici o le criticità legati al mantenimento del ponte San Michele;
- è emersa con forza la richiesta di chiarezza sulla possibilità di prolungare la vita utile del San Michele, alla luce:
 - delle limitazioni imposte dalla Soprintendenza negli interventi straordinari del 2019;
 - della scelta di realizzare un nuovo ponte in affiancamento che ha comportato la rinuncia alla candidatura UNESCO;
 - del fatto che diversi attori territoriali continuano a chiedere un recupero funzionale del San Michele.

3. Richiamo alle prospettive di programmazione regionale e territoriale

E' emerso come la sostituzione del San Michele si stia intrecciando con esigenze infrastrutturali di rilievo (collegamenti stradali e ferroviari, trasporto merci lungo l'asse del Gottardo) che in passato avevano trovato risposte diverse nella programmazione regionale.

In particolare:

- il progetto della Gronda Ferroviaria Nord-Est (C.I.P.E. n.150 del 2 dicembre 2005) prevedeva collegamenti ferroviari alternativi e meno impattanti;
- la riqualificazione del San Michele annunciata nel 2016 mirava ad allungarne la vita utile di 50 anni, con modesti impatti ambientali e benefici significativi per il traffico locale;
- le attuali limitazioni imposte dalla Soprintendenza hanno ridimensionato fortemente tale progetto.

Si richiede di porre la giusta attenzione prima di realizzare opere impattanti su un territorio già fortemente antropizzato quando e se sono possibili alternative in percorsi già definiti e meno impattanti.

4. Criticità delle ipotesi progettuali RFI

Le ipotesi oggi sul tavolo presentano criticità comuni:

- elevati impatti su viabilità locale e centri abitati;



- possibile utilizzo della nuova infrastruttura per trasporto merci con forti impatti acustici e vibrazionali;
- scenari che comportano numerosi espropri di abitazioni e consumo aggiuntivo di suolo in un'area di Parco Adda Nord;
- presenza di alternative viabilistiche presentate solo in parte agli enti e non discusse in modo trasparente nella sede del Dibattito Pubblico.
- Altissimo impatto paesaggistico a danno del pregio dello storico San Michele.

5. Proposte e richieste

Alla luce di quanto sopra, sono emerse alcune richieste, in particolare che:

1. Regione Lombardia assuma un ruolo attivo e visibile nel dibattito.
2. Sia condotta una valutazione comparativa che includa:
 - il recupero del progetto originale di riqualificazione del San Michele;
 - le alternative localizzative meno impattanti per abitazioni e suolo;
 - la verifica tecnica e amministrativa di un eventuale prolungamento della vita utile dell'attuale ponte.
3. La pianificazione della nuova infrastruttura sia inserita in un quadro strategico regionale ampio coerente con la mobilità lombarda e non limitata a un'opera isolata.
4. Sia considerata nella programmazione anche il secondo ponte sull'Adda a cura di CAL, che seppure in stato embrionale, rappresenta un elemento imprescindibile per comprendere gli impatti della nuova infrastruttura.
5. Siano garantite opere complementari per mitigare impatti, migliorare la sicurezza e promuovere mobilità sostenibile.

Dal confronto con la cittadinanza è peraltro emersa la richiesta di creare il più possibile sinergie e collaborazioni con tutti i livelli istituzionali per giungere a una soluzione:

- condivisa tra le comunità di entrambe le sponde dell'Adda;
- lungimirante e coerente con lo sviluppo territoriale di lungo periodo;
- attenta alla tutela ambientale e alla salvaguardia del patrimonio storico-paesaggistico.



Dibattito Pubblico
Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

05 AGOSTO 2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Regione Lombardia

6 agosto 2025

Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Area Nord Ovest
La Responsabile del Dibattito Pubblico
Ing. Rosa Pannetta
Email: rfi-din-dino@pec.rfi.it

Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Area Nord Ovest
Il Referente di Progetto
Ing. Daniele Mari
Email: rfi-vdo.dino.dino.mic@pec.rfi.it

Sito Dibattito Pubblico
Email: info@dpnuovopontesanmichele.it

**Oggetto: NUOVO PONTE SAN MICHELE TRA CALUSCO D'ADDA E PADERNO D'ADDA CUP J34J23000040001
TRASMISSIONE PARERE REGIONALE**

In relazione alla nota di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. prot. n. RFI-VDO.DIN.DINO\PEC\P\2025\0000064 del 13 maggio 2025 (prot.n. S1.2025.3986 del 13 maggio 2025), con la presente si trasmette il parere di Regione Lombardia, predisposto nell'ambito del Gruppo di Lavoro interdirezionale regionale attivato con nota prot. S1.2025.4160 del 16 maggio 2025 per l'istruttoria del progetto in esame.

Cordiali saluti,

Il Dirigente
DANTE SCOCCIANI

Parere_RL_DP_S.Michele.pdf

Referente per l'istruttoria della pratica: LUCA DELLI PAOLI Tel. 02/6765.5422

“Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d’Adda e Paderno d’Adda” - CUP J34J23000040001

Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Parere regionale

PREMESSA

Il ponte tra Paderno - Calusco di attraversamento dell’Adda, noto anche come Ponte Röthlisberger o Ponte San Michele, è un ponte in ferro ad arco a traffico misto, ferroviario e stradale, risalente al 1890.

I fenomeni di degrado diffusi che hanno interessato gli elementi strutturali del ponte hanno ridotto sensibilmente la vita utile del Ponte San Michele ad un numero limitato di anni (orizzonte 2030), nonostante gli ultimi interventi manutentivi straordinari, a cura di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., avviati nel settembre 2018 e conclusi nel settembre 2020.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha pertanto sviluppato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) del nuovo ponte ferroviario, in sostituzione dell’esistente Ponte San Michele e con nota n. RFI-VDO.DIN.DINO\PEC\P\2025\0000064 del 13 maggio 2025 ha trasmesso a tutti i soggetti interessati, e in particolare a Regione, la comunicazione di indizione del procedimento di Dibattito Pubblico (DP) ai sensi dell’art. 5, comma 1, lett. b) dell’Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023 per il “Nuovo Ponte tra Paderno d’Adda e Calusco d’Adda” - CUP J34J23000040001.

Il Dibattito Pubblico ha avuto avvio con la Conferenza stampa del 15 maggio 2025, data in cui RFI Spa ha provveduto a pubblicare la documentazione progettuale sulla piattaforma digitale dedicata www.dpnuovopontesanmichele.it invitando al contempo le Amministrazioni e i soggetti coinvolti ad esprimere entro 60 giorni valutazioni e/o determinazioni sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP).

RFI Spa ha quindi concesso una proroga di 30 giorni ai termini sopra indicati con propria nota n. RFI-VDO.DIN.DINO\PEC\P\2025\0000098 del 4 luglio 2025.

IL DOCUMENTO DI FATTIBILITA' DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il progetto del nuovo ponte ferroviario tra Paderno e Calusco d’Adda si inserisce nel contesto del più complessivo intervento di ammodernamento e potenziamento della ferrovia Seregno-Carnate – Ponte San Pietro, interessata in particolare ad oggi dalla relazione Milano - Bergamo via Carnate, e consiste nella realizzazione di nuovo ponte ferroviario a doppio binario, in sostituzione dell’esistente ponte San Michele.

Nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali, redatto da RFI Spa ai sensi del D.Lgs. 36/2023, sono sviluppati tre possibili scenari alternativi:

scenario 1: realizzazione di un ponte promiscuo, stradale e ferroviario, in stretto affiancamento all’esistente, lato Sud, con il mantenimento delle attuali stazioni ferroviarie;

scenario 2: realizzazione della ferrovia in variante, circa 3 km a Sud del ponte in essere, con realizzazione di n. 2 nuove fermate e variante stradale localizzata a circa 3 km a Nord del medesimo ponte;

scenario 3: realizzazione di un nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento all'esistente (come scenario 1) e di una variante stradale localizzata a Nord del ponte esistente (come scenario 2).

LE VALUTAZIONI REGIONALI

Le valutazioni regionali di seguito esposte sono l'esito dei contributi resi dai componenti del Gruppo di Lavoro interdirezionale, attivato con nota della DG Infrastrutture e Opere Pubbliche (prot. n. S1.2025.0004160 del 16 maggio 2025) per l'esame della documentazione progettuale predisposta da RFI Spa nell'ambito della procedura di Dibattito pubblico.

Rete stradale

Tra gli scenari progettuali presentati nel procedimento in corso, sviluppati sulla base delle richieste funzionali di carattere ferroviario e dei vincoli di ordine geologico, territoriale, paesaggistico ed urbanistico, nonché valorizzando le analisi di tipo viabilistico e trasportistico sviluppate nell'ambito del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali, **si ritiene come da perseguire**, anche in ragione della posizione sostanzialmente intermedia tra le viabilità di attraversamento Est - Ovest dei ponti esistenti di Brivio e Trezzo sull'Adda, **lo scenario 1**, con ponte a traffico misto, ferroviario e stradale, in stretto affiancamento al ponte San Michele esistente, da sviluppare, nelle prossime fasi progettuali, secondo gli approfondimenti valutativi nel seguito indicati. Tale posizionamento consente di assicurare una connessione diretta tra l'Isola bergamasca e la Brianza lecchese, territori che esprimono una importante esigenza di relazioni sociali ed economiche, anche in termini di connessioni viabilistiche.

Si rileva la necessità di acquisire nelle prossime fasi progettuali - in particolare per approfondire e valutare la domanda di traffico attualmente inespressa che verrà attratta dal nuovo ponte e la sostenibilità della rete viabilistica locale di adduzione ad esso – **uno Studio di traffico di area vasta** che comprenda significative porzioni della rete infrastrutturale compresa indicativamente entro i poli urbanizzati di Bergamo, Treviglio, Monza e, definito in termini viabilistici, dall'asse della SS470 ad est, della A4 a sud e della SS36 ad ovest. Un particolare approfondimento deve essere in ogni caso effettuato sull'area di maggiore influenza dei percorsi afferenti all'ambito territoriale oggetto dell'intervento. Lo Studio deve pertanto porre, come sopra detto, specifica attenzione all'accessibilità stradale al nuovo ponte sull'Adda ed alle ripercussioni trasportistiche sulla viabilità locale valutando le ricadute sugli attraversamenti dei centri abitati e l'adeguatezza delle connessioni tra le viabilità di rango provinciale.

Lo Studio - che sarà oggetto di confronto in un tavolo tecnico da attivarsi da parte di Regione Lombardia e con la partecipazione delle Province di Bergamo e Lecco - deve essere sviluppato secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con dettagliate analisi di rete negli scenari di domanda/offerta relativi all'opera in progetto come da criteri definiti nella disciplina tecnica regionale di settore (rif. D.G.R. n. VIII/3219 del 27 settembre 2006, Allegato 4).

L'analisi modellistica deve riguardare lo specifico periodo di punta previsto per l'infrastruttura in progetto, consentendo successivamente di ricavare i volumi di traffico medi giornalieri (TGM), secondo i passaggi di seguito riportati:

- a. scenario attuale (definizione della domanda, definizione dell'offerta e assegnazione della domanda all'offerta);
- b. scenario di progetto (previsione della domanda futura, definizione dell'offerta futura, assegnazione della domanda alla rete e analisi dei risultati).

Nello Studio devono essere riportati i livelli di servizio attesi. L'analisi dei risultati deve valutare quantitativamente gli effetti dell'intervento in relazione a obiettivi e vincoli progettuali, attraverso l'utilizzo di indicatori di congestione, quali ad esempio velocità medie di rete e rapporto flusso/capacità, e deve infine consentire l'identificazione di eventuali situazioni e nodi critici e individuare le possibili soluzioni viabilistiche aggiuntive necessarie per gestire e superare tali criticità, dando un'indicazione di priorità degli interventi valutati come risolutivi.

Tali interventi, laddove necessari per la sostenibilità trasportistica del nuovo intervento di attraversamento, devono diventare parte integrante del progetto complessivo del Nuovo Ponte.

Con riferimento alla riconnessione viabilistica dell'intervento in oggetto, si rileva in particolare che si renderà necessario prevedere la realizzazione di potenziamenti o nuove connessioni con la viabilità esistente adeguati a supportare i nuovi carichi di traffico, da individuarsi anche ad esito degli approfondimenti che emergeranno nello Studio di cui sopra.

Da un punto di vista progettuale, relativamente all'ambito di riconnessione in sponda bergamasca della nuova viabilità con la SP166, si chiede di valutare una possibile soluzione alternativa che risulti meno impattante rispetto all'interferenza con gli edifici esistenti nella porzione di territorio compresa tra la SP166 e Via Monastero dei Verghi.

Rete Ferroviaria

Il mantenimento della continuità del collegamento ferroviario garantito ad oggi dal Ponte S. Michele è fondamentale per la mobilità di territori fortemente conurbati quali quelli serviti dall'infrastruttura in essere. L'attuale Ponte S. Michele consente ad oggi lo svolgimento dei servizi regionali Milano – Bergamo via Carnate e, in prospettiva, a seguito della realizzazione del nuovo collegamento Bergamo – Orio al Serio (in fase di costruzione), nuovi servizi di connessione tra il Monzese e la Brianza e l'aeroporto di Orio al Serio (futura S18).

Tra le opzioni progettuali presentate, si ritiene che **le soluzioni con il ponte ferroviario in stretto affiancamento all'esistente siano maggiormente coerenti con gli obiettivi del Servizio Ferroviario Regionale.** Tali soluzioni consentono infatti il mantenimento delle stazioni esistenti di Calusco e Paderno-Robbiate, assicurando così la continuità nell'accessibilità al servizio ferroviario per l'utenza attuale e la piena integrazione con il tessuto urbano consolidato. Queste caratteristiche risultano fondamentali per garantire un'elevata accessibilità, anche in ottica di mobilità locale, e per favorire l'interscambio con altre modalità di trasporto pubblico. Inoltre, le soluzioni in affiancamento permettono la riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi ferroviari.

Al contrario, la soluzione n. 2, che prevede la dismissione delle attuali stazioni e la costruzione di nuove fermate in ambiti periferici, determinerebbe una riduzione della popolazione servita, poiché le nuove localizzazioni risultano decentrate rispetto ai centri abitati. Ciò comporterebbe maggiori difficoltà di accesso, soprattutto con modalità sostenibili, oltre a un allungamento dei tempi di percorrenza e a una minore resilienza del sistema ferroviario in caso di criticità operative.

Da un punto di vista progettuale si chiede, come evidenziato anche nel punto precedente, di valutare l'ottimizzazione dell'intervento in stretto affiancamento al ponte esistente così da garantire un minore impatto rispetto agli edifici esistenti in particolare nella porzione di territorio compresa tra la SP166 e Via Monastero dei Verghi.

Con riferimento alla soluzione prescelta **si sottolinea la necessità di garantire, durante tutte le fasi di cantiere, la continuità operativa della linea ferroviaria**, evitando interruzioni prolungate che potrebbero compromettere la qualità del servizio.

In questo senso si evidenzia anche che, con la prossima apertura del collegamento ferroviario tra Bergamo e l'Aeroporto di Orio al Serio, è prevista una riorganizzazione del servizio con l'attivazione del servizio S18, importante per il collegamento tra l'ambito Monzese e della Brianza orientale all'Aeroporto di Bergamo. Pertanto, eventuali interruzioni prolungate creerebbero forti criticità anche per i collegamenti aeroportuali per un'area rilevante della Lombardia.

Per gli aspetti inerenti alla segnaletica per l'informazione ai viaggiatori presso le stazioni, **si chiede che, nell'ambito delle successive fasi di progettazione, gli interventi sulle località di Calusco e Paderno-Robbiate siano integrati con i seguenti elementi:**

- **bachecche per informazioni su marciapiede** in prossimità allo sbarco delle scale;
- **bachecche per informazioni inerenti al Servizio Ferroviario Regionale all'interno della biglietteria/sala aspetto**. Le bachecche, ove possibile, devono essere posizionate in prossimità delle bachecche già previste dal progetto per l'affissione degli orari a/r;
- **segnali, a intervalli regolari, lungo i marciapiedi con i pittogrammi dei Trasporti pubblici**; l'indirizzamento deve avvenire esclusivamente verso il percorso più breve, sia planimetricamente che altimetricamente, alle aree di interscambio con il Trasporto Pubblico Locale; se sussistono percorsi differenziati per modalità di trasporto pubblico differenti, tale differenza deve essere indicata nella segnaletica;
- **predisposizione per la futura installazione dei teleindicatori del trasporto pubblico (autobus)**, in aree strategiche che intercettino i flussi degli utenti (quali, ad esempio, varchi, atri, biglietteria, sale d'attesa e locali connettivi);
- **predisposizione per la futura installazione della segnaletica d'interscambio del trasporto pubblico (autobus)** in aree strategiche che intercettino i flussi degli utenti (quali ad ess. varchi, atri, biglietteria, sale d'attesa e locali connettivi). La segnaletica d'interscambio è definita nel Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema ferroviario regionale di trasporto pubblico in Lombardia di cui alla DGR n. XI/518/2023 del 26 giugno 2023;
- **per ogni accesso alle stazioni, aste portamarchio, ovvero totem identificativi di stazione (S)**, come da specifiche del Manuale per la segnaletica relativa al Passante ferroviario e alle stazioni suburbane di cui alla DGR n.1989 20 giugno 2014 e s.m.i.;
- **paline per le fermate trasporto pubblico locale** coerenti con le specifiche del Decreto di Regione Lombardia n. 6989 del 28 maggio 2021.

Rapporti con il Trasporto Pubblico Locale

In relazione alle soluzioni progettuali in stretto affiancamento rispetto al ponte esistente, **si ritiene fondamentale che la successiva fase di progettazione consideri anche la riorganizzazione dell'accessibilità alle stazioni di Calusco e Paderno-Robbiate tenendo conto dell'integrazione con il Trasporto Pubblico Locale (TPL)**. In questo senso è opportuno che la fermata degli autobus sia collocata il più possibile in prossimità del fabbricato viaggiatori, con un collegamento diretto ai marciapiedi ferroviari e alle scale di accesso al sottopasso. **Tale riorganizzazione dovrebbe essere definita in coordinamento con l'Agenzia per il TPL dei Bacini di Bergamo e di Como-Lecco-Varese,**

con la finalità di garantire tempi di interscambio minimi e migliorare l'efficacia del sistema di mobilità integrata.

Si evidenzia inoltre che il progetto prevede la chiusura di diversi passaggi a livello e la conseguente realizzazione di sovrappassi viari nei comuni interessati. Tali interventi possono impattare sui percorsi e sulle aree di fermata dei servizi TPL esistenti. Si raccomanda pertanto che, **nelle successive fasi di progettazione, gli stessi siano analizzati in modo puntuale e congiunto con le Agenzie per il TPL competenti**, al fine di individuare eventuali adeguamenti dei percorsi delle linee attuali e di ridefinire le localizzazioni delle fermate qualora necessario, garantendo il mantenimento di adeguati livelli di accessibilità e servizio per l'utenza.

Rapporti con il Naviglio Paderno

Il Naviglio Paderno, canale artificiale che corre parallelo ad un tratto del Fiume Adda (tra Paderno e Calusco d'Adda) è tutelato dal Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) Navigli. Il Regolamento Regionale n. 3/2015, che definisce tutti i navigli navigabili, precisa che il Naviglio Paderno in quel tratto non è attualmente adeguatamente strutturato e attrezzato per la navigazione.

Sulla base della documentazione progettuale, si prende atto che la realizzazione dell'opera, in tutti e tre gli scenari esaminati, non interferisce con aree demaniali specificamente attrezzate o destinate alla navigazione del Naviglio Paderno. **Si ritiene comunque opportuno che sia mantenuto un costante raccordo con il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi**, in qualità di soggetto delegato dalla Regione Lombardia alla gestione del demanio del Naviglio Paderno, **e sia monitorata attentamente la fase esecutiva dell'intervento, affinché eventuali interventi** (es. ponteggi, movimentazione mezzi d'opera, cantieri temporanei) **non compromettano la fruibilità del tratto**, in particolare in corrispondenza dell'alzaia o dei percorsi ciclopedonali.

Assetto idrogeologico

Si rileva che:

- le opere di cui allo scenario 1 e 3 interferiscono con:
 - il corso del fiume Adda, afferente al Reticolo Idrico principale, sul quale AIPO esercita il ruolo di Autorità Idraulica ai sensi del R.D. n. 532/1904;
 - le fasce A, B, e C del Fiume Adda del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (Elaborato 8) e le aree P3/H, P2/M e P1/L dell'ambito RP del fiume Adda incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA);
 - un canale/fosso di scolo appartenente al reticolo idrografico regionale nel tratto di viabilità alternativa ai PL di via Piave e Via Dante;
- le opere di cui allo scenario 2, oltre alle medesime interferenze con il Fiume Adda e le aree PAI e PGRA dei suddetti scenari, interferisce anche con:
 - aree Em (esondazioni di carattere torrentizio a pericolosità media o moderata) del PAI (Elaborato 2) coincidenti con le aree P1/L dell'ambito RSCM, incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA), nei pressi della nuova fermata di Calusco e del Canale Adda Serio;
 - aree Em (esondazioni di carattere torrentizio a pericolosità media o moderata) e aree Eb (esondazioni di carattere torrentizio a pericolosità elevata) del PAI (Elaborato 2) coincidenti

con aree P1/L e P2/M dell'ambito RSCM, incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA), nei pressi del Torrente "La Bulliga";

- il corso dei Torrenti Bulliga e Grandone afferenti al Reticolo Idrico Principale (RIP) di competenza di Regione Lombardia/UTR Bergamo;
- il canale Adda Serio afferente al Reticolo Idrico di Bonifica (RIB) di competenza del Consorzio di Bonifica Media Pianura Bergamasca;
- il corso del Torrente Somma e una serie di canali irrigui afferenti al Reticolo idrico minore (RIM) di competenza comunale o privata.

Relativamente all'interferenza con le fasce fluviali, si precisa che:

- ai sensi dell'art.38 del Titolo II "Norme per le fasce fluviali" delle NdA del PAI, "*...all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui al comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino*". **Tale studio, non presente nella documentazione del DocFAP, deve essere predisposto nelle successive fasi progettuali e deve essere sottoposto al parere dell'Autorità competente (AIPO);**
- al comma 3 del suddetto art. 38 si aggiunge, inoltre, che: "**Le nuove opere di attraversamento, stradale o ferroviario, e comunque delle infrastrutture a rete, devono essere progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita direttiva emanata dall'Autorità di bacino**". In particolare, è necessario riferirsi alla **Direttiva n. 4 "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B"** per la redazione dello studio di compatibilità (c. d. Direttiva Infrastrutture, adottata dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino con deliberazioni n. 2 dell'11 maggio 1999 e successivamente aggiornata con Deliberazione C. I. n. 10 del 5 aprile 2006);
- l'art. 38, comma 2, delle NdA del PAI e la collegata Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno della Fasce A e B prevedono l'acquisizione di un parere di compatibilità da parte dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (AdBPo), qualora l'intervento stesso sia caratterizzato da "maggiore criticità in termini di impatto sull'assetto della rete idrografica". **È necessario, pertanto, il coinvolgimento nel procedimento sia di AdBPo che di AIPO;**
- ai sensi dell'art. 31, comma 4 del Titolo II "Norme per le fasce fluviali" delle NdA del PAI "*...competete agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, regolamentare le attività consentite, i limiti e i divieti per i territori ricadenti in fascia C*". Pertanto, **si rimanda ai Comuni competenti la valutazione della compatibilità dell'intervento con le proprie norme geologiche contenute all'interno dello strumento urbanistico per quanto riguarda l'interferenza con le aree in fascia C del PAI.**

Relativamente all'interferenza con le aree Eb ed Em, ai sensi dell'art. 9, comma 6, 6bis e 12 nella N.d.A. del PAI, tra gli altri, sono consentiti *la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture lineari a rete*

riferite a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente validato dall'Autorità competente. Gli interventi devono comunque garantire la sicurezza dell'esercizio delle funzioni per cui sono destinati, tenuto conto dello stato di dissesto in essere". Tale studio, non presente nella documentazione del DocFAP, deve essere predisposto nelle successive fasi progettuali e deve essere sottoposto al parere dell'autorità competente.

Relativamente alle opere di attraversamento dei corsi d'acqua succitati, **si rimanda ai pareri ed alle indicazioni di polizia idraulica delle relative Autorità idrauliche:** UTR Bergamo, relativamente al RIP, Consorzi di Bonifica Media Pianura Bergamasca, relativamente al RIB e ai Comuni competenti per le interferenze con il RIM.

Per quanto concerne gli aspetti di Polizia idraulica, di cui alla Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016, per l'esecuzione dell'intervento, **si rileva che è obbligatorio:**

- **acquisire l'eventuale nulla osta per opere, anche provvisori, da eseguirsi nella fascia di rispetto fluviale dei dieci metri di cui al R.D. 523/1904;**
- **richiedere specifica concessione, prima dell'inizio lavori, per l'eventuale attraversamento del demanio idrico fluviale, nel rispetto sia dell'art.93 del R.D. n. 523/1904**, il quale stabilisce che *"nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatoi pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa"*, sia dell'art. 12, comma 1, della L.R. n. 4/2016 il quale sancisce che *"è vietato l'utilizzo delle aree del demanio idrico fluviale senza titolo concessorio"*.

In riferimento ai criteri ed ai metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica, ai sensi dell'art. 58 bis della L.R. 12/2005 e del R.R. 7/2017, dalla documentazione disponibile, **al nuovo attraversamento si applicano le misure di invarianza idraulica e idrologica secondo i contenuti del menzionato regolamento.** Si ricorda, per le successive fasi progettuali, che:

1. **il progetto di invarianza idraulica e idrologica dovrà contenere tutti gli elaborati di cui al R.R. 7/2017;**
2. **a fine lavori dovrà essere compilato e trasmesso sul portale INVID**, accessibile al seguente link <https://www.tributi.regione.lombardia.it/invid/>, **il monitoraggio delle opere di invarianza realizzate.**

Paesaggio

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 80 della L.R. 12/2005, la competenza relativa al rilascio della futura autorizzazione paesaggistica, è in capo alla Struttura "Pianificazione di area vasta e autorizzazioni paesaggistiche" di Regione Lombardia.

In premessa è opportuno evidenziare, quale prima constatazione di ordine paesaggistico, che tutte le aree interessate dai differenti scenari progettuali ricadono, prevalentemente, in ambiti assoggettati a tutela ai sensi della parte terza del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio".

Elementi di tutela paesaggistica e indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale

Le ipotesi progettuali hanno come punto comune la collocazione all'interno di territori appartenenti al Parco dell'Adda Nord che, come area naturale protetta, comprende i territori di pianura attraversati dal fiume Adda, a valle del ramo lecchese del Lario.

Inoltre, nelle aree in esame, alle tutele paesaggistiche definite ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 ed operanti "ope legis" (fascia di 150 m dei corsi d'acqua, parchi e riserve, territori coperti da foreste e

boschi, ...), si sovrappongono una pluralità di provvedimenti di tutela specifici, definiti ai sensi dell'art. 136 del medesimo codice e costituiti da:

- D.M. 08/04/1969 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Imbersago";
- D.M. 15/07/1969 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Paderno d'Adda";
- D.M. 31/07/1969 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio comunale di Robbiate";
- D.P.G.R. 28/03/1984 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nel comune di Cornate d'Adda";
- D.P.G.R. 06/02/1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Calusco d'Adda";
- D.P.G.R. 06/02/1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una fascia lungo il fiume Adda per la parte ricadente nel territorio del comune di Suisio";
- D.G.R. 8/7562 27/06/2008/VIII "Comune di Verderio Superiore - Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio comunale".

Il Piano Paesaggistico Regionale vigente considera anch'esso le notevoli qualità di questo territorio collocando uno dei "*Punti di osservazione del paesaggio lombardo*" poco a sud del ponte San Michele, sulla diga dell'Addolorata in comune di Paderno d'Adda (cfr. *PPR - Osservatorio dei paesaggi lombardi – Paesaggio delle valli fluviali escavate – Valle dell'Adda*) e uno dei "*Luoghi dell'identità regionale*" poco più a valle, nell'ambito riferibile alle vedute leonardesche sul medio corso dell'Adda.

Lungo il ponte e parallelamente al corso dell'Adda corrono anche una strada panoramica (strada della valle dell'Adda da Cassano a Brivio) e due tracciati guida paesaggistici (Greenway della Valle dell'Adda e Ciclopista dei laghi lombardi) che hanno "*l'obiettivo di favorire la conservazione e la miglior fruizione di questi ambienti*".

Il Piano paesaggistico riconosce inoltre il ponte esistente come una componente del paesaggio storico-culturale che, assieme ad altri manufatti presenti in questo ambito, quali le centrali elettriche, contraddistingue il paesaggio lungo questo tratto del fiume Adda.

Prendendo atto che la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario e viabilistico è determinata dall'impossibilità di recuperare il ponte esistente a causa di problematiche strutturali evidenziate nella documentazione agli atti, appare evidente, sin da questa premessa, che qualunque ipotesi di realizzazione di una nuova infrastruttura, comportante l'alterazione di un contesto paesaggistico così fortemente caratterizzato e tutelato, rappresenta un elemento di criticità e debba pertanto essere supportata da approfondite valutazioni in termini di definizione del tracciato più opportuno, adozione della migliore ipotesi progettuale e impiego delle più avanzate tecnologie esecutive, allo scopo di non pregiudicare le elevate qualità paesaggistiche del contesto di intervento.

A supporto di tale affermazione si evidenzia come il Piano Paesaggistico vigente rilevi, citando espressamente il territorio oggetto di questa valutazione, come "*il tema ricorrente della costruzione di nuovi viadotti sulle valli fluviali escavate impone riflessioni sull'eventuale impatto*" e che "*sarebbe buona premessa riferirsi agli esempi notevolissimi realizzati nel passato (il ponte di Paderno, il ponte di Sesto Calende) per avanzare ipotesi progettuali connaturate con l'apprezzamento dei valori ambientali locali, in cui il manufatto sia elemento di integrazione, o anche di enfattizzazione della morfologia di valle*". Il Piano Paesaggistico (approvato nel 2010) evidenzia inoltre come gli, allora, "*recenti ampliamenti dei viadotti autostradali (Milano-Bergamo-Brescia) non costituiscono un precedente da cui trarre buone indicazioni*" e segnala come necessario un "*ripensamento sul numero e il carattere episodico dei nuovi attraversamenti propendendo magari per soluzioni plurifunzionali (strada+ferrovia) peraltro già efficacemente adottati in passato (vedi i ponti sopracitati)*".

Il presente parere, in accordo con lo strumento pianificatorio regionale, si sviluppa pertanto alla luce di queste considerazioni preliminari, valutando gli scenari progettuali in termini di opportunità e criticità

relative all'impatto delle opere nell'immediato contesto e nel più ampio ambito paesaggistico tutelato. Si ritengono inoltre come acquisite le motivazioni di ordine non paesaggistico (trasportistiche, infrastrutturali, geomorfologiche, ...) che hanno determinato l'elaborazione della documentazione progettuale.

Considerazioni paesaggistiche

Scenario 1

La realizzazione di un nuovo ponte, con medesima conformazione funzionale ed in stretto affiancamento al ponte San Michele ha, come principale criticità paesaggistica, la modifica permanente di uno dei punti di osservazione del paesaggio lombardo posto in un più vasto ambito che ha particolare rilevanza *"nella memoria e nella costruzione dell'immagine regionale"*.

È di immediata evidenza che la presenza di una nuova infrastruttura, alterando le consolidate visuali del manufatto storico dagli spazi lungo il fiume, determina un rischio di compromissione della percezione del ponte esistente e, più in generale, della qualità dell'ambito tutelato.

Affiancato da una nuova struttura, il ponte San Michele rischierebbe di perdere la propria caratteristica di unicità ed eccezionalità ingegneristica posta a collegamento delle due sponde dell'Adda.

Da un punto di vista paesaggistico, le opportunità di tale scelta sono, eventualmente, da ricercarsi nella tutela del più vasto ambito territoriale in quanto la realizzazione della nuova infrastruttura consentirebbe di minimizzare gli impatti dell'intervento negli ambiti esterni all'immediato intorno del ponte, operando in un'area in cui il sistema infrastrutturale è consolidato.

Rispetto alle indicazioni del PPR vigente sopra riportate, questo scenario si rileva in linea rispetto alla scelta di un'unica soluzione plurifunzionale di attraversamento (strada+ferrovia), ma non appare del tutto aderente alle cautele espresse dal Piano rispetto alla panoramicità del luogo.

Sotto questo profilo, pertanto, le successive fasi di progettazione architettonica e ingegneristica dell'infrastruttura dovranno garantire di contemperare a tutti gli interessi in esame.

Scenario 2

La proposta di un nuovo tracciato ferroviario in variante, posto a sud dell'attuale ponte e, al contempo, di un separato tracciato stradale collocato a circa 3 km a nord dell'attuale attraversamento presenta quale vantaggio più evidente la tutela del contesto paesaggistico in cui è inserito il ponte San Michele e la conservazione di un'immagine iconica e consolidata del paesaggio lombardo. Tuttavia, non sono trascurabili gli impatti e le trasformazioni che questo scenario apporta nel più ampio contesto territoriale coinvolto dal progetto.

L'occupazione di suolo libero, le modifiche derivanti dallo spostamento delle stazioni ferroviarie che interesseranno, sotto diversi punti di vista, gli abitati di Paderno e Calusco, la realizzazione del nuovo viadotto ferroviario più a sud lungo l'Adda ed il nuovo attraversamento stradale tra Imbersago e Villa d'Adda, in un contesto parimenti tutelato e nelle vicinanze di un punto connotato da specifiche caratteristiche percettive quale l'attraversamento del traghetto di Leonardo, costituiscono un insieme di modifiche alla conformazione dei contesti tutelati i cui effetti non sono chiaramente individuabili in ragione della difficile determinazione delle potenziali dinamiche di sviluppo dei territori coinvolti (es. future modifiche indotte negli usi del suolo).

Questo scenario, pertanto, si caratterizza in ragione del più ampio impatto generato nel territorio e per l'inserimento, in ambiti attualmente privi di elementi di forte infrastrutturazione, del nuovo tracciato ferroviario che si configurerebbe come ulteriore elemento interferente rispetto al residuo contesto agricolo e naturale posto ai margini dell'Adda.

Scenario 3

La soluzione progettuale si configura quale composizione integrata tra gli scenari 1 e 2, prevedendo un ponte esclusivamente ferroviario in stretto affiancamento a quello esistente e un ponte stradale localizzato nella medesima posizione dello scenario 2. Tale soluzione ibrida, relativamente al nuovo ponte, potrebbe presentare una struttura di minore impatto dimensionale in ragione della necessità del solo impalcato ferroviario, riducendo, con le dovute cautele progettuali, l'altezza della sezione di attraversamento.

La soluzione ad un solo impalcato potrebbe consentire una maggiore flessibilità nella redazione delle soluzioni progettuali permettendo di realizzare un manufatto univocamente connotato (ferroviario), capace di dialogare con gli elementi del contesto tutelato. La separazione delle viabilità (ferroviaria e stradale) lungo due distinti tracciati, da un punto di vista paesaggistico e fatti salvi gli ulteriori e necessari approfondimenti della viabilità su gomma, potrebbe consentire una occupazione intermedia del territorio non infrastrutturato rispetto a quanto previsto nello scenario 1 (minore occupazione) e nello scenario 2 (massima occupazione), in quanto la linea ferroviaria non si discosterebbe significativamente da quella esistente.

Si richiamano comunque le considerazioni sopra rappresentate dello scenario 1 rispetto alla realizzazione di un'opera in affiancamento all'esistente e quelle di ordine viabilistico dello scenario 2 in merito alla localizzazione del nuovo attraversamento stradale.

Considerazioni preliminari relative alla progettazione dei manufatti

In riferimento a quanto sopra riportato si ritiene importante richiamare che nella redazione di ogni scenario la valutazione dell'impatto paesaggistico non può prescindere dalla valutazione delle soluzioni architettonico-ingegneristiche che verranno adottate, in quanto, le stesse costituiscono l'elemento principale del rapporto tra il ponte San Michele e il contesto locale della valle dell'Adda.

Come valutazione generale, pertanto, è opportuno precisare che **si ritiene necessaria, nelle successive fasi di progettazione, un'esplorazione delle più ampie alternative architettonico-ingegneristiche e, a seguito di quanto suggerito dalla scrivente Struttura durante le precedenti interlocuzioni con il proponente e il MIC, si valuta positivamente l'indicazione relativa alla possibilità di utilizzare lo strumento del concorso di idee che consenta di individuare la migliore soluzione progettuale ed esecutiva.**

Questa dovrà rispettare principi di integrazione paesaggistica e minimizzazione dell'impatto ambientale, ponendo particolare attenzione al tipo di rapporto visuale tra ponte esistente e nuova infrastruttura, oltre che mirare alla costruzione di una nuova immagine del paesaggio lombardo in questo specifico punto di osservazione.

Valutazioni finali

In considerazione delle necessità di mantenimento funzionale dell'infrastruttura di trasporto, al termine di questa analisi si evidenzia come, da un punto di vista paesaggistico, tutti gli scenari proposti presentino elementi di criticità seppur temperati da opportunità specifiche, differenti per ogni scenario, in termini di salvaguardia della panoramicità dei luoghi, livello di modifica degli ambiti tutelati, occupazione di suolo, ecc.

Tali prime valutazioni necessitano pertanto di approfondimenti progettuali in relazione alle differenti localizzazioni, alle più avanzate soluzioni ingegneristiche, architettoniche e materiche adottabili per la realizzazione dei nuovi ponti (in particolare per gli scenari 1 e 3), in riferimento alle più adeguate modalità di inserimento paesaggistico delle opere nei territori tutelati.

In particolare, occorre evidenziare che, senza un adeguato livello di approfondimento progettuale, risulta difficile valutare correttamente gli impatti della realizzazione di nuove infrastrutture rispetto allo specifico "punto di osservazione del paesaggio lombardo" costituito dal Ponte San Michele e dalla valle dell'Adda come individuato dal PPR vigente e come tutelato da specifici decreti ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio".

Allo stato attuale, in termini di tutela e conservazione delle caratteristiche paesaggistiche esistenti appare evidente come, per qualunque intervento in prossimità della struttura esistente, debba essere posta l'attenzione sulle possibilità di compromissione del paesaggio tutelato rispetto alle opportunità rappresentate da un nuovo elemento infrastrutturale.

Resta tuttavia evidente che tale considerazione deve intendersi preliminare e riferita ad un principio di cautela in quanto formulata sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali e, pertanto, in

assenza di un livello di dettaglio progettuale che consenta una valutazione esaustiva dell'impatto paesaggistico complessivo.

Parimenti, costituiscono elementi di forte modifica del contesto le soluzioni che prevedono una pluralità di attraversamenti sull'Adda e la trasformazione di ambiti ugualmente tutelati per i quali le opere, distribuite all'interno di un contesto più ampio, dovranno necessariamente garantire elevati standard progettuali ed essere corredate da specifici interventi di mitigazione e inserimento ambientale e paesaggistico.

Pertanto, rispetto a quanto sopra esposto, anche in riferimento alla competenza autorizzatoria dell'intervento, **la struttura "Pianificazione di area vasta e autorizzazioni paesaggistiche" di Regione Lombardia rimane a disposizione per il supporto alla definizione della migliore scelta progettuale e per l'individuazione delle più adeguate cautele di ordine paesaggistico di cui l'intervento dovrà farsi carico.**

Agricoltura e tutela del suolo

In relazione alle tematiche inerenti all'agricoltura e la tutela del suolo, **si ritiene di individuare l'alternativa progettuale n. 1 complessivamente "preferibile" tra i tre scenari del DocFAP.** Dall'esame della documentazione messa a disposizione si evidenzia come lo scenario 1 sia quello meno impattante sulla matrice suolo, associato ad un minor sviluppo sia di linea ferroviaria che di viabilità, e sia quello che necessiterà quindi, nel tempo, anche di minor costi di manutenzione.

Dalla documentazione si evince inoltre che lo scenario 1 garantirà comunque di servire la medesima domanda stradale con pari livelli di saturazione degli altri due scenari, oltre a ridurre tempi di percorrenza e di decongestionamento della rete. Inoltre, anche per quanto riguarda la linea ferroviaria, lo scenario 1 consente un incremento della quota modale del servizio ferroviario, pari agli altri scenari, consentendo tuttavia un alto risparmio di tempo per gli utenti ferroviari e il maggior risparmio di tempo per gli utenti stradali.

In considerazione dei miglioramenti che si avranno sia sulla linea ferroviaria che su quella stradale, l'attrattività dell'opera, che si realizzerà soprattutto nei confronti degli utenti stradali e di mezzi pesanti, comporterà necessariamente degli adeguamenti della viabilità esistente al fine di rendere maggiormente sostenibile il traffico indotto. A tal proposito, **ipotizzando quindi la realizzazione di infrastrutture stradali secondarie che dovranno essere realizzate sui territori interessati, che saranno strettamente collegate, e necessarie alla sostenibilità veicolare e all'efficacia della nuova infrastruttura, si chiede che i relativi impatti sull'occupazione di suolo che queste comporteranno, vengano considerati nel medesimo progetto, mediante uno studio di area vasta, così come meglio declinato nella precedente sezione "Rete stradale".**

Salute

Considerato che all'interno del Documento (DocFAP) sono stati analizzati e presi in considerazione anche i vincoli urbanistici e i potenziali vincoli ambientali, attraverso la ricognizione territoriale delle aree interessate dall'opera, nei tre diversi scenari ipotizzati l'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) della Brianza ritiene che, relativamente agli aspetti di competenza, **sia da preferire l'attuazione della soluzione realizzativa che comporti minori impatti dell'opera nei confronti della popolazione,** anche con riferimento alle necessarie e conseguenti modifiche per l'adeguamento della viabilità stradale.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'obiettivo principale del Dibattito Pubblico, che si svolge nella fase iniziale della progettazione, è quello di garantire la trasparenza e la partecipazione attiva, di stimolare il confronto e informare cittadini, associazioni, enti che vivono e operano nelle zone interessate in merito alle alternative progettuali esaminate per condividere e convergere sul progetto ottimale per il territorio.

Al fine pertanto di fornire il dovuto supporto al buon esito del Dibattito pubblico in corso, si ritiene di esprimere un **parere finale che**, sulla base dei contributi di competenza resi dai componenti del Gruppo di Lavoro Interdirezionale i cui contenuti sono stati sopra richiamati puntualmente, **individua lo scenario 1 (nuovo attraversamento misto in affiancamento all'attraversamento esistente) come quello che, con le indicazioni e le prescrizioni sopra presentate, risulta complessivamente di maggiore interesse per Regione Lombardia per il suo approfondimento nell'ambito delle successive fasi progettuali**. Tale scenario, in particolare, oltre ad essere il migliore da un punto di vista trasportistico, presenta il minore impatto sul territorio in termini di consumo di suolo e in termini di rapporto con l'assetto idrogeologico nonché, considerati i contenuti del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali sviluppati da RFI Spa, le migliori condizioni di fattibilità tecnico-economica.

Regione Lombardia conferma in questa sede la propria disponibilità ad accompagnare attivamente lo sviluppo di questo fondamentale intervento per la mobilità stradale e ferroviaria a cavallo del fiume Adda anche nelle successive fasi progettuali.

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune di Merate e altri 12 Comuni

6 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Mattia Salvioni

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.merate.lc.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Merate

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Merate e altri comuni firmatari: Comune di Aicurzio, Comune di Bernareggio, Comune di Carnate, Comune di Cernusco Lombardone, Comune di Imbersago, Comune di Lomagna, Comune di Osnago, Comune di Paderno D'Adda, Comune di Robbiate, Comune di Ronco Briantino, Comune di Sulbiate, Comune di Verderio.

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Partendo dal presupposto che la progettazione del nuovo ponte non possa limitarsi all'infrastruttura in sé, ma debba necessariamente estendersi al sistema viabilistico ad essa connesso, il presente documento intende offrire un **contributo concreto e propositivo al dibattito pubblico, individuando le principali criticità viabilistiche attualmente già presenti e che andrebbero ulteriormente ad aggravarsi nel caso si procedesse con una qualsiasi delle tre soluzioni proposte da RFI.**

CRITICITÀ ATTUALI DELLA MOBILITÀ

L'area a ovest del fiume Adda, seppur fortemente interconnessa a livello sociale ed economico con i poli produttivi e metropolitani della Lombardia, soffre da anni di una mobilità penalizzata da:

- a) **Congestione degli snodi viari principali, in particolare lungo l'asse SP342dir (Calco-Merate-Cernusco-Osnago-Lomagna-Carnate-Usmate), SP54 (Missaglia-Montevecchia-Cernusco), la SP55 (Sernovella-Brugarolo-Osnago-Lomagna-Casatenovo), la SP3 (Sernovella, Ronco Briantino, Bernareggio) e la SP177 (Bellusco-Bernareggio-Carnate-Usmate). FIGURA 1.A - FIGURA 1.B**
- b) **Scarsa fluidità dell'accesso / uscita alla Tangenziale Est (A51), con punti critici nei nodi di Usmate Velate/Lomagna sino al semaforo di Cernusco Lombardone. FIGURA 2**

In merito alle direttrici viabilistiche individuate nei precedenti punti a) e b) già oggi fortemente congestionate, è possibile individuare specificatamente almeno 10 punti di criticità che si pongono all'attenzione del dibattito pubblico. **FIGURA 3**



- c) **Limitata intermodalità tra trasporto privato e mezzi pubblici (ferrovie, autobus) che aggrava il carico automobilistico nei centri urbani e nelle zone prossime al ponte.**
- d) **Accessibilità problematica al ponte esistente che, a causa della morfologia e della rete stradale limitrofa, amplifica la vulnerabilità della zona in caso di disservizi o chiusure.**

LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE E TERRITORIALE ATTUALE E LE NUOVE PROSPETTIVE

Nonostante le preoccupazioni sopraesposte, risulta sempre più evidente come sulla sostituzione del ponte San Michele stiano convergendo prospettive di connessione stradale e ferroviaria di primaria importanza che, fino pochi anni fa, trovavano soluzioni diverse nel quadro della programmazione regionale.

In particolare, le necessità di un collegamento per il trasporto merci connesso alla direttrice del Gottardo in grado di decongestionare il nodo di Milano, trovava risposta nella Gronda Ferroviaria Nord-Est, cioè nella realizzazione di un collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo.

Il progetto preliminare della Gronda, già approvato con deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.) n. 150, del 2 dicembre 2005, prevedeva che, da Seregno a Carnate, il tracciato si affiancasse a quello della ferrovia esistente, mentre da qui si sarebbe staccata una nuova infrastruttura che correva parallela alla tratta D (progetto originale) della Pedemontana lombarda fino a Osio, connettendosi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate.

In questo quadro, si inseriva il progetto di riqualificazione del San Michele annunciato del 2016 che, per un valore stimato di 20 milioni di euro, prevedeva di allungare la vita utile del ponte di 50 anni, di portare a 70 km orari la velocità dei treni sul ponte e consentire l'uso stradale in concomitanza con il transito degli stessi¹. Obiettivi che rispondevano alle esigenze di trasporto territoriale locale e pendolare, con scarsissimo impatto ambientale e paesaggistico.

Preme anche sottolineare che, l'intervento sul Ponte San Michele, da quanto risulta, ha subito importanti limitazioni e non ha raggiunto gli obiettivi prefissati per le limitazioni imposte alla ristrutturazione dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio a tutela del valore monumentale del bene.

LE PROPOSTE PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO SAN MICHELE E LE CRITICITÀ RISCONTRATE

La combinazione di questi fattori ha comportato la **messa in campo delle proposte alternative oggetto del presente dibattito, che sommano impatti pesantissimi:**

- scaricano sulla viabilità locale a servizio degli insediamenti residenziali, necessità di attraversamento e di trasporto merci che dovrebbero trovare più adeguate vie di transito, impattando pesantemente sui centri abitati e in generale sulla viabilità già critica di tutta l'area del meratese e del nord est vimeratese;
- ipotizzano l'uso della struttura ferroviaria potenziata che attraversa il centro abitato di Paderno e lambisce le aree urbanizzate di Verderio, Robbiate, Ronco Briantino, Osnago e Carnate quale nuova gronda ferroviaria Nord Est con conseguenze pesanti sull'abitato per rumore e vibrazioni, con traffico anche notturno e impatto sulla qualità della vita della popolazione;
- prevedono nell'ipotesi 1 e (in parte 3) la costruzione di un ponte a meno di 30 m dal San Michele, con un impalcato di dimensioni superiori che oscurerebbe visivamente l'attuale, con conseguente

¹ Lettera al Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Umberto Del Basso De Caro, da parte dell'Amministratore Delegato di RFI, Maurizio Gentile, 7/01/2026 (Prot. RFI: AD\A0011\P\2016\0000024)

impatto paesaggistico e deperimento di uno dei punti di maggior valore paesistico-ambientale dell'Adda²

L'insufficienza della proposta viabilistica è, peraltro, dimostrata dalla presentazione, a tre giorni dall'avvio del dibattito pubblico e ai soli Sindaci della sponda bergamasca, di tre opzioni di ponte stradale progettate dalle Concessioni Autostradali Lombarde (12 maggio 2025 - UTR Bergamo).

Si ritiene che le proposte messe oggi sul tavolo da RFI non possano rispondere alle esigenze che la programmazione regionale aveva individuato e a cui veniva data risposta con gli interventi sopraesposti.

L'utilizzo del ponte (o dei ponti) sostitutivo del San Michele per rispondere a tali esigenze viabilistiche e ferroviarie non solo comporta pesanti limiti ed esternalità negative sui territori, ma rappresenta un netto impoverimento del programma infrastrutturale lombardo, che concentra su una struttura mal localizzata, geograficamente e urbanisticamente, una pluralità di esigenze difficilmente conciliabili: traffico viario locale e traffico di attraversamento; trasporto pendolare viaggiatori verso la città metropolitana e trasporto merci su corridoio est-ovest.

Il tutto precipitato in un dibattito pubblico dove tali premesse non sono però esplicitate e, ad oggi in sede di confronto pubblico, è anche mancata la possibilità di un confronto con Regione Lombardia in qualità di soggetto con la titolarità sulla programmazione territoriale sovraprovinciale.

Alla luce di tutto quanto sopraesposto riteniamo che la ricomposizione delle problematiche evidenziate debba necessariamente essere ricondotta alla ripresa delle linee essenziali della programmazione territoriale consolidatasi negli anni ovvero:

- al mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;
- all'individuazione di una connessione viaria tra isola bergamasca e Brianza dell'est nell'ambito del corridoio della Pedemontana o limitrofi, che risponda alle esigenze di transito evidenziate anche dallo studio del traffico PIM - Provincia di Monza e della Brianza e garantisca una connessione con la viabilità maggiore senza impattare direttamente su centri abitati e aree residenziali (proposte CAL-Regione Lombardia del 12 maggio 2025 presso l'UTR di Bergamo);
- al recupero del progetto originale di riqualificazione del ponte San Michele, riverificando lo stesso con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio nel quadro delle alternative presenti e, in specifico, dell'ipotesi di un ponte in stretto affiancamento all'attuale, al fine di verificare quale opzione sia maggiormente accoglibile per la tutela del bene monumentale.

Infine, fermo restando le linee essenziali di sviluppo precedentemente esposte, si ritiene che il Ponte San Michele rappresenti un'infrastruttura strategica non solo per la connessione tra le due sponde dell'Adda, ma anche per la **riqualificazione complessiva della mobilità territoriale**. Per questo, i **Comuni firmatari auspicano che la sua riqualificazione venga integrata da interventi accessori essenziali e complementari che rispondano in modo strutturale e duraturo alle criticità viabilistiche del territorio esposte in apertura del presente documento, promuovendo sostenibilità, sicurezza e coesione**. In questo senso, i Comuni sono disponibili per un confronto efficace con gli attori e le istituzioni coinvolte per lavorare sinergicamente sapendo fare sintesi delle esigenze di tutte le realtà e attori coinvolti.

² PTC Parco Adda Nord, ultima variante generale approvata il 29/07/2024 con delibera numero XII/2891e di Regione Lombardia e Piano Paesaggistico Regionale vigente – Repertori - Visuali sensibili (n. 47)

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Figura 1.A - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 8.00

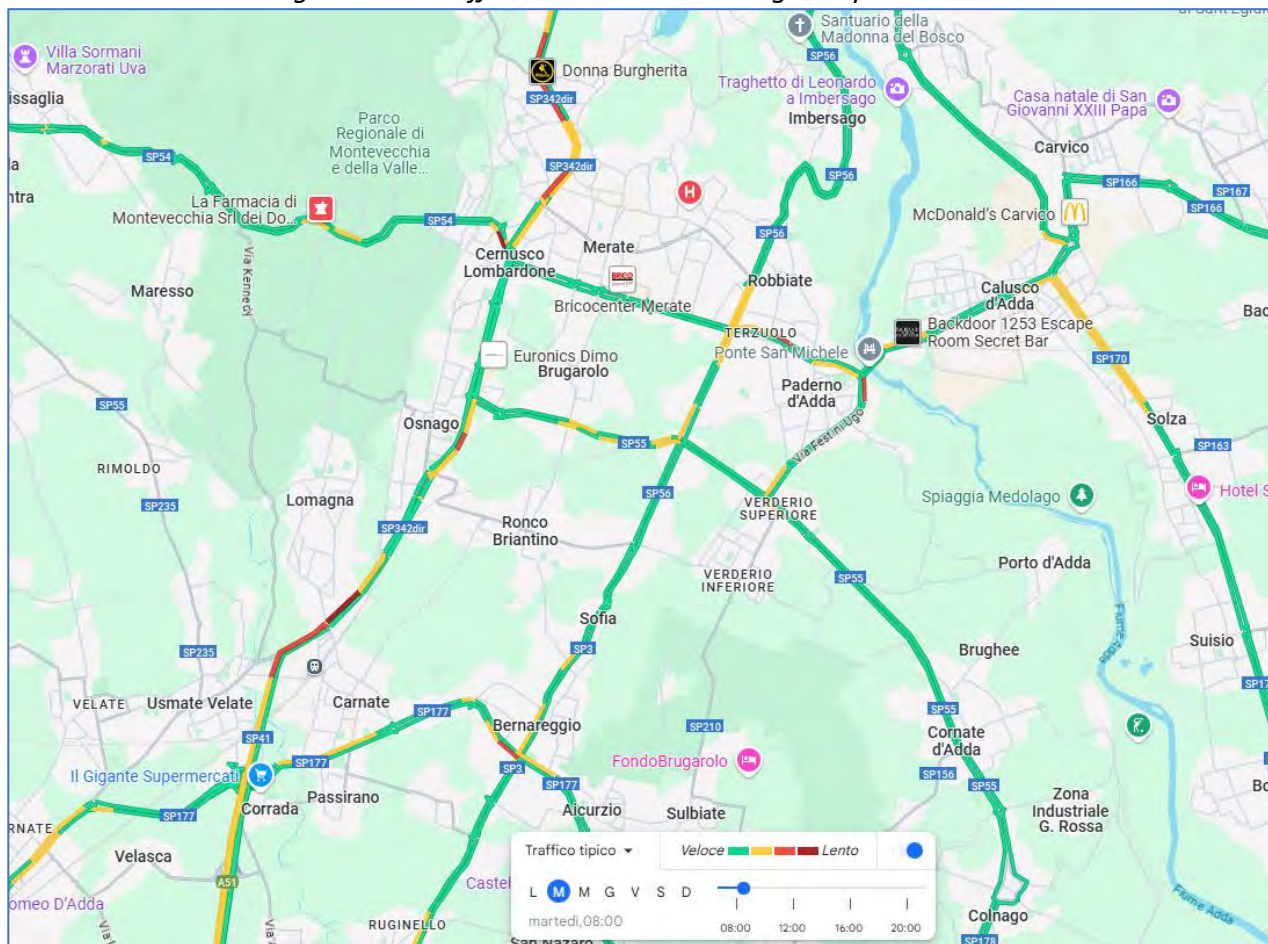


Figura 1.B - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 18.00

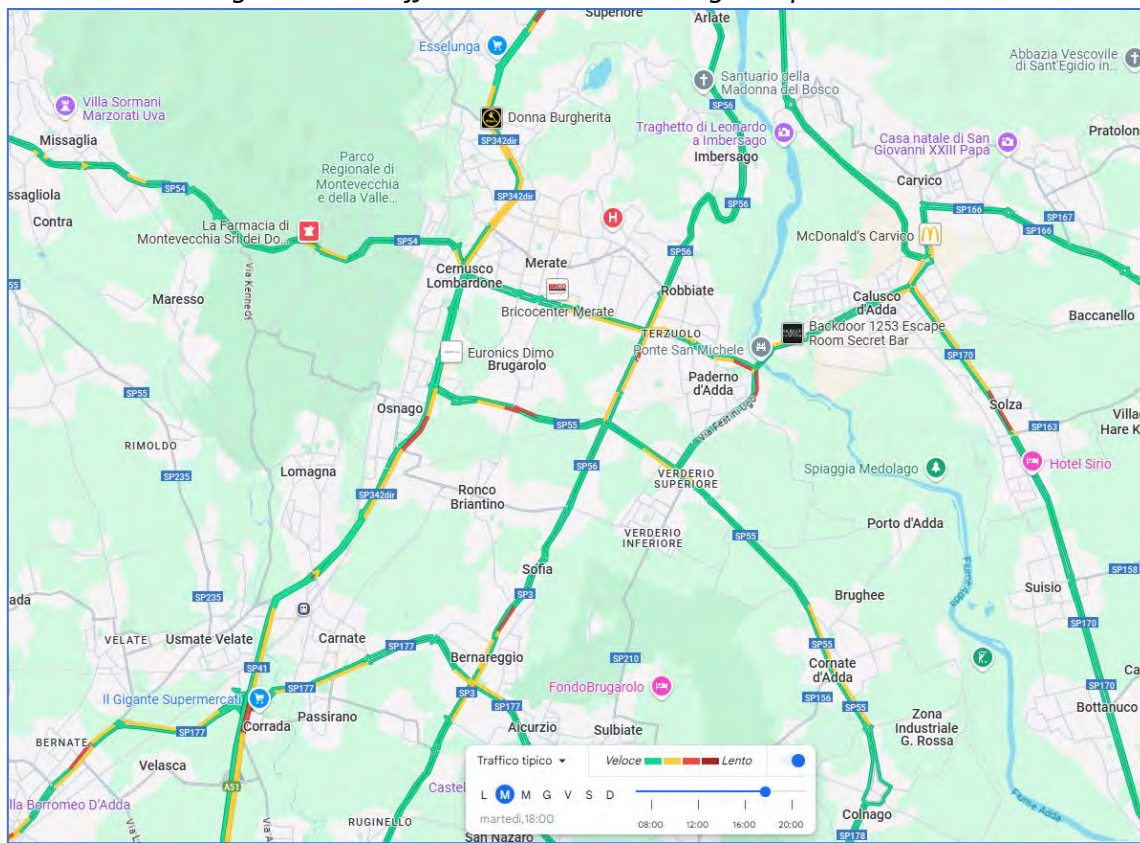


Figura 2 - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 8.00 – Entrata tangenziale Est Usmate / Lomagna

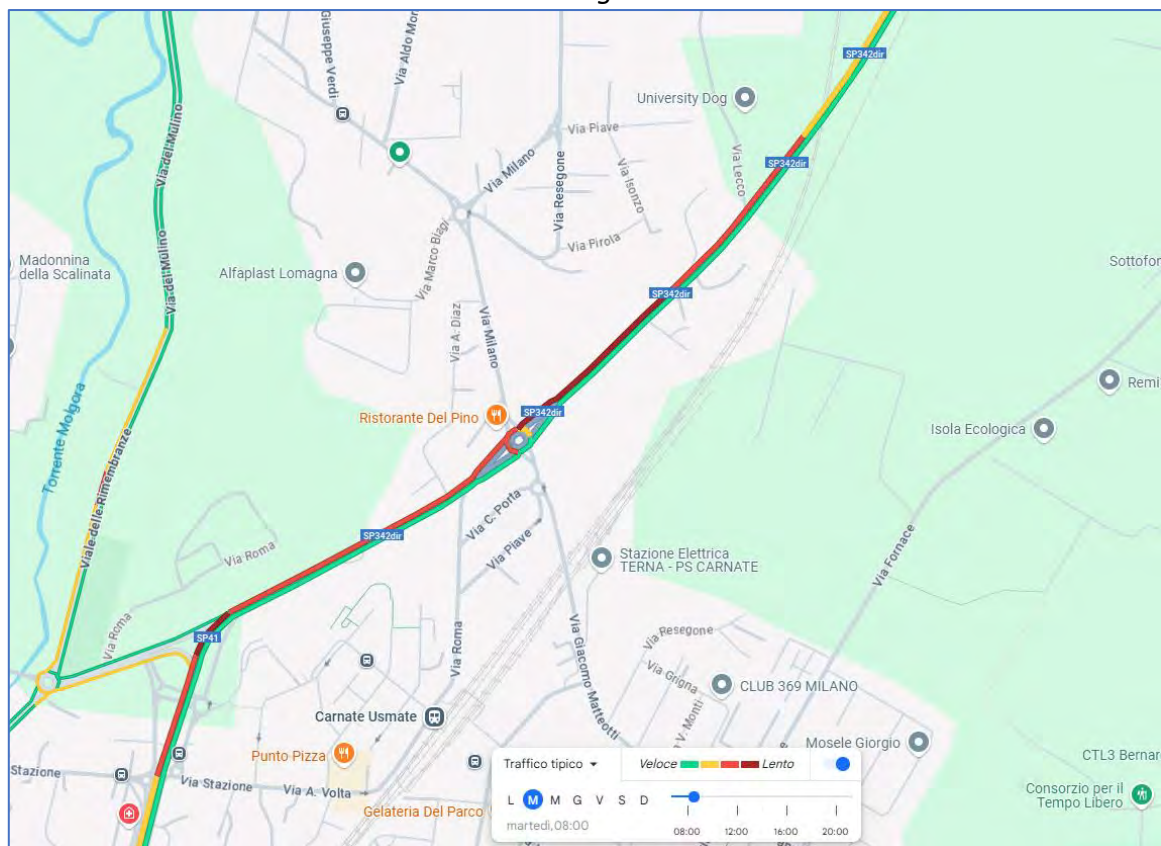
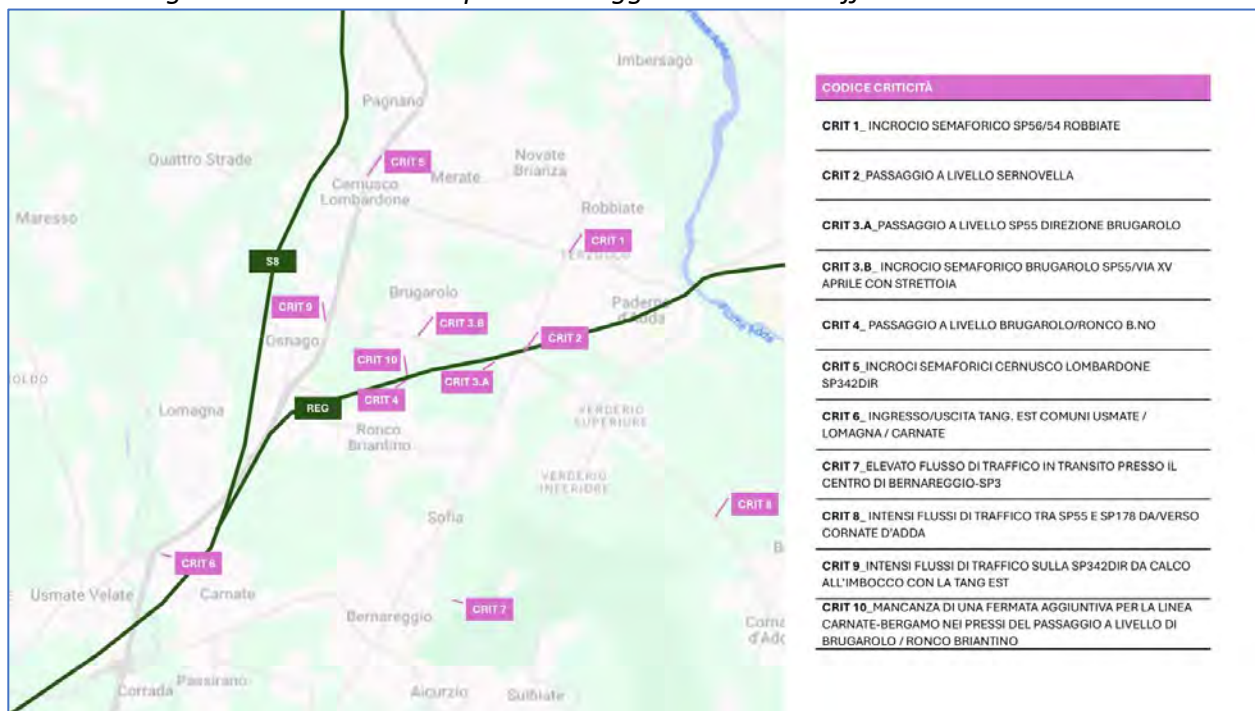


Figura 3 - Localizzazione punti di maggiore criticità traffico – Area Meratese



06 Agosto 2025

I Comuni proponenti:

Comune di Merate

Comune di Aicurzio

Comune di Bernareggio

Comune di Carnate

Comune di Cernusco Lombardone

Comune di Imbersago

Comune di Lomagna

Comune di Osnago

Comune di Paderno D'Adda

Comune di Robbiate

Comune di Ronco Briantino

Comune di Sulbiate

Comune di Verderio

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Confagricoltura ML e MB

7 agosto 2025



MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

PAOLO MARIA SPADARI

Recapito personale (telefono o mail)

Paolo.spadari@confagricolturamilo.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Confagricolura Milano Lodi e Monza Brianza

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda: soluzione 2 del progetto. Spunti di riflessione sull'ipotesi del nuovo ponte ferroviario sulla Valle di Porto condivise con Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione bio (CCPB – azienda CF42)
La mobilità sostenibile, fatto salvo la sicurezza, non può prescindere dal risparmio del territorio, dal rispetto del paesaggio e dell'ambiente nonché dalla giusta considerazione delle realtà economiche esistenti e delle loro prospettive future. Lo spreco di territorio è una scelta di non ritorno. Per tale motivo le soluzioni in adesione o di riqualificazione dell'esistente appaiono quelle maggiormente condivisibili.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Relazione; estratto mappa

Data 07.08.2025

Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

(c.f.r. soluzione 2 del progetto)

Spunti di riflessione sull'ipotesi del nuovo ponte ferroviario sulla Valle di Porto

Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione bio (CCPB – azienda CF42)

| | | |
|--|---|--|
| | Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda | |
| | Elementi di valutazione relativi al ponte ferroviario di attraversamento dell'Adda previsto nel Comune di Cornate d'Adda - zona Valle di Porto c.f.r. allo <i>Scenario 2 del progetto</i> | |
| | <p style="text-align: center;"><u>PREMESSA</u></p> <p>Il progetto del Nuovo Ponte San Michele nasce per il ripristino del collegamento viario e ferroviario tra le province di Lecco e Bergamo, reso necessario per la programmata chiusura definitiva entro il 2030 dello storico ponte San Michele che collega Calusco d'Adda e Paderno d'Adda. Il vincolo che lo tutela infatti ne vieta la demolizione e quindi l'ipotesi della sua sostituzione in loco e pertanto il progetto esamina tre soluzioni alternative.</p> <p>Lo <i>Scenario 2</i> del progetto prevede due ponti, uno viario e l'altro ferroviario che attraversano l'Adda in zone differenti.</p> <p>Il punto individuato nello <i>Scenario 2</i> per l'attraversamento dell'Adda con il ponte ferroviario si trova nel Comune di Cornate d'Adda (MB) – Frazione Porto d'Adda - località Porto d'Adda Inferiore / Valle di Porto, nel territorio del Parco Adda Nord.</p> <p>Un viadotto lungo circa 990 metri e le relative strutture portanti (2 o 3 arcate in cemento armato) divideranno trasversalmente il territorio della Valle di Porto dove verranno eseguite le opere di costruzione e successivamente quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria.</p> <p>L' Area Tecnica del cantiere con gli impianti ed i materiali necessari alla costruzione del ponte è stata individuata nella pianura a livello dell'alzaia, zona accessibile attraverso la strada vicinale di uso pubblico della Valle di Porto e la strada che da questa si diparte per raggiungere il ripiano inferiore della ex cava di ghiaia cessata nel 1985, contestualmente recuperata all'uso agricolo e dal 2014 condotta dall'Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione biologica (CCPB – azienda CF42).</p> | |

CONSIDERAZIONI GENERALI

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il Progetto del Nuovo Ponte San Michele evidenzia la propria adesione agli obiettivi di sostenibilità promossi a livello globale ed europeo, focalizzandosi sull'efficienza e la sostenibilità di mobilità e trasporti, allineandosi alla politica di coesione territoriale EU 2021 – 2027 , all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e agli obiettivi del Green Deal Europeo.

Nella Relazione di Progetto (Capitolo 1 – introduzione)

tra i 5 obiettivi del progetto riguardanti la mobilità sostenibile il n. 4 pone in evidenza il tema ambientale ovvero:

“preservare il capitale naturale e valorizzare il contesto paesaggistico e i caratteri identitari dei luoghi”.

In questo ambito il contributo del progetto alle strategie di sviluppo sostenibile prende come riferimento l'obiettivo n. 15 (SDGs) dell'Agenda 2030 *“ Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno, e fermare la perdita di diversità biologica”.*

La mobilità sostenibile ed intelligente, che il Progetto intende realizzare tramite il potenziamento del servizio ferroviario ed una rinnovata intermodalità, viene sottolineato che favorisce un turismo sostenibile del territorio connettendone le diverse risorse naturali, culturali e storiche, con la duplice finalità di preservare l'ambiente e dare supporto all'economia locale creando posti di lavoro.

PROGETTO

Le alternative del tracciato ferroviario e viario dei 3 scenari di progetto vengono proposte dopo la valutazione del contesto territoriale e dei relativi vincoli presenti con l'obiettivo di ***“individuare soluzioni che meglio conciliano le esigenze funzionali della linea con le caratteristiche del territorio attraversato e i vincoli ambientali limitandone al minimo gli impatti”.***

Oggi si parla spesso di tutela e conservazione dell'ambiente, del paesaggio, della natura, della biodiversità, di agricoltura sostenibile, di prodotti a KM ZERO e di turismo come funzione utile e necessaria alla loro connessione e riscontro economico. Tutti argomenti inclusi e declinati negli obiettivi del Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda.

Per la valutazione delle soluzioni progettuali e per il loro confronto è considerata fondamentale la raccolta di informazioni a livello territoriale per una puntuale conoscenza e tutela delle componenti ambientali e paesaggistiche ma questa è attualmente carente per quanto riguarda le zone agricole, considerate essenzialmente come "zone libere" prive di ostacoli e di esigenze.

Questo tipo di analisi non è rimandabile ad una successiva fase di approfondimento ma deve concorrere a valutare preventivamente se le proposte viabilistiche e ferroviarie dei 3 *Scenari* di progetto hanno i presupposti per i successivi e necessari approfondimenti.

OSSERVAZIONI

- A. La Relazione di Progetto nell' Analisi del Contesto Territoriale dello *Scenario 2* – ponte ferroviario – non è orientata a alla valutazione **dell'impatto del ponte e della linea ferroviaria sulle zone di natura agricola del contesto, con particolare riferimento alla Valle di Porto dove la conduzione dei terreni con agricoltura biologica certificata risulta altamente incompatibile con le opere preventivate per la costruzione e la successiva manutenzione del ponte**, anche con riferimento alla conformazione della Valle di Porto, ai suoi percorsi ed agli aspetti di natura ambientale che emergerebbero in corso d'opera, in questo contesto non adeguatamente gestibili negli effetti negativi sulle colture.

La documentazione considerata nell'analisi del territorio di Porto d'Adda / Valle di Porto è risultata essere obsoleta (PGT di Cornate d'Adda del 2012) e quindi non ha restituito un adeguato quadro di valutazione dei valori ambientali e paesaggistici anche in relazione alla rilevanza della componente agricola, nonostante alcuni relativi parametri di analisi aggiornati fossero già disponibili nel PTR – Piano Territoriale Regionale, aggiornato e vigente prima dell'attuale nuovo e recente PGT che ne deve comunque recepire le prescrizioni.

Il PTR – Piano Territoriale Regionale che include il PPR – Piano Paesaggistico Regionale, con l'integrazione ai sensi della l.r. 31 / 2014, a partire dal 2021 e nel 2022 riporta i diversi gradi di valutazione della qualità dei suoli agricoli, incrementati dalla presenza di marchi di qualità e colture biologiche.

Nella relativa cartografia regionale (PTR_B_Qualità_suoli_agricoli) la Valle di Porto è facile da identificare proprio per la colorazione relativa alle colture biologiche la cui presenza ne aumenta il già alto valore agricolo. Tra l'altro si nota che nei dintorni, sulla riva destra dell'Adda e nella circostante area più vasta, le colture biologiche scarseggiano ed ove presenti sono di dimensioni nettamente inferiori, e pertanto anche per questo dovrebbe assumere maggior rilievo la necessità di

preservare questa zona, protetta dalla vegetazione circostante ed isolata dalle colture convenzionali.

Situazione che sarebbe stato opportuno valutare prima di scegliere questo particolare contesto come possibile *Scenario* per costruirvi un ponte ferroviario e / o viario e ciò anche considerando che la Valle di Porto è attraversata da un importante varco della RER – da mantenere - (elemento di attenzione da considerare nelle diverse procedure di Valutazione Ambientale - c.f.r PTR_PT_6_RER – Rete Ecologica Regionale). Lo *Scenario 2* in particolare è l'unico tra quelli proposti che presenta questa situazione e tra l'altro la posizione del varco coincide con quella individuata per il ponte.

I ponti dei tre Scenari proposti nella - Relazione di Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda - sono tutti compresi nel territorio del Parco Adda Nord la cui prima Variante Generale del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC_PAN) ha subito un iter piuttosto lungo che si è concluso con la Deliberazione della Giunta Regionale n. XII/ 2891 del 29.07.2024 e pertanto, a differenza di quanto evidenziato per gli aggiornamenti del PTR tale documento non poteva essere un riferimento vigente per le analisi del contesto territoriale nella Relazione di Progetto.

Pertanto per quanto riguarda le considerazioni in merito alla componente agricola ed alla sua rilevanza per il territorio della Valle di Porto è ora da sottolineare che il PTC del Parco Adda Nord vigente ha riconosciuto la destinazione agricola anche alla metà della Valle prima indicata come zona Naturalistico Paesistica, che considerava l'agricoltura un'attività compatibile a certe condizioni ma non qualificante. Nell'analisi del contesto territoriale la zona è stata invece indicata come ex cava, meritevole di approfondimenti, forse in relazione all'ipotesi di un suo utilizzo come luogo dove recuperare le risultanze degli scavi per la costruzione del ponte ferroviario, anche se la cronologia delle foto aeree della zona ne evidenziano da tempo un contesto totalmente rinaturalizzato.

Il territorio della Valle di Porto, è interessato da specifiche tutele storico paesaggistiche (bellezze d'insieme....ecc) connesse al fiume Adda, al Naviglio di Paderno, alle centrali Idroelettriche Bertini ed Esterle con le relative opere di canalizzazione delle acque, ma prima ancora alla primaria, utile e necessaria attività agricola che nella pianura aveva tracciato i primi percorsi e che nella sua evoluzione è stata sempre determinante nel custodire l'ambiente naturale e nel ripristinarlo dalle ferite procurate dalle attività umane che ne hanno sfruttato le risorse naturali.

Il recupero della ex cava di ghiaia infatti è avvenuto contestualmente alla sua cessazione (1985) con il ritorno alla funzione agricola anche grazie al contributo degli agricoltori che a quel tempo nella cascina avevano un moderno allevamento di vacche da latte e che erano

motivati ad avere in loco la disponibilità di terreni necessari alla loro attività.

La cascina di Porto d'Adda Inferiore, che è stata il centro ed il supporto delle varie attività agricole che nel tempo hanno mantenuto la vita nella Valle di Porto attualmente è in attesa di un progetto di recupero che la mantenga collegata alla propria terra e quindi alla propria identità storico funzionale e non solo architettonica e paesaggistica.

Diminuendo progressivamente i gradi di libertà sui nostri territori densamente urbanizzati la pianificazione urbanistica ha giustamente messo in primo piano la riduzione del consumo di suolo (l.r. 31/2014) introducendo l'analisi della qualità dei suoli agricoli. Tuttavia per arrivare a compiere delle scelte che considerino effettivamente le esigenze di un'agricoltura "sostenibile" sotto vari aspetti e con le sue reali esigenze e prospettive è indispensabile non fermarsi ad una valutazione del consumo / risparmio di suolo espressa con il valore numerico della sua superficie. E' fondamentale conoscere e considerare anche le qualità del "suolo" ovvero del "terreno" perché sono quelle che nel loro insieme rendono effettiva la possibilità di conservare per l'agricoltura le zone non ancora urbanizzate che però dovranno mantenere anche una certa estensione e qualità per consentire le future scelte aziendali e mantenere le attuali.

Questa considerazione evidenzia anche le gravi conseguenze che il tracciato ferroviario dello *Scenario 2* porterebbe alla continuità degli spazi agricoli che ancora connota il territorio tra Porto d'Adda – Comune di Cornate d'Adda (MB) ed il Comune di Verderio (LC).

La costruzione di un ponte sulla Valle di Porto porterebbe invece alla distruzione di una serie di risorse complementari che da tempo si vorrebbero tutelare, conservare ed implementare; le opere di "mitigazione" non avrebbero alcun senso: il paesaggio e l'ambiente non sono delle immagini ma sono l'anima della natura e del lavoro dell'uomo, rispettoso e sapiente.

Si chiede pertanto di stralciare qualsiasi ipotesi di ponte ferroviario e / o viario con i relativi collegamenti c.f.r. all'ipotesi dello *scenario 2* per il nuovo ponte ferroviario, come previsto e descritto nella Relazione di Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda.

Si chiede di non considerare come parametro di valutazione del progetto soltanto la sostenibilità delle opere di collegamento viario e ferroviario ma contemporaneamente si valutare con estrema attenzione le esigenze presenti e future dell'agricoltura e del suo potenziale apporto al tema ambientale declinato a vari livelli.

RIFERIMENTI

da: Documentazione – Dibattito Pubblico.pdf

c.f.r al “Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d’Adda e Paderno d’Adda”

(A) Relazione-di-progetto_Nuovo-Ponte-San-Michele-2.pdf

(B) **Documento di fattibilità delle alternative progettuali**

Ridotto_NB3P00T14RGMD0001001A-Relazione-generale-DocFAP.pdf

(C) **Analisi di sostenibilità**

NB3P01T27RGSO0000001A-Analisi-di-sostenibilita.pdf

(D) **Analisi costi benefici**

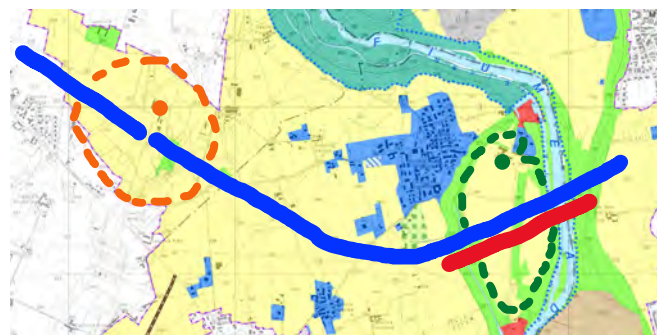
NB3P01T16RGEF0001001A-Analisi-Costi-Benefici-2.pdf


Corografia generale su ortofoto

(E) NB3P00T14C4IF0001001A-Corografia-generale-su-ortofoto.pdf

INQUADRAMENTO TERRITORIALE – *Scenario 2* – ponte e tracciato ferrovia – località Porto d'Adda – Comune di Cornate d'Adda – (MB)

PTC – PARCO ADDA NORD
TP03_azzonamento_2



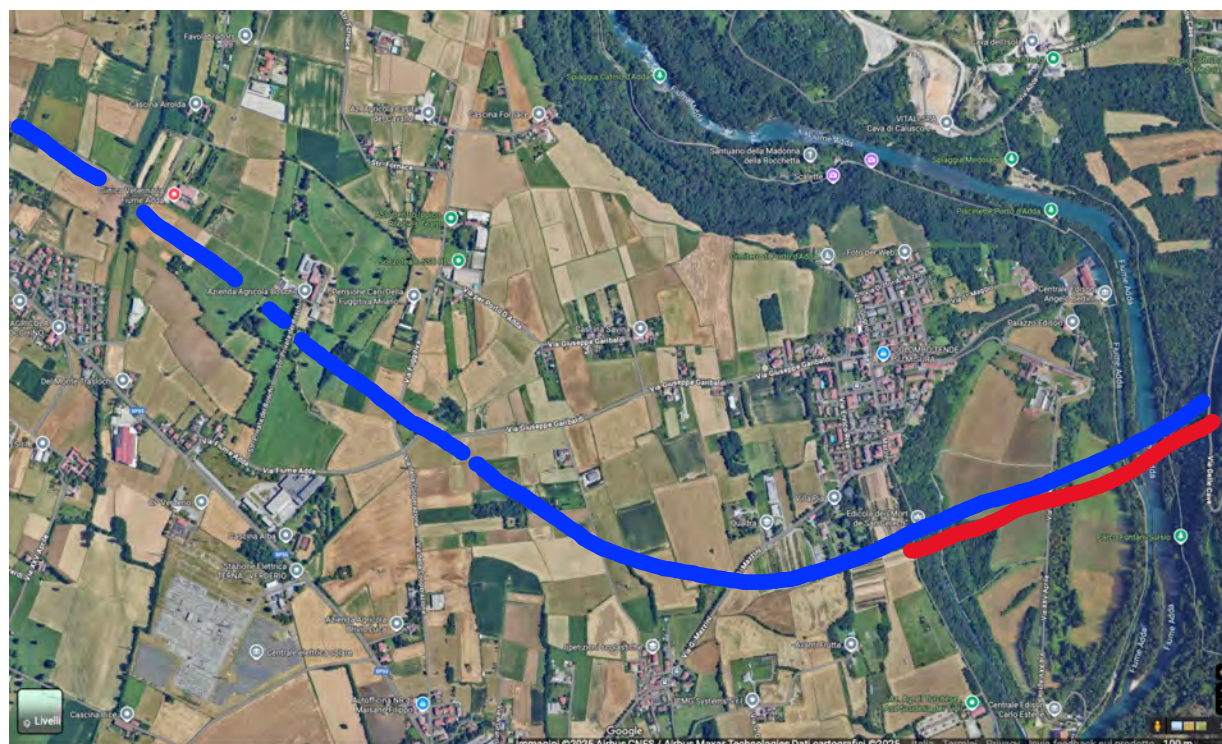
 percorso linea ferroviaria *Scenario 2*

 ponte ferroviario sulla Valle di Porto

Zona operativa
Azienda Agricola con
Certificazione bio
«Agricola Valle di Porto
di Rusca Paola»



Zona operativa
Azienda Agricola con
Allevamento
all'Aperto di Bovini da
carne
«Azienda Agricola
Boschi»



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Calusco d'Adda - integrazioni

8 agosto 2025

OGGETTO: DIBATTITO PUBBLICO - Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda - AGGIORNAMENTO OSSERVAZIONE COMUNE DI CALUSCO D'ADDA

Vista la documentazione consultabile nello specifico sito prodotta da RFI SpA al fine della presentazione del DOCFAP dell'opera in oggetto con i 3 possibili scenari;

Richiamata l'osservazione di questo Ente dell'11 luglio 2025;

Richiamati, altresì, le osservazioni pervenute e i confronti con i Comuni confinanti, i cittadini interessati e gli imprenditori locali;

Viste le numerose riunioni pubbliche organizzate da diversi comuni del territorio circostante il San Michele e le diverse opinioni espresse;

Considerati gli ordini del giorno approvati all'unanimità dalla provincia di Bergamo il 19 maggio 2021 e dal comune di Calusco d'Adda il 7 agosto 2024;

Richiamata l'osservazione presentata da Regione Lombardia nella quale viene:

- confermato il pieno sostegno alla realizzazione di un unico ponte a traffico misto, ferroviario e stradale, tra i comuni di Calusco e Paderno così da assicurare una connessione diretta tra l'Isola bergamasca e la Brianza lecchese;
- richiesto che l'opera presenti il minore impatto in termini di consumo di suolo e di assetto idrogeologico, nonché le migliori condizioni di fattibilità tecnico-economica e temporale;
- auspicato che l'ipotesi progettuale venga migliorata per contenere il più possibile l'interferenza con gli edifici esistenti, nell'area della sponda bergamasca compresa tra la SP166 e via Monastero dei Verghi e che venga garantita la continuità operativa della linea ferroviaria [e stradale], evitando interruzioni prolungate che potrebbero compromettere la qualità del servizio [e le attività economiche locali];

A seguito di una nuova analisi tecnica redatta in aggiornamento alle ipotesi di tracciato pervenute a questo ente nel mese di maggio 2023 e al documento presentato da RFI nella V commissione di Regione Lombardia, infrastrutture e trasporti a giugno 2024;

Ribadendo:

- la necessità che il nuovo viadotto, adatto al collegamento ferroviario a doppio binario e per il transito veicolare adeguato ai flussi di traffico esistenti e futuri, sia realizzato tra Calusco e Paderno, e che svolga le funzioni oggi garantite dall'infrastruttura esistente;
- come già ampiamente richiesto, al di là della soluzione individuata, il San Michele dovrà essere mantenuto in efficienza e restare in servizio fino alla realizzazione della soluzione scelta sia per il traffico veicolare che ferroviario;
- che dovrà essere garantita, durante tutte le fasi realizzative, una cantierizzazione che consenta l'utilizzo della infrastruttura e della viabilità esistente, programmando i lavori in modo tale da minimizzare l'impatto sul transito di treni e veicoli al fine di garantire la continuità della mobilità ferroviaria e stradale, evitando disagi alla viabilità locale per arrecare il minor impatto possibile sulle attività produttive locali e sulla mobilità delle persone.

Verificati altresì gli scenari proposti anche dagli altri Enti coinvolti, considerando che il dibattito pubblico previsto dall'art. 40 del d.lgs. 26/2023 è uno strumento di partecipazione nella discussione di progetti pubblici con un impatto significativo sul territorio, necessario al fine di favorire una maggiore trasparenza, un coinvolgimento più ampio della cittadinanza nelle decisioni che la riguardano e una maggiore consapevolezza delle conseguenze dei progetti, il comune di Calusco d'Adda chiede a RFI, riservandosi ogni più ampia discrezionalità nelle successive fasi previste dalla normativa di settore in relazione al rilascio di pareri nelle successive conferenze di servizio, **di rivalutare in prima battuta**, la possibilità di prendere in considerazione la soluzione "SUD" sviluppata a cura DOIT Milano nel 2021 (la c.d. IPOTESI 0), che prevedeva l'ubicazione della nuova infrastruttura a circa 150 metri a sud dell'esistente.

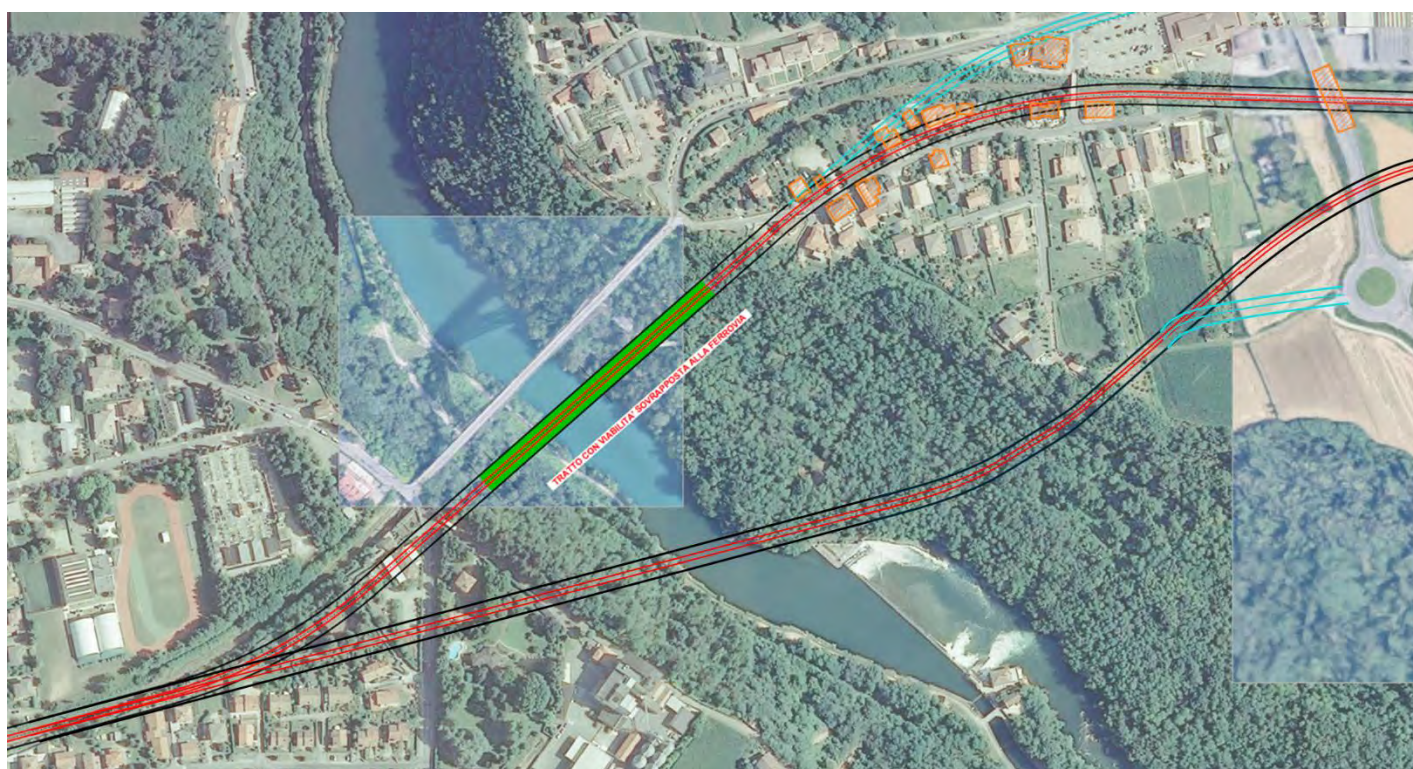
La soluzione ottimale, infatti, non è solo quella che prevede meno demolizioni e occupazioni temporanee, ma soprattutto quella che garantisce un minore impatto in termini di vivibilità e presenza di traffico nell'abitato urbanizzato; inoltre è indispensabile che la soluzione scelta sia quella che più di tutte garantisca, nelle fasi di cantiere per l'esecuzione dei lavori, il mantenimento in esercizio dell'infrastruttura esistente, soprattutto per quanto riguarda la viabilità stradale per evitare i notevoli disagi già patiti durante la chiusura tra il settembre 2018 e il marzo 2019.

Proponiamo, quindi, che tale ipotesi progettuale venga rivalutata e aggiornata prevedendo la realizzazione di un viadotto unico a uso promiscuo stradale e ferroviario, che segua il tracciato

ferroviario originariamente approvato (scenario SUD slide del 25 giugno 2020 allegata), sovrapponendo a esso la carreggiata stradale (scenario 1 FERROVIA S2 (EX S4) STRADA S2 (EX S4) del 3 maggio 2023, file allegato). La nuova configurazione richiederebbe l'adeguamento delle opere di fondazione mediante l'arretramento dei piloni portanti rispetto al ciglio delle scarpate, al fine di collocarli al di fuori delle aree soggette a dissesto idrogeologico. La tipologia costruttiva suggerita è quella di un ponte con una struttura mista, che combina arco e stralli, così da sfruttare la combinazione di due sistemi strutturali distinti al fine di raggiungere una maggiore stabilità e capacità di carico. L'arco, infatti, è un elemento resistente a compressione, mentre gli stralli sono cavi tesi che sostengono l'impalcato, lavorano insieme per distribuire le forze e resistere ai carichi.

I vantaggi sarebbero numerosi, tra cui:

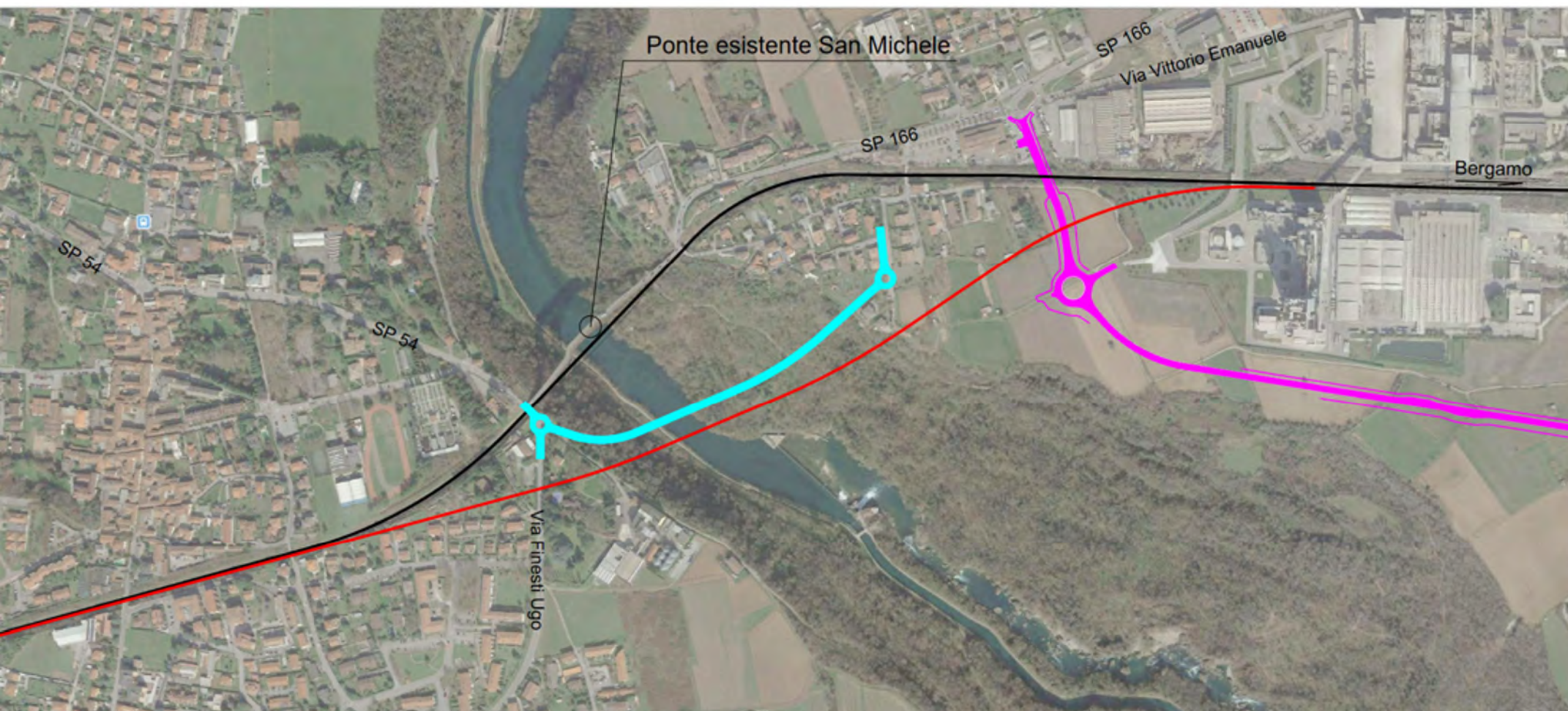
- l'assenza di interferenze con il territorio urbanizzato e quindi la conservazione delle abitazioni esistenti;
- la migliore cantierabilità in una zona accessibile senza interferenze con la viabilità esistente;
- l'innesto della viabilità nella nuova provinciale SP 166 var aperta al traffico il 6 agosto 2025;
- il non affiancamento tra il ponte storico e la nuova opera realizzata;
- il mantenimento della funzionalità delle stazioni di Paderno e Calusco.





TRATTO CON VIABILITÀ SOVRAPPORSA ALLA FERROVIA





Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Confagricoltura Como Lecco

7 agosto 2025



Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Confagricoltura)

CONFAGRICOLTURA COMO LECCO

Piazza Camerlata, 9- 22100 COMO – Tel. 031/3390015 Fax 031/592464

Via Cavour n. 92/b – 23900 LECCO – Tel. 0341/243636

E-MAIL: como@confagricoltura.it -

Spett.le RFI Rete Ferroviaria Italiana

OGGETTO: DIBATTITO PUBBLICO NUOVO PONTE SAN MICHELE -

OSSERVAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO 2

Con la presente siamo ad esprimere forti perplessità circa il progetto per la realizzazione del nuovo Ponte San Michele; in particolare entriamo nel merito dello scenario 2, quello maggiormente impattante in ambito agricolo e che noi, in qualità di Associazione di Categoria vogliamo essere portati di interesse nei confronti delle aziende agricole che noi tuteliamo.

Il progetto del nuovo tracciato vedrebbe coinvolte due aziende agricole a noi associate con terreni in Verderio (LC); la prima si tratta dell'Azienda Agricola Sala Pietro di La Valletta Brianza, una storica realtà del florovivaismo che in questo comune possiede circa 19 ettari di vivaio in pieno campo; la seconda azienda coinvolta è la Società Agricola Boschi di Consuelo Campana e C. S.S. con sede proprio a Verderio in Via Ai Boschi 1, dedita all'allevamento dei bovini da carne.

Il percorso previsto dallo scenario 2, prevede una deviazione della linea ferroviaria esistente in località Sernovella, attraversando quindi il comune di Verderio nella sua area agricola, in quelle che sono state considerate erroneamente "zone libere", ma che a tutti gli effetti sono aree produttive e di elevato valore economico.

In località Sernovella, presso l'intersezione prevista con la Via Ugo Festini, l'Azienda Agricola Sala Pietro coltiva circa 3,20 ettari di terreno, occupati prevalentemente a vivaio in pieno campo; il tracciato previsto andrebbe sostanzialmente a dividere in due l'appezzamento di terreno individuato nell'estratto fotografico Figura 1, causando un grave danno economico all'azienda, in primis per la perdita delle piante ed in secondo luogo per l'accessibilità al fondo che, essendo frazionato, renderebbe inoltre più difficile la coltivazione, determinando quindi maggiori costi e l'allungamento dei tempi di lavoro.

Inoltre questa zona è stata individuata per la realizzazione della nuova stazione, il che rischierebbe di sottrarre all'azienda una superficie ancora maggiore del solo attraversamento della ferrovia, se non addirittura la perdita dell'intero terreno coltivato.



Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Confagricoltura)

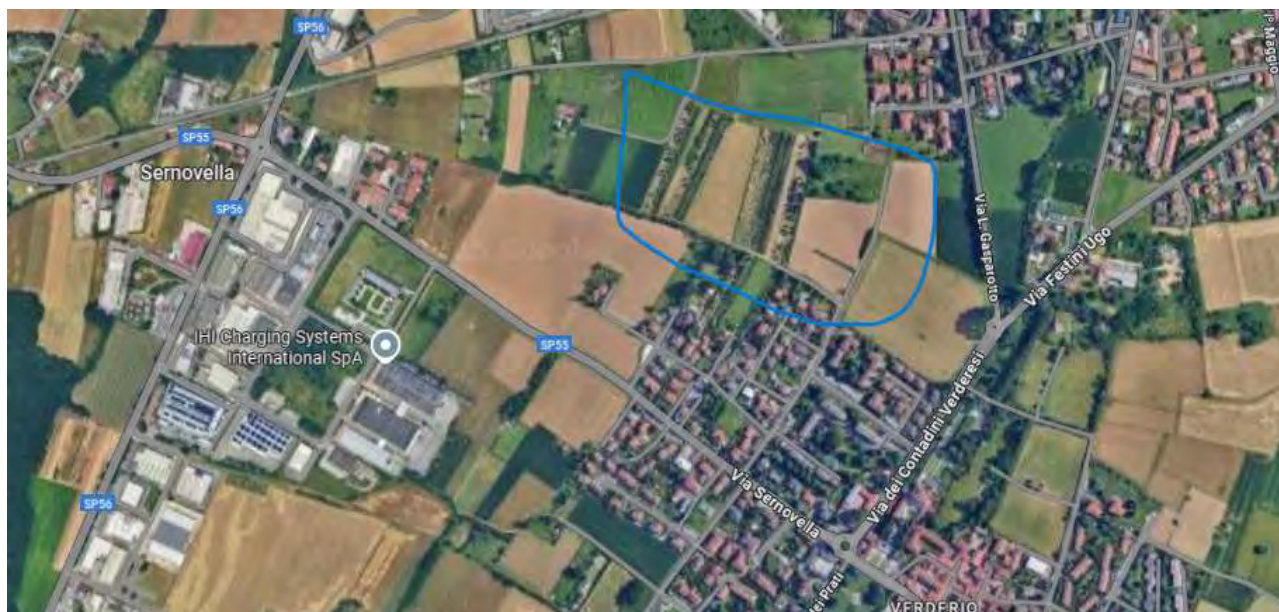
CONFAGRICOLTURA COMO LECCO

Piazza Camerlata, 9- 22100 COMO – Tel. 031/3390015 Fax 031/592464

Via Cavour n. 92/b – 23900 LECCO – Tel. 0341/243636

E-MAIL: como@confagricoltura.it -

Figura 1: individuazione area con i terreni coltivati dall'Azienda Agricola Sala Pietro interessati dal passaggio della linea ferroviaria come da Scenario 2



Proseguendo il percorso, la nuova linea ferroviaria, andrebbe ad intersecare la Via Ai Boschi, dove è situata la Società Agricola Boschi (Figura 2), una storica realtà del comune di Verderio che si occupa dell'allevamento dei bovini da carne facendo ampio ricorso al pascolo nei prati circostanti alla stalla. Questa azienda coltiva circa 50 ettari, la quasi totalità sono situati attorno al centro aziendale di Via Ai Boschi; inutile dire che l'impatto dell'opera sarebbe veramente molto importante perché verrebbero espropriati molti ettari di terreno e soprattutto il corpo aziendale verrebbe diviso in due lotti, comportando notevoli difficoltà sia a livello economico sia a livello di gestione; i terreni che ad oggi vengono coltivati in un blocco unico sarebbero frammentati, il che vorrebbe dire l'incremento dei tempi di lavoro dovuti al trasferimento da un campo all'altro con un conseguente aumento dei consumi di gasolio; inoltre, siccome i prati adiacenti vengono utilizzati anche per il pascolo dei bovini, l'intervento causerebbe anche una riorganizzazione da parte dell'azienda per quanto riguarda la predisposizione dei recinti di pascolo.

L'accesso all'azienda, formato da un bellissimo viale alberato (Figura 3), che avviene appunto dalla Via Ai Boschi verrebbe interrotto dal passaggio della linea ferroviaria, causando, tra le varie cose, un notevole impoverimento della biodiversità, della quale l'azienda stessa è custode mediante la cura e manutenzione delle siepi e fasce alberate ivi presenti e mediante la coltivazione dei terreni.



Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Confagricoltura)

CONFAGRICOLTURA COMO LECCO

Piazza Camerlata, 9- 22100 COMO – Tel. 031/3390015 Fax 031/592464

Via Cavour n. 92/b – 23900 LECCO – Tel. 0341/243636

E-MAIL: como@confagricoltura.it -

Figura 2: individuazione dei terreni in conduzione alla Società Agricola Boschi e percorso ferroviario



Figura 3: immagine da Google Street View riguardante l'accesso da Via Ai Boschi





Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Confagricoltura)

CONFAGRICOLTURA COMO LECCO

Piazza Camerlata, 9- 22100 COMO – Tel. 031/3390015 Fax 031/592464

Via Cavour n. 92/b – 23900 LECCO – Tel. 0341/243636

E-MAIL: como@confagricoltura.it -

In una zona, la Brianza Lecchese, caratterizzata già da una forte antropizzazione e dove è presente un elevato grado di frammentazione fondiaria per cui i mappali catastali hanno superfici ridotte e non ci sono grandi estensioni di terreno continuative riconducibili ad una stessa proprietà o ad uno stesso conduttore, quest'opera andrebbe a frammentare ulteriormente il territorio e a distruggere una realtà praticamente unica della zona.

Riteniamo quindi che lo scenario 2 proposto da RFI abbia un impatto notevole in termini di consumo di suolo, di impatto ambientale e sulla paesaggistica, deturpando un'importante area agricola ed è incompatibile con gli obiettivi che il progetto stesso si prefigge di voler ottenere *“individuare soluzioni che meglio conciliano le esigenze funzionali della linea con le caratteristiche del territorio attraversato e i vincoli ambientali limitandone al minimo gli impatti”*.

Si chiede quindi di valutare più attentamente gli altri scenari e la possibile riqualificazione del Ponte San Michele e di non considerare come parametro di valutazione del progetto soltanto la sostenibilità delle opere di collegamento viario e ferroviario, ma contemporaneamente di valutare con estrema attenzione le esigenze presenti e future dell'agricoltura e del suo potenziale apporto al tema ambientale declinato a vari livelli.

Dott. Gerosa Andrea

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Edison Spa

8 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Edison S.p.A.

Recapito personale (telefono o mail)

Centrale Idroelettrica di Esterle di Cornate d'Adda
C.a. Capo Area Impianti Adda Sublacuale - Sig.re Angelo Ruggeri
Tel. 039 692031
Pec: adda@pec.edison.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Edison S.p.A. è gestore della (i) centrale idroelettrica "*Carlo Esterle*" (C.le Esterle); (ii) centrale idroelettrica "*Angelo Bertini*" (C.le Bertini); (iii) centrale idroelettrica "*Guido Semenza*" (C.le Semenza); (iv) opera di sbarramento "diga nuova" (diga di Robbiate); (v) opera di presa "presa Esterle"; (vi) opera di sbarramento "diga vecchia" (diga di Paderno d'Adda); (vii) opera di presa "conchetta"; (viii) opera restituzione "manufatto" (tutte insieme le "**Centrali o opere di sbarramento e di presa**") presenti nei territori ricompresi nei seguenti comuni:

- Comune di Robbiate (LC)
- Comune di Calusco d'Adda (BG)
- Comune di Paderno d'Adda (LC)
- Comune di Cornate d'Adda (MB)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Edison S.p.A.

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Edison S.p.A. in qualità di gestore delle Centrali intende condividere alcune prime osservazioni nell'ambito del dibattito pubblico avviato in merito alla realizzazione del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda in sostituzione dell'esistente ponte ferroviario in ferro realizzato nel 1917 e dei tre possibili scenari infrastrutturali individuati.



Muovendo dall'attuale ubicazione delle Centrali e delle linee elettriche di collegamento alla rete di trasmissione nazionale, si indica che tutti e tre gli scenari proposti nel DOCFAP interferiscono in ogni caso con le opere idrauliche e collegamenti elettrici esistenti delle Centrali. Più nello specifico di seguito si evidenziamo, per singole tematiche, alcuni aspetti inerenti le interferenze.

1. Presenza Centrali e opere ancillari e rispetto distanze per nuovi manufatti/ opere provvisori di cantiere.

Scenario 1 : Il tracciato della nuova opera interferisce con il canale di adduzione della C.le Esterle nel tratto scoperto dall'opera di presa all'imbocco della galleria, come nell'esistente e con le linee elettriche e trasmissione dati che dalla C.le Semenza nel Comune di Calusco d'Adda (BG) raggiungono in primo luogo l'opera di presa del canale ed in secondo luogo raggiungono l'Opera di sbarramento del Fiume Adda nel Comune di Paderno d'Adda (DIGA VECCHIA), posta a 250 m a valle del Ponte S. Michele, da cui dipende il canale di adduzione della C.le Bertini.

Scenario 2 : Come per lo scenario 1 le nuove opere interferiranno durante le fasi di cantiere per tutto quanto sopra detto, inoltre il nuovo tratto ferroviario a Sud interferirà con il canale di adduzione della C.le Esterle nel tratto a cielo aperto, posto tra lo sbocco della galleria e la vasca di carico e con il canale di restituzione della C.le Bertini posto in fregio al fiume Adda. Pertanto, tutta la viabilità di accesso alla C.le Bertini e alla C.le Esterle e alle opere ad esse connesse (canali, vasca di carico, ecc..) sarà inevitabilmente coinvolta con disagi per l'esercizio dell'impianto. Non avendo, inoltre, dettagli sul progetto delle opere, al momento non è possibile valutare eventuali interferenze delle nuove strutture con il canale della C.le Esterle o altri manufatti Edison.

Scenario 3 : Valgono le stesse considerazioni dello Scenario 1.

2. Presenza di elettrodotti AT e rispetto distanze di sicurezza

Scenario 1: Da scenario di progetto presentato n°1 non dovrebbe rendersi necessario mettere fuori servizio la linea elettrica L23 MT 17kv Semenza-Bertini, in uscita dalla C.le Semenza che attraversa il tratto ferroviario al km 9+868 Della tratta Ponte San Pietro- Seregno, pertanto dovrebbe ritenersi escluso un distacco della c.le Semenza dalla rete elettrica nazionale.

Scenario 2 : L'Interconnessione della linea elettrica 863 a 130 kv di **proprietà TERNA** tra la C.le Esterle e la C.le Bertini risulta potenzialmente interferente con la realizzazione del nuovo viadotto ferroviario previsto per la soluzione 2, di conseguenza, potrebbe essere necessario mettere fuori servizio la linea AT o predisporre opere di *by-pass* con conseguente fermo impianto totale della C.le Esterle per distacco dalla rete elettrica nazionale.

Scenario 3 : Valgono le stesse considerazioni dello Scenario 1.

3. Strade di accesso impianti e necessità di raggiungere sempre le strutture afferenti alle Centrali

Scenario 1 2 e 3 : Anche se le opere risultano distanti dalle strutture idrauliche interessate, sicuramente durante la fase di realizzazione il cantiere interferirà con la viabilità di accesso alla diga di Robbiate e canale della C.le Esterle e alla C.le Semenza poste a monte del ponte, nonché



alla diga di Paderno e canale della C.le Bertini posti a valle del ponte. Tutte le strade di accesso alle opere idrauliche dovranno essere costantemente disponibili e percorribili (365 g/anno – 24h/g), sia durante la costruzione delle infrastrutture che successivamente.

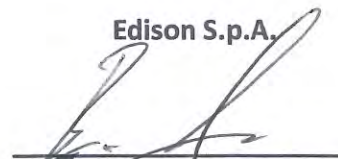

A conclusione di quanto sopra evidenziato si rileva che stante le interferenze riscontrate tra la presenza delle Centrali e la realizzazione del progetto prospettato lo scenario infrastrutturale n.1 prospettato sarebbe quello preferibile in quanto meno impattante con la presenza e gestione delle Centrali.

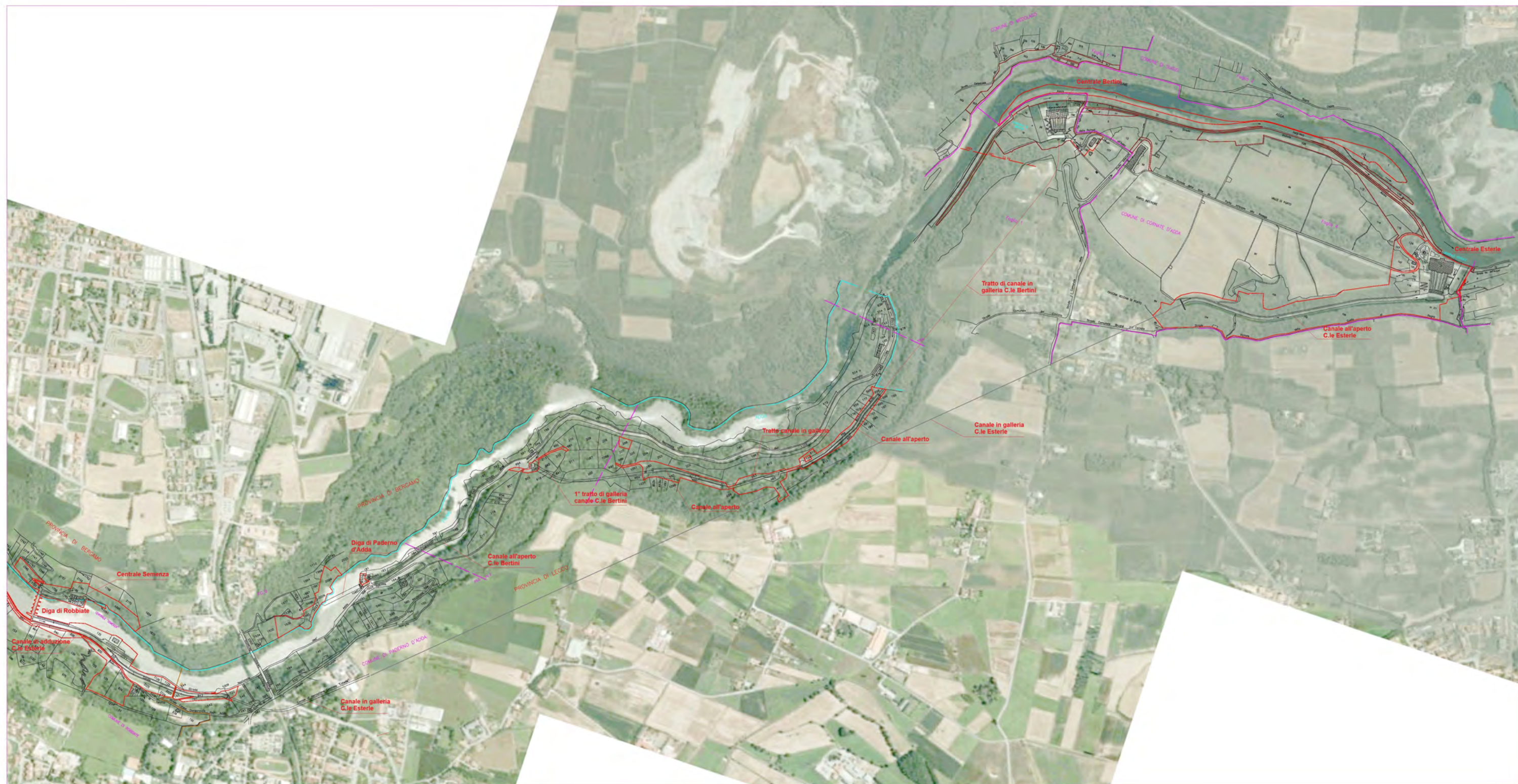
Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Si allega

- Planimetria degli impianti in cui vengono ad essere rappresentate le opere principali delle centrali idroelettriche – Allegato 1

Data 06.08.2025

Edison S.p.A.


EDF GROUP



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi

11 agosto 2025

Nome Cognome

WALTER PREVITALI

Recapito personale (telefono o mail)

Comitato.ponte.monastero@gmail.com / wprevitali58@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

CALUSCO D'ADDA, VIA MONASTERO DEI VERGHI N.393

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMITATO PER LA TUTALE E VALORIZZAZIONE DEL QUARTIERE PONTE E MONASTERO DEI VERGHI

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Osservazioni al Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) Potenziamento Carnate-Ponte San Pietro 1 fase- Nuovo Ponte Ferroviario Paderno d'Adda

Indice:

I- Premessa

II- Criticità e richieste

1. *Impatto sanitario e ambientale - mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica;*
2. *Mancata considerazione esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025- grave carenza nella nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione - incongruenza progettuale;*
3. *Mancata valutazione comparativa delle alternative;*
4. *Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza - mancata valutazione di impatto paesaggistico; possibile violazione D.Lgs. 42/2004;*
5. *Espropri e sacrificio della proprietà privata – mancata valutazione dell'impatto socioeconomico;*
6. *Potenziale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza (VInCA) - incompletezza procedurale rispetto a normative europee;*
7. *Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico;*
8. *Assenza di un adeguato processo di concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che*

Modulo indicativo per la raccolta di osservazioni da inviare a: info@dpnuovopontesanmichele.it



necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari;

9. *Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere;*
10. *Considerazioni generali.*

III- Presentazione Comitato e contesto

Il quartiere "Ponte":

- a. *A sud: Via Monastero dei Verghi e via Micca*
- b. *A nord: Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala vecchia/nuova*
- c. *Storia, cultura, ambiente, archeologia, potenziale turistico*
- c. *L'impatto di un nuovo ponte sul quartiere - disagi e previsioni, impatto dei lavori e qualità della vita degli abitanti.*

*

I- PREMESSA

Il Comitato per la Tutela e la Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi (cfr. *Paragrafo II*), costituito da 70 cittadini e cittadine di Calusco d'Adda e Carvico, Villa d'Adda, Sotto Il Monte XXIII, Bonate Sopra, Solza, Chignolo D'Isola, Verano Brianza, Milano, Albino, Valbrembo, Brembate di Sopra, Merate e Paderno D'Adda partecipa al Dibattito Pubblico relativo al progetto di RFI al fine di contribuire con le proprie osservazioni alla definizione di alternative percorribili utili a migliorare la viabilità ferroviaria e stradale a cavallo del fiume Adda.

Questa partecipazione trae fondamento dal diritto costituzionale alla partecipazione democratica e alla difesa degli interessi legittimi riconosciuta dagli articoli 3, 18, 24 e 118 della Costituzione che trova attuazione specifica nell'articolo 22 del Decreto Legislativo n. 50 del 2016, nel DPCM del 10 maggio 2018, n. 76 nonché nell'alleg. I.6 al D.lgs. 36/2023, Nuovo Codice degli Appalti disciplinanti la fase di consultazione pubblica per le grandi opere infrastrutturali.

La funzione del Dibattito Pubblico è stata delineata dal parere n. 855/2016 del Consiglio di Stato, che lo ha qualificato come «strumento essenziale di coinvolgimento delle collettività locali nelle scelte di localizzazione e realizzazione di grandi opere», capace quindi di garantire trasparenza e di ridurre conflitti e opposizioni sociali.

La Corte Costituzionale, con la sentenza n. 235/2018, ha inoltre riconosciuto che il dibattito pubblico rappresenta una tappa fondamentale nel percorso di sviluppo della democrazia partecipativa, chiarendo non solo che la disciplina di questo istituto è competenza esclusiva dello Stato ma anche che esso costituisce un momento imprescindibile di confronto tra amministrazione e comunità locali.

Questi interventi, letti insieme all'articolo 10 della Legge n. 241/1990 sul diritto alla partecipazione e al dovere di motivazione della pubblica amministrazione, dimostrano che il Dibattito Pubblico non rappresenta una formalità priva di effetti ma che, al contrario, anche se non produce un vincolo giuridico diretto, ogni scelta futura che si discosti in modo significativo dalle istanze emerse durante il confronto dovrà essere adeguatamente e puntualmente motivata.

Prima di entrare nel dettaglio delle osservazioni, pare sin d'ora opportuno richiamare i principi generali dell'azione amministrativa di economicità, efficacia, e pubblicità, sanciti dall'articolo 1 della

Legge n. 241/1990 e dall'articolo 97 della Costituzione, che impongono che le decisioni pubbliche perseguano l'interesse generale con il minor sacrificio per i diritti dei cittadini e l'ambiente.

Aspetto fondamentale dell'intera vicenda che ha determinato l'intervento del Comitato è costituito dalla questione della tutela della salute pubblica, diritto fondamentale di tutti gli individui garantito dall'articolo 32 della Costituzione, dalla legislazione nazionale (nonché da varie norme nazionali come la legge n. 833/1978 e il D.Lgs. 81/2008 nonché dell'Unione europea come, tra le tante, la Direttiva 2008/50/CE di cui al D.Lgs. 155/2010).

A parere di chi scrive, infatti, detta questione non pare essere stata tenuta in debito conto nella fase in cui sono state avanzate le prime ipotesi di progettazione delle infrastrutture, non escludendo così l'adozione di soluzioni che comportino danni e/o rischi non mitigabili le cui conseguenze ricadrebbero su tutta la cittadinanza.

Duole osservare come nei documenti prodotti da RFI manchino studi sull'effetto su persone (ed edifici) delle vibrazioni, dell'inquinamento da polveri sottili e acustico nonché sul rischio di crolli o cedimenti in area franosa derivanti dalla cantierizzazione delle aree individuate nelle varie ipotesi progettuali (*cfr. Paragrafo 1*).

Non pare, altresì, affatto considerata la vulnerabilità idrogeologica del territorio, facendo sorgere il fondato dubbio circa il rispetto del principio di precauzione, fatto questo che costituisce ulteriore serio motivo di seria preoccupazione.

Infatti, come meglio dettagliato nel prosieguo, RFI pare abbia del tutto ignorato lo studio di ISPRA pubblicato nel luglio 2025 che ha confermato la presenza dell'imponente fronte franoso sul lato lecchese, già rilevata negli anni '80 del secolo scorso.

Non sono presenti, nemmeno, pareri o studi condivisi con la Soprintendenza in relazione al futuro del Ponte San Michele per un'opportuna quanto necessaria valutazione di compatibilità paesaggistica e ambientale delle nuove opere ipotizzate con lo stato di fatto esistente né di Regione Lombardia e Province interessate in tema di interconnessione delle nuove opere con la viabilità stradale globale attuale (*cfr. Paragrafo 4*).

Simulazioni visive che rappresentino l'impatto del nuovo viadotto sullo status quo avrebbero di certo reso questo dibattito più efficace e facilitato la comprensione da parte di tutti i soggetti interessati delle diverse ipotesi progettuali e dei relativi effetti in positivo e negativo.

Prima di autorizzare nuove costruzioni invasive, chi scrive ritiene che l'amministrazione procedente abbia l'obbligo di valutare soluzioni conservative, come il riuso o il consolidamento delle infrastrutture esistenti e funzionanti, adottando le misure necessarie per metterle in sicurezza rispetto alla frana rilevata da ISPRA (*cfr. Paragrafo 2*).

Gli scenari progettuali prospettati appaiono non considerare adeguatamente i principi richiamati in quanto comportano invece ampi espropri, con la conseguente demolizione di un intero quartiere determinando così la perdita di identità sociale e di attività commerciali radicate e fortemente identitarie.

In particolare, gli Scenario 1 e 3 presentati da RFI prevedono l'esproprio e l'abbattimento integrale di almeno 14 proprietà di cui 2 commerciali, site in Via Monastero dei Verghi, ove vivono oltre 25 persone tra cui alcuni soggetti fragili, nonché la grave compromissione della godibilità delle restanti proprietà che, seppure non abbattute, rimarrebbero in un quartiere deturpato (*cfr. Paragrafo III d) e allegato*).

In proposito è d'uopo il richiamo al DPR n. 327/2001 e ss.mm., che all'articolo 39 impone la valutazione di scelte meno invasive nella scelta dell'area da espropriare. L'autorità espropriante dovrebbe infatti valutare preliminarmente tutte le alternative possibili, preferendo quelle che comportino il minor sacrificio per il proprietario.

Il richiamo a questo principio è fondamentale nel contesto dell'espropriazione per pubblica utilità, in quanto a rigor di logica imporrebbe che già da questa fase interlocutoria si compia una riflessione attenta sulla scelta delle aree da espropriare, privilegiando la soluzione che impatta meno sulla sfera giuridica dei cittadini.

L'obiettivo del Comitato è, quindi, quello di stimolare RFI a bilanciare l'interesse pubblico al miglioramento della rete ferroviaria con il diritto di tutti a mantenere condizioni di salubrità idonee e con quello dei proprietari della zona a non subire eccessivi ed evitabili pregiudizi.

Per queste semplici ragioni sarebbero pertanto illegittime quelle scelte progettuali che compromettono la qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo e che aggravano inutilmente il sacrificio dei privati quando esistono alternative meno pregiudizievoli.

Per le ragioni di seguito esposte, alla luce di queste carenze, il Comitato, come detto, pur non opponendosi al potenziamento della rete ferroviaria, rivendica fermamente il diritto della Comunità da esso rappresentata a un'infrastruttura legittima, proporzionata, sostenibile e rispettosa della salute pubblica, del patrimonio storico pubblico e di quello privato.

Solo una radicale revisione delle ipotesi si qui avanzante conforme ai principi costituzionali, alle norme nazionali e comunitarie e alla giurisprudenza in materia potrà consentire la realizzazione di un'opera condivisa, sicura e rispettosa del territorio.

In caso contrario, il Comitato si riserva sin d'ora di intraprendere ogni azione di tutela.

Come di seguito meglio dettagliato e circostanziato si evidenzia che dalla documentazione offerta in comunicazione emergono le seguenti criticità:

1. Impatto sanitario e ambientale- mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica; **2. Mancata considerazione** esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025 - grave carenza nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione- incongruenza progettuale; **3. Mancata valutazione comparativa delle alternative;** **4. Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza -** mancata valutazione di impatto paesaggistico; **5. Espropri e sacrificio della proprietà privata –** mancata valutazione dell'impatto socioeconomico; **6. Potenziale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza-** incompletezza procedurale rispetto a normative europee; **7. Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico;** **8. Assenza di un adeguato processo di**



concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari; 9. Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere; 10. Considerazioni generali.

II – CRITICITA' E RICHIESTE

1. Impatto sanitario e ambientale- mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica

Non risultano presenti nella relazione in commento né valutazioni sull'emissione di polveri sottili e inquinanti atmosferici durante le fasi di cantiere né studi sull'inquinamento acustico e sulle vibrazioni né analisi del rischio per la salute pubblica, con il rischio di violazione della Direttiva 2008/50/CE e del D.Lgs. 155/2010.

La mancanza di queste valutazioni preliminari, comunque necessarie in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, potrebbe costituire il presupposto di ricorsi per violazione del diritto alla salute di tutti coloro che verrebbero in diretto contatto con le opere.

Nelle ipotesi progettuali non vengono esplicitati i danni alla salute legati alle polveri, al rumore, al traffico pesante generati dal cantiere in relazione alla movimentazione delle merci necessarie alle opere, agli scavi, nonché – a opere ultimate- dal passaggio dei treni, delle auto e dei camion.

Stando agli stessi dati forniti da RFI per valutare l'impatto sulla viabilità locale della costruzione del nuovo ponte stradale e ferroviario tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, il traffico giornaliero potrebbe aumentare del 143%.

Nel 2020, nelle ore di punta mattutine, il traffico rilevato era tra i 230 e i 280 veicoli all'ora, mentre la sera si arrivava a circa 350 veicoli/ora per direzione. Il totale giornaliero era pari a 5.730 veicoli (il Comitato ne ha contati 4350 dalle 6 alle 16:30 il 14 luglio 2025, quando la mole di traffico è inferiore soprattutto per via della chiusura delle scuole), con una quota del 13% di mezzi commerciali.

Fonte: https://www.dpnuovopontesanmichele.it/wp-content/uploads/2025/07/E013_Studio-Trasportistico-Relazione.pdf

Le stime laddove il nuovo ponte fosse realizzato indicano un flusso di 10.870 veicoli leggeri, 1.410 commerciali e 1.670 pesanti.

L'incremento del traffico provocherebbe un aumento delle polveri sottili (PM10) e degli ossidi di azoto (NOx), in un'area già stressata dalla presenza della cementeria, della ferrovia e della SP166. Ad oggi mancano dati certi e pubblici sull'incidenza di patologie respiratorie e tumorali nella zona, ma stando alle statistiche pubbliche relative alla pianura padana si osserva che l'area è già gravemente compromessa (<https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/air-pollution-in-the-eu/>)

La situazione attuale, con le automobili di passaggio e in coda, specialmente nelle ore di punta, lungo la parte di Via Vittorio Emanuele II che attraversa il quartiere, crea già oggi forti disagi a chi vive a ridosso della strada.

In Via Monastero dei Verghi il treno procede ora molto vicino alle case senza soluzioni per attutire i rumori- questo al momento si limita a poche tratte orarie, limitate ai passeggeri e solo durante il giorno, mentre stando a quanto annunciato da RFI si prevedono corse a maggiore velocità e più frequenti durante la giornata e la notte.

La nuova linea passerebbe in un tratto parzialmente interrato all'inizio, per poi proseguire in trincea aperta o a raso, attraversando zone residenziali, scolastiche e produttive già oggi esposte a rumore e vibrazioni. A prescindere da dove possa essere disegnato, il tracciato stradale e ferroviario sembrerebbe portare a un impatto aumentato in termini di disagi per tutto il quartiere.

È necessaria quindi un'analisi comparativa dei flussi di traffico attuali e futuri, con e senza nuovo ponte, supportata da dati aggiornati e pubblici. La comparazione dovrebbe includere anche gli impatti registrati durante la chiusura improvvisa del 2018 rispetto a una potenziale chiusura programmata di 10-13 anni. Gli scenari con nuovo ponte in affiancamento all'esistente comporterebbero l'interruzione del servizio ferroviario per almeno tre anni, con conseguenti disagi anche alla viabilità stradale.

In proposito, il Comitato ritiene preliminare ad ogni discussione sul futuro del ponte San Michele e delle zone interessate da progetti di sviluppo infrastrutturale inserire già in questa fase almeno uno studio di massima sull'impatto delle opere ipotizzate dal punto di vista sanitario.

Lo studio che per essere efficace e comprensibile dovrebbe essere integrato con misurazioni modellistiche di qualità dell'aria, rumore e vibrazioni e piani di mitigazione durante e dopo la costruzione.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. commissioni uno Studio di Impatto Sanitario con modellazioni su qualità dell'aria, acustica, vibrazioni e misure di mitigazione;
2. aggiorni la documentazione di progetto con piano di monitoraggio ambientale e sanitario durante le fasi di cantiere ed eventuale futuro esercizio.

Cfr. infra per maggiori dettagli sull'incremento di traffico previsto dallo studio commissionato da RFI.

2. Mancata considerazione esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025 - grave carenza nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione - incongruenza progettuale

Alla luce degli ultimi dati pubblicati da ISPRA in data 30 luglio 2025 (consultabili al link: <https://idrogeo.isprambiente.it>), emergono gravi incongruenze tra quanto riportato dalla Relazione di Progetto di RFI e lo stato reale del dissesto idrogeologico dell'area interessata dalle ipotesi progettuali, con conseguente lesione dei principi fondamentali di legalità, precauzione e trasparenza amministrativa.

Queste incongruenze compromettono l'affidabilità degli elaborati prodotti da RFI in quanto ISPRA rappresenta, come noto, l'ente di riferimento nazionale per la valutazione dei rischi ambientali. Ignorare gli studi dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale non è ammissibile, soprattutto laddove, come nel caso di specie si discute di un appalto infrastrutturale destinato ad

alterare le condizioni di vita di migliaia di italiani con una spesa prevista di centinaia di milioni di euro e non meno di 5 anni di cantieri aperti.

Tale omissione appare del tutto incomprensibile e inaccettabile se si considera che il fronte franoso rilevato da ISPRA è attivo dagli anni '80 del secolo scorso e che proprio su questo fronte insistono tanto le fondamenta del ponte San Michele che si vorrebbe abbandonare a sé stesso quanto quelle che dovrebbero sostenere il nuovo ponte laddove si propendesse per l'ipotesi progettuale sub 1.

Ora, delle due l'una.

O l'esistenza di fronti franosi costituisce ostacolo per tutte le soluzioni proposte o, stante le nuove tecnologie disponibili, non lo è per nessuna.

Quindi poiché RFI sembra aver scartato la soluzione 0 per motivi idrogeologici, per gli stessi motivi dovrebbe scartare la soluzione 1, ovvero procedere con un'attenta analisi costi-benefici per tutte le soluzioni ipotizzate, senza pregiudizi legati alle frane che caratterizzano tutta la zona.

Per gli stessi motivi RFI dovrebbe poi assicurare tutti i fruitori del ponte che lo stesso è in sicurezza stante nonostante la presenza della frana e che sarà comunque mantenuto in sicurezza anche dopo l'ipotizzata chiusura.

Stabilità del terreno e criticità tecniche

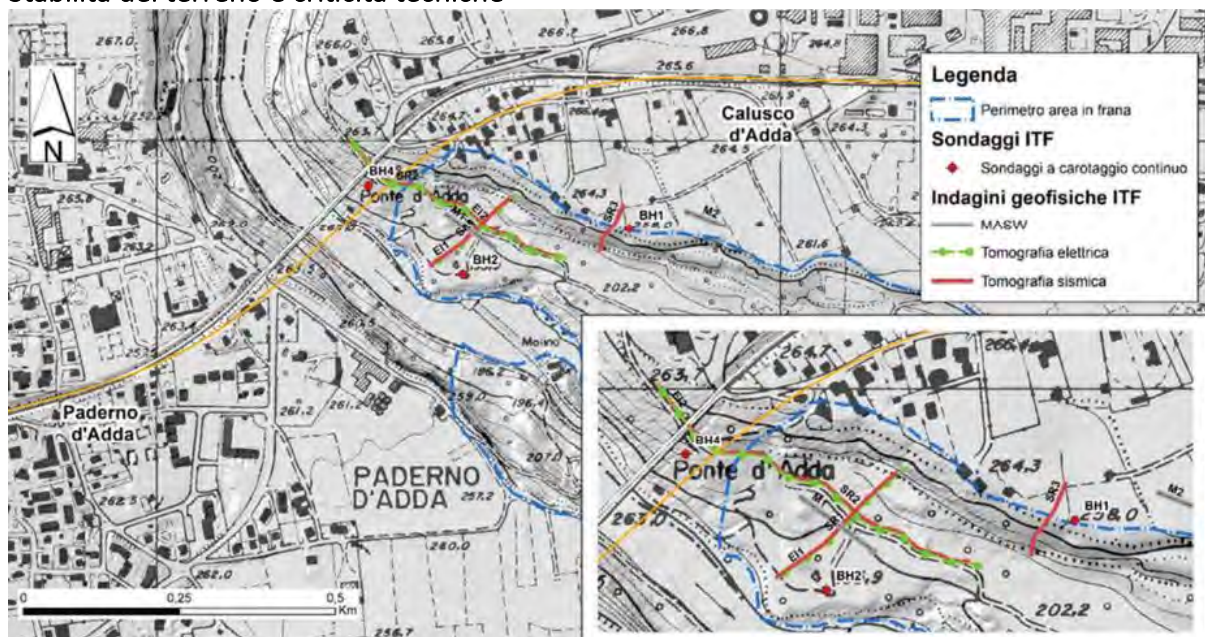


Immagine 1: Mappa e dettaglio del disegno del nuovo ponte in relazione alle aree franose.

Nel territorio individuato per la realizzazione dell'opera è stato documentato da RFI il solo fenomeno franoso a sud del ponte, esteso per circa 1,5 km. RFI ha rilevato crepe su edifici in via Monastero dei Verghi, indicando che il dissesto è attivo e potrebbe coinvolgere aree oggi stabili.

Nuovo Ponte San Michele

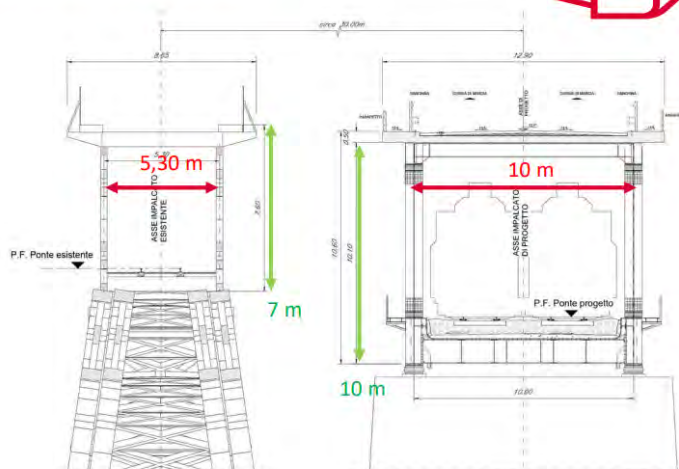
SCENARIO 1: Ponte ferroviario e stradale in stretto affiancamento

Il Ponte



Differenze tra attuale e nuovo

- ❖ **Viabilità** : da una corsia a due corsie in conformità con D.M. 5 novembre 2001
- ❖ **Ferrovia**: da Singolo Binario a Doppio Binario (i=4m)
- Incremento **ingombro sagoma limite**
- Ingombro **Trazione Elettrica**
- Aumento significativo dei **carichi da traffico**:
 - nuovi standard normativi: da 13 t/asse a 25 t/asse
 - strada a due corsie con marciapiedi e doppio binario ferroviario



27

Immagine 2: slide RFI che evidenzia la distanza tra il San Michele e il nuovo ponte, se fosse posizionato in stretto affiancamento.

La slide RFI (Immagine 2) evidenzia come la distanza tra il nuovo ponte e l'esistente sarebbe di 30 metri considerando la mezzadria come riferimento. Questo collocherebbe in modo del tutto incomprensibile il nuovo ponte a circa 22 metri dal San Michele, e a circa 20 metri dall'inizio dell'area franosa.

Fonte: https://www.merateonline.it/public/filemanager/pub_files/2025/Maggio/Presentazione-DP_Finale_1_compressed.pdf

La vicinanza del nuovo viadotto al fronte instabile alimenta infatti forti dubbi sulla sicurezza del nuovo ponte, del ponte San Michele e dell'intero quartiere stante la frana accertata da ISPRA sul lato lecchese che verrebbe compromessa inevitabilmente dalla vibrazioni tanto nella fase di cantiere quanto di uso.

1. Violazione del principio di precauzione, art. 301, D.Lgs. 152/2006

Il principio di precauzione, sancito dall'art. 301 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (Codice dell'Ambiente), impone che «qualora sussistano fondati motivi di temere che un'attività possa causare danni gravi e irreversibili all'ambiente, la mancanza di certezze scientifiche assolute non deve essere invocata per rinviare l'adozione di misure efficaci». In questo caso: l'attuale assenza di modellazione dinamica delle vibrazioni e dei carichi ferroviari sul versante lecchese (ove insiste un fronte franoso noto e attivo) evidenzia un'omissione metodologica rilevante ovvero l'esclusione dello Scenario 0 da parte di RFI sulla base di una frana mai confermata da fonti pubbliche ufficiali, mentre si propone di costruire una nuova infrastruttura accanto a un fronte franoso effettivo.

2. Incongruenza con i dati ufficiali ISPRA e PAI – Violazione dell'art. 14, comma 1, lett. f), D.Lgs. 152/2006

La valutazione ambientale di un'opera di tale rilevanza non può prescindere dall'integrazione coerente e completa delle cartografie PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) e delle banche dati ufficiali ISPRA. L'art. 14, comma 1, lett. f), del D.Lgs. 152/2006 impone che ogni studio ambientale contenga: «l'indicazione degli eventuali vincoli derivanti da pianificazioni territoriali o ambientali, comprese quelle per la difesa del suolo e la prevenzione del rischio idrogeologico».

Nella Relazione di Progetto di RFI non risultano allegate né mappe aggiornate PAI, né integrazioni ISPRA recenti (es. quelle del 30.07.2025); come detto la frana sul versante bergamasco, utilizzata da RFI per escludere lo Scenario 0, non risulta censita nei database ISPRA, mentre quella sul versante lecchese è ampiamente documentata sin dagli anni '80.

Questa incongruenza lede l'obbligo di completezza e veridicità dei dati tecnici e ambientali previsti dalla normativa.

3. Possibile vizio di legittimità della procedura – Rischio di annullabilità dell'iter autorizzativo

Qualora RFI dovesse proseguire nella scelta progettuale basandosi su presupposti geologici non confermati da ISPRA, la procedura di dibattito pubblico e quelle successive di VAS e di VIA rischierebbero di essere viziate *ab origine* per difetto di istruttoria e illogicità manifesta, con evidenti profili di illegittimità amministrativa. Come ribadito più volte dal Consiglio di Stato il procedimento amministrativo deve fondarsi su una compiuta e corretta istruttoria, nella quale sia assicurata la corrispondenza tra i dati tecnici valutati e la realtà oggettiva del territorio.

Nel caso in esame la scelta dello Scenario 1, proprio in prossimità del fronte franoso sul lato lecchese, espone l'infrastruttura a rischi strutturali, che ove ignorati o sottovalutati, potrebbero avere gravissimi tanto sull'opera esistente quanto su quelle future nonché sulla popolazione tutta.

4. Obbligo di aggiornamento tecnico e scientifico continuo – Art. 3, L. 241/1990

L'art. 3 della L. 7 agosto 1990, n. 241 stabilisce che: «Ogni provvedimento amministrativo deve essere motivato in relazione alle risultanze dell'istruttoria, con riferimento ai presupposti di fatto e alle ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione».

Alla luce della pubblicazione ISPRA del 30.07.2025, qualsiasi motivazione progettuale che continui a ignorare i dati più recenti, senza rettifica o rivalutazione, presta il fianco a vizi sotto il profilo della legittimità e della trasparenza.

Ogni moderna progettazione deve garantire la qualità dell'opera, tenendo conto delle condizioni geomorfologiche e ambientali, in modo da assicurare la tutela del territorio e dell'ambiente. La proposta progettuale di RFI, basandosi su presupposti geotecnici non confermati da ISPRA non garantisce la qualità tecnica e ambientale dell'intervento, espone a gravi rischi futuri di stabilità e sicurezza e potrebbe determinare danni erariali futuri derivanti da cedimenti, contenziosi e varianti in corso d'opera.

ISPRA

IdroGEO

ISPRA

Nord-Ovest > Lombardia > BG
Calusco d'Adda
Numero frane: 10

Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia

10 Frane*

0 Frane monitorate

0 Eventi principali**

0 Segnalazioni

0 Foto

0 Video

0 Itinerari

0 Webcam

Frane per tipo di movimento

Pericolosità e rischio

Inventario Frane IFFI

Monitoraggio Frane

ISPRA

IdroGEO

ISPRA

Nord-Ovest > Lombardia > LC
Paderno d'Adda
Sistemi Monitoraggio: 0

Anagrafe nazionale monitoraggio frane

7 Frane*

0 Sistemi Monitoraggio

Sistemi per tipologia di acquisizione

Nessun dato per la selezione effettuata

Lista sistemi di monitoraggio

Nessun elemento da visualizzare

Pericolosità e rischio

Inventario Frane IFFI

Monitoraggio Frane



La Direttiva UE 2007/60/CE e il D.Lgs. 49/2010 obbligano a una valutazione completa del rischio di alluvioni e frane per le infrastrutture pubbliche, sul punto del resto vi è giurisprudenza amministrativa italiana consolidata che ha annullato progetti che hanno ignorato l'analisi dettagliata di instabilità geologica.

Si osserva inoltre che nei dibattiti pubblici per opere analoghe (ad esempio, il nuovo viadotto sul Polcevera dopo il crollo del Morandi) la presenza di studi geotecnici avanzati è stata decisiva per l'accettazione del progetto.

A parere del Comitato sarebbe, quindi, indispensabile un'analisi di stabilità più approfondita, con modellazioni dinamiche su vibrazioni e carichi ferroviari e un piano di mitigazione del dissesto, altrimenti il progetto si presenterebbe irrimediabilmente vulnerabile e si presterebbe a contestazioni anche per violazione del principio di precauzione.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. affidi a un team di consulenti geotecnici esterni un'analisi di dettaglio della stabilità dei versanti, includendo modelli 3D e simulazioni di carico dinamico.
2. rediga un Piano di Mitigazione Idrogeologica, con interventi di consolidamento, monitoraggio e gestione emergenze, da allegare alla progettazione.
3. sospenda ogni ulteriore sviluppo dello Scenario 1 e 3, e delle loro varianti in affiancamento.
4. subordini qualsiasi avanzamento del progetto alla revisione integrale delle indagini geologiche, con aggiornamento conforme alle banche dati ISPRa e alle classificazioni PAI,
5. riesamini lo Scenario 0 alla luce dell'assenza dei reali fenomeni franosi accertati e accertandi da ISPRa su entrambe i versanti,
6. appronti uno studio urgente su come mettere in sicurezza il ponte San Michele stante l'accertato fronte franoso su cui poggiano le sue basi sulla sponda lecchese.

3. Mancata valutazione comparativa delle alternative

Assenza di confronto costi-benefici tra scenari alternativi (riuso ponte esistente, tracciati più a sud ovvero più a valle), violazione obblighi Dibattito Pubblico.

La relazione limita l'analisi a pochi scenari e non documenta un confronto costi-benefici integrale tra: riqualificazione dell'attuale ponte, la cui fondamenta sul lato lecchese secondo ISPRA poggiano su un fronte franoso, attraversamenti molto più a Sud ovvero più a valle, costruzione di nuove infrastrutture più distanti da aree abitate.

Questo costituisce un difetto sostanziale perché le norme sul Dibattito Pubblico richiedono esplicitamente l'esame trasparente di tutte le opzioni possibili. Sul punto si osserva che la Corte di Giustizia UE più volte sancito che la mancanza di un'analisi comparativa violerebbe la Direttiva VIA 2011/92/UE.

Si evidenzia, inoltre, che in dibattiti pubblici per infrastrutture simili come la Gronda di Genova e il ponte della Val Trebbia le contestazioni più forti sono nate proprio dalla limitata esplorazione di alternative.

A parere del Comitato occorrerebbe quindi integrare la relazione con uno studio di alternative a più ampio raggio, documentando vantaggi e svantaggi di ciascuna opzione con dati economici, ambientali e sociali dettagliati.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. incarichi un team multidisciplinare di predisporre un Rapporto Alternativo con analisi economica, ambientale e sociale di tre scenari differenti e verosimili, che tengano conto di quello che appare come il minimo comun denominatore della maggior parte delle osservazioni pervenute, che invitano a traslare la nuova opera dai 300 m ai 7 km più a Sud rispetto al ponte San Michele
2. organizzi incontri tecnici preliminari con Comuni, Regione e Soprintendenza per condividere e validare ipotesi alternative.

4. Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza - mancata valutazione di impatto paesaggistico; possibile violazione D.Lgs. 42/2004.

La relazione non contiene un'analisi di compatibilità paesaggistica, né risulta documentato un parere della Soprintendenza. In aree in cui sorgono opere vincolate, come quella del Ponte San Michele, questa mancanza rappresenta un elemento critico in quanto il Codice dei beni culturali e del paesaggio impone la preventiva verifica della compatibilità paesaggistica di nuove opere entro 150 metri da corsi d'acqua. Sul punto il Consiglio di Stato ha annullato autorizzazioni in progetti che non avevano coinvolto la Soprintendenza in fase preliminare.

Occorrerebbe quindi rendere disponibili simulazioni visive ad alta fedeltà, elaborando uno studio di impatto paesaggistico previa formale interlocuzione con la Soprintendenza.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. affidi a un team di architetti del paesaggio la redazione di uno Studio di Impatto Paesaggistico con rendering e simulazioni visive.
2. attivi un tavolo di confronto formale con Soprintendenza per verificare compatibilità e ottenere eventuali prescrizioni preventive.

Cfr. Paragrafo III-c per maggiori dettagli sul valore storico, culturale, architettonico, ambientale e paesaggistico dell'area.

5. Espropri e sacrificio della proprietà privata – mancata valutazione dell'impatto socioeconomico

La relazione non analizza nel dettaglio il numero e la tipologia di espropri e demolizioni previsti, né motiva adeguatamente la scelta di percorsi che colpiscono immobili privati.

Questo fatto rappresenta un ulteriore punto debole che va migliorato nel rispetto del D.P.R. 327/2001 e dei principi che regolano l'azione amministrativa corre l'obbligo per la PA di dimostrare la minore incidenza possibile degli espropri sui diritti dei privati.

Si ricorda che nei dibattiti pubblici di opere come la Pedemontana Lombarda, i maggiori ostacoli sono derivati proprio dalla mancata trasparenza sugli espropri tanto da aver indotto alcuni comuni, come quello di Seveso per esempio, ad aprire veri e propri sportelli per fornire chiarimenti ai cittadini interessati.

Sul punto il Comitato richiede che RFI aggiunga alla relazione un quadro dettagliato degli immobili potenzialmente coinvolti in tutti gli scenari, anche per quanto riguarda la cantierizzazione e il periodo dei lavori, fornendo al contempo un'analisi di impatto socio-economico corredata da motivazioni circostanziate.

La documentazione fornita in sede di dibattito risulta, sul punto, incompleta sugli immobili potenzialmente espropriandi: manca, infatti, la motivazione delle scelte di tracciato più invasive con il rischio di accendere un lungo e costoso contenzioso.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. rediga una mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali.
2. integri la relazione con uno Studio di Impatto Socio-economico, evidenziando le compensazioni e soluzioni meno invasive.

Cfr. Paragrafo III-a&b per maggiori dettagli sull'area residenziale, gli abitanti e le attività commerciali potenzialmente coinvolta da demolizioni, prossimità ai cantieri e ai nuovi tracciati ferroviario e stradale.

6. Potenziale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza (VInCA) - incompletezza procedurale rispetto a normative europee

La relazione, ove non adeguatamente integrata, costituirebbe un debole presupposto per le necessarie fasi successive relative alla VIA in diffinitività alla Direttiva 2011/92/UE che richiede l'esame degli effetti cumulativi dell'opera con altre infrastrutture esistenti e alla valutazione di incidenza (VInCA) su eventuali siti Natura 2000, in violazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE e del D.P.R. 357/1997. Si rileva, inoltre, l'assenza di un'analisi sui cambiamenti climatici e resilienza dell'opera, ora indispensabili nei grandi progetti.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. avvii uno screening VInCA con consulenti esperti di ecologia per verificare interferenze con habitat protetti.
2. integri il progetto con analisi di resilienza ai cambiamenti climatici, richiesta dalle linee guida UE per grandi infrastrutture.

7. Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico

L'assenza / scarsa partecipazione al dibattito di Regione Lombardia, della Soprintendenza e del Parco Adda Nord- la prima competente in materia di viabilità regionale, la seconda in materia di vincoli su beni storici, il terzo in materia di vincoli ambientali- dà la percezione di scarsa trasparenza e partecipazione.

Ciò rende attuale e concreto il rischio che le comunità locali percepiscano il progetto come già deciso a priori, vanificando, quindi, il senso stesso di questa fondamentale procedura partecipativa.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. aggiorni la strategia di comunicazione con pubblicazione online dei dati tecnici, delle alternative e delle mappe interattive qui richieste.
2. organizzi workshop pubblici con esperti indipendenti per discutere scenari alternativi e mitigazioni.
3. inviti formalmente Regione Lombardia e Soprintendenza a esprimere la rispettiva posizione alla luce di tutte le osservazioni pervenute.

L'attuazione di questo piano correttivo consentirà a RFI di ridurre il rischio di contestazioni future, di rafforzare la legittimità del progetto, di presentare un dossier più robusto e conforme alle normative regionali, nazionali ed europee nonché di favorire l'accettazione sociale e istituzionale dell'opera.

8. Assenza di un adeguato processo di concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari.

La normativa nazionale sul governo del territorio e sulla pianificazione infrastrutturale, a partire dalla Legge n. 56/2014 (c.d. "Delrio") e dalle disposizioni del nuovo Codice della Strada attribuisce alla Regione competenze dirette in materia di pianificazione e gestione della viabilità di interesse

sovracomunale. La mancanza di partecipazione attiva della Regione Lombardia al Dibattito Pubblico solleva dubbi circa la valutazione preventiva dell'impatto del nuovo ponte sul sistema viario regionale e provinciale.

In particolare, non risulta come le infrastrutture esistenti saranno adeguate per sostenere il previsto aumento dei flussi di traffico, incluso quello dei mezzi pesanti tanto durante la fase di cantiere quanto successivamente.

La carenza di uno studio integrato sul traffico, condiviso e validato dagli uffici tecnici regionali di concerto con le province e i comuni interessati espone qualunque sia l'ipotesi progettuale che venga attuata al rischio di determinare congestioni croniche, aumento delle emissioni inquinanti e compromissione della sicurezza stradale, in violazione dei principi di coordinamento della pianificazione infrastrutturale e del principio di leale collaborazione tra amministrazioni sancito dalla Costituzione.

È a questo proposito necessario che vengano elaborati e resi pubblici studi dettagliati sulla capacità della rete stradale regionale e provinciale di assorbire i maggiori flussi di traffico, anche di mezzi pesanti sia durante il periodo di cantiere sia una volta che la nuova infrastruttura, qualunque essa sia, entrerà a regime.

Senza un'adeguata pianificazione congiunta con la Regione ed enti interessati, qualsiasi progetto rischierebbe di generare più criticità che benefici anche in danno delle imprese del territorio.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. coinvolga formalmente **Regione Lombardia** in un tavolo di concertazione volto a definire, in modo condiviso e trasparente, le soluzioni di innesto dei nuovi snodi stradali con la viabilità esistente.

9. Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere.

Il D.Lgs. 50/2016 e il relativo regolamento di attuazione impongono che, sin dalla fase di fattibilità, siano predisposti piani preliminari di gestione del cantiere, comprensivi di cronoprogrammi, impatto sul traffico, sicurezza dei lavoratori e mitigazioni per la popolazione residente.

L'assenza di questi piani, anche in una versione di bozza, solleva gravi perplessità circa la capacità dell'amministrazione procedente di garantire un'adeguata tutela della sicurezza pubblica, della salute dei cittadini e della continuità dei servizi essenziali durante i lavori.

Inoltre, la Direttiva Europea 92/57/CEE sulla sicurezza nei cantieri temporanei o mobili e il D.Lgs. 81/2008 e ss.mm., richiedono la predisposizione di un piano di sicurezza e coordinamento, che includa l'analisi dei rischi derivanti dalla movimentazione dei materiali, dalla gestione delle polveri, dal rumore e dalle vibrazioni.

La carenza di riferimenti a questi elementi nella documentazione attuale costituisce un serio deficit istruttorio che, se non colmato, potrebbe determinare l'annullamento in sede giurisdizionale delle future fasi autorizzative o di affidamento lavori.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. integri la documentazione progettuale con un piano di cantierizzazione dettagliato, corredato da cronoprogrammi, misure di mitigazione per traffico, rumore, polveri e vibrazioni, nonché indicazioni sulle modalità di accesso e di gestione dei mezzi da cantiere. Tale piano dovrà rendere chiaro come RFI intenda garantire la tutela della sicurezza dei cittadini e dei lavoratori, la salvaguardia della continuità dei servizi essenziali e il contenimento dell'impatto ambientale e sanitario per tutta la durata dei lavori, la cui durata si stima non inferiore ai cinque anni.

10. Considerazioni generali

Il Comitato rileva nella maggior parte delle osservazioni presentate dagli altri stakeholder l'esistenza un minimo comune denominatore che potrebbe facilitare l'individuazione di uno scenario alternativo maggiormente sostenibile in linea con i principi costituzionali di legalità, trasparenza, efficacia e sostenibilità.

La maggior parte delle ipotesi avanzate nel Dibattito Pubblico evidenziano infatti la necessità di meglio valutare l'opportunità di un nuovo ponte, stradale e ferroviario, molto più a valle rispetto alla Soluzione 1 (dai 300 m fino a Bottanuco-Cornate d'Adda) così come quella di un investimento da parte di RFI per la riqualificazione del San Michele al fine di scongiurarne l'abbandono potenziando la tratta passeggeri.

Alla luce di tutto quanto sopra, dopo attenta valutazione degli scenari proposti da RFI ed avendo esaminato quanto emerso in sede di Dibattito Pubblico,

il Comitato in aggiunta a quanto richiesto in termini di integrazioni progettuali:

- esprime la propria contrarietà agli Scenari 1 e 3 proposti da RFI e alle loro varianti;
- invita le parti ad approfondire ulteriormente il Dibattito Pubblico per trovare, in accordo, la migliore soluzione per la tratta ferroviaria quanto per quella- eventuale – stradale;
- chiede a RFI e agli altri soggetti istituzionali partecipanti al progetto di individuare una soluzione diversa che non coinvolga le zone abitate e urbanizzate a ridosso dell'attuale ponte e che non comporti impatti dannosi al quartiere rappresentato dal Comitato e alle comunità limitrofe, nonché preservi il valore funzionale, storico, culturale e paesaggistico del Ponte San Michele,
- auspica che RFI e Regione e tutti gli enti locali interessati lavorino insieme alla cittadinanza e alle imprese della zona per trovare una soluzione ideale che supporti anche le necessità viabilistiche e commerciali di tutto il territorio,
- invoca l'urgente riqualificazione del San Michele e la sua valorizzazione turistica con uso ciclo-pedonale e con garanzie in termini di manutenzione e messa in sicurezza della struttura esistente,

- incoraggia le soluzioni di connessione sostenibile dell'Isola bergamasca,
- si riserva sin da ora di promuovere ogni più opportuna azione legale, in tutte le competenti sedi, per la tutela degli interessi del Comitato e dei suoi aderenti.

III – PRESENTAZIONE COMITATO E CONTESTO

Il Comitato per la Tutela e la Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi è nato il 6 giugno 2025 come risposta alle ipotesi progettuali relative alla costruzione di un nuovo ponte sull'Adda, che, ove non modificate, avrebbero gravi ripercussioni sul tessuto abitativo, sociale, culturale e ambientale della zona.

Il Comitato si propone di difendere i diritti di residenti, cittadini e visitatori promuovendo uno sviluppo infrastrutturale sostenibile attraverso azioni di sensibilizzazione, informazione e confronto con le istituzioni. L'obiettivo è quello di garantire che ogni scelta futura venga presa in modo trasparente e condiviso, nel pieno rispetto della legalità garantendo l'identità del territorio.

Il Comitato è quindi composto principalmente da abitanti dell'isola bergamasca e del lecchese, specialmente delle aree di Calusco d'Adda potenzialmente coinvolte dal nuovo progetto, nonché da concittadini e concittadine impegnati da tempo nelle azioni di tutela del proprio territorio e la qualità della vita della comunità. Il sodalizio è aperto a chiunque voglia contribuire attivamente alla tutela del patrimonio culturale, sociale e ambientale della zona. In questo spirito sinora hanno aderito più di 70 persone.

Il Comitato partecipa al Dibattito Pubblico indetto da RFI per esaminare tutte le proposte progettuali avanzate secondo criteri rilevanti per il quartiere "Ponte" di Calusco d'Adda al fine di identificare le soluzioni più condivise e meno impattanti.

Il quartiere "Ponte"

L'area di Calusco d'Adda più vicina all'innesto del Ponte San Michele è il quartiere "Ponte" a carattere residenziale incastonato tra la valle dell'Adda, i boschi e le aree agricole che ne caratterizzano parte della contrada detta "Capora" di questo Comune.

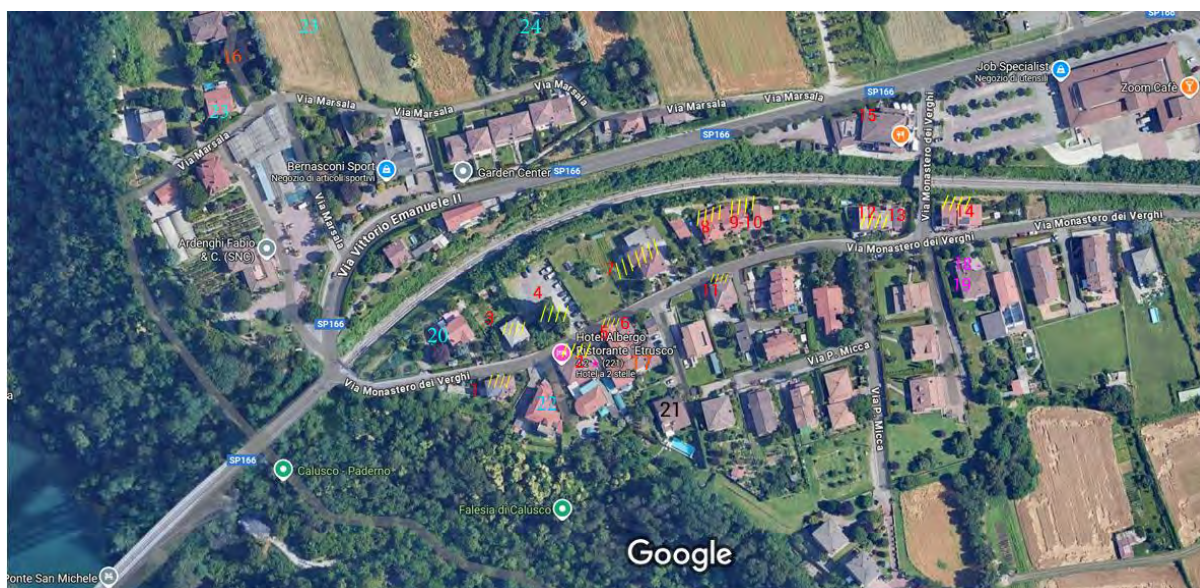


Immagine 6: visione zenitale del quartiere “Ponte” di Calusco d’Adda. Si osserva l’innesto del ponte San Michele sulla bassa sinistra.

Il quartiere è attraversato dalla Strada Provinciale 166 (lungo Via Vittorio Emanuele II), che in quel tratto accoglie solo il traffico leggero verso e dal ponte San Michele, e si sviluppa a nord e sud di questo asse in aree abitate con attività economiche da lungo tempo radicate in Calusco d’Adda.

Al di sotto della SP166 corre la ferrovia a un binario che prosegue dal ponte verso la stazione di Calusco in direzione Bergamo.

a. A sud: Via Monastero dei Verghi e via Micca

Via Monastero dei Verghi, insieme alla laterale via Pietro Micca, costituisce un’area residenziale compatta e coesa che si sviluppa a margine del centro urbano di Calusco verso la sponda boscosa dell’Adda e il Ponte San Michele.

Lungo queste due vie si contano circa 35 edifici abitativi, in gran parte villette bifamiliari o trifamiliari. La tipologia prevalente è quella della casa con giardino, spesso dotata anche di orto, alberi da frutto, siepi e spazi coltivati con cura. In totale si contano oltre 150 residenti.

È un quartiere tranquillo, verde, familiare, dove il tempo sembra scorrere con una cadenza diversa. Non si tratta di una zona ricca o esclusiva, ma di un luogo ben tenuto, autentico e profondamente amato dai suoi abitanti. Le case, per la maggior parte, risalgono alla prima metà del Novecento – alcune addirittura alla fine dell’Ottocento – e sono spesso abitate da discendenti diretti delle famiglie originarie, con storie che si tramandano da generazioni. Molti edifici sono stati ristrutturati con rispetto, senza stravolgere l’armonia complessiva del paesaggio urbano.



Immagine 7: l’area residenziale lungo via Monastero dei Verghi e Via Pietro Micca

Il quartiere ha un forte senso di continuità e comunità: ci si conosce, ci si saluta, si condivide la cura del verde, la manutenzione dei muretti, la pulizia degli spazi comuni, e anche momenti di socialità spontanea. Il paesaggio è intimo e silenzioso: tra le case si aprono scorci sul bosco, sulla vallata e

verso il fiume Adda, con una vegetazione rigogliosa che penetra fin dentro i giardini privati. Questo tessuto urbano, discreto ma armonico, è parte integrante della memoria collettiva del luogo: non solo perché le case raccontano la storia del quartiere, ma perché sono contenitori di vite, tradizioni e relazioni durature.

Via Monastero dei Verghi è un'arteria storica e simbolica. Rappresenta il cuore pulsante di un quartiere unito, stratificato di storie, case tramandate, legami di vicinato e piccoli segni del sacro. La via si collega alla SP166 mediante un piccolo ponticello che scavalca la ferrovia e si congiunge direttamente al Ponte San Michele.

Proprio da via Monastero dei Verghi – all'altezza del civico 166 – si apre un piccolo passaggio, quasi invisibile agli automobilisti, ma ben noto a chi abita nel quartiere. È l'imbocco di una scalinata in porfido, fatta posare da Italcementi durante i lavori per la centrale idroelettrica sotto il Ponte San Michele, su richiesta dei residenti. La scala si insinua tra le case e sparisce nel verde, dando accesso a un'area che da sempre rappresenta un punto d'incontro tra spiritualità, paesaggio e comunità: i Verghi, da cui appunto la via prende il nome.

Non lontano dall'innesto del San Michele si trova lo storico albergo ristorante Etrusco (#2 nell'Immagine 6), struttura nata all'inizio del secolo scorso, che da oltre trent'anni la famiglia Panseri gestisce con dedizione. Per i Panseri e i loro cinque dipendenti, Etrusco non è solo un'impresa, ma anche comunità, un pezzo di vita. Ogni anno accolgono centinaia di turisti, molti dei quali provenienti da tutta Europa per scoprire le meraviglie delle rive dell'Adda. Non solo, l'albergo è anche punto di riferimento per le cerimonie e per chi viaggia per lavoro, per chi cerca un posto tranquillo e familiare in cui fermarsi e sentirsi a casa.

A Est rispetto a Via Monastero dei Verghi e Via Micca, un'altra attività caluschese chiude il quartiere. Il Bar Sesamo/Backdoor Escape Room e Secret Bar (#15 nell'Immagine 6) è un'apertura recente ospitata nell'edificio della storica balera Eclisse. Il luogo, punto di riferimento per gli abitanti dell'Isola, è ora nuovo polo attrattivo grazie alle due attività parallele: Sesamo propone colazioni e pranzi durante il giorno. A chiusura porte, verso l'orario aperitivo, si aprono quelle del seminterrato dell'edificio, che un tempo era adibito a pista da ballo: il Backdoor Secret Bar, cui si accede solo da una porta "segreta" suonando un campanello.

Oggi questo locale ospita una sala in "stile proibizionismo americano" con un palinsesto di attività a carattere ricreativo sociale sempre diverse come per esempio karaoke, Cervellone, giochi da tavolo, cena con delitto... da qui si accede alle sei Escape Room. Per questa ragione Bar Sesamo è oggi molto frequentato anche da giovani delle due provincie limitrofe, attratti anche da eventi a tema all'aperto, ospitati presso lo spiazzo sull'Adda nell'area Verghi poco distante, di cui si dirà nel prosieguo.

b. A nord: Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala vecchia/nuova



Immagine 8: l'area residenziale e commerciale lungo Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala

Via Vittorio Emanuele II connette il resto di Calusco al quartiere “Ponte” e al passaggio sul fiume Adda. Sulla via si affacciano altre note attività come Ardenghi Garden Center (“A” nell’Immagine 9) e Bernasconi Sport (“B” nell’immagine 9), i cui proprietari abitano proprio a fianco dei rispettivi negozi.

Da cinquant’anni Ardenghi rappresenta non solo un ottimo esempio di azienda familiare ben gestita, ma anche un vero e proprio punto di riferimento per gli abitanti di Calusco d’Adda e dei comuni adiacenti.

Nella stessa strada si trova anche l’esercizio Bernasconi che dal 1977 costituisce fulcro della comunità in fatto di rivendita al dettaglio di abbigliamento e attrezzatura sportivi.

La via ospita anche abitazioni private sui due lati costruite in epoche diverse.

Il nuovo condominio “Il Ponte” (“P” nell’immagine 9) ospita dieci famiglie, tra cui alcune giovani coppie con bambini. A fianco del complesso e al di là della provinciale si trovano le strutture più risalenti, come l’ex trattoria (“T” nell’immagine 9) che accolgono sei famiglie radicate nel quartiere sin dalla sua prima edificazione, fra cui persone più anziane e fragili, con i loro figli.



Immagine 7: visione zenitale su Via Marsala e Via Vittorio Emanuele II

Via Marsala si stacca dalla provinciale SP166 a poca distanza dal Ponte San Michele e prosegue internamente verso nord. Questa è una via laterale a carattere sia residenziale che agricolo che si colloca tra il Parco Adda Nord. Detta via prosegue in parallelo rispetto alla strada principale dividendosi in Via Marsala “nuova”, asfaltata, e via Marsala “vecchia”, sentiero comunale carrabile

sterrato e riservato ai residenti, che si ricollega alla SP166. Dalla sezione sterrata della via ha inizio il sentiero pedonabile che permette di raggiungere Calusco d'Adda.

Lungo la via si susseguono villette a schiera e abitazioni basse, prevalentemente costruite a partire dagli anni '60. Alcuni di questi edifici sono abbelliti da giardini, altri sono invece circondati dalle ampie aree verdi fuse con la vegetazione circostante.

La vicinanza del Parco Adda Nord conferisce a Via Marsala un forte valore paesaggistico e naturalistico. I panorami cambiano con le stagioni, offrendo scorci suggestivi: dal verde intenso dell'estate, ai colori caldi dell'autunno, fino alla quiete invernale. Queste aree verdi infatti sono spesso frequentate da fauna selvatica autoctona protetta, come scoiattoli rossi, ghiri, volpi, tassi, aironi e picchi.

Dall'estremità a Ovest della via si apre il sentiero che conduce al belvedere panoramico affacciato sulla Centrale idroelettrica Semenza di Calusco e sulla diga di Robbiate, opere realizzate tra il 1906 e il 1914. Questa terrazza erbosa sopraelevata rispetto all'argine, offre una vista incantevole sulla diga e sul corso del fiume (Immagine 10).



Immagine 10: Vista dal punto panoramico lungo il sentiero che chiude Via Marsala a nord e collega l'area dei Verghi e del San Michele al resto del paese, fino a Villa d'Adda. Lo scenario è visibile anche dal Ponte San Michele, guardando verso nord.

Questo sentiero molto frequentato da ciclisti e pedoni anche e soprattutto durante eventi sportivi, prosegue, poi, lungo il greto del fiume raggiungendo Villa d'Adda, snodandosi tra boschi, rive e abitato, alternando tratti pianeggianti e ondulati, con suggestive vedute sul paesaggio del Parco dell'Adda. Via Marsala rappresenta dunque una tranquilla strada residenziale, pregevole per la ricchezza di riferimenti storici, naturalistici e spirituali. Per chi frequenta la zona è la porta d'accesso a un raro e prezioso patrimonio culturale e ambientale che coniuga la quotidianità dell'abitare con il silenzio del bosco, la memoria della fede e l'energia sempre viva del fiume Adda.

c. Storia, cultura, ambiente, archeologia, potenziale turistico

I Verghi

Da Via Marsala, procedendo verso sinistra, la strada assume il nome di “Discesa dei Verghi”. Questo nome deriva dall’antico Monastero dei Verghi, fondato nel 1099 dai fratelli Lotario e Alberto, signori di Calusco, su uno sperone roccioso a picco sulla riva bergamasca del fiume Adda.

Nel 1575, durante una visita pastorale, San Carlo Borromeo fece demolire il monastero e la chiesa di San Michele facendo erigere a memoria una croce monumentale. Fu qui che nel 1630 trovarono rifugio molti abitanti in fuga dalla peste descritta dal Manzoni ne *I promessi Sposi*. Nel 1836, durante l’epidemia di colera, il luogo divenne anche rifugio per i numerosi malati in fuga dalle città.

In memoria di queste vicende dolorose, nel 1836 venne edificata la Cappella dei Morti o Cappella di San Michele (Immagine 11), oggi elemento di interesse storico e culturale, mentre rimangono solo i resti l’ampia fossa comune extra cimiteriale e del Monastero dedicato a San Michele, un tempo abitato da monaci benedettini.



Immagine 11: La cappelletta presso l’area “Verghi”, con il ponte San Michele sullo sfondo

La cappella è decorata con affreschi che raffigurano San Michele, San Rocco, la Maddalena, la Crocifissione, e scene legate alla peste. A testimonianza dell’ininterrotta devozione popolare, ai piedi dell’altare si trova un dipinto ottocentesco che riproduce la processione degli abitanti della zona e dei paesi vicini verso il santuario (Immagine 12).



Immagine 12: Il dipinto nella cappelletta “dei Verghi” riproduce la processione degli abitanti verso il santuario

Nel 1978, grazie all'impegno di volontari e del Gruppo Alpini, la cappella è stata restaurata, la strada allargata e resa percorribile anche con veicoli a motore per facilitare l'accesso alle persone anziane lungo il percorso di via Crucis (Immagini 13 e 14). Le sue stazioni sono segnate da grandi croci in ferro battuto, piantate lungo l'antica strada che, tra radure e sottobosco, conduce fino al sito del Monastero dei Verghi. Ogni croce rappresenta una tappa del cammino della Passione, trasformando quel tratto di bosco in un luogo di meditazione e silenzio, usato da decenni per la preghiera, le celebrazioni quaresimali e le processioni pasquali.



Immagini 13 e 14: La Via Crucis lungo la strada che porta ai “Verghi”, raggiungibile da Via Marsala e da Via Monastero dei Verghi.

Questo luogo di fede è frequentato anche per motivi ricreativi specialmente nel periodo estivo, quando gli abitanti di Calusco e dintorni scendono “ai Verghi” per trovare ristoro nello spiazzo erboso, organizzare feste, pic nic e grigliate, approfittando delle pareti rocciose attrezzate per cimentarsi in arrampicate sportive e per godersi la frescura lungo le piccole spiagge e insenature lungo il fiume Adda.

La destinazione sportiva, raggiungibile anche da Via Monastero dei Verghi, è segnalata anche a livello internazionale da siti di settore: <https://www.thecrag.com/it/arrampicata/italy/paderno-dadda>.

Dall'area “dei Verghi” ha inizio un sentiero che collega tutti i paesi rivieraschi lungo il fiume (Immagine 15).

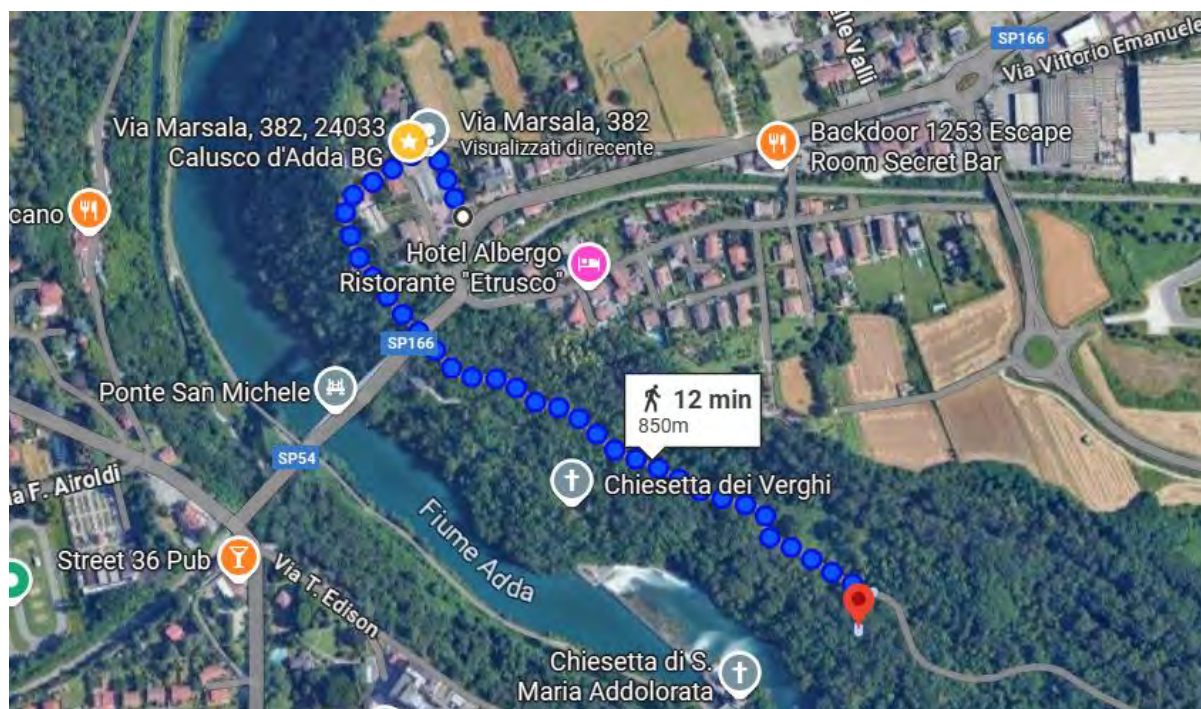


Immagine 15: le pareti rocciose attrezzate per l'arrampicata sportiva lungo l'Adda che si raggiungono tramite Via Marsala e Via Monastero dei Verghi sono segnalate sui siti di settore internazionali

L'area dei “Verghi” è raggiungibile anche da Via Monastero dei Verghi tramite una scalinata, alla base della quale si trova l'edicola votiva dedicata alla Madonna del Carmelo, affiancata da panchine in pietra e immersa nel silenzio. Lì, il rumore del traffico scompare, sostituito dal fruscio delle foglie, dai suoni del bosco e da un senso di raccoglimento naturale. L'edicola è un punto focale nel paesaggio e nella memoria: non si tratta di un mero decoro, ma di un luogo profondamente identitario.

Secondo una tradizione tramandata oralmente dagli abitanti più anziani, l'edicola sarebbe stata voluta verso la fine dell'Ottocento da una donna molto devota, bisnonna della famiglia Colombo, che si stabilì nella zona attorno al 1880. Il terreno dove sorge l'edicola faceva parte delle loro proprietà, e la leggenda narra che fu proprio la matriarca della famiglia a insistere per erigere questo piccolo spazio consacrato come gesto di fede e protezione verso il luogo e la comunità residente.

All'interno dell'edicola si trova un grande dipinto raffigurante la Madonna del Carmelo in trono, affiancata dal Bambino Gesù e circondata da angeli, nell'atto di salvare le anime del Purgatorio tra le fiamme: una scena carica di significato, che trasmette speranza, intercessione e redenzione.

A conferma del senso di appartenenza alla collettività e della cura da parte dei membri del Comitato, nel corso degli anni, l'edicola è stata mantenuta grazie all'impegno volontario dei

residenti: chi potava l'edera, chi sistemava la base, chi puliva, chi aggiungeva un fiore. In alcuni periodi è stata anche sostenuta da raccolte fondi spontanee.

Nel 2017, uno dei residenti, membro di questo Comitato che oggi vede la propria casa tra quelle potenzialmente espropriate (nella denegata ipotesi di adozione dell'ipotesi n. 1 senza modifiche) si è personalmente occupato del restauro del dipinto, riportandolo all'antico splendore e valorizzandone la funzione spirituale (Immagine 16).

L'edicola è anche uno spazio liturgico connesso a una tradizione locale. Il 16 luglio – festa della Madonna del Carmelo – il quartiere si raccoglie per la processione serale. Gli abitanti partono dalle case con le candele accese, scendono lungo la scalinata e assistono alla messa all'aperto celebrata proprio davanti all'edicola. Un rito semplice ma profondo, fatto di silenzi, canti e sguardi. I bambini portano i fiori, le famiglie si ritrovano, il quartiere si riconosce in un gesto comune: un vero rito comunitario identitario.



Immagine 16: Edicola votiva dedicata alla Madonna del Carmelo presso Via Monastero dei Verghi. In basso a sinistra, il socio del comitato, Luciano Biffi, che l'ha restaurata.

Ma il valore del luogo non finisce qui. L'area dei Verghi si poggia su una terrazza naturale che permette di affacciarsi sull'Adda; questo pregevole punto panoramico è unico in quanto da qui si può ammirare il paesaggio fluviale circostante e spaziare con lo sguardo verso la Diga Vecchia "Poiret", lo sbarramento sul fiume prima delle rapide di Paderno da cui si distacca il Naviglio detto "Leonardesco". Da qui è anche possibile osservare il singolare meccanismo di controllo del flusso delle acque detto "a panconcelli". Si tratta di lunghe travi in legno a sezione quadrata e rimovibili che, affiancate l'una all'altra, formano uno sbarramento. Rimuovendo o aggiungendo questi elementi è possibile regolare con precisione il flusso dell'acqua che supera la diga.

Dallo stesso punto è possibile ammirare anche uno degli scorci più suggestivi che il fiume offre con la visione completa proprio del ponte in ferro San Michele che rischia di cadere in rovina ove le ipotesi progettuali di RFI non venissero modificate per valorizzarlo e metterlo in sicurezza rispetto al fronte frana sul lato lecchese di cui si è detto. (Immagine 17).

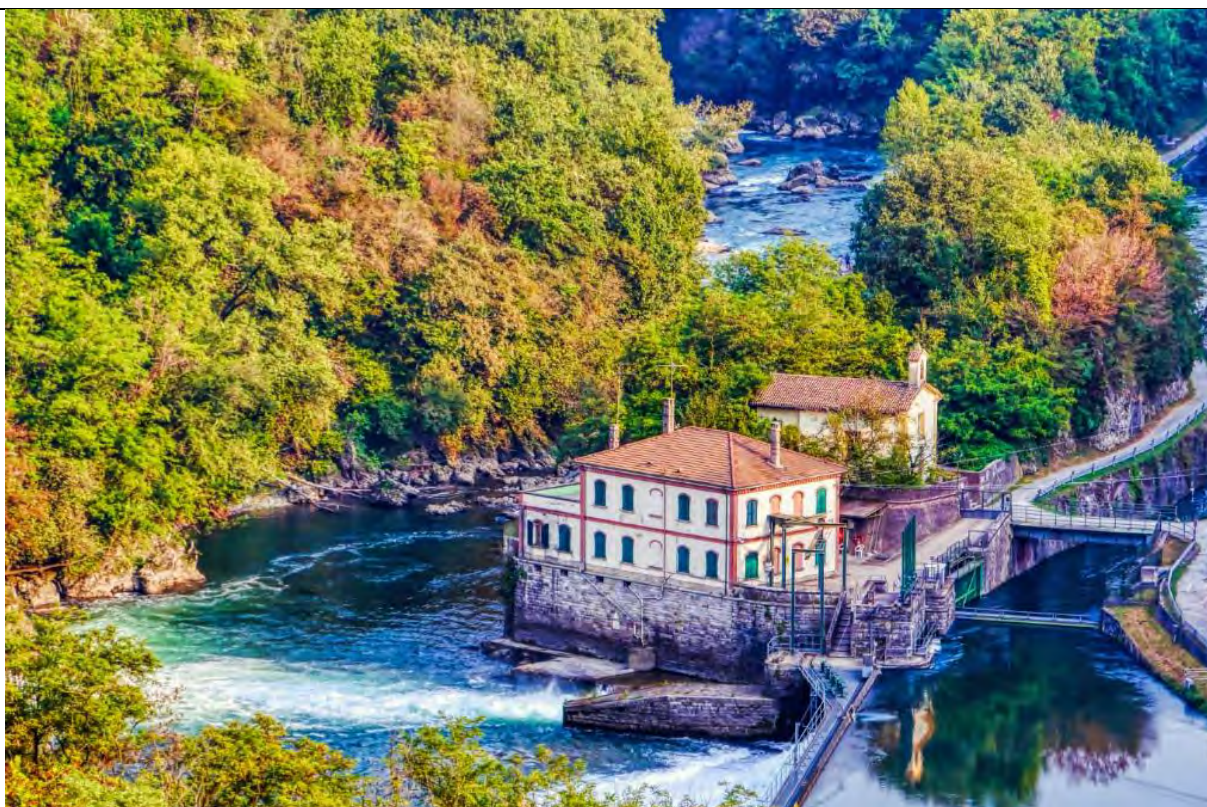


Immagine 17: Diga Vecchia "Poiret" che separa il fiume Adda prima delle rapide dal naviglio di Paderno. Sullo sfondo, la Chiesetta di Santa Maria Addolorata. Questo paesaggio si può ammirare anche dal Ponte San Michele, guardando a sud, e dall'area dei Verghi a Calusco.



Immagine 18: Veduta del ponte San Michele dal lato a nord.

Il quartiere necessita di interventi di rigenerazione, non di opere invasive. Si propone un cambio di visione urbanistica e, per eventuali nuove infrastrutture, un concorso internazionale che garantisca

qualità progettuale, rispetto del paesaggio e innovazione. Serve anche trasparenza sugli aggiornamenti relativi alla variante Calusco–Terno, al ponte sostitutivo di Trezzo e ai piani di compensazione stradale in provincia di Bergamo e Lecco.

Da cittadini che da decenni vivono quotidianamente il quartiere, sottolineiamo l'importanza di mantenere e incrementare ulteriormente il valore storico-culturale-paesaggistico del Ponte San Michele e del tratto Leonardesco dell'Adda (Ecomuseo di Leonardo). Già ora numerosi turisti, soprattutto stranieri, spesso amanti dello sport e di un viaggiare dolce e leggero (specialmente cicloturisti), raggiungono la zona per ammirare il Ponte e godere delle sue viste uniche.

Siamo convinti che nuove progettualità di valorizzazione turistica potrebbero consentire uno sviluppo ambientale, economico e sociale più sostenibile per il territorio ed in particolare per il nostro quartiere, che diventerebbe più vivibile e attrattivo, ma anche più foriero di nuove iniziative commerciali e imprenditoriali.

Il Parco Adda Nord

Parte del quartiere “ponte” di Calusco d'Adda si inserisce nel contesto del Parco Adda Nord, area protetta regionale della Lombardia che si estende lungo il fiume Adda, da Lecco a Trucazzano.

Questo parco regionale è nato da un'iniziativa dal basso, essendo la sua istituzione stata promossa da proprio da cittadini e cittadine delle zone limitrofe animati dal desiderio di preservare un paesaggio estremamente pregevole sotto il profilo ambientale, culturale e storico. La costituzione del Parco ha così arginato lo sfruttamento sconsiderato del territorio circostante negli anni successivi favorendo il recupero di zone danneggiate da deforestazione e attività estrattive.

Il Parco ha così permesso di tutelare e valorizzare il patrimonio culturale della valle dell'Adda, anche nell'ambito di progetti locali e internazionali. Oggi coinvolge 34 comuni su un territorio che si estende su quattro province: Milano, Lecco, Monza-Brianza e Bergamo, per un totale di circa 9.000 ettari di area fluviale protetta.

Il territorio del Parco Adda Nord offre numerose opportunità dal punto di vista dello sviluppo del turismo lento: i sentieri che costeggiano il fiume sono infatti perlopiù inaccessibili alle automobili. L'intero percorso fa parte di una pista ciclabile che corre ininterrottamente da Amsterdam (Paesi Bassi) fino a Roma; è inoltre possibile camminare e/o pedalare da Lecco a Milano e viceversa seguendo le alzaie come indicato nelle mappe pubblicate da Regione Lombardia e dall'Ente Parco proprio per valorizzare l'ambiente della zona.

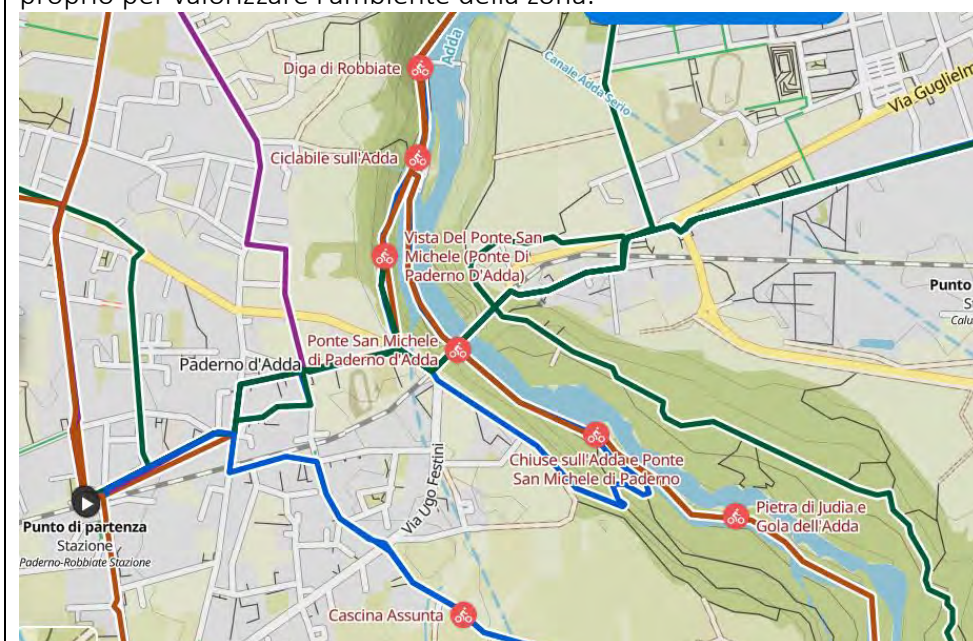


Immagine 21: Percorsi ciclabili lungo l'area del PAN tra Calusco e Paderno d'Adda

La natura può essere scoperta nella sua fauna e flora protette; le specificità locali e le attrazioni culturali includono chiese, castelli, ville e straordinarie testimonianze dell'ingegneria e dell'industria. Le occasioni per approcci di storytelling sono praticamente infinite a partire dalle vicende legate al celeberrimo Leonardo da Vinci che trascorse del tempo prezioso proprio in questi luoghi e progettando alcune delle sue mirabili opere di ingegneria idraulica, come il Traghetto detto appunto di Leonardo, tuttora in funzione tra Imbersago e Villa d'Adda, e il già menzionato sistema dei Navigli.

A proposito di storie legate a queste zone non si può tacere dei personaggi creati dal Manzoni nei Promessi Sposi che tutti portiamo nel cuore.

Come non si può non richiamare il fatto che nel territorio del PAN è presente il sito Crespi d'Adda dichiarato Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO, che racconta le storie del mondo imprenditoriale illuminato e del mondo operaio della nota fabbrica tessile a Capriate San Gervasio.

Fonte: <https://turismo.parcoaddanord.it/>

Dal punto di vista strettamente ambientale il Parco Adda Nord ospita una straordinaria varietà di flora e fauna. Più di 200 esemplari tra alberi, arbusti ed erbacee perenni, appartenenti a 32 specie diverse, compongono un giardino sensoriale vivo in ogni stagione, ricco di colori e suoni, grazie alla presenza di numerosi impollinatori come api domestiche e selvatiche. La maggior parte delle piante sono infatti nettariifere e selezionate per attrarre insetti pronubi.

Come evidenziato dall'ente gestore il bosco è gestito con criteri naturalistici, rispettando le dinamiche ecologiche e limitando gli interventi drastici. Il taglio degli alberi ad alto fusto è selettivo, e vengono salvaguardate le specie autoctone di alto valore ecologico. Centrale è la lotta alle specie invasive alloctone come ailanto, robinia, buddleja e bambù, che minacciano la biodiversità locale: l'obiettivo è sostituirle con specie native, promuovendo anche scelte consapevoli da parte dei cittadini.

La gestione include anche la conservazione del legno morto, fondamentale per numerose specie: circa un quarto della biodiversità forestale ne dipende. Insetti come il cervo volante, protetto a livello europeo, e uccelli come il picchio verde e il picchio rosso maggiore utilizzano tronchi morti per nidificare e alimentarsi. Le cavità create da questi uccelli vengono poi riutilizzate da civette, cince, ghiri, scoiattoli rossi e pipistrelli.

Il querco-carpinetto, tipico bosco della Pianura Padana, è presente sia a Medolago che a Robbiate. Qui dominano querce (rovere e farnia) e carpini bianchi, accompagnati da acero, frassino, olmo, castagno e pioppo. Il sottobosco, con nocciolo, biancospino, corniolo, evonimo e pungitopo, fornisce rifugio e nutrimento alla fauna minore. Lo strato erbaceo, ricco di specie nemorali dalla vivace fioritura primaverile, è essenziale per la sopravvivenza degli impollinatori.

Tra le specie più rappresentative vi è lo scoiattolo rosso, specie quanto mai preziosa stante la minaccia alla sua sopravvivenza da parte del ben più grande e aggressivo scoiattolo grigio americano e dalla frammentazione dell'habitat. Fondamentale per la rigenerazione forestale, è tutelato anche attraverso progetti europei come Life+ EC Square.

Infine, il parco ospita diverse specie di pipistrelli: il serotino comune, il pipistrello nano, di Savi e albolimbato, tutti legati alla presenza di cavità naturali o artificiali e attivi in ambienti diversi, inclusi contesti urbani. Anche questi chiroteri beneficiano della tutela degli habitat normata a livello europeo e contribuendo all'equilibrio ecologico del territorio.

L'Ecomuseo Adda di Leonardo

A riprova di quanto sin qui esposto si evidenzia che il Parco Regionale dell'Adda Nord ospita anche l'Ecomuseo "Adda di Leonardo".



L'Ecomuseo è diffuso e non racchiuso in un edificio unico; è servito da sentieri ben mantenuti e rappresenta non solo per la nostra regione un esempio di processo dinamico che richiede un costante e ininterrotto approccio a rete con la collaborazione dell'intera comunità, impegnata, come questo Comitato, nella tutela del proprio territorio.

Non a caso l'Ecomuseo Adda di Leonardo è nato nel 2004 grazie all'interesse del Comitato Rotariano per il Restauro delle Chiuse del Naviglio di Paderno interessato al recupero funzionale ed educativo delle chiuse dell'Adda. Questo Comitato spontaneo ha collaborato con la Regione Lombardia per ottenere l'attenzione dell'Unione Europea, che ha incluso il relativo progetto tra i Canaux Historiques – Voies d'Eau Vivantes “Canali storici – Vie d'acqua vive” fino al territorio tra Imbersago e Cassano d'Adda, per un totale di dieci comuni e diciotto “stanze” da nord a sud.

In particolare, come di seguito indicato il parco comprende: Traghetto di Leonardo da Vinci, Diga di Robbiate, Ponte San Michele, Naviglio di Paderno con le sue chiuse, I “Tre Corni” (tre massi di “Ceppo dell'Adda” che si dice siano sullo sfondo della Vergine delle Rocce di Leonardo), Lo Stallazzo, Santuario della Rocchetta, Centrale Conca Grande, Centrale idroelettrica Bertini, Centrale idroelettrica Esterle, Centrale idroelettrica Tacconi, Castello di Trezzo, Villaggio operaio di Crespi d'Adda, Naviglio Martesana (che va da Trezzo a Milano), Riviera di Vaprio d'Adda (dove Leonardo fu ospite a Villa Melzi), Casa del custode delle acque, Diga di Sant'Anna, Il “Rudun” di Groppello.

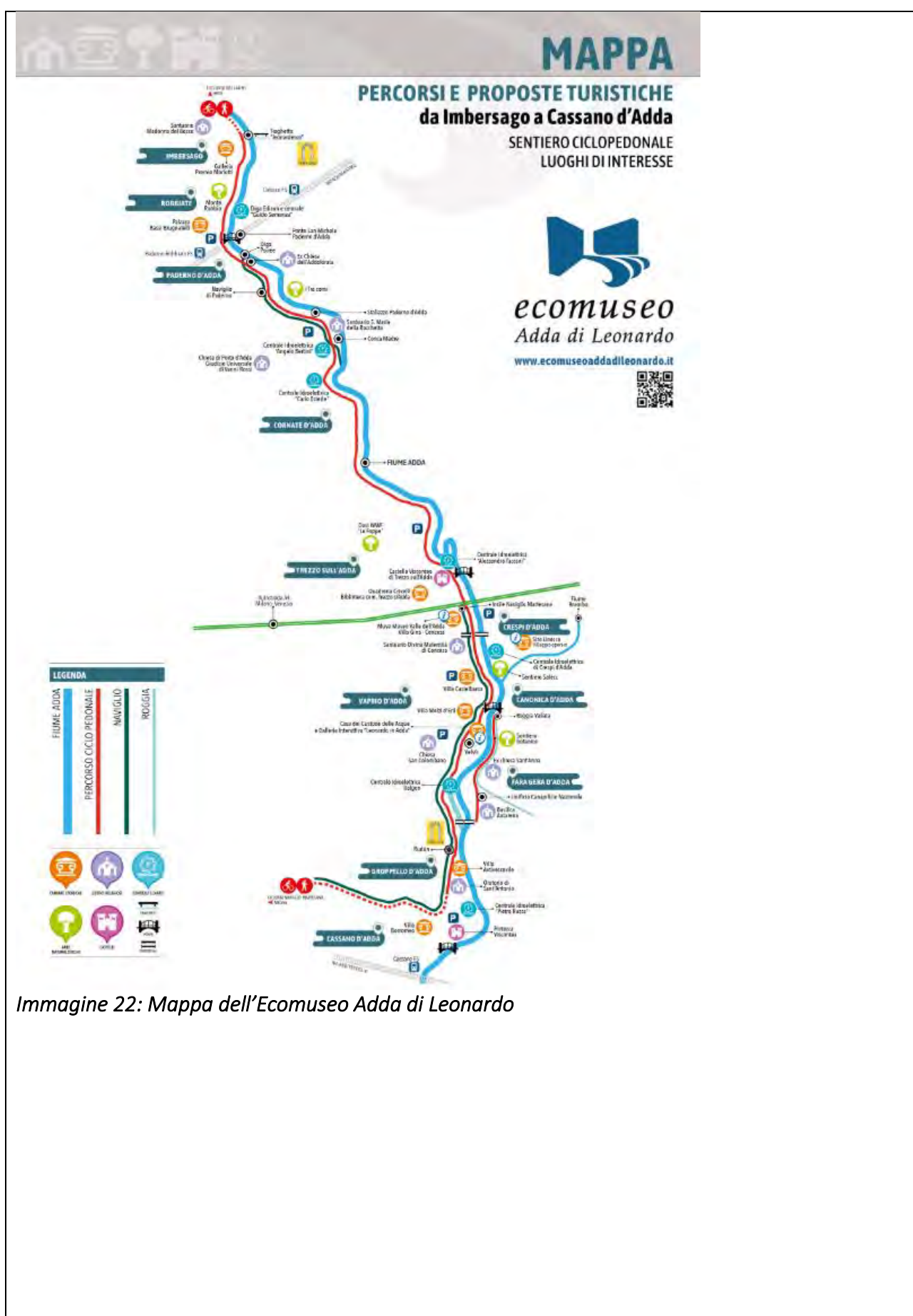


Immagine 22: Mappa dell'Ecomuseo Adda di Leonardo

Il Ponte San Michele – Roethlisberger



Immagine 23: Ponte San Michele o Roethlisberger. Veduta suggestiva dal lato a nord.

Il Ponte San Michele, la cui sopravvivenza stante la frana è messa a rischio dall'annunciata volontà di abbandono da parte di RFI è un ponte monumentale in ferro che attraversa il fiume Adda e collega i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, a metà del territorio del Parco Adda Nord. Esso consente il passaggio a pedoni, ciclisti e automobili sulla corsia superiore, e ai treni sul viadotto inferiore, connettendo le province di Bergamo e Lecco con una corsia unica, e le città di Bergamo e Milano tramite la ferrovia.

Il ponte di cui si discute gode di posizione strategica, rappresentando l'alleanza tra due territori simbolo della Rivoluzione Industriale in Lombardia e uno dei migliori esempi di ingegneria civile di alto livello, notevole anche per il suo equilibrio con il paesaggio naturale.

Le ragioni della sua costruzione risiedono nello sviluppo industriale della Lombardia nel XIX secolo, quando Milano emergeva quale principale polo industriale della regione anche grazie allo sviluppo della rete ferroviaria proprio per facilitare i commerci, in particolare con Lecco nel settore tessile e agricolo.

La costruzione del ponte San Michele ha dunque risposto a una sfida non solo economica ma anche di carattere costruttivo stante la conformazione della valle: superare le difficoltà dei trasporti su strada e le asperità del fiume Adda proprio nel punto più profondo della sua gola.

Il ponte fu costruito tra il 1887 e il 1889, progettato dall'ingegnere svizzero Julius Röthlisberger e realizzato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano. Questi i principali dati tecnici che hanno reso l'opera degna di tutela da parte della Soprintendenza.

Lunghezza: 267 metri, Altezza: 85 metri sopra il fiume Adda, Materiali: 5.000 m³ di pietra di Moltrasio (Como); 1.200 m³ di granito di Baveno (VB); 2.515 tonnellate di ferro; 100.000 chiodi; 1.800 m³ di legname dalla Baviera per le impalcature. Ad oggi il ponte San Michele rappresenta uno dei più grandi esempi al mondo di ponti in ferro e ad arco. I suoi anni di costruzione coincidono con quelli della Torre Eiffel di Parigi. Con essa condivide materiali, design e metodi di costruzione.

Pare opportuno sottolineare, come per alcuni alcuni ponti simili in Europa, si siano avviate candidature transnazionale per l'iscrizione degli stessi monumenti nella lista dei Patrimoni dell'Umanità dell'UNESCO. L'iniziativa è partita da tre città tedesche (Remscheid, Solingen,

Wuppertal), che hanno coinvolto altre località con ponti simili: Remscheid, Solingen, Wuppertal (Germania) Ponte di Müngsten, Porto (Portogallo) – Ponte Maria Pia e Dom Luís I, Ruynes-en-Margeride (Francia) – Viadotto di Garabit.⁸

Si tratta di ponti in ferro costruiti come appunto il San Michele tra il 1886 e il 1897 con un grande arco, simili caratteristiche tecniche e grande impatto sul paesaggio e lo sviluppo industriale.

- d. L'impatto di un nuovo ponte sul quartiere- disagi e previsioni, impatto dei lavori e qualità della vita degli abitanti.



Immagine 19: veduta aerea della sponda bergamasca presso Calusco d'Adda. Il quartiere "Ponte" è impattato dallo Scenario 1 di RFI e dalle sue varianti. Sulla sinistra, l'innesto del Ponte San Michele. In alto, la diga di Robbiate.

Lo scenario proposto da RFI per la realizzazione di un nuovo ponte affiancato a pochi metri dal San Michele oltre che incongruente e illogico stanti le risultanze relative ai fronti di frana attestati sulle sponde dell'Adda, comporterebbe la demolizione di 14 edifici tra cui anche due attività commerciali avviate (Immagine 20).

Gli espropri colpirebbero famiglie radicate nel quartiere da generazioni, coinvolgendo sia anziani che giovani nuclei familiari.

Tra i soggetti all'esproprio, nel caso si procedesse con lo Scenario 1, ci sono anche una persona di più di novant'anni, una persona con grave disabilità, un invalido civile, nonché numerose persone ultrasessantenni, alcune delle quali con condizioni di salute precarie.

Le conseguenze umane sono difficilmente quantificabili, per tutti gli abitanti.

Il nuovo tracciato, oltre a prevedere una ferrovia a doppio binario, potrebbe includere anche una strada destinata al traffico leggero e pesante, andando a collocarsi in un'area attualmente occupata da una via secondaria a prevalente carattere residenziale.



Immagine 20: Lo studio di fattibilità di RFI indica come preferibile lo “Scenario 1”. Si prevede l’innesto del nuovo ponte in stretto affiancamento con l’esistente. Gli edifici e le infrastrutture in giallo sarebbero soggetti a demolizioni lungo il nuovo tratto ferroviario a doppio binario e il collegamento stradale con la SP166 (Via Vittorio Emanuele II).

Nei documenti offerti in comunicazione, RFI indica inoltre la necessità di liberare l’area per consentire l’ingresso del nuovo ponte a doppia funzione, senza chiare le misure tecniche di protezione dagli smottamenti del terreno né tanto meno i criteri di compensazione o ricollocazione delle famiglie coinvolte.

La via Monastero dei Verghi risulterebbe fortemente compromessa, con un impatto negativo sulla qualità della vita non solo in termini di rischi presenti e concreti per la salute umana e per la compromissione del fragile ecosistema fluviale, ma anche da un punto di vista sociale ed economico stante l’inevitabile ricollocazione di un interno nucleo abitativo e il deprezzamento degli immobili che sopravviverebbero agli espropri ma comunque limitrofi alle opere.

Per queste ragioni tutte le varianti simili allo scenario 1, con un nuovo ponte previsto in affiancamento al San Michele, incontrerebbero gli stessi ostacoli dal punto di vista della sicurezza che anche se risolti enormi investimenti, stravolgerebbero la vita degli abitanti della zona.

Senza infrastrutture di collegamento, che lo studio RFI non prevede, le due aree del quartiere, a nord e a sud, verrebbero separate. La deviazione della ferrovia potrebbe bloccare il traffico stradale sul San Michele e quindi provocare disagi a tutta la popolazione, oltre che ai pendolari.



Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Tavola riassuntiva delle azioni correttive richieste a RFI;
Estratto mappa ed elenco abitazioni rischio esproprio

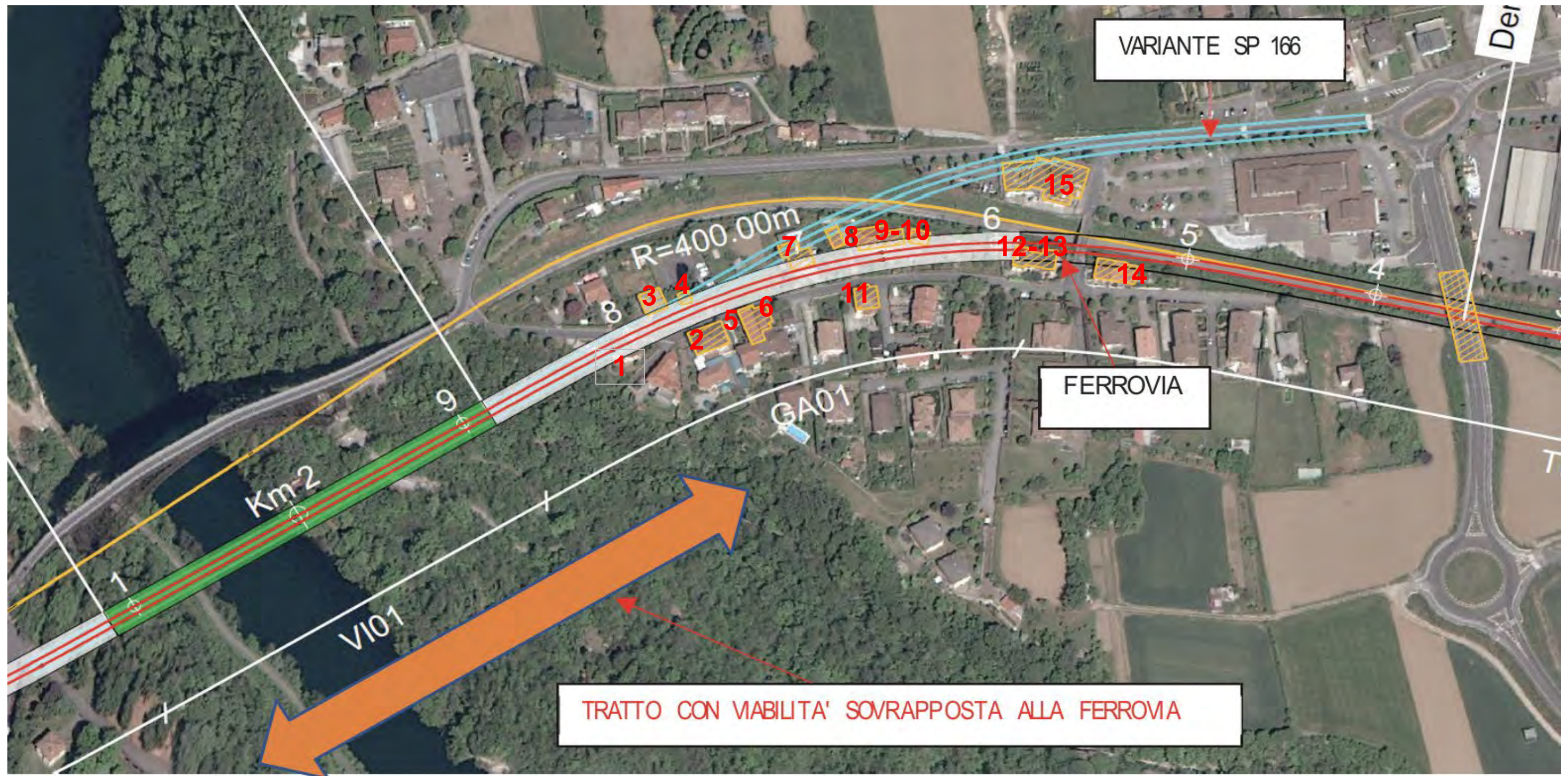
Calusco d'Adda, 9 agosto 2025

Walter Previtali

Presidente Comitato per la Tutela e Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi



ESTRATTO DAGLI SCENARI 1 & 3 PROPOSTI DA RFI



| | |
|-------|--|
| Nr.xx | Edifici direttamente impattati o con interferenza dagli scenari 1 & 3 di RFI |
|-------|--|

| | |
|---|---|
|  | <h2 style="text-align: center;">Descrizione abitazioni coinvolte da scenari 1 & 3</h2> |
| Identificazione e su mappa | <i>Descrizione/Destinazione d'uso - componenti nuclei familiari</i> |
| 1 | Abitazione civile completa di garage e giardino, costruzione risalente ai primi anni 90- Persone : 1 |
| 2 & 5 | Albergo Ristorante Etrusco: stabile risalente ai primi anni del 1900, con varie ristrutturazioni e adeguamenti per attività di ristorazione e alloggi |
| 3 | Abitazione civile completa di garage, giardino e orto, costruzione risalente ai primi anni 70- Persone : 1 |
| 4 | Immobile di proprietà RFI |
| 6 | Abitazione civile completa di garage, giardino , costruzione risalente ai primi '900 - Ultima ristrutturazione anni 70 - Persone : 1 |
| 7 | Abitazione civile ad uso residenziale completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente al 1926 - Ultima ristrutturazione anno 1980 ,riqualificata nel 2022 - Persone : 3 |
| 8 | Abitazione civile completa di garage, giardino , costruzione risalente ai primi anni 60 - Ristrutturazione anni 80 - Persone : 2 |
| 9 | Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60- ristrutturazione inizio anni 90 - Persone : 2 |
| 10 | Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60 - ristrutturazione 2016 - Persone : 1 |
| 11 | Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60 - ristrutturazione 2010 - Persone : 4 + 1 con grave invalidità |
| 12 | Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente seconda anni 60 - Ristrutturata 2010 - Persone : 3 di cui un invalido civile |
| 13 | Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente seconda anni 60 - Ristrutturata 2010 - Persone : 3 |
| 14 | Abitazione civile completa di,garage, giardino , costruzione risalente seconda metà anni 80-Ultima ristrutturazione 2016 - Persone : 3 |
| 15 | BAR SESAMO - ATTIVITA COMMERCIALE |
| Nr. xx | MAPPALI A RISCHIO DEMOLIZIONE O INTREFFERENZA CON SCENARI 1 & 3 |

Tavola riassuntiva delle azioni correttive richiesta a RFI:

1. commissioni uno Studio di Impatto Sanitario con modellazioni su qualità dell'aria, acustica, vibrazioni e misure di mitigazione;
2. aggiorni la documentazione di progetto con piano di monitoraggio ambientale e sanitario durante le fasi di cantiere ed eventuale futuro esercizio.
3. affidi a un team di consulenti geotecnici esterni un'analisi di dettaglio della stabilità dei versanti, includendo modelli 3D e simulazioni di carico dinamico.
4. rediga un Piano di Mitigazione Idrogeologica, con interventi di consolidamento, monitoraggio e gestione emergenze, da allegare alla progettazione.
5. sospenda ogni ulteriore sviluppo dello Scenario 1 e 3, e delle alternative in affiancamento al ponte San Michele.
6. subordini qualsiasi avanzamento del progetto alla revisione integrale delle indagini geologiche, con aggiornamento conforme alle banche dati ISPRA e alle classificazioni PAI,
7. riesamini lo Scenario 0 alla luce dell'assenza dei reali fenomeni franosi accertati e accertandi da ISPRA su entrambe i versanti,
8. appronti uno studio urgente su come mettere in sicurezza il ponte San Michele stante l'accertato fronte franoso su cui poggiano le sue basi sulla sponda lecchese.
9. incarichi un team multidisciplinare di predisporre un Rapporto Alternativo con analisi economica, ambientale e sociale di tre scenari differenti e verosimili, che tengano conto di quello che appare come il minimo comun denominatore della maggior parte delle osservazioni pervenute, che invitano a traslare la nuova opera dai 300 m ai 7 km più a Sud rispetto al ponte San Michele
10. organizzi incontri tecnici preliminari con Comuni, Regione e Soprintendenza per condividere e validare ipotesi alternative.
11. affidi a un team di architetti del paesaggio la redazione di uno Studio di Impatto Paesaggistico con rendering e simulazioni visive.
12. attivi un tavolo di confronto formale con Soprintendenza per verificare compatibilità e ottenere eventuali prescrizioni preventive.
13. rediga una mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali.
14. integri la relazione con uno Studio di Impatto Socio-economico, evidenziando le compensazioni e soluzioni meno invasive.
15. avvii uno screening VInCA con consulenti esperti di ecologia per verificare interferenze con habitat protetti.
16. integri il progetto con analisi di resilienza ai cambiamenti climatici, richiesta dalle linee guida UE per grandi infrastrutture.

17. aggiorni la strategia di comunicazione con pubblicazione online dei dati tecnici, delle alternative e delle mappe interattive qui richieste.
18. organizzi workshop pubblici con esperti indipendenti per discutere scenari alternativi e mitigazioni.
19. inviti formalmente Soprintendenza a esprimere la rispettiva posizione alla luce di tutte le osservazioni pervenute.
20. coinvolga formalmente Regione Lombardia in un tavolo di concertazione volto a definire, in modo condiviso e trasparente, le soluzioni di innesto dei nuovi snodi stradali con la viabilità esistente.
21. integri la documentazione progettuale con un piano di cantierizzazione dettagliato, corredato da cronoprogrammi, misure di mitigazione per traffico, rumore, polveri e vibrazioni, nonché indicazioni sulle modalità di accesso e di gestione dei mezzi da cantiere. Tale piano dovrà rendere chiaro come RFI intenda garantire la tutela della sicurezza dei cittadini e dei lavoratori, la salvaguardia della continuità dei servizi essenziali e il contenimento dell'impatto ambientale e sanitario per tutta la durata dei lavori, la cui durata si stima non inferiore ai cinque anni.

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune Trezzo sull'Adda

11 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

DIEGO TORRI

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.trezzosulladda.mi.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

TREZZO SULL'ADDA (MI)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMUNE DI TREZZO SULL'ADDA

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

All'interno del Dibattito Pubblico avviato da Rete Ferroviaria Italiana sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) per il nuovo attraversamento dell'Adda in sostituzione dello storico ponte san Michele, la Città di Trezzo Sull'Adda intende presentare le seguenti osservazioni finalizzate ad una migliore valutazione delle esigenze del territorio.

1) PREMESSE

Prima di entrare nel merito dei contributi, si ritiene opportuna un'analisi rispetto all'andamento del DP, condotto da RFI e avente per oggetto un duplice attraversamento, sia ferroviario che stradale (eventualmente realizzati nella medesima infrastruttura): riconoscendo la piena titolarità di RFI per un'interlocuzione rispetto alla rete ferroviaria, emerge un evidente difetto di competenza rispetto alla gestione della rete viaria. Ciò ha determinato evidenti difficoltà nel dialogo tra RFI e Amministrazioni locali, palesato in più sedi, rispetto alla questione non secondaria della programmazione della viabilità.

In questa fase del DP sarebbe stato opportuno un confronto aperto e diretto con Regione Lombardia, ente che progetta la mobilità su larga scala sia ferroviaria che stradale.

Questo incontro avrebbe anche chiarito i fini per i quali il nuovo ponte san Michele sarà utilizzato, viste le strette connessioni dell'infrastruttura oggetto di dibattito con altre opere previste o ipotizzate da Regione: nello specifico si fa riferimento all'ulteriore attraversamento viario dell'Adda da realizzarsi tra il ponte di Paderno-Calusco e quello di Trezzo-Capriate, con ipotesi elaborate da CAL e presentate da UTR Bergamo ai Comuni della sola sponda bergamasca e al progetto



della Gronda ferroviaria Nord Est in più occasioni associato al nuovo ponte san Michele. Non sono opere tra loro scollegate, ma tasselli di un unico ampio mosaico.

Questa incertezza non consente ai Comuni e a tutti i soggetti interessati di poter esprimere un parere realmente consapevole e qualificato: sono troppe le incognite non chiarite che possono mutare profondamente lo scenario della mobilità regionale, con infrastrutture che potranno essere utilizzate in maniera diversa rispetto a quanto prospettato in origine.

2) PARERI SUGLI SCENARI PROPOSTI DA RFI

Si procede ora alla valutazione puntuale dei tre scenari contenuti nel DocFAP, senza mai venir meno al principio di competenza territoriale che suggerisce di non esprimere pareri su territori di altri Comuni.

Dettagliando la posizione del Comune di Trezzo sull'Adda, analizziamo di seguito i tre scenari proposti da RFI:

- a) Scenario 1: per quanto espresso in precedenza, non si ritiene di entrare nel merito rispetto ai dettagli tecnici del ponte proposto. Analizzando il nuovo ponte fortemente attrattivo in quanto a doppia corsia e aperto ai mezzi pesanti, si evidenzia la criticità di progettare all'interno di un reticolo di strade prevalentemente comunali a fruizione residenziale.
- b) Scenario 2: riguardo l'infrastruttura stradale, non rientrando nel territorio di Trezzo sull'Adda, non si esprimono osservazioni sui dettagli tecnici, pur osservando la problematica data dalle caratteristiche del reticolo viario esistente individuato per accogliere i veicoli in transito sul ponte.
Per l'opera ferroviaria, sono evidenti le ricadute sia di natura ambientale che di natura finanziaria. Analogamente si riscontra un preventivo di spesa quasi doppio rispetto agli altri scenari, dovuti alla già citata estensione della ferrovia, alla presenza di numerosi corsi d'acqua che richiedono opere di attraversamento e ad un'infrastruttura di scavalco dell'Adda di lunghezza davvero notevole, data l'apertura ampia della vallata del fiume in questo punto.
Per tutti questi elementi, si esprime contrarietà allo scenario 2 come prospettato da RFI.
- c) Scenario 3: non si avanzano particolari osservazioni per le stesse motivazioni addotte rispetto allo scenario 1 e si rinnovano le perplessità per l'instaurarsi di un'infrastruttura a doppia corsia su un reticolo di strade poco funzionali alla mobilità in direzione est-ovest.

Per le forti criticità illustrate nessuno dei tre rappresenta la soluzione migliore per l'attraversamento del fiume Adda, sia viario che ferroviario.

3) CONCLUSIONI

Principio cardine della progettazione della rete di trasporti di carattere sovraprovinciale deve essere quello della tutela dei centri abitati, per garantirne la vivibilità e tutelarne l'identità: il miglioramento della mobilità su larga scala non può essere a discapito della qualità della vita di interi comuni e centri abitati. Ciò si traduce in una programmazione di strade e ferrovie che occupi il più possibile i territori di confine tra comuni o le zone industriali, tralasciando i centri storici o i quartieri residenziali; inoltre sarebbe opportuno disincentivare realmente il trasporto su gomma, obbligando i mezzi pesanti a percorrere prevalentemente arterie di grande scorrimento, meglio se di natura autostradale.



Riteniamo necessario ampliare lo sguardo per offrire una proposta progettuale di sviluppo viabilistico della zona, cercando un equilibrio fondamentale tra esigenze dell'ambiente ed esigenze dell'uomo. Reputiamo pertanto fondamentale un momento di confronto coordinato dall'ente di riferimento per lo studio della mobilità, cioè Regione Lombardia, per evitare di portare avanti progetti significativi per quest'area di incrocio tra più province come se fossero totalmente scollegati tra loro. Al contrario, essi devono rappresentare una risposta omogenea alle problematiche di spostamento dei cittadini e alle esigenze di tutela del territorio verde rimasto al limitare nord-orientale dell'area metropolitana milanese.

11/07/2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune Cornate d'Adda

11 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Andrea Panzeri

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.cornatedadda.mb.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Cornate d'Adda

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Cornate d'Adda (MB)

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

OGGETTO: osservazioni della Città di Cornate d'Adda per il Dibattito Pubblico per il nuovo ponte san Michele

All'interno del Dibattito Pubblico avviato da Rete Ferroviaria Italiana sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) per il nuovo attraversamento dell'Adda in sostituzione dello storico ponte san Michele, la Città di Cornate d'Adda intende presentare le seguenti osservazioni finalizzate ad una migliore valutazione delle esigenze del territorio.

1) PREMESSE

Prima di entrare nel merito dei contributi, si ritiene opportuna un'analisi rispetto all'andamento del DP, condotto da RFI e avente per oggetto un duplice attraversamento, sia ferroviario che stradale (eventualmente realizzati nella medesima infrastruttura): riconoscendo la piena titolarità di RFI per un'interlocuzione rispetto alla rete ferroviaria, emerge un evidente difetto di

competenza rispetto alla gestione della rete viaria. Ciò ha determinato difficoltà nel dialogo tra RFI e Amministrazioni locali, palesato in più sedi, rispetto alla questione non secondaria della programmazione della viabilità.

In questa fase del DP sarebbe stato opportuno un confronto aperto e diretto con Regione Lombardia, ente che progetta la mobilità su larga scala sia ferroviaria che stradale.

Questo incontro avrebbe anche chiarito i fini per i quali il nuovo ponte san Michele sarà utilizzato, viste le strette connessioni dell'infrastruttura oggetto di dibattito con altre opere previste o ipotizzate da Regione (progetto Gronda ferroviaria Nord Est e ulteriore attraversamento viario dell'Adda da realizzarsi tra il ponte di Paderno-Calusco e quello di Trezzo-Capriate, con ipotesi elaborate da CAL e ad oggi presentate da UTR Bergamo ai Comuni della sola sponda bergamasca). Queste non sono opere tra loro scollegate, ma tasselli di un unico ampio mosaico.

Tale incertezza non consente ai Comuni e a tutti i soggetti interessati di poter esprimere un parere realmente consapevole e qualificato: sono troppe le incognite non chiarite che possono mutare profondamente lo scenario della mobilità regionale, con infrastrutture che potranno essere utilizzate in maniera diversa rispetto a quanto prospettato in origine.

2) PARERI SUGLI SCENARI PROPOSTI DA RFI

Si procede ora alla valutazione puntuale dei tre scenari contenuti nel DocFAP, senza mai venir meno al principio di competenza territoriale che suggerisce di non esprimere pareri su territori di altri Comuni. **Si sottolinea, però, piena condivisione della posizione manifestata congiuntamente dai quattro Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago rispetto all'analisi dei tre scenari proposti che evidenziano le numerose criticità dei progetti.**

Dettagliando la posizione del Comune di Cornate d'Adda, analizziamo di seguito i tre scenari proposti da RFI:

- Scenario 1: per quanto espresso in precedenza, non si ritiene di entrare nel merito dei dettagli tecnici del ponte proposto.
Rispetto al Comune di Cornate d'Adda, dagli scenari di traffico illustrati da RFI durante l'audizione del 27 giugno 2024 in V Commissione regionale, emerge il notevole incremento di veicoli previsto sul nuovo attraversamento (+244%), maggiormente attrattivo dell'attuale in quanto a doppia corsia. Parte di essi inevitabilmente percorrerà via Festini e via dei Contadini Verderesi, innestandosi sulla strada provinciale SP55 in direzione di Cornate d'Adda, arteria già oggi notevolmente utilizzata sia da veicoli a motore, sia da utenti deboli della strada (in particolare ciclisti).



Alla luce del previsto aumento di traffico, si richiede la messa in sicurezza completa della SP55 con la realizzazione di una ciclabile per tutelare gli utenti deboli della strada e permettere una viabilità più sicura, soprattutto nelle ore serali e notturne.

- Scenario 2: esso vede il territorio di Cornate d'Adda direttamente coinvolto, essendo prevista la deviazione della linea ferroviaria più a sud rispetto all'attuale.

Riguardo l'infrastruttura stradale, non rientrando nel territorio di Cornate d'Adda, non si esprimono osservazioni sui dettagli tecnici; si evidenzia la pericolosità del tratto di SP55 sprovvisto di sede ciclabile per gli utenti deboli della strada e si chiede il completamento della stessa lungo tutta la strada provinciale, sulla base degli aumenti di traffico previsti.

Per l'opera ferroviaria, sono evidenti le ricadute sia di natura ambientale che di natura economica.

Un'estensione così ampia della ferrovia comporterebbe un notevole consumo di suolo (+6206 e +1923% rispetto agli altri due scenari) che nel Comune di Cornate d'Adda ricade totalmente nel perimetro del Parco Adda Nord, attraversando zone agricole (in primis la zona della Valle di Porto, una ex cava completamente recuperata e destinata ad agricoltura biologica dal 2014, come riconosciuto dall'allegato alla delibera di Giunta Regionale 7170/2022 denominato *PTR_B_qualita_suoli_agricoli*) e zone di interesse naturalistico e paesistico come da PTC del Parco. Analogamente si riscontra un preventivo di spesa quasi doppio rispetto agli altri scenari, determinato dal già citato allungamento della ferrovia, dalla presenza di numerosi corsi d'acqua che richiedono opere di attraversamento e da un'infrastruttura di scavalco dell'Adda di lunghezza davvero notevole, essendo ampia l'apertura della vallata del fiume in questo punto.

Sempre rispetto alla collocazione del ponte ferroviario, dall'indagine geologica (DocFAP, foglio 20 di 222) non emerge chiaramente che la natura geomorfologica della sponda sia stata adeguatamente valutata, come invece avvenuto in altri punti del versante con un'alta densità di punti di acquisizione. Inoltre, si invita a rivalutare la quota di avanzamento della ferrovia all'interno del territorio di Cornate d'Adda: in tale zona, priva di corsi d'acqua minori da scavalcare e con la necessità di scendere ad una quota idonea per l'attraversamento del fiume Adda, si riscontra la presenza della ferrovia in rilevato (DocFAP, foglio 80 di 222), fatto che amplifica l'impatto paesaggistico, ambientale e acustico dell'infrastruttura.



- Scenario 3: non si avanzano particolari osservazioni per le stesse motivazioni addotte rispetto allo scenario 1 e si ribadisce la richiesta di messa in sicurezza della SP55 lungo tutto il suo tracciato con la realizzazione di una ciclabile per tutelare gli utenti deboli della strada, alla luce dei supposti aumenti di traffico.

Per tutti e tre gli scenari proposti da RFI si sono presentate alcune osservazioni migliorative, ma per le forti criticità illustrate anche e soprattutto dai Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago, nessuno dei tre rappresenta la soluzione migliore per l'attraversamento del fiume Adda, sia viario che ferroviario.

Ulteriore riprova della scarsa aderenza di questi scenari alle necessità degli utenti è data dallo studio di trasporto relativo allo shift modale (sezione 4.2 del DocFAP), il quale sostiene che nella migliore delle tre alternative proposte da RFI si registra uno spostamento dalla gomma al ferro solamente di 7.955 utenti (pari allo 0,0047% del totale degli spostamenti quotidiani).

3) SCENARIO OTTIMALE

Principio cardine della progettazione della rete di trasporti di carattere sovraprovinciale deve essere quello della tutela dei centri abitati, per garantirne la vivibilità e preservarne l'identità: il miglioramento della mobilità su larga scala non può essere a discapito della qualità della vita di interi comuni e centri abitati. Ciò si traduce in una programmazione di strade e ferrovie che occupi il più possibile i territori di confine tra comuni o le zone industriali o produttive, tralasciando i centri storici o i quartieri residenziali; inoltre sarebbe bene disincentivare realmente il trasporto su gomma, obbligando i mezzi pesanti a percorrere prevalentemente arterie di grande scorrimento, meglio se di natura autostradale.

Per questo, valutando le proposte sorte attorno al DP e considerando le attuali possibilità ingegneristiche, **si ritiene valevole di approfondimento l'ipotesi di collocamento di un ponte viario circa 1,5 km più a sud dell'attuale san Michele.** Questa soluzione consente di rimanere ampiamente al di fuori dei centri abitati, prevede uno scavalco del fiume in un punto in cui l'ampiezza della vallata è ridotta e in cui la nuova infrastruttura non avrebbe interferenze con l'iconica visuale del ponte san Michele sul fiume Adda. Tra i territori di Paderno d'Adda, Verderio e Cornate d'Adda, il nuovo ponte può essere opportunamente connesso all'attuale rete viaria in sponda destra (in particolare la SP55 e la SP54) e anche in sponda bergamasca la progettazione della viabilità appare priva di significativi ostacoli.

Vedendo i notevoli vantaggi di questa proposta condivisa dai territori rispetto agli altri scenari, si invita ad eseguire un'ulteriore indagine geomorfologica per approfondire le caratteristiche delle sponde e per



ipotizzare soluzioni ingegneristiche che consentano la miglior sicurezza possibile per questa infrastruttura. Tale soluzione riteniamo meriti un'ulteriore valutazione.

Inoltre si invita a riprendere il progetto di riqualificazione del 2016 del ponte san Michele, che avrebbe consentito il transito dei treni ad una velocità di 70 km/h, così da mantenere attiva la linea ferroviaria attuale migliorandone i tempi di percorrenza grazie ad un protocollo di attraversamento del ponte più snello. Contestualmente, l'utilizzo del ponte san Michele riqualificato per il solo collegamento ferroviario, offrirebbe ulteriori garanzie rispetto alla tenuta strutturale e all'allungamento del suo tempo di utilizzo, a parità di interventi manutentivi.

4) VISIONE PROGRAMMATICA DELL'ATTRAVERSAMENTO VIARIO DELL'ADDA

Pur consapevoli di discostarci dalla tematica centrale dell'attuale DP, riteniamo necessario allargare lo sguardo per poter offrire una visione d'insieme sull'attraversamento del fiume Adda, che da decenni rappresenta una criticità reggendosi ancora oggi su infrastrutture pensate e realizzate oltre un secolo fa.

Appare evidente come sia opportuno individuare una nuova via di collegamento tra le due sponde per il traffico veicolare di natura provinciale e in questo senso si inquadrano le ipotesi studiate da CAL su mandato di Regione.

Questa ulteriore infrastruttura può rappresentare un beneficio per la viabilità del territorio solamente se pensata in relazione agli altri interventi previsti e con principi che tengano in considerazione le esigenze del territorio e dei cittadini residenti: l'area, infatti, è già notevolmente urbanizzata e una cattiva programmazione potrebbe comportare la perdita dei pochi corridoi verdi rimasti e un peggioramento delle criticità del traffico sulle arterie già esistenti.

Per questo scopo **si individua come zona ideale di scavalco del fiume quella indicata nel progetto originario della tratta D di Pedemontana,** vicino all'intersezione tra la Strada Costiera e la via Rocca al confine tra i comuni di Cornate d'Adda e Trezzo sull'Adda, in corrispondenza del comune di Bottanuco in sponda sinistra.

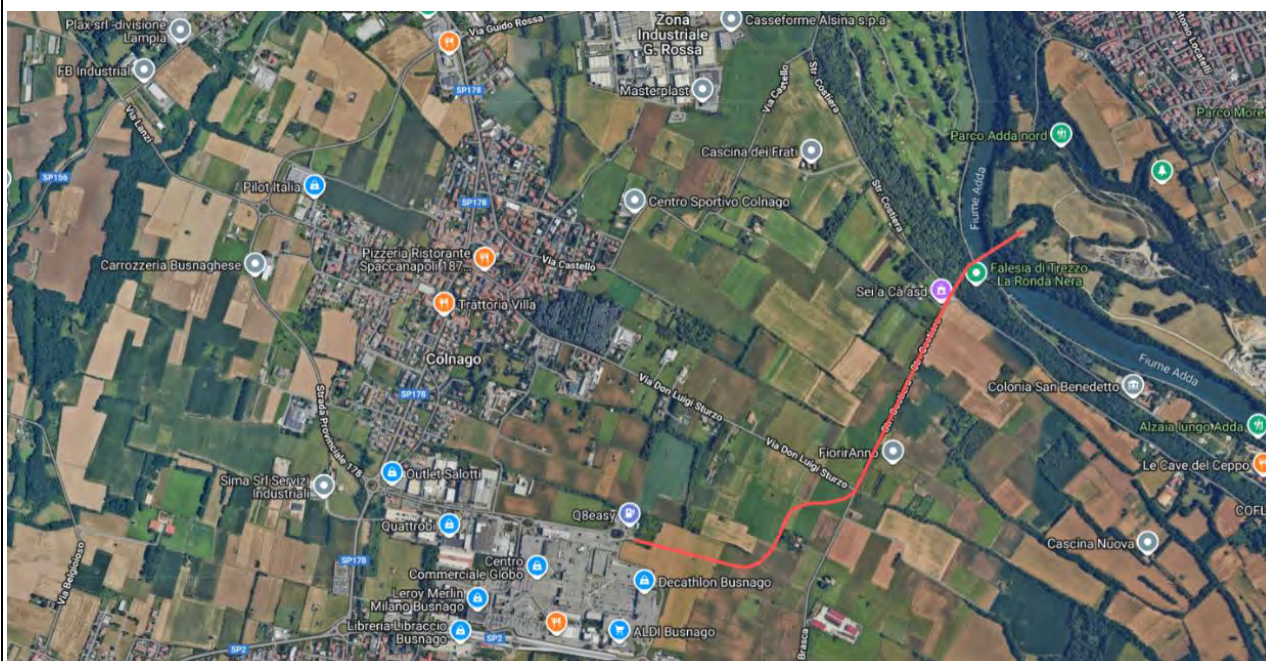
Uno scavalco ivi collocato sarà utile per alleggerire i due ponti più prossimi (il nuovo san Michele e il quello cittadino di Trezzo) purchè venga pensato per una mobilità non autostradale e sia connesso in maniera sapiente alla rete viaria, cercando un equilibrio tra le esigenze dei viaggiatori e la tutela del verde e dell'integrità territoriale dei Comuni.

Conosciamo bene le attuali criticità della SP2, che ormai costantemente consente velocità di viaggio notevolmente ridotte a causa del traffico, ed esse non potranno che peggiorare ipotizzando un ulteriore ingresso di veicoli provenienti da questo nuovo ponte. Analizzando le possibili destinazioni dei mezzi provenienti dalla sponda

bergamasca verso la sponda monzese/milanese, si possono evidenziare le seguenti tre principali direttrici:

- Centro commerciale Globo, facilmente raggiungibile attraverso una minima revisione dell'attuale rete viabilistica;
- Autostrada A4 casello di Trezzo, facilmente raggiungibile attraverso la rete viabilistica esistente;
- Vimercate ed imbocco tangenziale Est A51/Pedemontana A36: essa rappresenta la destinazione più distante e per questo scopo si ipotizza la creazione di una nuova strada di calibro provinciale che corra parallela alla SP2 in direzione est-ovest. Tale infrastruttura, la cui utilità viene anche rimarcata dallo studio del traffico commissionato dalla provincia di Monza e Brianza allo studio PIM (scenari C4 e C5), dovrà necessariamente tutelare i corridoi verdi che caratterizzano l'estremità orientale della provincia MB e non creare cesure all'interno dei Comuni, cercando il più possibile di percorrere zone di confine o industriali.

Senza venir meno al principio di competenza territoriale, rispetto al Comune di Cornate d'Adda si chiede di evitare di sfruttare il corridoio tra le frazioni di Cornate e Colnago, in quanto una strada qui collocata a raso creerebbe una importante frattura nel pieno del territorio comunale. Si auspica una rivisitazione migliorativa del tracciato originario di Pedemontana tratta D che si avvicini al confine comunale sud, transitando lungo il perimetro nord del centro commerciale Globo, eventualmente appoggiandosi alla via Berlinguer, già dotata di un calibro significativo anche per il transito dei mezzi pesanti. L'ulteriore sviluppo di questa infrastruttura potrà essere approfondito in sede provinciale per un allargamento agli altri comuni della Brianza orientale.



5) CONCLUSIONI

Con queste osservazioni si è cercato di fornire un quadro di dettaglio sui tre scenari proposti da RFI per il nuovo ponte san Michele, verso i quali si esprime parere negativo; contemporaneamente si è proposta una soluzione alternativa da indagare in maniera approfondita, per evitare di scartare con leggerezza un'opzione gradita ai molti Comuni più direttamente interessati dallo scavalco del fiume, tra cui Cornate d'Adda. Allo stesso tempo si è ritenuto necessario ampliare lo sguardo per offrire una proposta progettuale di sviluppo viabilistico della zona, cercando un equilibrio fondamentale tra esigenze dell'ambiente ed esigenze dei cittadini.

Reputiamo pertanto fondamentale un momento di confronto coordinato dall'ente di riferimento per lo studio della mobilità, cioè Regione Lombardia, per evitare di procedere con progetti significativi per quest'area di incrocio tra più province come se fossero totalmente scollegati tra loro. Al contrario, essi devono rappresentare una risposta omogenea alle problematiche di spostamento dei cittadini e alle esigenze di tutela del territorio verde rimasto al limitare nord-orientale dell'area metropolitana milanese.

Questo documento è stato presentato e discusso nella Commissione Comunale Urbanistica e Lavori Pubblici del Comune di Cornate d'Adda riunitasi in data 05 agosto 2025.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Data

Cornate d'Adda, 08 agosto 2025

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

**Comuni di Paderno d'Adda, Verderio,
Robbiate e Imbersago**

4 agosto 2025

**Osservazioni al DOCFAP per
“Nuovo ponte ferroviario Paderno d’Adda”
redatto da ITALFERR – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO**

COMUNI di PADERNO D'ADDA, VERDERIO, ROBBIATE, IMBERSAGO
Provincia di Lecco

I Comuni di Paderno d’Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago esprimono, in forma congiunta, le seguenti osservazioni in merito al Dibattito Pubblico avviato ai sensi dell’art 40 del DLgs 36/2023 riguardante la fase progettuale del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) in merito alla realizzazione di un nuovo ponte (o più ponti) ferroviario e stradale, in sostituzione dell’esistente ponte ferrostradale di San Michele.

Inquadramento

I territori della provincia di Bergamo, della Brianza monzese e della Brianza lecchese sono tra i contesti produttivi più densi e innovativi del territorio lombardo ed europeo.

Sono, inoltre, caratterizzati da una fitta urbanizzazione diffusa, con importanti movimenti pendolari al proprio interno e verso l’area metropolitana di Milano.

Al loro incrocio, nel triangolo definito dall’Isola bergamasca, dalla parte sud orientale della provincia di Lecco e nord orientale della provincia di Monza e della Brianza, il fiume Adda divide - con uno squarcio naturale di grande pregio ambientale, storico e paesaggistico - il susseguirsi dei paesi e degli agglomerati produttivi.

Le vie di comunicazione viarie e ferroviarie che, attraversando l’Adda, mettono in connessione questi contesti sono ancora oggi quelle disegnate - e realizzate - più di un secolo fa.

L’improvvisa chiusura del ponte al traffico veicolare e ferroviario del 15 settembre 2018, insieme alle attuali limitazioni di percorrenza e alle indicazioni di RFI sulla vita utile del manufatto, stimata al 2030, hanno evidenziato la fragilità dei collegamenti esistenti e reso urgente la necessità di progettare soluzioni per garantire l’attraversamento dell’Adda in quest’area.

In questo quadro, il DOCFAP sottoposto da RFI a dibattito pubblico il 15 maggio 2025 propone tre diversi scenari di intervento che impattano in modo diversificato sul territorio dei Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago, influenzando in modo significativo sulla viabilità di tutto il meratese e l'alto vimeratese per la sponda ovest del fiume, nonché sull'“isola bergamasca” per la sponda est.

In qualità di Enti di primo livello su cui ricadono direttamente gli effetti delle opere in programma, rivendichiamo la necessità che lo studio di progettazione del nuovo ponte non ignori gli effetti sulla popolazione e i territori coinvolti nelle opere.

Riteniamo per questo che l'opera (o le opere) in programma debbano in primo luogo confrontarsi, per tipologia e ambiti interessati, con i Piani di Governo del Territorio e con i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali.

Tali strumenti non solo hanno carattere prescrittivo nell'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, ma definiscono la ratio dello sviluppo locale territoriale e l'elemento di salvaguardia della sostenibilità degli interventi proposti.

Interventi incoerenti con la programmazione territoriale, privi di un effettivo inquadramento delle ricadute sui paesi di prima e seconda fascia, potranno comportare solo crescenti problematiche territoriali e il peggioramento per i nostri Comuni della qualità ambientale, urbanistica e viabilistica.

Nel merito dei singoli scenari proposti, riportiamo le seguenti valutazioni:

Scenario 1

Lo Scenario 1 prevede la realizzazione di un'unica opera di scavalco del Fiume Adda in stretto affiancamento a quello esistente, che ospiterebbe la viabilità stradale alla quota superiore e quella ferrovia a quella inferiore con attestazione, lato Paderno, dello sbocco viario sulla strada comunale, Via Festini.

Scenario ambientale e paesaggistico

La prossimità con il ponte San Michele e l'inserimento nel quadro dell'area denominata "Forra dell'Adda" è uno degli elementi che rende il progetto del nuovo ponte sostitutivo particolarmente critico.

Il ponte San Michele, realizzato con una grande struttura ad arco reticolare, è oggi considerato il maggior monumento italiano all'architettura in ferro dell'Ottocento.

Un capolavoro dell'archeologia industriale che è stato per diversi anni inserito in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO, insieme ad altri 5 ponti europei con caratteristiche simili.

La struttura si inserisce, infatti, in un contesto di armonica fusione tra bellezza naturale e intervento tecnologico dell'uomo. Nel raggio di poche centinaia di metri, convivono la prima parte della Forra dell'Adda, unico tratto di rapide di tutto il corso del fiume, l'incile del naviglio inaugurato nel 1777, la diga Poirer a panconcelli in legno, la diga di inizio '900 di Robbiate e la coeva centrale Semenza di Calusco d'Adda.

Inoltre, il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "Area Leonardesca" del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco regionale Adda Nord.

Il piano, la cui ultima variante generale è stata approvata nella seduta di giunta regionale n. 81 del 29/07/2024 con delibera numero XII/2891 individua all'art.39 la "Area Leonardesca" come ambito di maggior tutela del Parco, che "ha la finalità di tutelare le caratteristiche morfologiche, naturali e paesaggistiche dell'area, con particolare riferimento al valore storico-culturale assunto nel tempo dall'intera area, caratterizzata morfologicamente da sponde molto ripide e da grossi massi di ceppo che movimentano l'alveo."

Il comma 2c prevede il divieto di "aprire nuove strade, ferrovie, fatta eccezione per opere previste nella vigente programmazione regionale generale o di settore, con prioritario riferimento agli interventi infrastrutturali qualificati nel P.T.R. come Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell'art. 20 l.r. 12/2005 e s.m.i, o comunque prevalenti sul piano del parco"

Infine, il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) individua, nel proprio Repertorio, la veduta dell'Adda dal ponte di Paderno tra le 72 "visuali sensibili" del paesaggio lombardo.¹

La costruzione di un ponte in immediato affiancamento a sud del San Michele - 37 m tra gli interessi delle due strutture - con un impalcato del nuovo ponte di almeno 10 m di altezza - 3 m in più dell'attuale - non può che impattare in modo nefasto sulla visione dal fiume e dalle sue rive del ponte storico monumentale e del suo arco. Parimenti, il nuovo ponte deturperebbe la vista dal San Michele stesso, verso la Forra, la diga Poiret e l'incile del naviglio settecentesco; uno degli scorci più caratterizzanti e identitari del territorio.

Scenario viario

In termini di programmazione territoriale, la realizzazione del nuovo Ponte stradale San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, si viene a configurare, all'interno del vigente PTCP della Provincia di Lecco come "Nuovo progetto di particolare rilevanza nel nuovo asse infrastrutturale" e pertanto dovrebbe connettersi con le infrastrutture di viabilità di grande comunicazione e di transito, esistenti ed in previsione, presenti all'interno del PTCP, ai sensi dell'art. 18.3 comma 2, al fine che il traffico leggero e pesante stimato in notevole incremento possa attraversare il territorio del comune di Paderno d'Adda e limitrofi senza pesanti ripercussioni sulla rete locale comunale, sulla coerenza urbana e sulla qualità della vita dei diversi centri abitati.

Dall'analisi della tavola del Quadro strutturale 1 – asse insediativo del PTCP della Provincia di Lecco si evince che l'attestazione del nuovo Ponte in sponda Lecchese/comune di Paderno d'Adda avviene sostanzialmente all'incrocio tra via Festini e la S.P. 54. Entrambe le strade sono identificate come "Viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali di cui art. 18.5" come da NTA del PTCP provincia di Lecco.

L'art. 18.5 cap. 2 recita:

¹ Piano Paesaggistico Regionale vigente – Repertori - Visuali sensibili (n. 47)

“La pianificazione persegue l’obiettivo di rendere e mantenere tali strade il più possibile libere da traffico pesante e da traffico non locale, al fine di assicurare le migliori condizioni di vivibilità per i tessuti urbani attraversati e per l’utenza debole ciclo-pedonale”

Dalle indagini del traffico attuale e previsionale già effettuate da RFI e ITALFER, sappiamo che questo progetto porterà un importante incremento di traffico sulla viabilità locale sia in ora di punta (fino a più 60% di transiti²), sia sulla giornata (fino a più 150% di transiti: complessivamente da 5.700 a 13.950 veicoli³) e che fino al 15% di tali transiti saranno di mezzi pesanti (più di 2.000 al giorno), oggi non transitanti dal ponte.

Tali cifre sono coerenti con le risultanze dello studio del traffico della Provincia di Monza e della Brianza “A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)”

Da quanto sopra, si evince chiaramente che entrambe le strade non sono adatte a ricevere tali volumi di traffico. Inoltre, nel documento di DOCFAP non vengono presentate proposte infrastrutturali di raccordo. Ciò, malgrado la questione sia stata posta a più riprese fin dalle prime interlocuzioni del 2020 da parte dei Comuni più direttamente interessati e dalla conferenza dei Sindaci del meratese⁴.

A ciò si aggiunga che, dall’analisi del quadro strutturale n° 2 - *Asse Valori paesaggistici ambientali – strade* - le due vie di attestazione del nuovo ponte, precisamente via Festini e via Edison, lungo la S.P. 54 sono individuate come Ambiti di prevalente valore fruitivo e visivo percepito “Strade Panoramiche – percorsi di interesse paesistico-panoramico” di cui all’art. 51 delle NTA del PTCP.

Visto il quadro complessivo, l’impatto della crescita del traffico sull’abitato del Comune di Paderno d’Adda e, subito a valle sui Comuni di Verderio e Robbiate, con effetti significativi su tutta l’area della bassa meratese e del nord-est vimeratese, la totale assenza in previsione di opere infrastrutturali per la gestione dei flussi di traffico, la difficoltà di ipotizzare - data la prossimità con l’attuale ponte e la conformazione urbanistica della zona - alternative alla viabilità esistente, si ritiene la soluzione viabilistica prospettata nello scenario 1 non sostenibile.

Scenario ferroviario

La costruzione del nuovo ponte immediatamente a Sud del San Michele, viene strettamente connessa al raddoppio dei binari della linea R14 tra Carnate e Bergamo e alla realizzazione di binari di precedenza di modulo 750 m per il ricevimento di treni merci.

In questa ipotesi, il potenziamento della linea avviene in buona parte sull’attuale tracciato ferroviario, con il mantenimento delle stazioni di Paderno-Robbiate e Calusco nella loro attuale posizione.

² RFI Nuovo ponte Paderno – Calusco d’Adda Valutazione degli impatti sulla rete stradale della realizzazione del nuovo ponte - novembre 2021

³ Audizione RFI del 27 giugno 2024 in V Commissione Territorio, Infrastrutture e Mobilità del Consiglio Regionale Lombardo e “Studio Trasportistico – Relazione” in documentazione di dibattito

⁴ Si citano ad esempio la lettera dei 15 Sindaci della conferenza del Meratese all’Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia del 17 giugno 2021 e la mozione ad oggetto “Costruzione di due nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull’Adda tra Paderno d’Adda e Calusco d’Adda” votata da 13 Consigli Comunali tra settembre e novembre 2024

Questa ipotesi porta sicuramente alcuni elementi di interesse per i servizi offerti al territorio e al suo sviluppo.

Il primo elemento positivo è il potenziamento della linea R14 con la sua trasformazione nel suburbano S18. L'attuale linea, infatti, ha oggi performance di servizio che si attestano stabilmente tra le peggiori in Lombardia.

Inoltre, può avere un grande valore e potenzialità il collegamento diretto con gli aeroporti di Orio al Serio e Malpensa (traffico passeggeri)⁵ sia in termini di offerta di servizi per i residenti dell'area, sia di potenziale attrattività del territorio e valorizzazione turistica del contesto del medio Adda e della sua area leonardesca.

In tale quadro, si prospettano altresì alcuni elementi di profonda e insormontabile criticità.

In primo luogo, lo spostamento parziale della linea in direzione sud e il suo raddoppio pone ad oggi in essere previsioni di abbattimenti totali, parziali o interferenze con edifici esistenti sia nell'area di attestazione delle gallerie artificiali, che su tutta la tratta interessata dal raddoppio.

Inoltre, il raddoppio prevede l'interruzione del collegamento viabilistico tra la via Gasparotto e Piazzale libertà, generando una cesura nel tessuto urbano con alternative di attraversamento distanti e solo parzialmente fruibili per calibro stradale e vincoli fisici presenti. Appare come assolutamente insufficiente la previsione di un unico sottopasso in area Sernovella tra i comuni di Robbiate e Verderio.

Infine, l'ipotesi di *"utilizzo futuro della linea potenziata come linea merci alternativa all'attraversamento dei treni nel Nodo di Milano"*, prospetta il trasferimento sull'attuale linea Carnate-Bergamo della programmata "gronda nord est" Seregno-Bergamo, che si inserisce nell'ambito della prosecuzione della direttrice del Gottardo, attualmente attestata in progetto a fianco della tratta D lunga della Autostrada Pedemontana.⁶

Il trasferimento in attraversamento all'abitato di Paderno d'Adda di una linea merci ad alta capacità, dove potranno passare convogli lunghi fino a 750 m, presumibilmente in orario prevalentemente notturno è incompatibile con il contesto residenziale e quindi insostenibile.

Anche il progetto del raddoppio del nuovo ponte ferroviario non trova riscontro con le previsioni del PTCF di Lecco rispetto alle ferrovie.

⁵ *"Nello scenario di Sviluppo dei servizi Allegato D è previsto il raddoppio della frequenza di tale servizio con la trasformazione nel suburbano S18 con origine dalla futura stazione prevista nel collegamento di Orio al Serio e termine a Milano Porta Garibaldi/Milano Bovisa (Rete Ferrovie Nord Milano). Negli ulteriori scenari di sviluppo post Accordo Quadro della Regione Lombardia è prevista l'istituzione di un servizio orario che dovrebbe collegare l'Aeroporto di Orio con l'aeroporto di Malpensa, tramite rete RFI e rete di Ferrovie Nord."* Analisi di sostenibilità – pag. 28

⁶ *"Il potenziamento di questa direttrice è fondamentale per la programmazione sia del traffico regionale, in particolare per il significativo traffico dei pendolari poiché la stazione di Seregno rappresenta un nodo di scambio con la linea Milano-Chiasso e la linea di Ferrovie Nord verso Saronno/Malpensa/Novara, che del traffico merci in vista di un potenziale utilizzo futuro come linea merci alternativa all'attraversamento dei treni nel Nodo di Milano."* Analisi di sostenibilità – pg. 4-5

Visto quanto sopraesposto si ritiene che la proposta abbia elementi di valore (che sono in comune con tutti e tre gli scenari proposti) ma che, allo stato attuale, abbia criticità che **la rendono un'opzione non percorribile**. Questo è tanto più vero se dovesse intervenire un significativo uso della linea per il traffico ferroviario merci, divenendo il nuovo tracciato della gronda ferroviaria nord est. **Ipotesi assolutamente non sostenibile**

Scenario 2

Lo scenario due propone una soluzione ferroviaria con variante a sud della linea attuale e l'attraversamento tra il Comune di Cornate d'Adda e quello di Suisio a circa 3.5 km rispetto all'attuale posizione del ponte S. Michele, e un'opzione stradale a nord con attraversamento dell'Adda tra il comune di Imbersago e quello di Villa d'Adda

Scenario ambientale e paesaggistico

Lo scenario proposto, pur salvaguardando il contesto particolarmente pregiato intorno al Ponte San Michele, comporta per la sua parte viaria a nord un impatto paesaggistico fortemente negativo su un'altra delle aree di maggior pregio del fiume e su un prospetto visivo, dal traghetto leonardesco di Imbersago verso nord, che rimane tra i più suggestivi dell'Adda. D'altra parte, la lunghezza dell'attraversamento ferroviario a sud e il conseguente consumo di suolo agricolo nei comuni di Verderio e Cornate comporta un importante impatto ambientale e richiederebbe una variante dei rispettivi PGT, dovendosi applicare l'art. 3 co. 1 lett. p) L.R. 31/2014

Scenario viario

L'ipotesi di un ponte di attraversamento del fiume Adda tra Villa d'Adda e Imbersago non trova riscontro nella pianificazione territoriale alla luce del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali di Lecco e Bergamo.

Ci si troverebbe con un nuovo ponte sull'asse est-ovest che andrebbe a immettersi sulla Sp 56 nel comune di Imbersago, il cui sviluppo è sull'asse nord-sud, con la prospettiva certa di non intercettare il reale bisogno di mobilità sull'asse est-ovest, creando un "imbuto" che farebbe collassare la viabilità sulla Sp 56, specie in direzione Robbiate nelle ore di punta e soprattutto spingendo il traffico automobilistico a cercare vie alternative nelle strade secondarie. A ciò si aggiungano i noti problemi legati ai pericoli della discesa della curva della Sp 56 in via Moratti a Imbersago e di via dei Tigli a Robbiate, legati non solo al calibro stradale, ma anche alle pendenze.

Per quanto sopra la soluzione proposta non è né funzionale, né sostenibile

Scenario ferroviario

Lo scenario ferroviario a sud implica un importante spostamento della linea e un parziale spostamento (per la parte a ovest del fiume) della stazione di Paderno-Robbiate.

Gli aspetti potenzialmente di interesse sono i medesimi condivisi con gli altri scenari 1 e 3, mentre si riscontra un netto miglioramento in termini di compatibilità con il centro abitato di Paderno d'Adda, evitando abbattimenti mantenendo una maggior distanza dagli abitati.

Nondimeno, l'allungamento della ferrovia per 11.4 Km comporterebbe un elevato consumo di suolo, il coinvolgimento di ampie parti del territorio di Verderio, che è, come tutti i nostri Comuni, "oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico" *a tutela degli aspetti naturali, paesaggistici, dei nuclei storici e degli edifici rurali* (Dgr. 27.6.2008 n. 8/7562, d.lgs 42/2004 A. 136) e creerebbe un'importante cesura attraverso tutto l'ambito agricolo e naturale, con ampie aree paesaggisticamente pregevoli del parco Adda Nord che sarebbero danneggiate irrimediabilmente.

Per quanto sopra la soluzione proposta risulta non percorribile.

Scenario 3

Sia per l'ambito ferroviario che per quello stradale si riprendono le considerazioni già esposte negli scenari 1 e 2 e le relative conclusioni

Unico elemento di differenza riscontrabile è che, nell'attuale scenario, la realizzazione del solo impalcato ferroviario avrebbe un impatto minore sulla vista del ponte e dal ponte San Michele, evitando la costruzione del cassone per il sostegno della sede stradale e potendo presumibilmente mantenere la quota della tratta ferroviaria allineata all'attuale.

Non di meno il vantaggio è solo parziale e relativo a una soluzione già considerata nefasta e gli elementi critici complessivi rimangono nettamente prevalenti.

A margine, si rileva come la soluzione prevista in questo scenario, di costruire un ponte ferroviario e un ponte viario separati, prevede, sia per la sola costruzione, sia per la gestione nell'intera vita utile, un incremento dei costi entro il 10% rispetto alla soluzione un'unica opera di scavalco prevista dallo scenario 1. Si tratta di uno spunto utile per la valutazione dei prossimi scenari che si intendono proporre.

Altre ipotesi progettuali

Quadro programmatico di riferimento

Risulta evidente come sulla sostituzione del ponte San Michele stiano convergendo prospettive di connessione stradale e ferroviaria di primaria importanza che, fino pochi anni fa, trovavano soluzioni diverse nel quadro della programmazione regionale.

In particolare, le esigenze di collegamento viario sull'asse Est-Ovest, che caratterizzano tutta la Brianza, trovavano risposta nella Autostrada Pedemontana e, in particolare nella tratta D che, come originariamente progettata, avrebbe dovuto collegare Vimercate con l'Autostrada A4, all'altezza di Osio di Sotto e quindi il territorio brianzolo con la bergamasca attraverso percorsi di viabilità maggiore.

Parimenti, le necessità di un collegamento per il trasporto merci connesso alla direttrice del Gottardo che decongestionerà il nodo di Milano, trova risposta nella Gronda Ferroviaria Nord-Est, cioè nella realizzazione di un collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo.

Il progetto preliminare della Gronda, già approvato con deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.) n. 150, del 2 dicembre 2005, prevede che, da Seregno a Carnate, il tracciato si affianchi a quello della ferrovia esistente, mentre da qui si stacchi una nuova infrastruttura che corre parallela alla tratta D (progetto originale) della Pedemontana lombarda fino a Osio, connettendosi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate.

In questo quadro, si inseriva il progetto di riqualificazione del San Michele annunciato del 2016 che, per un valore stimato di 20 milioni di euro, prevedeva di allungare la vita utile del ponte di 50 anni, di portare a 70 km orari la velocità dei treni sul ponte e consentire l'uso stradale in concomitanza con il transito degli stessi⁷. Obiettivi che rispondevano alle esigenze di trasporto territoriale locale e pendolare, con scarsissimo impatto ambientale e paesaggistico, con un intervento sinergico al trasferimento sulla tratta D pedemontana delle esigenze di attraversamento verso i nodi della viabilità maggiore.

Un quadro di interventi razionale messo in discussione dall'abbandono del progetto della tratta D lunga e dalla mancata realizzazione del progetto di restauro del San Michele nei termini previsti e annunciati.

Infatti, nell'estate 2022, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e Regione Lombardia hanno presentato un progetto di 'variante D' cosiddetta 'breve', che, da Vimercate, si connette all'Autostrada A4 e alla Tangenziale Est Esterna di Milano in prossimità di Agrate Brianza. Progetto su cui il CIPESS, nella seduta del 21 marzo 2024, ha espresso il proprio parere favorevole con la revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) relativamente alla concessionaria Società Pedemontana Lombarda S.p.A.

Il venir meno della tratta D lunga mette in dubbio la realizzazione della Gronda ferroviaria Nordest, a cui era associata fin dalla stipula del *"Protocollo d'Intesa per la progettazione e la realizzazione delle opere interferite integrate e coordinate dell'autostrada Pedemontana Lombarda e della Gronda ferroviaria nord est di Milano"* nel 2007.

L'intervento sul Ponte san Michele, da quanto risulta, ha subito importanti limitazioni e non ha raggiunto gli obiettivi prefissati a causa dei vincoli imposti alla ristrutturazione dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio a tutela del valore monumentale del bene.

La combinazione di questi fattori ha comportato la messa in campo delle proposte oggetto del presente dibattito, che sommano impatti pesantissimi:

- scaricano sulla viabilità locale, a servizio degli insediamenti residenziali, necessità di attraversamento e di trasporto merci che dovrebbero trovare adeguate vie di transito impattando pesantemente sui centri abitati e in generale sulla viabilità già critica di tutta l'area del meratese e del nord est vimerchese
- ipotizza l'uso della struttura ferroviaria potenziata che attraversa il centro abitato di Paderno quale nuova gronda ferroviaria Nord Est con conseguenze pesanti sull'abitato per rumore e vibrazioni, con traffico anche notturno e impatto sulla qualità della vita della popolazione

⁷ Lettera al Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Umberto Del Basso De Caro, da parte dell'Amministratore Delegato di RFI, Maurizio Gentile, 7/01/2026 (Prot. RFI: AD\A0011\P\2016\0000024)

- nell'ipotesi 1 e (in parte 3) la costruzione di un ponte a meno di 30 m, con un impalcato di dimensioni superiori che oscurerebbe visivamente l'attuale, con conseguente impatto paesaggistico e deperimento di uno dei punti di maggior valore paesistico-ambientale dell'Adda⁸

L'insufficienza della proposta viabilistica è, peraltro, dimostrata anche dalla presentazione, a tre giorni dall'avvio del presente dibattito pubblico e ai soli Sindaci della sponda bergamasca, di tre opzioni di ponte stradale progettate dalle Concessioni Autostradali Lombarde (12 maggio 2025 - UTR Bergamo).

Si ritiene che le proposte messe ad oggi sul tavolo da RFI non possano rispondere alle esigenze che la programmazione regionale aveva individuato e a cui veniva data risposta con gli interventi sopraesposti.

L'utilizzo del ponte (o dei ponti) sostitutivo del San Michele per rispondere a tali esigenze viabilistiche e ferroviarie non solo comporta pesanti limiti ed externalità negative sui territori, ma rappresenta un netto impoverimento del programma infrastrutturale lombardo, che concentra su una struttura mal localizzata, geograficamente e urbanisticamente, una pluralità di esigenze difficilmente conciliabili: traffico viario locale e traffico di attraversamento; trasporto pendolare viaggiatori verso la città metropolitana e trasporto merci su corridoio est-ovest.

Il tutto precipitato in un dibattito pubblico dove tali premesse non sono però esplicitate e, ad oggi in sede di confronto pubblico, è anche mancata la possibilità di un confronto con Regione Lombardia in qualità di soggetto con la titolarità sulla programmazione territoriale sovraprovinciale.

La ricomposizione delle problematiche evidenziate passa da una ripresa delle linee essenziali della programmazione territoriale consolidatasi negli anni e dell'intervento originale al ponte San Michele:

- mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;
- individuazione di una connessione viaria tra isola bergamasca e Brianza dell'est nell'ambito del corridoio della Pedemontana o limitrofi, che risponda alle esigenze di transito evidenziate anche dallo studio del traffico PIM - Provincia di Monza e della Brianza e garantisca una connessione con la viabilità maggiore senza impattare direttamente su centri abitati e aree residenziali (proposte CAL-Regione Lombardia del 12 maggio 2025 presso l'UTR di Bergamo);
- Recuperare il progetto originale di riqualificazione del ponte San Michele, verificando lo stesso con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio nel quadro delle alternative presenti e, in specifico, dell'ipotesi di un ponte in stretto affiancamento all'attuale, al fine di verificare quale opzione sia maggiormente accoglibile per la tutela del bene monumentale.

Nuove proposte all'attenzione del dibattito pubblico

⁸ PTC Parco Adda Nord, ultima variante generale approvata il 29/07/2024 con delibera numero XII/2891e di Regione Lombardia e Piano Paesaggistico Regionale vigente – Repertori - Visuali sensibili (n. 47)

In data 12/06/2025 è giunta, da parte dell'Arch. Andreotti Fabio Maria Roberto - ordine degli architetti di Lecco al n° 709 - a tutti i soggetti istituzionali coinvolti nel dibattito pubblico, una relazione tecnica costituita da:

- 1) Osservazione al DOCFAP per “Nuovo ponte ferroviario Paderno d’Adda” redatto nel giugno 2024 da Italferr – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.
- 2) Proposta di nuova soluzione progettuale.

La proposta presentata dall'Arch. Andreotti prospetta una soluzione per la gestione del traffico viario con attraversamento del ponte a scavalco dell'Adda tra il Comune di Paderno d'Adda e il Comune di Calusco d'Adda, indicativamente a 1,6 km a sud dall'attuale.

Il proponente ha individuato nel quadro delle analisi geologiche elaborate da ITALFER un possibile corridoio tra le frane, riprendendo il tracciato inizialmente ipotizzato in studio per la variante sud ferroviaria dello scenario 2.

Alla luce di quanto indicato, i Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago ritengono che la proposta debba essere attentamente valutata nella sua componente di risoluzione del nodo viabilistico, integrando quanto esposto nel **“Quadro programmatico di riferimento”**.

Scenario ambientale e paesaggistico

La proposta in oggetto offre l'importante vantaggio di porre l'attraversamento dell'Adda a debita distanza dal ponte San Michele (1.650 m), senza alcuna interferenza con la vista dello stesso dal fiume e dalle sue sponde. Inoltre, essendo posizionato dopo la prima ansa a sud del fiume, il nuovo ponte si posizionerebbe fuori dal cono visivo della valle dell'Adda, fruibile dal ponte stesso.

Scenario viario

La proposta prevede una strada di collegamento tra la "tangenziale sud" di Calusco d'Adda e il nuovo ponte, per poi attraversare il Comune di Paderno d'Adda e connettersi con una nuova arteria nel territorio di Verderio (in direzione est verso Cornate d'Adda e ovest verso Robbiate) che avrebbe impatti meno negativi rispetto all'eventuale realizzazione della variante della sp55 nel Comune di Verderio prevista da PTPC della Provincia di Lecco, che invece comporterebbe l'attraversamento di tre parchi storici (Meleagro, Villa Gnechi Ruscone e Villa Arrigoni) soggetti a vincolo paesaggistico e monumentale e di un'ampia area che fa parte del Parco Adda Nord.

La soluzione proposta ha il significativo vantaggio di spostare il traffico di attraversamento dai centri abitati, inserendolo su strade a maggior scorrimento, non al servizio di abitazioni e servizi.

Lo scenario viario presentato in questa ipotesi non è vincolato alla realizzazione del tracciato ferroviario ed è compatibile con la proposta di ripresa del progetto originale di ristrutturazione del ponte San Michele e la realizzazione della Gronda ferroviaria Nordest sull'attuale sedime di progetto già approvato.

Nota metodologico-normativa

Si ritiene necessario riconsiderare i presupposti di diritto aventi ad oggetto il dibattito pubblico concernente: *“la fase progettuale del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) e ha per tema la realizzazione del nuovo ponte ferroviario, in sostituzione dell'esistente ponte ferrostradale di San Michele d'Adda”*.

Il Progetto, sotto il profilo ferroviario, è inserito nell'intervento per il potenziamento della tratta Carnate – Ponte San Pietro, e coinvolge le relazioni Milano-Monza-Bergamo e Como-Bergamo.

Il DocFAP come precisa il sito Web dedicato: *“ha l'obiettivo di sviluppare il confronto con gli stakeholder in una fase del progetto “preliminare” in cui è ancora possibile mettere in atto un'attenta valutazione delle osservazioni pervenute dal territorio. La soluzione che verrà maggiormente condivisa potrà essere successivamente sviluppata nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)”*.

L'intento delle presenti osservazioni si pone in linea con le finalità del dibattito pubblico, mettendo in luce taluni aspetti che il documento non affronta o affronta solo marginalmente ma che sono di assoluta rilevanza per le ricadute dell'opera sul paesaggio e sulla popolazione locale.

Occorre premettere che la vicenda ha oggettive ragioni di complessità che richiedono un approccio alle criticità rilevate secondo una logica adattiva, con criteri di gestione che considerino le azioni di progettazione, pianificazione, monitoraggio e valutazione, con possibili aggiustamenti in corso d'opera, considerando le nuove informazioni e le circostanze in evoluzione, provenienti da stakeholders particolarmente qualificati come le comunità locali.

Gli ambiti coinvolti sono numerosi e rilevanti.

Sotto il profilo urbanistico, la costruzione del ponte richiede la conformità agli strumenti urbanistici vigenti e alle previsioni dei piani approvati ai vari livelli territoriali, come stabilito dalla Legge urbanistica regionale n. 12/2005, oltre che dal Testo Unico dell'Edilizia (d.P.R. 380/2001).

Accanto ai profili urbanistici ed edilizi restano di assoluta preminenza gli aspetti ambientali (secondo la nuova disposizione costituzionalmente orientata dell'art. 9 in tema di ambiente), di demanio idrico (in relazione al fiume Adda) e paesaggistici, secondo il noto indirizzo espresso dalla Consulta che, con la sentenza n. 71/2020, ha ribadito che: *«la tutela paesistico-ambientale non è più una disciplina confinata nell'ambito nazionale; ciò soprattutto in considerazione della Convenzione europea del paesaggio (...) secondo cui il concetto di tutela collega indissolubilmente la gestione del territorio all'apporto delle popolazioni. In questa prospettiva la cura del paesaggio riguarda l'intero territorio (...)»*.

Altrettanto rilevanti, sotto il profilo della sostenibilità delle scelte, si pongono i delicati problemi di mobilità sia sotto il profilo ferroviario (con l'incidenza del trasporto merci) che viabilistico.

La partecipazione pubblica, nella specie, non rappresenta solo un diritto fondamentale, garantito sia dal Codice dell'ambiente che dal Codice dei contratti pubblici (oltre che, in generale, dalla L. 241/1990), ma costituisce un'occasione, in un'ottica di assoluta trasparenza, per intervenire nel dibattito pubblico con modalità proattive che indichino possibili soluzioni rispetto alle criticità rilevate.

Il dibattito pubblico, introdotto per la prima volta nell'ordinamento italiano con l'art. 22 del D. Lgs. 50/2016, trae origine dal modello francese del *débat public*, introdotto dalla *Loi Barnier* del 1995.

Si tratta di uno strumento di democrazia partecipativa volto a promuovere il confronto tra cittadini, enti territoriali ed altri portatori di interesse nella fase di programmazione delle grandi opere di rilevanza nazionale, aventi impatto significativo su ambiente, città e territorio.

La circostanza che il dibattito sia attivato già nelle fasi iniziali dell'*iter* progettuale consente una valutazione effettiva e anticipata delle esigenze delle comunità locali.

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (D.lgs. 36/2023) dedica all'istituto l'art. 40 e l'Allegato I.6, che disciplinano le modalità di svolgimento del dibattito, i compiti e le funzioni dei soggetti coinvolti (in *primis*, del responsabile del dibattito pubblico e della stazione appaltante o ente concedente) e le categorie di interventi per i quali il suo svolgimento è obbligatorio (Tabella 1 Allegato I.6) o, al contrario, escluso.

È opportuno specificare che, di regola, il dibattito pubblico viene attivato in via facoltativa, «*ove ne ricorra l'opportunità in ragione della particolare rilevanza sociale dell'intervento e del suo impatto sull'ambiente e sul territorio*». Si tratta, quindi, di un subprocedimento che valorizza la partecipazione informata come strumento di condivisione, prevenzione dei conflitti e miglior definizione progettuale.

Occorre, peraltro, rilevare che la partecipazione dei Comuni ad un progetto già predisposto tendenzialmente collide con la *ratio* della L. 241/1990 che, come precisato dalla dottrina: «*promuove il coordinamento tra le Pubbliche Amministrazioni, sempre più tenute ad agire insieme per il raggiungimento di un determinato risultato amministrativo*» (P. Tonnara, in *"Il procedimento amministrativo tra regole e responsabilità"*, Milano, 2025, pp. 3-4).

Ciò per l'evidente ragione che esiste un unico interesse pubblico e non separati interessi pubblici per ogni Pubblica Amministrazione.

È chiaro che il soggetto procedente tende a "difendere" il progetto predisposto unilateralmente, anche in fase di controdeduzione alle osservazioni.

Restano fermi, nel dibattito pubblico, i principi costituzionali e amministrativi fondamentali – in particolare, quelli di partecipazione, trasparenza (art. 1 L. 241/1990), buon andamento dell'attività amministrativa (art. 97 Cost.), sussidiarietà orizzontale (art. 118 co. 4 Cost.) – e sovranazionali (a livello internazionale viene in rilievo la Convenzione di Aarhus del 1998) – il dibattito pubblico rappresenta un'occasione per favorire la corresponsabilità civica e ridurre tempi, costi e criticità connessi all'attuazione progettuale.

L'art. 5 dell'Allegato I.6 individua i compiti della stazione appaltante e dell'ente concedente. Particolare rilievo assume il disposto di cui al comma 1, lett. f), ai sensi del quale tali soggetti provvedono a «*valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e redigere un documento conclusivo in cui si evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte*».

Dalla norma discende l'obbligo, in capo al soggetto procedente, di motivare le ragioni di un eventuale mancato accoglimento delle osservazioni pervenute. Ciò si inserisce nel più ampio quadro dei principi generali dell'azione amministrativa, che impongono una valutazione sostanziale delle istanze ricevute, evitando che il dibattito si risolva in un mero adempimento formale.

Sebbene sul punto la giurisprudenza sia ancora in via di formazione, il principio secondo cui la motivazione dell'atto finale deve tenere conto del confronto pubblico è coerente con l'evoluzione

complessiva della normativa sui contratti pubblici, sempre più orientata a garantire trasparenza ed inclusività nelle decisioni pubbliche.

In questa prospettiva, assume particolare rilievo il ruolo degli enti locali, primi fra tutti i Comuni, le cui osservazioni, se formulate in sede di dibattito pubblico, devono essere oggetto di attenta considerazione da parte del soggetto procedente.

Tale esigenza trova il proprio fondamento nel principio di sussidiarietà verticale di cui all'art. 118 co. 1 Cost., secondo cui *«le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato»*.

I Comuni, in quanto enti esponentziali delle comunità locali ed istituzioni di prossimità, sono titolari delle competenze più idonee a rappresentare le esigenze del territorio, specie quando le opere previste incidono direttamente sull'assetto urbano, sulla viabilità e sulla qualità della vita.

Tale rilievo si accentua ove si tratti – come accade nel progetto presentato da RFI – della realizzazione non solo di infrastrutture ferroviarie, ma anche di opere viarie, come nuove strade o adeguamenti della rete esistente, rispetto alle quali i Comuni sono enti competenti in materia di viabilità e sicurezza stradale, ai sensi dell'art. 14 del Codice della Strada.

Il comma 1 della succitata norma dispone: *«gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta»*.

Ne discende una responsabilità diretta in capo all'ente proprietario in caso di violazioni, da cui l'esigenza che ogni scelta progettuale incidente sulla rete viaria locale sia preceduta da un confronto effettivo con i Comuni, che dovrebbero essere considerati come interlocutori necessari sin dall'origine della progettazione, pena l'illegittimità del procedimento avente ad oggetto l'opera pubblica.

Ulteriore conferma della centralità del momento partecipativo e della necessità di un obbligo di motivazione sostanziale si rinviene nelle considerazioni dottrinali in tema di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

In presenza di opere ad elevato impatto territoriale e ambientale – come quella in esame – è imprescindibile una rappresentazione, nel progetto finale, delle alternative ragionevoli prese in esame, compresa la cd. “opzione zero” – vale a dire la scelta di non realizzare l'intervento.

Come chiarito da autorevole dottrina (Nespor, Ramacci), **l'analisi delle alternative è elemento essenziale per garantire la legittimità della valutazione ambientale, poiché consente di verificare che le scelte progettuali siano effettivamente ponderate e non già frutto di un orientamento precostituito. La scelta finale deve, quindi, essere non solo coerente con gli obiettivi strategici, ma anche motivata rispetto alle soluzioni scartate.**

Tali esigenze sono perfettamente compatibili con la logica del dibattito pubblico, il quale, proprio attraverso il coinvolgimento degli enti locali e della cittadinanza, consente l'emersione di alternative progettuali e localizzative meritevoli di analisi e di risposta motivata.

La mancanza di tale passaggio rischierebbe di svuotare di effettività l'istituto e di compromettere la qualità e la sostenibilità delle decisioni in materia di opere infrastrutturali.

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Parco Adda Nord

1 Agosto 2025

Nuovo Ponte tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda

Procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b) dell'Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023

OGGETTO: TRASMISSIONE CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

Il Parco Adda Nord

Vista la documentazione consultabile nello specifico sito prodotta da RFI SpA al fine della presentazione del DOCFAP dell'opera in oggetto con i 3 possibili scenari;

Viste le riunioni pubbliche conseguenti alla procedura in oggetto, nonché l'articolato dibattito precedente e ancora in corso nelle comunità maggiormente coinvolte;

Richiamati i numerosi confronti con i Comuni costituenti la Comunità dell'Ente;

Presenta il proprio contributo alla procedura in corso, di seguito illustrato.

1. Premessa

Il Parco Adda Nord, istituito nel 1983, è per definizione un "parco periurbano e fluviale" e trova dunque nel fiume la sua colonna portante, considerato che il proprio territorio sostanzialmente si sviluppa lungo le 2 sponde del fiume Adda tra le provincie di Lecco - Bergamo – Monza Brianza e Città Metropolitana di Milano. Lo sviluppo, storico e attuale, dei collegamenti tra le sponde del fiume sono parte importante dell'identità del parco, e hanno determinato lo sviluppo dei territori e delle comunità che lo compongono. Di questo sviluppo, delle sue implicazioni su paesaggio, ambiente ed ecosistemi, il Parco deve rappresentare un interlocutore qualificato per la valutazione delle soluzioni proposte, ma anche degli interventi aggiuntivi di compensazione e mitigazione. In tale ottica sono stati i contributi e le prescrizioni fornite in sede di valutazione sia di recenti nuovi attraversamenti (ponte Cantù a Calolziocorte o ponte della tangenziale di Cassano) o di interventi manutentivi sulle infrastrutture esistenti seppur a valenza storico-monumentale (ponte di Brivio, ponte Vittorio Emanuele a Olginate-Calolziocorte).

Relativamente alla procedura in oggetto, la prima considerazione da farsi è relativa alla documentazione messa a disposizione che risulta carente di una completa analisi del contesto ambientale ed ecosistemico interessato, che si riferisca non solo alla forra dell'Adda e alle aree prossime agli attraversamenti fluviali (ferroviario e/o stradale) ipotizzati dai 3 scenari, ma anche al restante territorio interessato dallo sviluppo dei nuovi tracciati ferroviari e stradali, rispetto ai quali sono da considerarsi gli impatti sia della fase di cantierizzazione sia di regolare esercizio dell'infrastruttura, anche come effetto cumulativo rispetto alle ulteriori trasformazioni territoriali in previsione, individuando le più opportune misure mitigative e compensative. Questa carenza determina conseguentemente un confronto tra gli scenari limitato a pochi e non significativi parametri, che non apportano informazioni di dettaglio su aspetti rilevanti per la valutazione tecnica e strategica dell'opera e dei suoi effetti sul territorio in senso lato.

Il contributo che segue, predisposto con spirito collaborativo e finalizzato a minimizzare gli impatti ambientali dell'opera, affronta alcuni temi (quali analisi della pianificazione vigente, rete ecologica,

vincolo per aree boscate, valenze vegetazionali e faunistiche locali) che necessitano affinamento anche in fase preliminare di discernimento, al pari di altri aspetti esplicitamente e maggiormente considerati dal proponente, come il traffico ferroviario.

2. Riferimenti alla pianificazione vigente

L'analisi preliminare degli scenari non può prescindere dalla presa visione e valutazione dei molteplici strumenti di pianificazione che interessano il territorio in esame.

Rispetto all'ambito ricompreso in parco regionale e naturale Adda Nord, si richiamano le previsioni, gli indirizzi e le norme attuative sia del *Piano Territoriale di Coordinamento*, approvato con **DGR n. 2891 del 29/07/2024**, sia del *Piano di Indirizzo Forestale*, approvato con **DGR n. 5874 del 24/01/2022**.

1. Rete Ecologica

La descrizione del contesto territoriale e vincolistico omette l'analisi delle possibili interferenze con il sistema della rete ecologica, declinata nei suoi livelli regionale, provinciale, comunale e del Parco Adda Nord.

Rispetto alla RER, i 3 scenari interessano infatti, in modo differente:

- Corridoi primari ad alta antropizzazione (*sc. 1,2,3*)
- Elementi di secondo livello della RER (*sc. 1, 2,3*)
- Varchi (*sc. 2*)
- Aree prioritarie di intervento, di cui alla dgr. n. 2423 del 11/11/2019 (*sc. 2 e 3*).

Rispetto alla Rete ecologica del Parco, di cui al titolo 10 del vigente PTC, in particolare la previsione dello scenario 2, che determina maggior consumo di suolo e delocalizza, rispetto all'attuale, sia l'attraversamento ferroviario che stradale, si sovrappone a diversi elementi di intrinseco valore, per i quali, oltre alle norme di settore per i rispettivi azzonamenti, vi sono specifici obiettivi di conservazione, riqualificazione e tutela attiva, che devono quindi essere assunti tra i parametri rispetto ai quali effettuare il raffronto dei possibili scenari:

- Nodi portanti: aree entro le quali sono presenti i più rilevanti valori di naturalità, che costituiscono i principali giacimenti di biodiversità, con indirizzo di:
 - mantenere e potenziare gli ambienti naturali, semi-naturali, le destinazioni funzionali che garantiscono la sussistenza degli ecosistemi presenti
 - evitare interventi di nuova edificazione che possano frammentare il territorio e comprometterne la funzionalità ecologica
 - evitare l'interferenza dei tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche, ferroviarie, tecnologiche e, laddove non diversamente localizzabili, prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione ambientale;
- Archi di connessione: aree che, per valori di naturalità intrinseci e per localizzazione, sono funzionali alla continuità della rete e alla connettività tra differenti unità ecosistemiche, per le quali gli indirizzi prevedono di:
 - preservare la continuità e la funzionalità dei corridoi ecologici
 - mantenere o realizzare preventivamente, ove assenti, fasce continue di territorio sufficientemente ampie ed equipaggiate che consentano lo spostamento di fauna selvatica e accesso a zone di foraggiamento, rifugio e nidificazione, anche verso le aree esterne al Parco;
 - evitare alterazioni di ambienti naturali e modifica delle destinazioni funzionali che determinerebbero impoverimento e banalizzazione degli ecosistemi e riduzione della biodiversità;

- Ambiti di rigenerazione: aree che manifestano elementi di complessità e di potenzialità tali da assumere funzioni di mitigazione dei fattori di pressione antropica e di integrazione delle funzioni ecosistemiche, per le quali sono previsti i seguenti indirizzi:
 - evitare saldature dell'edificato così da mantenere la continuità territoriale
 - evitare restringimenti e riduzioni dell'ampiezza dei varchi
 - evitare alterazioni ambientali che riducano la funzionalità ecologica dei varchi
 - attuare interventi di riqualificazione ambientale e riequipaggiamento con vegetazione autoctona;
- Varchi da mantenere e deframmentare, per i quali valgono i medesimi indirizzi previsti per i sopracitati ambiti di rigenerazione;
- Elementi di raccordo con la RER.

La scelta dei nuovi tracciati proposti contrasta con gli indirizzi di conservazione e riconnessione di un territorio nel quale sono riconosciuti presenti sia ambiti di naturalità che situazioni critiche di connettività ecologica da riqualificare, non già da incrementare né amplificare.

2. Boschi

I tracciati stradali e ferroviari proposti interessano diversamente superfici soggette a vincolo forestale (ex art. 142 del d.lgs. 42/2004), per le quali il Piano di Indirizzo Forestale del Parco definisce le possibilità e limitazioni alla trasformazione d'uso, individuando, ove questa sia consentita dalle norme di azionamento del PTC, i dovuti oneri compensativi obbligatori. Nello specifico, tanto nelle aree a "Trasformazione speciale non cartografabile" che in quelle "Non trasformabili", sono possibili trasformazioni per opere pubbliche, reti di pubblica utilità, ***"a condizione che venga dimostrata e accertata tecnicamente l'impossibilità di realizzarle altrove, in termini ambientali, sociali ed economici"***.

Il contenimento delle superfici oggetto di trasformazione d'uso del bosco come pure la quantificazione economica degli oneri di compensazione dovuti (stimabili ai sensi della normativa regionale forestale e del Piano di Indirizzo Forestale del Parco), potranno quindi ulteriormente arricchire lo scenario di comparazione delle soluzioni progettuali.

Per una completa analisi comparativa degli scenari, e per una ponderata definizione progettuale, si richiama poi l'applicazione dei contenuti delle Linee guida regionali per la valutazione e tutela della componente ambientale "biodiversità" nella redazione degli studi di impatto ambientale e degli studi preliminari ambientali e a supporto delle procedure di valutazione ambientale, D.g.r. 12 settembre 2016 - n. X/5565.

Per analogia rispetto ai potenziali impatti, si segnalano altresì i Criteri ed indirizzi regionali tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale, D.D. 07/05/2007, n. 4517, che introducono un metodo (metodo STRAIN - STUDIO interdisciplinare sui Rapporti tra protezione della natura ed Infrastrutture) di analisi territoriale e quantificazione delle compensazioni dovute per consumi di ambiente da parte di infrastrutture di nuova realizzazione e dalle linee guida di cui alla DGRn. 8837 del 30.12.2008 "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità in aggiornamento dei piani di sistema del Piano Territoriale Paesistico Regionale".

3. Analisi degli scenari

Tutti gli scenari proposti interessano in differenziate modalità unità territoriali che il Parco identifica quali "ambiti di paesaggio" intesi come porzioni caratterizzate da peculiari modalità di relazione tra le

componenti fisiche, funzionali, ecologiche, simboliche, ecc. che ne conferiscono una identità distinguibile e riconoscibile.

Scenario 1

Interessa un ambito con componenti di rilevanza paesaggistica di prevalente valore naturale quali sistemi di particolare importanza geomorfologica quali orli di terrazzi fluviali e/o scarpate morfologiche; ricade il tutto in “area leonardesca” come normata dall’art. 39 del PTC; il comma c) dispone il divieto di “*aprire nuove strade, ferrovie, ...*” il comma d) vieta “*l’esecuzione di scavi, movimenti terra, ecc. [...] salvo gli interventi previsti dalla programmazione regionale*”.

Altresì Nell’ambito della Rete Verde del Parco (strettamente relazionata con la Rete Ecologica Regionale) la zona ricade nella caratterizzazione naturalistica nella quale vi deve essere il potenziamento delle condizioni di naturalità al fine di garantire maggiore connettività naturalistica e qualità ecosistemica, tutela e il mantenimento naturalistico esistente (art. 62 c. 3).

Artt. 70/71 tutela geomorfologica e idrogeologica

“... tutti gli interventi debbono tendere alla conservazione, al potenziamento e al miglioramento dell’ambiente naturale fluviale e dell’ecosistema ripariale, della qualità delle acque e del paesaggio” adottando tecniche di ingegneria naturalistica.

Art. 24 Misure

Seppur citate con generici riferimenti nel DOCFAP, non vengono illustrate le azioni di compensazione e mitigazione che verranno poste in essere né le “misure di contestualizzazione” fin qui attuate.

c.4: Stante il principio di proporzionalità cui riferirsi nell’azione progettuale e amministrativa in relazione alle potenziali esternalità negative generabili, ogni progetto di significativa trasformazione dello stato dei luoghi, delle infrastrutture e dei manufatti ricompresi nell’area a parco o, se esterna, avente potenziale incidenza sugli equilibri paesistico-ambientali e fisico-naturali del territorio di relazione con l’area a parco, è tenuto a definire gli obiettivi e i connessi interventi funzionali a soddisfare i principi di mitigazione, contestualizzazione e compensazione come qui definiti.

Scenario 2

Verrebbe ad interessare una più consistente porzione di territorio del Parco con prevalenza di ambiti agricoli e naturalistici, sovrapponendosi completamente ad uno dei pochi ed importanti corridoi della RER dell’isola bergamasca che connettono il fiume con il comprensorio del Bedesco ai piedi del Monte Canto con rilevante incidenza sugli ecosistemi presenti.

Sulla sponda occidentale altresì il percorso coinvolgerebbe fortemente uno dei limitati ambiti in cui è sviluppata agricoltura biologica certificata.

Sulla sponda occidentale il territorio interessato dallo scenario ricade anch’esso nel Parco Adda Nord ed è compreso in un’area dichiarata di “notevole interesse pubblico” (DGR8/7562 del 27/06/2008), a tutela degli aspetti naturali, paesaggistici, dei nuclei storici e degli edifici rurali.

Considerato inoltre che nel punto di attraversamento previsto la forra del fiume ha lasciato spazio ad un paesaggio con argini decisamente meno incisi l’infrastruttura proposta (tutta in rilevato) avrebbe un impatto paesaggistico estremamente rilevante.

Per quanto concerne l’attraversamento stradale del fiume a Nord, tra Villa d’Adda e Imbersago, va rilevata innanzitutto la valenza paesaggistica del sito, in considerazione della presenza del traghetto leonardesco a fune; inoltre il fronte morfologico in sponda destra (poco indagato geologicamente) presenta forti criticità come attestato dai ripetuti eventi franosi che lo coinvolgono.

Si ricorda infine che la zona prescelta per questo possibile intervento risulta prossima ad un sito di rete Natura 2000 ed è quindi auspicabile assumere tutte le precauzioni per evitare impatti negativi definendo, nel caso, specifiche e adeguate misure di mitigazione e compensazione.

Scenario 3

Raccogliendo quanto proposto dai primi 2 scenari non si può che ribadire per lo stesso le osservazioni e le criticità già precedentemente espresse in merito agli stessi.

4. Ulteriori elementi da valutare

Pur scegliendo, anche per competenza, di non affrontare le specifiche questioni e problematiche legate alla viabilità veicolare che le nuove infrastrutture pongono sui territori, è doveroso segnalare che:

- 1- Le diffuse criticità viabilistiche genereranno ricadute sugli aspetti paesaggistici e ambientali, anche in aree distanti dall'opera, specialmente nei territori posti sulla sponda destra; a tal fine occorre dotarsi di studi ante-operam che consentano una valutazione degli impatti cumulativi generati dai medesimi e non del solo impatto dell'opera di attraversamento che verrà realizzata.
- 2- È necessario considerare la mobilità dolce/ciclabile connessa all'attraversamento dell'Adda. Il sistema di sentieri e itinerari ciclabili su entrambe le sponde, realizzati dal Parco e dai Comuni, necessita di essere raccordato con le nuove infrastrutture in maniera efficace.

Altro aspetto su cui il contributo non si è concentrato, riguarda il tipo di traffico ferroviario a cui sarà destinata la nuova infrastruttura. Questo tema è legato alla progettazione e alla realizzazione della gronda ferroviaria ad alta capacità, prevista in affiancamento alla Tratta D di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Ogni valutazione fin qui espressa non riguarda questo tipo di linea ferroviaria, che avendo caratteristiche quantitative e qualitative differenti rispetto agli scenari oggetto del dibattito pubblico, **genererebbe impatti significativamente maggiori, di cui occorre avere piena contezza già in questa fase preliminare, e sicuramente in quella successiva di VIA.**

Ulteriori proposte

Non si nega particolare apprezzamento per la proposta innovativa recentemente pervenuta in merito alla rivalutazione di utilizzo alleggerito del Ponte S.Michele pur consentendo il raggiungimento del raddoppio della linea ferrata a monte e valle dello stesso nel rispetto degli obiettivi di RFI S.p.A. (proposta dall'arch. Andreotti in data 27/05/2025 a Voi parimenti trasmessa): lasciando per ora aperto il tema sulla possibile soluzione alla mobilità veicolare, tale proposta consentirebbe, con un limitato impatto ambientale e paesistico, nonché finanziario, di raggiungere nel breve importanti risultati per quanto riguarda il traffico ferroviario.

Conclusioni

Il presente contributo ha voluto concentrarsi non sulla individuazione dello scenario migliore, quanto invece nel fornire quegli ulteriori elementi di valutazione che il Parco reputa necessari affinché le valutazioni richieste siano sviluppate con discernimento e criterio. Nel pieno spirito di collaborazione istituzionale il Parco è a disposizione per dare il proprio contributo al fine di perseguire l'obiettivo di temperare per l'opera in esame anche importanti risultati ambientali e a tal riguardo auspica che il presente dibattito pubblico, raccolte le osservazioni e contributi, rilevi la necessità di avviare un concreto tavolo di confronto a tal riguardo finalizzato.

Inoltre, in considerazione dei tempi indicati nel cronoprogramma di massima per la realizzazione dell'opera, proprio perché ad oggi ancora consistenti prima dell'avvio della stessa, **si chiede che le**

opere di mitigazione e compensazione, per cui si ritiene opportuna sin da ora l'attivazione di una progettazione condivisa, siano avviate con certezza ben prima dell'inizio dei lavori della linea ferroviaria, considerato che le azioni di ricucitura e rinserimento ambientale necessiteranno di tempistiche ben più consistenti per essere efficaci, rispetto agli interventi infrastrutturali medesimi.

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Provincia di Lecco

15 agosto 2025



Provincia di Lecco

CONSIGLIO PROVINCIALE DI LECCO

Deliberazione N° 38 del 30-07-2021

OGGETTO: PONTE SAN MICHELE, TRA I COMUNI DI CALUSCO D'ADDA E PADERNO D'ADDA – NUOVA REALIZZAZIONE DI UN PONTE FERROVIARIO E STRADALE IN SOSTITUZIONE DEL PONTE ESISTENTE.

L'anno duemilaventuno, il giorno trenta, del mese di Luglio, alle ore 18:05, nella sede della provincia, si riunisce il Consiglio Provinciale che, previo accertamento da parte del Segretario Generale della legalità dell'adunanza e dichiarazione di apertura della seduta da parte del Presidente, tratta gli affari iscritti all'ordine del giorno. Dei Signori Consiglieri, al presente punto, risultano:

| | | | |
|--------------------------------------|---|------------------------|---|
| CLAUDIO USUELLI Presidente | P | MARCO PASSONI | P |
| BRUNO CRIPPA Vice Presidente Vicario | P | FELICE ROCCA | P |
| FIORENZA ALBANI | P | GIUSEPPE SCACCABAROZZI | P |
| IRENE ALFAROLI | A | STEFANO SIMONETTI | P |
| PAOLO LANFRANCHI | P | ELIO SPOTTI | P |
| MATTEO MANZONI | P | ELENA ZAMBETTI | P |
| MATTIA MICHELI | P | | |

Presenti: 12

Assenti: 01

Presiede l'adunanza il Presidente CLAUDIO USUELLI

Partecipa il Segretario Generale MARIO BLANDINO

OGGETTO: PONTE SAN MICHELE, TRA I COMUNI DI CALUSCO D'ADDA E PADERNO D'ADDA – NUOVA REALIZZAZIONE DI UN PONTE FERROVIARIO E STRADALE IN SOSTITUZIONE DEL PONTE ESISTENTE.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Premesso che:

- negli ultimi anni, in seguito lavori di rinforzo strutturale inderogabili condotti da RFI il ponte San Michele è stato chiuso dal 14 settembre 2018 totalmente per 6 mesi (29 marzo 2019), al traffico veicolare per oltre 1 anno (8 novembre 2019) e al trasporto ferroviario per 2 anni (14 settembre 2020);
- in seguito ai sopra richiamati lavori si è interrotto un insostituibile collegamento tra territori a spiccata vocazione industriale/commerciale nella parte centrale della Regione Lombardia e ricompresi tra due delle Province italiane più industrializzate quali sono le Province di Lecco e Bergamo, provocando rilevanti disagi ai pendolari, ai commercianti, alle attività produttive - artigianali e industriali - e, in genere, a tutte le persone che per vari motivi attraversano il Ponte S. Michele tra Paderno D'Adda e Calusco D'Adda e pertanto tra le Province di Lecco e Bergamo da sempre particolarmente collegate tra loro grazie al ponte esistente;
- l'area territoriale interessata e la popolazione che utilizza quotidianamente il ponte San Michele si estende nelle province di Bergamo e di Lecco, a margine del territorio della provincia di Bergamo, in corrispondenza dell'Isola Bergamasca, e si collega con la Provincia di Lecco in un'area a spiccata vocazione imprenditoriale e industriale, che si connette anche a Sud con la Provincia di Monza, che risulta però già fortemente deficitaria in relazione alla mobilità veicolare su gomma;
- nei mesi di chiusura, il tessuto produttivo e commerciale di questi territori ha subito un forte contraccolpo, con costi e tempi dei trasporti aumentati in maniera significativa e la chiusura di svariati esercizi commerciali, con la conseguente riduzione delle maestranze impiegate e contraendo il possibile e potenziale sviluppo produttivo dell'area;
- il territorio del circondario meratese, fino al Calolziense/Olginate, già oggi, non è adeguatamente sviluppato in termini di mobilità veicolare e in particolare risulta penalizzato il collegato con la Provincia di Bergamo.

Dato atto altresì che:

- a seguito delle prove e analisi effettuate sul Ponte esistente lungo la SS 342 in Comune di Brivio, si è determinata una riduzione della massa dei veicoli transitanti penalizzando ulteriormente le attività produttive della Provincia di Lecco;
- con la chiusura del Ponte San Michele il traffico sul Ponte lungo la SS 342 in Comune di Brivio, è comunque ulteriormente aumentato;
- la SS 342 è stata nel mese di maggio 2021 trasferita alla competenza di ANAS, che pertanto è competente anche sul ponte esistente i Comune di Brivio.

Accertato che:

- le suddette infrastrutture, ponte "San Michele" e ponte di Brivio, sono entrambe fondamentali per assicurare un adeguato collegamento con il territorio della Provincia di Lecco – area del Calolziense/Olginate e circondario del Meratese, con l'area industriale Bergamasca, nonché con il sistema autostradale e con l'aeroporto di Orio al Serio;
- sia i ponti di Brivio, posto a nord del Ponte san Michele, che di Trezzo sull'Adda posto a Sud del Ponte San Michele, risultano sottodimensionati e distanti tra loro più di 20 km;

- l'importanza strategica assunta dall'aeroporto di Orio al Serio, oggi considerato terzo scalo nazionale, impone la necessità indifferibile di garantire fluidità nei collegamenti con gli aeroporti milanesi e d i centri urbani più importanti, in primis attraverso collegamenti di tipo ferroviario nonché stradale.

Considerato che:

- dopo i lavori di ristrutturazione e restauro del ponte San Michele, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana e dalla stessa condotti, il ponte, aperto in via definitiva al traffico veicolare e ferroviario il 14 settembre 2020 prevede ancora il traffico veicolare stradale a senso unico alternato e solo per autoveicoli definiti “leggeri”, aventi portata massima di 3,5 tonnellate, con il limite in vigore fin dal luglio 1992;
- dopo numerose verifiche ed analisi, condotte da RFI quale titolare e competente sul ponte S. Michele, è stato confermato che il passaggio veicolare non può essere contemporaneo a quello ferroviario, al fine di preservare la durabilità dell'opera, oggi stimata in circa 10 anni;
- la ristrutturazione del ponte in ferro di San Michele, risalente alla fine del 1800, non è pertanto una soluzione definitiva delle problematiche ad oggi a tutti evidenti, alla luce delle sempre più pressanti ed aumentate esigenze di trasporto e di rapidità degli spostamenti, di persone e merci;
- i tessuti urbano, produttivo e sociale dell'Isola Bergamasca e del circondario meratese, e più in generale delle Province di Lecco e Bergamo, sono profondamente legati all'esistenza di un attraversamento viabile e ferroviario che preveda il raccordo tra la sponda Bergamasca e Lecchese dell'Adda tra Calusco e Paderno nei pressi, pertanto, dell'esistente ponte San Michele;
- il tema della realizzazione di un nuovo viadotto nei pressi dell'attuale deve essere affrontato, a cura e per competenza di RFI titolare dell'attuale infrastruttura stradale e ferroviaria, come tema non solo di interesse locale bensì più ampio, poiché riguardanti i numerosi Comuni, non solo quelli interessati da stazioni ferroviarie, ma anche i Comuni limitrofi, considerato infatti che sul ponte transitano lavoratori e studenti, in particolare del territorio dell'Isola Bergamasca e del Meratese, che quotidianamente si spostano in direzione Bergamo-Milano e viceversa;
- il circondario meratese e l'Isola Bergamasca rappresentano un ampio territorio con una pronunciata connotazione produttiva che fatica a reggere concorrenze di altri territori maggiormente infrastrutturati ed è sempre più in difficoltà nel suo sviluppo economico e sociale;
- il circondario Meratese e la Provincia di Lecco hanno pertanto la necessità che sia realizzato, a cura di RFI titolare dell'attuale infrastruttura stradale e ferroviaria, un nuovo viadotto stradale, in sostituzione funzionale al Ponte San Michele nei pressi dello stesso e adeguatamente collegato con la viabilità sovracomunale e in particolare fino alla SR342Dir.;
- analoga nuova e autonoma infrastruttura ferroviaria, a scavalco del Fiume Adda, andrà realizzata a cura e spese di RFI confermando il caposaldo della attuale stazione di Paderno D'Adda.

Preso atto:

- della volontà di RFI, come comunicato ufficialmente dagli organi amministrativi e tecnici di Regione Lombardia e delle Province di Lecco e Bergamo:
 - di volere realizzare a proprie cure e spese, un nuovo viadotto per l'attraversamento dell'Adda, idoneo al collegamento ferroviario Bergamo – Milano via Carnate;
 - di volere progettare e realizzare direttamente, a proprie cure e spese, anche un collegamento viario in sostituzione del ponte San Michele.

Considerato che con deliberazione consiliare n. 16 del 29.03.2021, dichiarata immediatamente eseguibile, è stato approvato in via definitiva il bilancio di previsione 2021/2023.

Visto il decreto deliberativo n. 44 del 20.04.2021 di approvazione del PEG/Piano della Performance 2021/2023.

Vista la l. n. 56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni” e in particolare l’art.1 – comma 55 che stabilisce le funzioni del Consiglio.

Visto il d.lgs. n. 267/2000 “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”.

Visto il vigente Statuto della Provincia di Lecco.

Udita la relazione del consigliere Micheli ... OMISSIS ...

Atteso che il Presidente dichiara aperta la discussione.

Sentiti gli interventi dei Consiglieri Lanfranchi, Simonetti, Crippa e Micheli...OMISSIS ...

Visto il parere favorevole espresso dal Dirigente responsabile della Direzione Organizzativa IV – Protezione Civile Trasporti e Mobilità - Viabilità circa la regolarità tecnica del provvedimento ai sensi dell’art. 49 del d.lgs. n. 267/2000 allegato quale parte integrante e sostanziale.

Visto il parere favorevole espresso dal Dirigente responsabile della Direzione Organizzativa III – Appalti e Contratti circa la regolarità tecnica del provvedimento ai sensi dell’art. 49 del d.lgs. n. 267/2000 allegato quale parte integrante e sostanziale.

Con voti n. 12 favorevoli, n. 0 contrari, espressi in forma palese, essendo n. 12 i Consiglieri presenti dei quali n. 12 votanti e n. 0 astenuti

CHIEDE

a RFI per competenza diretta, e al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, a Regione Lombardia, al Presidente della Provincia di Bergamo e a quello della Provincia di Lecco, oltre a confermare e richiamare tutte le considerazioni già espresse nella comunicazione in premessa:

- che sia riconosciuta prioritaria la costruzione di un nuovo ponte ferroviario a doppio binario e carrabile a doppio senso di marcia senza limitazioni di massa e sagoma, lungo la direttrice Carnate-Calusco-Bergamo, in risposta alle necessità di collegamento tra l’isola bergamasca e il circondario Meratese, e in generale tra le Province di Lecco e di Bergamo, pertanto prevedendo, nella soluzione di nuova realizzazione in sostituzione funzionale dell’esistente viadotto, che l’attraversamento dell’Adda tra Calusco e Paderno sia, compatibilmente con l’ambiente naturalistico circostante e progettato tenendo conto dei nuovi e futuri flussi di traffico, sicuramente implementati, rispetto alla situazione attuale;
- che sia realizzato, a cura e spese di RFI, preliminarmente a ogni ipotesi progettuale, uno studio del traffico che riguardi l’intera area del Meratese, compreso il ponte esistente lungo la SS 342 in Brivio attualmente caratterizzato da limitazioni di massa;

- che sulla base dello studio e dell'analisi del traffico RFI, il Ministero Infrastrutture e Trasporti e Regione Lombardia, si impegnino ciascuno per la propria competenza ad assicurare le necessarie risorse per un collegamento stradale adeguato, tra il nuovo Ponte a scavalco dell'Adda in sostituzione al Ponte San Michele, e la SR 342 dir, garantendo adeguate condizioni di mobilità ai Comuni attraversati in particolare per quanto concerne i Comuni di Verderio e Paderno D'Adda;
- che sia prontamente sottoscritto un protocollo di intesa tra la Provincia di Bergamo, la Provincia di Lecco i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, RFI e Regione Lombardia, affinché si dia un mandato preciso per attivare immediatamente la progettazione condivisa dell'opera;
- che ogni soluzione e analisi sia concertata con le comunità coinvolte, prevedendo un approfondito studio del traffico e dei collegamenti con strade esistenti a scorrimento veloce e che la realizzazione dell'opera preveda i necessari interventi di mitigazione, varianti stradali e nuove infrastrutture, finalizzati a evitare ricadute negative sulla mobilità locale dei Comuni più direttamente interessati;
- che lo studio di RFI ricomprenda le analisi di traffico relative anche al Ponte di Brivio e al collegamento con la 342 dir.;
- che venga costantemente monitorato e mantenuto il Ponte San Michele con definizione dei possibili utilizzi, anche ai fini del mantenimento dello stesso;
- che il nuovo Ponte stradale sia studiato e progettato solo a seguito di un'attenta valutazione dei flussi viabilistici ad esso connessi e da esso generati in quanto l'area lecchese è caratterizzata da una fitta urbanizzazione diffusa, dove il fiume Adda divide con uno squarcio naturale di grande pregio ambientale, storico e paesaggistico il susseguirsi dei paesi e degli agglomerati produttivi;
- che stante in contesto ambientale sopra descritto nonché la peculiarità il Ponte San Michele, candidato a patrimonio dell'umanità UNESCO, sia considerato il fatto che il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "Area Leonardesca";
- che si tenga conto del fatto che il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Adda Nord individua la veduta dell'Adda dal Ponte di Paderno quale "Visuale sensibile di particolare rilevanza per la tutela paesistica del Parco". Risulta pertanto fondamentale che qualsiasi progetto di attraversamento dell'Adda debba tenere conto di codesti valori ambientali;
- che il posizionamento del nuovo ponte sia valutato da Regione Lombardia congiuntamente alle Province di Lecco, Bergamo e alcuni comuni interessati in una scala più ampia e in relazione alla possibilità di connessione con strutture viarie a media percorrenza in grado di assorbire il traffico leggero e pesante da e per il nuovo ponte;
- che l'attraversamento viario sul Ponte San Michele possa essere mantenuto attivo a garanzia del traffico locale di prossimità tra le due sponde dell'Adda;
- che il nuovo ponte di prima categoria (A), in sostituzione del San Michele, sia realizzato sul territorio della Provincia di Lecco;
- che le Province di Lecco e Bergamo predispongano altresì i relativi piani territoriali – di concerto - per la realizzazione di un nuovo ponte stradale e di uno ferroviario in

sostituzione funzionale del San Michele e anche per la realizzazione di un nuovo Ponte in sostituzione dell'attuale ponte di Brivio lungo la SS 342 attualmente di competenza ANAS;

- che sia avviato un percorso condiviso con ANAS, le due province di Lecco e Bergamo, con i Comuni interessati, Regione Lombardia e Ministero dei trasporti, per la realizzazione di un nuovo ponte di Brivio quale variante alla SS 342.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
CLAUDIO USUELLI

IL SEGRETARIO GENERALE
MARIO BLANDINO

Deliberazione esecutiva ad ogni effetto di legge decorso il decimo giorno dalla sua pubblicazione, ai sensi dell'art. 134 - comma 3 del D.Lgs n.267/2000;

[] Deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134 - comma 4 del D.Lgs n.267/2000;

IL SEGRETARIO GENERALE
MARIO BLANDINO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005.



Provincia di Lecco

Direzione Organizzativa IV
Protezione Civile Trasporti e Mobilità - Viabilità
Servizio
Concessioni e Reti Stradali

Corso Matteotti, 3
23900 Lecco, Italia
Telefono 0341.295424
Fax 0341.295333
PEC: provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Alessandra Hofmann - Presidente Provincia di Lecco
Matia Micheli – Vice Presidente Provincia di Lecco
Fabio Valsecchi – Dirigente DO IV Provincia di Lecco

Recapito personale (telefono o mail)

presidenza@provincia.lecco.it
fabio.valsecchi@provincia.lecco.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Lecco – Sede Provincia di Lecco - Corso Matteotti

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

PROVINCIA DI LECCO – Ente Locale

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

SI RIPORTA ESTRATTO dalla delibera di Consiglio Provinciale n. 38 del 30 luglio 2021 (si mette il testo integrale in allegato).

TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI LECCO



SI CHIEDE a RFI

- che sia riconosciuta prioritaria la **costruzione di un nuovo ponte ferroviario a doppio binario e carrabile a doppio senso di marcia** senza limitazioni di massa e sagoma, lungo la direttrice Carnate-Calusco-Bergamo, in risposta alle necessità di collegamento tra l'isola bergamasca e il circondario Meratese, e in generale tra le Province di Lecco e di Bergamo, pertanto prevedendo, nella soluzione di nuova realizzazione in sostituzione funzionale dell'esistente viadotto, che **l'attraversamento dell'Adda tra Calusco e Paderno sia, compatibilmente con l'ambiente naturalistico** circostante e progettato tenendo conto dei nuovi e futuri flussi di traffico, sicuramente implementati, rispetto alla situazione attuale;
- che sia realizzato, a cura e spese di RFI, preliminarmente a ogni ipotesi progettuale, **uno studio del traffico che riguardi l'intera area del Meratese**, compreso il ponte esistente lungo la SS 342 in Brivio attualmente caratterizzato da limitazioni di massa;
- che sulla base dello studio e dell'analisi del traffico RFI, il Ministero Infrastrutture e Trasporti e Regione Lombardia, si impegnino ciascuno per la propria competenza **ad assicurare le necessarie risorse per un collegamento stradale adeguato, tra il nuovo Ponte a scavalco dell'Adda in sostituzione al Ponte San Michele, e la SR 342 dir**, garantendo adeguate condizioni di mobilità ai Comuni attraversati in particolare per quanto concerne i Comuni di Verderio e Paderno D'Adda;
- che sia prontamente sottoscritto un protocollo di intesa tra la Provincia di Bergamo, la Provincia di Lecco i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, RFI e Regione Lombardia, affinché si dia un mandato preciso per attivare immediatamente la **progettazione condivisa dell'opera**;
- che **ogni soluzione e analisi sia concertata con le comunità coinvolte**, prevedendo un approfondito **studio del traffico e dei collegamenti con strade esistenti a scorrimento veloce e che la realizzazione dell'opera** preveda i necessari interventi di mitigazione, varianti stradali e nuove infrastrutture, finalizzati a evitare ricadute negative sulla mobilità locale dei Comuni più direttamente interessati;
- che lo studio di RFI ricomprenda le **analisi di traffico relative anche al Ponte di Brivio e al collegamento con la 342 dir.**;
- che venga **costantemente monitorato e mantenuto il Ponte San Michele** con definizione dei possibili utilizzi, anche ai fini del mantenimento dello stesso;
- che il **nuovo Ponte stradale sia studiato e progettato solo a seguito di un'attenta valutazione dei flussi viabilistici** ad esso connessi e da esso generati in quanto l'area lecchese è caratterizzata da una fitta urbanizzazione diffusa, dove il **fiume Adda divide con uno squarcio naturale di grande pregio ambientale, storico e paesaggistico** il susseguirsi dei paesi e degli agglomerati produttivi;
- che stante in contesto ambientale sopra descritto nonché la peculiarità il Ponte San Michele, candidato a patrimonio dell'umanità UNESCO, sia considerato il fatto che **il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "Area Leonardesca"**;
- che si tenga conto del fatto che il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Adda Nord individua la veduta dell'Adda dal Ponte di Paderno quale **"Visuale sensibile di particolare rilevanza per la tutela paesistica del Parco"**. Risulta pertanto fondamentale che **qualsiasi progetto di attraversamento dell'Adda debba tenere conto di codesti valori ambientali**;
- che il posizionamento del nuovo ponte sia valutato da Regione Lombardia congiuntamente alle Province di Lecco, Bergamo e alcuni comuni interessati in una scala



- più ampia e in relazione **alla possibilità di connessione con strutture viarie a media percorrenza** in grado di assorbire il traffico leggero e pesante da e per il nuovo ponte;
- che **l'attraversamento viario sul Ponte San Michele possa essere mantenuto attivo** a garanzia del traffico locale di prossimità tra le due sponde dell'Adda;
 - che **il nuovo ponte** di prima categoria (A), in sostituzione del San Michele, **sia realizzato sul territorio della Provincia di Lecco**;
 - che le Province di Lecco e Bergamo predispongano altresì i relativi piani territoriali – di concerto - per la realizzazione di **un nuovo ponte stradale e di uno ferroviario in sostituzione funzionale del San Michele** e anche per la **realizzazione di un nuovo Ponte in sostituzione dell'attuale ponte di Brivio lungo la SS 342** attualmente di competenza ANAS;
 - che sia avviato un percorso condiviso con ANAS, le due province di Lecco e Bergamo, con i Comuni interessati, Regione Lombardia e Ministero dei trasporti, per la **realizzazione di un nuovo ponte di Brivio quale variante alla SS 342**.

Inoltre si riporta **estratto della comunicazione congiunta dei Presidenti delle Province di Lecco e Bergamo** inviata a Regione Lombardia (si allega il testo completo a migliore chiarimento)

*Per quanto riguarda la Provincia di Lecco, considerato e verificato l'importante incremento di traffico veicolare, previsto dagli studi R.F.I., sul **sistema stradale provinciale** nei Comuni di Paderno d'Adda, Robbiate e Verderio oltre che sulla strada comunale di Via Festini nel Comune di Paderno d'Adda, si ritiene necessario che **si individuino soluzioni alternative che non impattino sulle aree di carattere residenziale** dei citati Comuni attraverso alcune opere di infrastrutturazione del territorio, finalizzate a **contenere l'impatto del nuovo ponte stradale**, sul tessuto urbanizzato esistente di carattere prevalentemente residenziale quali:*

- la realizzazione completa della variante di Verderio;*
- il superamento del centro abitato di Paderno d'Adda con soluzioni alternative a quella prospettata di utilizzare la strada urbana residenziale di via Festini;*
- la deviazione del traffico della attuale SP54 che attraversa Robbiate e Paderno sulla nuova direttrice di accesso al ponte;*
- la riqualificazione di nodi ritenuti di particolare interesse quale l'eliminazione del passaggio a livello della Sernovella e dell'intersezione tra SP54 - SP56 in Robbiate.*

Il superamento del centro abitato di Paderno dovrà essere previsto con la realizzazione di un percorso interrato, anche sostanzialmente coincidente con l'attuale via Festini, sfruttando il naturale andamento collinare del terreno o, in alternativa, con la predisposizione di una nuova strada che, passando a ovest dell'abitato potendo in parte utilizzare sedimi già esistenti, si riallacci alla SP55 a sud di Verderio.

Si ritiene inoltre necessario evidenziare che il contesto rurale, tutelato e di pregio, richiederà di prevedere una strada prevalentemente in trincea e/o opere di contenimento dell'impatto visivo adeguate.

*Si ribadisce la necessità di **individuare significative strategie di riduzione dell'impatto paesaggistico dei ponti in progetto** sulla valle dell'Adda, con **soluzioni architettoniche di realizzazione coerenti con il contesto storico-ambientale in cui l'opera si inserisce**.*

Si chiede di valutare prioritariamente l'impatto del potenziamento della SP55 a Verderio e Robbiate sulla successiva tratta di Merate e Osnago, sia in merito al significativo e vincolato

restringimento della Carreggiata in prossimità dell'incrocio di Brugarolo in Merate, sia rispetto alla successiva immissione sulla SS342dir.

*Si ritiene inoltre fondamentale e necessaria, la **realizzazione di un nuovo ponte a scavalco del fiume Adda in Comune di Brivio lungo la SS342, da attuarsi prima della messa in esercizio del nuovo ponte Stradale in Paderno D'Adda.***

Si segnala infine:

- 1) la necessità di implementazione della capacità ferroviaria con la realizzazione di un impianto di interscambio in Olgiate Molgora – Calco così da potenziare il servizio ferroviario e contenere il traffico in particolare afferente ai pendolari.*
- 2) La necessità di riprogettare l'immissione, in tangenziale est, a sud del comune di Lomagna - territorio della provincia di Monza e Brianza, al fine di realizzare necessari interventi volti a ridurre l'attuale congestione del traffico che potrebbe essere ulteriormente aggravata dalla realizzazione del nuovo ponte sull'Adda.*

In conclusione si evidenzia e comunica che la Provincia di Lecco su richiesta dei Comuni dell'area interessati dalla nuova proposta progettuale presentata da RFI di un nuovo Ponte sull'Adda, è capofila di un **progetto di studio del traffico, che sarà di prossimo avvio, e che lo stesso si ritiene necessario e da valutare/considerare per le successive fasi progettuali** partendo già dalla VAS – per valutazione della coerenza da definire a livello degli strumenti di pianificazione (inserimento/aggiornamento) - e VIA per quanto concerne l'ambito progettuale e di esercizio, connesse e **necessariamente preliminari alla realizzazione dell'infrastruttura** qualunque sarà la scelta attuata da RFI anche in seguito al Dibattito Pubblico.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

- 1) Delibera Consiglio Provincia di Lecco n. 38 del 30 luglio 2021;
- 2) Comunicazione congiunta a firma dei Presidenti delle Province di Lecco e Bergamo inviata a Regione Lombardia

Lecco, agosto 2025



Provincia di Lecco

La Presidente

Piazza Stazione, 4
23900 Lecco, Italia



Il Presidente

Via G.Sora 4
24121 Bergamo, Italia

Protocollo digitale

Lecco,

Spett.le
Regione Lombardia
Assessore Infrastrutture, Trasporti e Mobilità
Sostenibile dott.ssa Claudia Maria Terzi
Spett.le
Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

pec infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Oggetto: Nuovi ponti, uno stradale ed uno ferroviario tra Paderno D'Adda e Calusco d'Adda, richieste delle province di Lecco e Bergamo.

Gent.ma dott.ssa Claudia Maria Terzi,

in relazione all'oggetto ed in occasione di un incontro che si è tenuto in data 28 gennaio 2022, in presenza nostra e del Presidente della Provincia di Monza e della Brianza, sono state definite le priorità dei territori interessati, giungendo ad una visione unitaria in merito alle opere da realizzare.

Si anticipa che pur comprendendo la necessità di confermare ad R.F.I. la soluzione progettuale che prevede la realizzazione di due nuovi ponti distinti, uno stradale ed uno ferroviario, si ritiene tuttavia necessario procedere alla contestuale realizzazione di ulteriori interventi viabilistici.

Per quanto riguarda la Provincia di Lecco, considerato e verificato l'importante incremento di traffico veicolare, previsto dagli studi R.F.I., sul sistema stradale provinciale nei Comuni di Paderno d'Adda, Robbiate e Verderio oltre che sulla strada comunale di Via Festini nel Comune di Paderno d'Adda, si **ritiene necessario** che si individuino soluzioni alternative che non impattino sulle aree di carattere residenziale dei citati Comuni attraverso alcune opere di infrastrutturazione del territorio, finalizzate a contenere l'impatto del nuovo ponte stradale, sul tessuto urbanizzato esistente di carattere prevalentemente residenziale quali:

-la realizzazione completa della variante di Verderio;

-il superamento del centro abitato di Paderno d'Adda con soluzioni alternative a quella prospettata di utilizzare la strada urbana residenziale di via Festini;

-la deviazione del traffico della attuale SP54 che attraversa Robbiate e Paderno sulla nuova direttrice di accesso al ponte;

-la riqualificazione di nodi ritenuti di particolare interesse quale l'eliminazione del passaggio a livello della Sernovella e dell'intersezione tra SP54-SP56 in Robbiate.

Il superamento del centro abitato di Paderno dovrà essere previsto con la realizzazione di un percorso interrato, anche sostanzialmente coincidente con l'attuale via Festini, sfruttando il naturale andamento collinare del terreno o, in alternativa, con la predisposizione di una nuova strada che, passando a ovest dell'abitato potendo in parte utilizzare sedimi già esistenti, si riallacci alla SP55 a sud di Verderio.

Si ritiene inoltre necessario evidenziare che il contesto rurale, tutelato e di pregio, richiederà di prevedere una strada prevalentemente in trincea e/o opere di contenimento dell'impatto visivo adeguate.

Si ribadisce la necessità di individuare significative strategie di riduzione dell'impatto paesaggistico dei due ponti in progetto sulla valle dell'Adda, con soluzioni architettoniche di realizzazione coerenti con il contesto storico-ambientale in cui l'opera si inserisce.

Si chiede di valutare prioritariamente l'impatto del potenziamento della SP55 a Verderio e Robbiate sulla successiva tratta di Merate e Osnago, sia in merito al significativo e vincolato restringimento della carreggiata in prossimità dell'incrocio di Brugarolo in Merate, sia rispetto alla successiva immissione sulla 342 dir.

Si ritiene inoltre fondamentale e necessaria, la realizzazione di un nuovo ponte a scavalco del fiume Adda in Comune di Brivio lungo la SS 342, da attuarsi prima della messa in esercizio del nuovo ponte stradale in Paderno D'Adda;

Si segnala infine:

- 1) la necessità di implementazione della capacità ferroviaria con la realizzazione di un impianto di interscambio in Olgiate Molgora – Calco così da potenziare il servizio ferroviario e contenere il traffico in particolare afferente ai pendolari.
- 2) la necessità di riprogettare l'immissione, in tangenziale est, a sud del comune di Lomagna – territorio della provincia di Monza e Brianza, al fine di realizzare necessari interventi volti a ridurre l'attuale congestione del traffico che potrebbe essere ulteriormente aggravata dalla realizzazione del nuovo ponte sull'Adda.

Per quanto riguarda la Provincia di Bergamo, in seguito all'incontro effettuato in data 16 febbraio 2022 in Comune di Ponte San Pietro (BG), alla presenza dei rappresentanti di comuni di: Bonate Sopra, Bonate Sotto, Bottanuco, Brembate, Brembate di Sopra, Calusco d'Adda, Capriate San Gervasio, Caprino Bergamasco, Carvico, Chignolo d'Isola, Cisano Bergamasco, Filago, Madone, Mapello, Medolago, Ponte San Pietro, Pontida, Presezzo, Solza, Sotto il Monte Giovanni XXIII, Suisio, Villa d'Adda, Terno d'Isola, Torre de' Busi, nonché dell'Associazione Ambito Isola Bergamasca, comunica che unanimemente l'intero territorio, ritiene indispensabile e connesso alla realizzazione dell'opera in oggetto, il finanziamento parallelo da parte di ANAS del completamento della variante di Cisano, che alternativamente farebbe lievitare il futuro traffico in quello derivante dal nuovo ponte viabilistico in progetto.

Inoltre risulta essenziale il reperimento dei fondi necessari alla realizzazione della nuova strada Calusco d'Adda–Terno d'Isola, che permetterebbe la connessione diretta tra l'asse interurbano della Città di Bergamo con il nuovo ponte automobilistico in progetto.

Cordiali saluti.

Presidente della Provincia di Lecco

Alessandra Hofmann

Presidente della Provincia di Bergamo

Pasquale Gandolfi

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
per le Province di Bergamo e Brescia

19 agosto 2025



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Brescia, data del protocollo

A

RFI

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Investimenti Area Nord Ovest
C.a. Responsabile del procedimento
Ing. Rosa Pannetta
rfi-din-dino@pec.rfi.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e opere
pubbliche – U.O. Infrastrutture
ferroviarie e opere pubbliche
infrastrutture@pec.regione.lombardia.it

e p.c.

Direzione Generale ABAP

Servizio V
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

**Soprintendenza ABAP per le
province di Como, Lecco, Sondrio e
Varese**

sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it

Class. [34.43.01/12/2019](#)

Ref. nota prot. n. del
Ns. prot. n. del

OGGETTO: Calusco d'Adda (BG) e Paderno d'Adda (LC). Ponte San Michele.

Intervento: NPP8001 Nuovo Ponte tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b) dell'Allegato I.6
al D.Lgs. 36/2023.

Ente procedente: RFI

Tutela ex art. art. 136 D.Lgs. 42/2004, DM 15.7.1969 e DM 6.2.1985; ex art. 142 c. 1 lett.
c) e f) D.Lgs. 42/2004; art. 10-12 D.Lgs. 42/2004.

Osservazioni.

In riferimento alla nota prot. RFI-VDO.DIN.DINO\PEC\P\2025\63 del 13.5.2025, acquisita al prot. n. 9835 del 13.5.2025 (indizione del dibattito pubblico, ai sensi dell'art. 5 c. 1 lett. b) Allegato I.6 D.Lgs. 36/2023, sull'intervento in oggetto), alla successiva nota del 4.7.2025 (proroga dei termini), nonché per quanto occorra alla nota di richiesta di parere del 18.3.2025 (ns. rif. prot. n. 5600 del 18.3.2025), si rappresenta quanto segue.

1. Premessa

1.1. Sembra anzitutto opportuno, in premessa, qualche cenno riguardo al coinvolgimento precedente degli uffici territoriali di tutela del MiC sul tema in questione, prima dell'indizione del dibattito pubblico ora in itinere, con il riassunto di alcuni passaggi che hanno portato allo sviluppo e alla definizione degli scenari progettuali al presente delineati.

Dopo l'intervento di restauro e adeguamento funzionale del Ponte San Michele eseguito nel 2018-2019, sostanzialmente contenuto a opere di manutenzione ordinaria, di restauro puntuale delle strutture e di



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Sede: Via Gezio Calini, 26 - 25121 Brescia - Tel:03028965 Fax:030296594 Settore

archeologia: Piazzetta Giovanni Labus, 3 - 25121 Brescia - Tel:030290196

PEC: sabap-bs@pec.cultura.gov.it - PEO: sabap-bs@cultura.gov.it

adeguamento d'uso, che hanno consentito la riapertura della circolazione tanto ferroviaria quanto carrabile (seppur a traffico alternato) sul ponte, ma che già avevano visto porre in quella fase il tema della conclusione della vita utile dello stesso entro il 2030, le due Soprintendenze interessate hanno ricevuto da RFI, a più riprese e sempre in via informale, materiali di analisi e studio di tre proposte di localizzazione di nuovi ponti sostitutivi dell'attuale, relativi a vari stati di avanzamento; e si sono susseguite interlocuzioni informali riguardanti l'illustrazione delle possibili soluzioni per risolvere il tema dell'attraversamento del fiume Adda. L'ipotesi di intervenire nuovamente sul ponte esistente eventualmente con opere di maggior entità, è stata in questa fase considerata non fattibile, anche sulla base di studi e indagini condotti in collaborazione con l'Università di Bergamo e il Politecnico di Milano.

Anche sulla base di studi trasportistici dal 2020 alla metà del 2021, indicativamente in tre momenti (gennaio 2020, giugno 2020, agosto 2021), sono stati prospettati nel corso di tali interlocuzioni più schemi di attraversamento dell'Adda, che individuavano tre diverse ipotesi localizzative dei tracciati, considerando la separazione dei due sistemi di circolazione (ferroviaria e carrabile) in due strutture separate (come descritto in un PFTE 2020), a variabile distanza dal ponte storico. In tale fase si era giunti a una prima condivisione di larga massima – a luglio 2020 – anche da parte degli uffici MiC, della c.d. soluzione sud (con due attraversamenti separati e distanti a sud e nord dal ponte storico).

Tali interlocuzioni hanno poi avuto una fase di interruzione (con nota n. 8425 del 31.3.2022 la Soprintendenza CO-LC chiedeva informazioni in merito agli sviluppi, avendo in riscontro notizia che si stavano elaborando le soluzioni), fino al 2023-2024, quando sono riprese con la convocazione di due tavoli tecnici presso Regione Lombardia, nel corso dei quali sono stati illustrati gli avanzamenti degli studi e delle ipotesi dei tracciati, con riferimento al DOCFAP datato luglio 2023.

1.2. In particolare, nel corso di un incontro convocato da Regione Lombardia in data 15 gennaio 2024 con RFI e le Soprintendenze, è stato prospettato un differente quadro, che vedeva perseguibile solo l'ipotesi (indicata come Scenario 1) di un unico ponte c.d. promiscuo (stradale e ferroviario) 'in stretto affiancamento' al ponte esistente, con tipologia ad arco o a travata da definirsi; e dunque con l'accantonamento delle altre ipotesi progettuali pur sviluppate nel citato DOCFAP. Ciò in conseguenza di nuovi fattori tra cui, assai importante, il rilevamento di una zona di dissesto geologico localizzata in un'area a sud dell'attuale ponte, prossima alla struttura storica; oltre che in rapporto a ragioni economiche di costo sensibilmente diverso dell'opera nelle tre alternative, a ragioni urbanistiche generali di minimizzazione del consumo di suolo, a ragioni viabilistiche legate al minor impatto sul territorio in relazione al raccordo con la viabilità e le stazioni esistenti, e da ultimo, a motivi di compatibilità con l'avanzamento di altre opere infrastrutturali nell'area vasta, quali la variante alla Pedemontana, direttamente interferenti con la scelta dei tracciati.

Si sottolinea come la soluzione del ponte unico in affiancamento sia stata presentata non solo come già definita per quanto attiene alla localizzazione e al tipo di ponte, ma anche sostanzialmente come l'unica a rimanere sul tavolo come proposta perseguibile, per la forte rilevanza delle ragioni che portavano ad escludere le altre alternative. Le Soprintendenze, in tale occasione di confronto (come pure in un successivo incontro in data 6.3.2024), pur prendendo conoscenza e atto degli argomenti esposti, non hanno mancato di sottolineare l'importanza paesaggistica del sito di cui il ponte costituisce un elemento centrale, da salvaguardare anche nella sua integrità visiva; e di far rilevare la forte criticità dell'ipotesi del ponte affiancato sotto l'aspetto della tutela del paesaggio, ponendo al riguardo un problema principale di scelta localizzativa, e un problema subordinato di alta qualità architettonica dell'opera di nuova realizzazione, oltre al tema amministrativo di un necessario processo decisionale che prendesse infine forma con le modalità di uno specifico procedimento.

A tale fase di confronto hanno fatto seguito ulteriori contatti diretti, sempre di natura informale, con la Direzione Generale ABAP di questo Ministero, tra l'estate 2024 e l'inizio del 2025, con coinvolgimento laterale delle Soprintendenze. In tale fase di contatti interlocutori, in cui è stata ribadita la questione del procedimento decisionale, è emerso anche con rilievo il tema dell'avvio di un concorso di progettazione per il nuovo ponte (in luogo di un progetto interno agli uffici RFI come indicato nell'incontro di gennaio 2024), intento formalmente comunicato da RFI con nota del 25.6.2024 dopo una preliminare condivisione al riguardo con questo Ministero. Successivamente, è stata anticipata e poi attuata da RFI (con la comunicazione del 13.5.2025, sopra citata) l'indizione del dibattito pubblico in oggetto; non prima, tuttavia, dell'invio di una nota in data 18.3.2025 (ns. rif. prot. n. 5600 di pari data) con oggetto 'Richiesta di parere ex art. 21 D.Lgs. 42/2004' in merito alla soluzione in affiancamento, riferita al profilo della tutela monumentale, quindi affatto non pertinente – e rimasta non riscontrata come tale – giacché la realizzazione del previsto nuovo ponte coinvolge



profili (molteplici) di tutela paesaggistica del sito, e non già di tutela monumentale relativa al ponte esistente, non oggetto di alcun intervento ma solo di dismissione d'uso.

Si rileva inoltre che la documentazione tecnica messa a disposizione, e posta a base del dibattito pubblico, rimane sostanzialmente quella del DOCFAP 2023, illustrato negli incontri sopra citati dei primi mesi del 2024, e che in quanto 'contenente alcune alternative progettuali' formalmente contempla tutti e tre gli scenari delineati nella più recente fase degli studi condotti. Tali alternative vengono riassunte come segue:

- scenario 1: realizzazione di un ponte promiscuo strada-ferrovia in stretto affiancamento all'esistente, lato sud;
- scenario 2: realizzazione della ferrovia in variante, con attraversamento ca. 3 km a sud, e variante stradale localizzata ca. 3 km a nord;
- scenario 3: realizzazione di nuovo ponte ferroviario in affiancamento (come punto 1) e variante stradale a nord (come punto 2).

Per quanto risulta, gli incontri del dibattito pubblico (22 e 29 maggio 2025) hanno evidenziato e confermato la posizione assunta da RFI, e avallata anche da Regione Lombardia, per cui lo scenario 1 del ponte promiscuo in affiancamento all'esistente 'è lo scenario di maggiore interesse' – pur se nel corso del dibattito sono state raccolte varie osservazioni e proposte, in tutto o in parte alternative.

2. La situazione vincolistica

2.1. Venendo agli aspetti di stretta competenza degli uffici di tutela, è necessario in primo luogo dare conto del quadro dei vincoli insistenti sul sito oggetto dell'intervento, che a seguire si elencano.

- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 136 c. 1 D.Lgs. 42/04 (d'ora in avanti 'Codice') dell'intero territorio del Comune di Paderno d'Adda, apposto con DM del 15.7.1969: secondo la declaratoria, i caratteri di interesse paesaggistico di questo territorio 'si ravvisano particolarmente importanti in corrispondenza delle vedute dal ponte di Paderno, con le magnifiche vedute dell'Adda verso nord e il territorio di Robbiate, con il corso del fiume, il canale scolmatore e la notevole struttura in ferro del ponte viario e ferroviario'.
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 136 c. 1 lett. c-d Codice di una zona in Comune di Calusco d'Adda, apposto con DPGR del 6.2.1985: oggetto del vincolo è un tratto di paesaggio fluviale con caratteri unici, ovvero le sue rapide e singolarità geologiche ben visibili dalla sponda sinistra del fiume, e i suoi elementi antropici essenziali costituiti dal Naviglio di Paderno con la serie di chiuse e di centrali elettriche, costituente 'un quadro naturale visibile da svariati punti di vista tra cui il famoso ponte in ferro di Paderno'.
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 142 c. 1 lett. c) Codice (fascia di rispetto di 150 m dei corsi d'acqua).
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 142 lett. f), in quanto area compresa nel territorio del Parco Regionale Adda Nord (istituito con LR 80/1993).
- Il Piano Paesaggistico Regionale della Lombardia include la 'veduta dell'Adda dai ponti di Trezzo e di Paderno, al n. 47, nel Repertorio delle 71 'Visuali sensibili' (tav. B) più importanti della regione.
- Vincolo di tutela culturale ex artt. 10-12 Codice, come da declaratoria del 14.7.1980, con una molto stringata motivazione che sottolinea principalmente la 'logica e ardita struttura' del ponte e il suo essere testimonianza dell'evoluzione della tecnica architettonica del XIX secolo. Ma, come riportato nella scheda SIRBeC LC120-00634, il Ponte San Michele è concordemente riconosciuto quale 'il maggiore monumento italiano dell'architettura in ferro dell'Ottocento', di 'rilevanza paragonabile a quella della Tour Eiffel a Parigi, che fu costruita negli stessi anni e con le medesime tecnologie', e rappresenta un simbolo dell'archeologia industriale in Italia.

2.2. Il quadro dei vincoli non è un mero esercizio di elencazione, né una clausola di rito. Esso indica con chiarezza l'altissima sensibilità paesaggistica del sito, sul quale si stratificano più livelli di tutela, da quelli generici ex art. 142 Codice a quelli più specifici dei due successivi vincoli ex art. 136 (cui si aggiunge il vincolo monumentale del ponte), e definisce con precisione crescente nel tempo le ragioni di tale alta sensibilità. Queste, nei provvedimenti di tutela, sono incentrate su due temi principali:

- il paesaggio fluviale dell'Adda (un vero e proprio paesaggio culturale, che unisce e fonde 'l'espressione della natura e quella del lavoro umano', costituita soprattutto (ma non unicamente) dalle opere di utilizzo dell'acqua realizzate dal XVI ai primi del XX secolo a fini di commercio, comunicazione, produzione di energia (canali, chiuse, dighe, centrali elettriche, fino al mirabile ponte ottocentesco); senza dimenticare l'eccezionale quadro naturale della zona della rapide a sud del ponte (la Forra dell'Adda, e i Tre Corni),



anch'essa con una valenza di paesaggio culturale in quanto associata dagli studi a vari disegni (Codice Atlantico) e sfondi di dipinti leonardeschi ('Vergine delle Rocce');

- le vedute che di tale paesaggio si godono, da vari punti di vista pubblici ma soprattutto, come sottolineato dai provvedimenti di tutela, dal Ponte di Paderno.

In una considerazione e analisi più ampia, le componenti paesaggistiche di questo sito sono, in estrema sintesi: gli elementi naturali, ovvero il fiume, le sponde scoscese ricche di vegetazione, la zona delle rapide ovvero forre dell'Adda; gli insediamenti religiosi storici, ovvero la chiesetta dell'Addolorata presso l'incile, e il Santuario di S.Maria della Rocchetta più a sud; gli elementi antropici legati all'acqua, sia di antico regime (l'incile del Naviglio di Paderno, le chiuse), sia di archeologia industriale, ovvero le due centrali idroelettriche (Bertini a Cornate d'Adda, del 1896, e Semenza a Robbiate, del 1917, con la connessa diga-ponte di Robbiate, oltre alla diga vecchia di Paderno); l'infrastruttura stradale-ferroviaria costituita dal ponte San Michele del 1889, anch'esso monumento di archeologia industriale con la sua arditezza strutturale ed esile eleganza di disegno. In pochi chilometri lungo il corso dell'Adda, dunque, si ha una densa concentrazione di opere ed elementi di grande interesse sia storico-culturale che paesaggistico.

3. L'intervento in progetto

In questo paesaggio, che pure l'opera dell'uomo ha intensamente trasformato e arricchito a più riprese nel corso del tempo storico, a servizio delle esigenze (principalmente economiche) sviluppate dalle varie epoche, è un dato oggettivo e ineludibile che la realizzazione di nuove infrastrutture di comunicazione, in tutti gli scenari progettuali oggetto di studio sopra accennati, non può che porre, in modi e misure differenti, problemi rilevanti di inserimento paesaggistico, nei confronti dell'esigenza di rispettare e non pregiudicare i valori visuali e culturali del denso paesaggio naturale e antropico che si è descritto. Ma, in particolare, sembra proprio lo scenario 1, con la prevista realizzazione di un nuovo viadotto affiancato al ponte San Michele, a porre il tema dell'impatto paesaggistico con il più alto grado di criticità.

A prevenire una prevedibile obiezione, non si tratta, in assoluto e in astratto, di un tema di pretesa intangibilità di un paesaggio, ovvero di una pregiudiziale posizione di inaccettabilità dell'aggiunta di un nuovo episodio a un contesto di paesaggio esistente, pur di elevato valore: sotto un aspetto metodologico, l'aggiunta calibrata e progettualmente avvertita di nuovi elementi in un contesto tutelato (in cui la qualità architettonica abbia ruolo importante) è comunemente ammessa anche in ambito di tutela monumentale, e a maggior ragione trova spazio in ambiti di tutela paesaggistica, per la natura stessa del bene paesaggio che è dinamica, e oggetto di mai conclusa trasformazione – quella stessa trasformazione che lo ha storicamente prodotto nella forma che è giunta ai nostri giorni.

Si tratta invece, nel caso specifico e concreto, della effettiva possibilità che l'aggiunta di un'infrastruttura di tale rilevanza e preponderanza fisica e visuale, come quella in progetto, possa collocarsi in un contesto con i caratteri che si sono descritti, in modo adeguatamente rispettoso dei valori paesaggistici che esso esprime. Con riferimento ai due temi portanti della tutela sopra enunciati, vi è motivo di considerare che se, da un lato, l'accostamento prossimo di un solo nuovo ponte al ponte in ferro di fine Ottocento avrebbe il vantaggio di non interferire, quantomeno fisicamente, con altri tratti altamente sensibili del *paesaggio fluviale* tutelato, sia a nord che soprattutto a sud dell'attuale attraversamento, dall'altro questo accostamento pregiudicherebbe con ogni evidenza il rapporto con il paesaggio del ponte San Michele, per quanto concerne invece il tema delle *vedute del e dal ponte storico*, nei termini reciproci dell'intervisibilità.

Si consideri infatti che il nuovo ponte, per i requisiti funzionali e strutturali alla base della sua concezione (ponte a due corsie stradali e doppio binario ferroviario, vs binario e corsia singoli del ponte storico) avrebbe dimensioni di ingombro e sezioni degli elementi strutturali quasi doppie rispetto al ponte storico; e dunque, in modo più netto di quanto suggerito da solo indicativi rendering, nell'ubicazione affiancata in progetto occluderebbe pressoché del tutto la vista del ponte San Michele da sud, primariamente dalla strada alzaia ciclopedonale costeggiante il fiume; ed entrerebbe pesantemente nelle visuali dal ponte verso il tratto dell'Adda fino alle rapide. Senza dire del rapporto prevedibilmente stridente, anche solo in considerazione dei meri dati dimensionali e a prescindere da ogni scelta di disegno (tutta ancora da sviluppare), del nuovo ponte con il ponte storico, connotato da linee esili e dall'ardito disegno costruttivo sottolineato dal vincolo, con la sua arcata unica reticolare. Sembra assai improbabile, appunto in rapporto ai dati dimensionali, che il disegno del ponte da realizzarsi possa raggiungere degli esiti di leggerezza strutturale paragonabili a quelli del ponte ottocentesco, come erano stati perseguiti p.e. dal progetto di nuovo ponte vincitore del concorso nazionale indetto da RFI nel 1980 (sempre ad arcata unica, e sempre in affiancamento a sud), poi rimasto senza seguito.



Il problema del contrasto di questo accostamento non sembra quindi poter essere semplicemente consegnato, e affidato senza residui per la sua risoluzione, alla sola e pur importante istanza relativa alla qualità architettonica del nuovo ponte, che nel caso migliore (futuro, e ipotetico) potrebbe produrre un episodio architettonico di felice disegno, apprezzabile in sé; mentre d'altra parte sarebbe tale da comportare una perdita seria, o quantomeno una forte decurtazione (già attuale e certa all'atto stesso della decisione localizzativa) della qualità paesaggistica attuale del sito, giocata sul felice rapporto tra natura e opere costruite, in special modo nel cruciale episodio dell'attraversamento alto del fiume. Nello specifico caso in questione, la costruzione di un nuovo ponte affiancato non si presta del tutto a essere concettualizzata semplicemente come creazione, mediante aggiunta, di un nuovo paesaggio, alla stessa stregua delle opere precedenti sul corso dell'Adda: perché essa comporta una sorta di salto di scala nella tecnica dell'opera infrastrutturale, che la scelta stessa di così prossimo accostamento di due opere di analogo tipo ma così lontane nel tempo e nella tecnica (oltre che nel grado di significatività storica, per inciso – ma su questo aspetto non ci si diffonde nella presente sede) renderebbe di massima evidenza e prevedibile conflittualità, sminuendo o annullando l'unicità e l'assoluta eccezionalità anche paesaggistica del ponte storico. Beninteso, non si esclude che su questo tema l'ideazione architettonica e strutturale potrebbe lavorare utilmente: ma l'esigenza – pur ripetutamente, e opportunamente dichiarata – di un rispettoso inserimento paesaggistico dell'opera prevista dallo 'scenario 1' resta, alla luce dell'analisi sopra riassunta, di ardua soluzione.

4. Conclusioni

Sebbene le ragioni a favore della scelta localizzativa sostenuta da RFI abbiano evidente e innegabile rilevanza, sia sotto l'aspetto urbanistico del consumo di suolo, sia sotto quello del rapporto con la viabilità stradale e ferroviaria esistente, sia sotto quello dei costi complessivi di intervento, appare altrettanto innegabile, sotto l'aspetto che invece riguarda la gestione del vincolo paesaggistico, la cui cura è compito degli uffici di tutela, che lo 'scenario 1' di un nuovo ponte affiancato è, tra tutte le ipotesi prospettate nel DOCFAP e nelle fasi precedenti, nonché a quelle ulteriormente avanzate da altri Enti nel corso del dibattito pubblico, quella che in relazione al ponte storico comporta il maggiore grado di impatto sui valori paesaggistici del sito, e che perciò risulta la meno auspicabile sotto il profilo di competenza. Già il solo prendere forma di tale orientamento ha prodotto quello che è difficile non considerare come un danno culturale immediato, ovvero la rinuncia (estate 2024) all'inserimento del ponte San Michele nella prestigiosa candidatura (avviata nel 2017) alla Lista del patrimonio mondiale Unesco, nell'ambito del sito transnazionale dei ponti ad arco in ferro dell'Ottocento (rinuncia che sarebbe apparsa forse prematura, quando la scelta del ponte affiancato non si fosse ritenuta già allora come tracciata in via definitiva).

Dallo specifico punto di vista della tutela paesaggistica, di conseguenza, appaiono di qualche interesse per motivi diversi, comunque legati a minori gradi di impatto sotto l'uno o l'altro aspetto, sia lo 'scenario 2' del DOCFAP (due ponti, distanziati, a sud e a nord del ponte storico), sia alcune proposte emerse nel dibattito pubblico, in particolare quella del Comune di Calusco (c.d. '1bis'), meritevole di attenzione perché favorevole a un ponte sia pur affiancato all'esistente ma dal lato nord anziché dal lato sud, con il vantaggio paesaggistico di salvaguardare le vedute panoramiche del ponte da e verso sud, mentre sul lato nord a monte le viste sono meno interferite dal previsto ponte in quanto più ravvicinate e limitate dalla vicina ansa del fiume.

Quanto sopra argomentato non toglie che qualora fosse confermato, all'esito del processo decisorio, sulla base di quella comparazione e ponderazione complessiva dei vari interessi in gioco propria della discrezionalità amministrativa, (e non già della discrezionalità tecnica cui devono tenersi le valutazioni degli uffici di tutela, per gli aspetti di specifica competenza la cui cura è loro assegnata), la scelta localizzativa del ponte promiscuo in affiancamento dello 'scenario 1', residuerebbe per questa Amministrazione il compito, non del tutto secondario, di portare il proprio contributo in relazione al prospettato concorso di progettazione per il nuovo ponte, come già discusso nei contatti intercorsi con la superiore Direzione Generale, affinché possa essere raggiunto un esito progettuale di elevata qualità tanto architettonica che paesaggistica, e all'altezza del pur difficile compito posto dalla delicatezza e unicità del contesto d'intervento.

IL SOPRINTENDENTE

Arch. Giuseppe Stolfi

Firmato digitalmente ai sensi
dell'art. 24 del d.lgs. 82/2005

S



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Sede: Via Gezio Calini, 26 - 25121 Brescia - Tel:03028965 Fax:030296594 Settore

archeologia: Piazzetta Giovanni Labus, 3 - 25121 Brescia - Tel:030290196

PEC: sabap-bs@pec.cultura.gov.it - PEO: sabap-bs@cultura.gov.it

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

**Comune di Trezzo d'Adda – Danilo Villa /Mara
Margutti**

16 Agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Danilo Villa /Mara Margutti

Recapito personale (telefono o mail)

dvilla@comune.trezzosulladda.mi.it - mob. +39.3356909383
mmargutti@comune.trezzosulladda.mi.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

D. Villa Trezzo sull'Adda (MI) – M. Margutti Vaprio d'Adda (MI)

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Amministrazione comune Trezzo sull'Adda (MI)

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

Contributo al Dibattito Pubblico – Nuovo ponte ferroviario San Michele

(Fase DocFAP – Potenziamento tratta Carnate – Ponte San Pietro, relazioni Milano–Monza–Bergamo e Como–Bergamo)

Premessa

Già nel corso dell'audizione del 24 gennaio 2019 presso la V Commissione Trasporti, Infrastrutture e Mobilità di Regione Lombardia, i Sindaci dei Comuni di Trezzo sull'Adda (D. Villa) e Capriate San Gervasio (V. Verdi) e con CAL – Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. in merito al nuovo attraversamento sul fiume Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana, avevano avuto modo di sottolineare alcuni punti chiave rispetto alla sostituzione del ponte di San Michele d'Adda, ponendo l'attenzione sulla necessità di inquadrare l'opera in una **visione strategica di rete** e non come mero intervento locale.

Oggi, alla luce delle analisi progettuali, dell'Analisi costi-benefici e dell'Analisi di sostenibilità recentemente depositate, si ritiene opportuno ribadire quella posizione, evidenziando elementi di **continuità politica** e di prospettiva.

Continuità della posizione

1. Necessità di un nuovo ponte ferroviario a Calusco–Paderno

- È indubbio che l'attuale ponte San Michele sia giunto al termine del proprio ciclo di vita funzionale e non possa più garantire la sicurezza e la capacità richieste.



- Un **nuovo ponte ferroviario** in affiancamento, dedicato esclusivamente al trasporto su ferro, è la soluzione necessaria per assicurare la continuità delle relazioni Milano–Monza–Bergamo e Como–Bergamo e per incrementare la regolarità e la resilienza del servizio ferroviario.

2. Tutela e valorizzazione del ponte storico

- La liberazione del San Michele dal traffico veicolare consentirebbe di destinarlo a funzioni culturali, turistiche e ciclabili, rafforzandone il valore di monumento storico e di patrimonio UNESCO.
- In questo modo, si unisce la sicurezza infrastrutturale alla valorizzazione del paesaggio e della memoria storica.

3. Gestione del traffico veicolare di scala vasta

- Già nel 2019 era stata posta l'attenzione sul rischio di “duplicare” ponti stradali in aree fragili dal punto di vista ambientale, dentro il Parco Adda Nord.
- La soluzione più coerente resta quella di collocare un **nuovo attraversamento stradale sull'asse originale della Pedemontana tra Bottanuco e Trezzo**, già previsto nei piani originari della tratta D.
- Tale scelta permetterebbe di ridurre la pressione sul nodo di Calusco–Paderno, di alleggerire la SP166/SP170 (prov. BG) e di rispondere in modo più efficace al traffico regionale e interregionale.
- la possibilità di un nuovo attraversamento veicolare, dato che non se ne costruiscono da almeno 70 anni, tra l'Isola bergamasca cosiddetta, quella che rimane tra i due fiumi, il Brembo e l'Adda, con la SP170, la Calusco-Capriate e la sponda milanese-brianzola sulla SP2 Monza-Trezzo.

4. Coerenza con gli obiettivi di rete

- La combinazione di un ponte ferroviario a Calusco–Paderno e di un ponte stradale sul tracciato della Pedemontana Bottanuco–Trezzo risponde alla duplice esigenza di:
 - potenziare la rete ferroviaria regionale, con benefici in termini di sostenibilità e riduzione delle emissioni;
 - migliorare la connettività stradale di scala vasta, evitando congestioni e dispersioni di traffico nei centri abitati locali.

Osservazioni critiche alla documentazione attuale

- Gli scenari analizzati nel DocFAP e nelle analisi economiche considerano solo varianti “locali”, senza un confronto integrato con le alternative già studiate e giudicate positivamente per la Pedemontana.



- I benefici modali stimati (incremento quota ferroviaria +0,4/+0,5 punti percentuali) risultano modesti se rapportati alla scala dell'investimento.
- L'impatto paesaggistico e ambientale di nuovi ponti stradali nell'area di Paderno–Calusco è sottovalutato, mentre mancano valutazioni quantitative su consumo di suolo, emissioni evitate e famiglie coinvolte.
- La scelta di scenario resta dunque parziale e non ottimizzata a livello di rete regionale.

Proposta per il Dibattito Pubblico

Si chiede che il Dibattito Pubblico tenga in considerazione **anche lo scenario integrato**, già richiamato nell'audizione del 2019:

- **Nuovo ponte ferroviario** a Calusco–Paderno, in affiancamento all'attuale San Michele, esclusivamente dedicato al trasporto su ferro.
- **Nuovo ponte stradale** tra Bottanuco e Trezzo sull'Adda, lungo il tracciato originariamente previsto per la Pedemontana Lombarda (tratta D).

Questo scenario:

- assicura la continuità ferroviaria e la sostenibilità del trasporto pubblico,
- valorizza e preserva il ponte storico San Michele,
- risponde in modo più adeguato alla domanda stradale di scala vasta,
- minimizza gli impatti ambientali nell'area fragile del Parco Adda Nord,
- integra coerentemente le reti ferroviarie e quelle veicolari lombarde.

Conclusione

La posizione espressa nel 2019 si dimostra oggi **ancora più attuale e lungimirante**: la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario a Calusco–Paderno deve essere accompagnata da un nuovo attraversamento veicolare collocato lungo l'originale asse di Pedemontana tra Bottanuco–Trezzo. Solo un approccio integrato può garantire che l'investimento pubblico generi i massimi benefici in termini di mobilità, sostenibilità ambientale, valorizzazione del patrimonio storico e coerenza territoriale.

F.to Danilo Villa /Mara Margutti

gruppo consiliare *"Avanti con Villa Sindaco"* - Comune di Trezzo sull'Adda (MI)

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Resoconto Regione Lombardia - Audizione V COMMISSIONE "TERRITORIO E INFRASTRUTTURE" – Incontro n. 1 del 24 gennaio 2019

Data 14/08/2025

Modulo indicativo per la raccolta di osservazioni da inviare a: info@dpnuovopontesanmichele.it

V COMMISSIONE
“TERRITORIO E INFRASTRUTTURE”

Incontro n. 1 del 24 gennaio 2019

Il giorno 24 gennaio, alle ore 11.00, presso la sede del Consiglio regionale, la V Commissione consiliare procede all’audizione con i Sindaci dei Comuni di Trezzo sull’Adda e Capriate San Gervasio e con CAL – Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. in merito al nuovo attraversamento sul fiume Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana.

Sono presenti per la Commissione i Consiglieri:

| | | |
|------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| Presidente | Angelo PALUMBO | (Forza Italia Berlusconi per Fontana) |
| Vice Presidente | Andrea MONTI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| Consigliere Segretario | Massimo Felice DE ROSA | (Movimento 5 Stelle) |

Componenti

| | |
|----------------------|---------------------------------------|
| Massimiliano BASTONI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| Paola BOCCI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| Pietro BUSSOLATI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| Niccolò CARRETTA | (Lombardi Civici Europeisti) |
| Nicola DI MARCO | (Movimento 5 Stelle) |
| Marco MARIANI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| Pietro Luigi PONTI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| Maria ROZZA | (Partito Democratico della Lombardia) |
| Silvia SCURATI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| Simone VERNI | (Movimento 5 Stelle) |

E’ altresì presente il cons. Paolo FRANCO.

Assistono alla seduta la dirigente della Commissione Emanuela PANI, il responsabile della posizione organizzativa Egidio GASPERINI, anche con funzione verbalizzante, e il funzionario Andrea PIETRO PAOLO.

Sono presenti i Signori:

Danilo VILLA
Massimo COLOMBO
Giorgio MORINI
Vittorino Bartolomeo VERDI
Giacomo MELIS

Carlo ASCHERI

Sindaco del Comune di Trezzo sull'Adda
Vice Sindaco del Comune di Trezzo sull'Adda
Consulente del Comune di Trezzo sull'Adda
Sindaco del Comune di Capriate San Gervasio
Direttore generale CAL – Concessioni Autostradali
Lombarde s.p.a.
Direttore Area tecnica CAL – Concessioni Autostradali
Lombarde s.p.a.

L'audizione ha inizio alle ore 11.50.

Il PRESIDENTE dichiara chiusa l'audizione alle ore 13.10.

Si allega trascrizione degli interventi.

Il Presidente
(*Angelo PALUMBO*)

Il Responsabile della posizione organizzativa
(*Egidio GASPERINI*)

PRESIDENTE

Innanzitutto scusate il ritardo, ma come avete visto, quest'oggi la Commissione era divisa in due parti e la prima ha assorbito più di un'ora che doveva essere invece a vostra disposizione e che viene posticipata, ma non vi verrà ovviamente tolto del tempo.

Siamo qui per questa audizione che è stata richiesta dai Sindaci di Trezzo sull'Adda e Capriate San Gervasio e oltretutto oggi partecipa anche CAL e parleremo del nuovo attraversamento sull'Adda, in affiancamento al tratto di Pedemontana.

Sono presenti il Sindaco di Trezzo sull'Adda Danilo Villa, insieme al consulente ingegner Giorgio Morini, il Sindaco del Comune di Capriate, Vittorino Verdi e per CAL ci sono il Direttore generale Giacomo Melis e il Direttore dell'area tecnica Carlo Ascheri.

Direi di cominciare dal Sindaco di Trezzo sull'Adda. Prego, a lei la parola, nome e qualifica, così rimane per il verbale. Grazie.

Sindaco VILLA

Grazie e buongiorno a tutti. Grazie per la disponibilità per questa audizione. Mi presento, sono Danilo Villa, Sindaco di Trezzo sull'Adda, al secondo mandato.

Vi dico subito che questo tema della viabilità, dell'attraversamento che condivido praticamente da sempre con i sindaci dell'altra sponda del Fiume Adda, è il tema maggiormente sentito da tutte le popolazioni, in particolare delle due città che utilizzano questa infrastruttura, ma ha dei riflessi, come potete ben immaginare, su un raggio molto più ampio.

Trezzo è una Comune della Città metropolitana e confina esattamente con tre province, quindi al confine con il Fiume Adda con la provincia di Bergamo, quindi Capriate, è al confine con la Provincia di Monza Brianza, con il comune di Gusnago e il comune di Cornate d'Adda, dista 8,7 chilometri dalla Provincia di Lecco, Comune di Verderio, e dista 20 chilometri dalla Provincia di Cremona. Quindi è storicamente un'area che è sempre stata collegata con un tram, il cosiddetto "Gamba de legn", il quale potete vedere ha ancora le carrozze restaurate al Museo della Scienza e della tecnica, il glorioso "Gamba de legn" che venne inaugurato il 1° luglio 1890. Questo per dire che la viabilità fin da due secoli fa era un tema molto sentito. Vi faccio una breve cronistoria, il percorso era lungo più o meno 38 chilometri ed è stata l'ultima tramvia provinciale a vapore a venir chiusa nel 1952 nel tratto tra Bergamo e Trezzo e nel 1958 nel tratto tra Trezzo e Monza.

La mia città è tagliata in due dall'Autostrada A4 che ha quattro cavalcavia per il traffico locale e per l'attraversamento locale, ma non solo, ha anche due ponti sul fiume di cui uno autostradale che è stato ampliato qualche anno fa, per la costruzione della quarta corsia e l'altro ponte, quello cittadino, sul quale vorremmo portare la vostra attenzione, quello tra Trezzo e Capriate che è stato costruito nel 1953, quindi 66 anni fa. Questa è l'età media degli attraversamenti, se avete idea dell'asta del Fiume Adda, da Brivio nella parte nord scendendo verso la parte sud, ci sono appunto Brivio, Calusco, Trezzo e Vaprio.

La situazione attuale è diventata particolarmente grave, come potete immaginare, il traffico veicolare comunque era già intenso prima, perché su questo ponte cittadino, nonostante sia molto prossimo al ponte autostradale, transitano più di 8 milioni di veicoli all'anno, con punte di oltre 27.000 veicoli nella giornata del venerdì che è la più congestionata della settimana. Le relazioni di traffico più importanti si hanno tra il ponte e due direttrici, una è la via Brasca verso Monza e l'altra è via Marconi verso Vaprio e Cassano, infatti oltre 8 milioni di veicoli che transitano su quel ponte sono direttamente connessi ai quasi 5 milioni in una direttrice e 4,4 milioni sull'altra direttrice.

La posizione del ponte, esattamente in asse tra i due centri abitati di Trezzo e Capriate, obbliga il traffico di scambio tra le Province di Milano e Bergamo, a transitare all'interno di aree urbane densamente popolate, con dei disagi molto molto rilevanti per tutti i cittadini residenti che sono sottoposti a elevati livelli di inquinamento acustico, atmosferico, nonché a consistenti e pericolosi conflitti con i veicoli. Nonostante questo, la nostra amministrazione in questi anni ha tolto tutti i semafori e con questo livello di traffico è stato un grande obiettivo.

Quelle che vedere scorrere sono alcune immagini, riprese che danno l'idea della viabilità sulle tre direttrici che dicevo, il ponte, via Brasca e via Marconi.

Ma perché siamo arrivati a questa situazione? Perché dal 2016 abbiamo avuto una serie di richieste da parte di enti superiori, in particolare il 16 novembre 2016 la Regione invia a tutti gli enti una nota del Ministero dell'Ambiente, relativamente al problema del rumore ambientale legato al decreto legislativo 194 del 16 agosto 2005, in recepimento di una direttiva europea, la 2002/49, per chiedere un aggiornamento dell'elenco di tutti i gestori delle infrastrutture autostradali dove transitano più di 3 milioni di veicoli ogni anno.

Chiaramente il ponte non è una proprietà del Comune di Trezzo, ma il traffico che passa sul ponte lo troviamo anche sulla viabilità comunale, quindi anche noi abbiamo segnalato questa cosa in questa richiesta. In data 7 marzo 2017, Città metropolitana individua dalle prime analisi che emerge che alcune strade provinciali oggetto di mappatura acustica hanno un'interruzione di competenza, proprio nei centri abitati dei comuni e pertanto chiede che anche questa viabilità connessa a livello comunale rientri nell'elaborato che dovrà trasmettere, in termini di mappatura acustica, al Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, entro il 30 giugno 2017. In data 16 marzo la Regione Lombardia, dato che siamo tra i Comuni interessati da questo, ci invita a fare molta attenzione, perché sono previste sanzioni in caso di inadempienza. Parliamo di sanzioni nel ritardo di questa mappatura acustica che vanno dai 30.000 euro ai 200.000 euro al mese.

L'amministrazione si attiva e riesce a consegnare e affidare lo studio al Politecnico di Milano e questo elaborato verrà consegnato il 13 giugno 2017. Le osservazioni e le conclusioni di questo elaborato, ve la faccio breve, sono che le mappature realizzate evidenziano livelli di LN che sono un'unità di misura di questo valore di rumore, che comportano, per le popolazioni, disturbi di tipo cronico e per questo motivo si ritiene auspicabile uno studio di risanamento acustico delle aree coinvolte. In data 18 giugno 2018, il Ministero dell'Ambiente chiede agli enti gestori dei servizi di trasporto e alle relative infrastrutture, tenuto conto dei risultati delle mappature, mappe acustiche e strategiche, di elaborare entro la tempistica stabilita, i piani di azione destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico e i relativi effetti, secondo le linee guida proposte dal Ministero.

In sostanza vengono chiesti al mio Comune e al Comune di Capriate una serie di interventi di mitigazione per ridurre l'impatto del rumore veicolare, ovviamente fermo restando che per quanto possano essere tutte migliorative non riusciranno mai ad abbattere sotto quella soglia che è ritenuta cronica, perché la soluzione principale rimane portare il traffico locale al di fuori del centro abitato. Da qui nasce una serie di considerazioni che avevamo già avviato e che abbiamo anche riflesso nel nostro Piano di Governo del Territorio che è in fase di approvazione. Infatti nel Piano di Governo del Territorio di Trezzo sull'Adda ci sono due temi strategici, uno legato alla mobilità sostenibile, prima si parlava di trasporto pubblico locale e noi abbiamo già pensato da tempo e fatto recepire all'interno delle linee di programmazione sullo sviluppo delle polarità di mobilità pubblica, un prolungamento o almeno uno scenario che preveda, anche se non pari pari, il prolungamento della linea 2 di Milano, per gli 8 chilometri che da Gessate possono arrivare fino a Trezzo con quattro stazioni intermedie o in alternativa anche delle corsie preferenziali per delle linee di autobus, magari alimentati elettricamente, visto che abbiamo anche un termovalorizzatore che produce energia elettrica, quindi una fonte rinnovabile, per alimentare questi mezzi, sui quali però dal 2013 ad oggi, quindi a distanza di cinque anni, nessuno ha ancora avuto il tempo per poter sviluppare ulteriormente questa tematica.

Lo studio di fattibilità che invece ci proponiamo e che abbiamo provato ad abbozzare e che chiaramente non può essere esaustivo di tutta quella che può essere una progettazione, legata anche a una sovra programmazione di carattere provinciale piuttosto che regionale, vede comunque questo studio di fattibilità, la possibilità di un nuovo attraversamento, dato che non se ne costruiscono da almeno 60 anni, tra l'Isola bergamasca cosiddetta, quella che rimane tra i due fiumi, il Brembo e l'Adda, con la SP170, la Calusco-Capriate e la sponda milanese-brianzola sulla SP2 che è la Monza-Trezzo.

Il tema è diventato ovviamente di grande attualità non solo per il monitoraggio legato all'Osservatorio delle infrastrutture dopo il crollo del ponte di Genova, ma per l'ulteriore criticità conseguente anche alla chiusura del Ponte di Paderno Calusco che collega la sponda bergamasca alla sponda lecchese che ha determinato un forte incremento, nell'ordine del 15/20 per cento sui ponti a nord e a sud, è lo stesso, quindi quello di Brivio e Cisano Bergamasco e quello di Trezzo e Capriate, nondimeno tenendo conto che stiamo sempre parlando e lo ripeto, perché questo è un tema secondo me che dovrebbe essere già sufficiente per portare l'attenzione sulla programmazione anche nazionale, che i ponti oltre i 50 anni sono ponti che devono essere valutati, perché possono creare dei problemi com'è successo con il ponte di Genova.

Il ponte di Trezzo sull'Adda e Capriate è stato realizzato nel 1953, è un'unica armata in cemento armato alta 44 metri sul livello del fiume, si posa su dei preesistenti tralicci. Questi tralicci erano dei tralicci in ferro, in effetti il primo ponte era stato progettato nel 1835, era un ponte in ferro, presentato dal governo austriaco del Lombardo-Veneto senza esito positivo, il secondo progetto nel 1840 non andò in porto, in relazione alla tratta ferroviaria. Nel 1880 si costruisce il Consorzio per il ponte dell'Adda, viene realizzato in due anni, 1884/1886, con una struttura in ferro ad arcata centrale sull'Adda, che era destinato a costituire da modello al ponte di Paderno di cui stiamo parlando oggi. Quindi il ponte di Trezzo c'era prima del ponte di Paderno. La corrosione delle parti metalliche nella frana precipitata nel 1940 sulla sponda bergamasca ne pregiudicano la stabilità, nel 1952 fu abbattuto e sostituito mantenendo le pile.

L'unico importante intervento di manutenzione straordinaria condotto dalla Provincia di Milano fu realizzato nel 2008, il ponte venne chiuso per tre mesi, ovviamente con gravi disagi, nonostante noi abbiamo anche un ponte autostradale che se fosse sufficiente a gestire tutto il volume di traffico non staremmo qui a parlarne oggi. Nelle prossime settimane è anche previsto un ulteriore intervento di Città metropolitana, per la sostituzione di giunti ammalorati e anche l'emissione di un'ordinanza, perché cerchiamo di portare anche questo per limitare ulteriormente la transitabilità ai mezzi pesanti dalle 35 alle 20 tonnellate, perché già nel 2005 la Provincia di Milano aveva ridotto la portata dei mezzi di attraversamento dalle 40 alle 35 tonnellate, in attesa che vengano condotte anche delle opportune indagini di carattere strutturale, perché sapete che dal 2010 in poi c'è stata tutta la normativa sismica, in base alla quale anche queste infrastrutture dovrebbero essere valutate.

Conclusione; gentili Consiglieri, gentili Commissari, come ben sapete la recente chiusura del Ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco del 14 settembre scorso, ha causato un conseguente aggravio del traffico veicolare tra Trezzo e Capriate, peggiorando quindi ulteriormente una situazione già al limite e in questo contesto i comuni dell'area, nel sottolineare la notevole potenzialità nel favorire l'interscambio tra le infrastrutture viarie, hanno segnalato l'interesse per la realizzazione di un nuovo attraversamento del Fiume Adda nel tracciato già previsto, tra Trezzo sull'Adda e Bottanuco. Un nuovo ponte moderno, lungo un tracciato esterno alla città, che consenta il superamento dei problemi di traffico e di vivibilità del territorio, dotando il tratto del Fiume Adda tra Lecco e Trezzo di una nuova infrastruttura, a nostro avviso indispensabile, in considerazione del fatto che i tracciati di Pedomontana e Autostrada A4 rispondono giustamente a delle esigenze, ma su percorrenze di lungo raggio normalmente. Questo non significa che non debbano essere realizzate, non sto dicendo questo, ma non corrispondono alle esigenze degli insediamenti industriali e della popolazione residente che gravita a ridosso della Martesana, piuttosto che dell'Isola bergamasca, piuttosto che della Brianza, un territorio che come potete bene immaginare è ricco di imprenditorie, ma ancora carente di efficienti attraversamenti del fiume.

I comuni dell'area interessata, in data 23 novembre hanno comunque sottoscritto, non tutti, buona parte dei 13 coinvolti, una dichiarazione di intenti che rimane comunque un'espressione di volontà da perseguire, quantomeno in una valutazione, per quella che auspichiamo possa diventare e possa tradursi concretamente nella realizzazione di un nuovo attraversamento, riconoscendo comunque l'impellenza e l'urgenza anche di questa nuova infrastruttura.

Sappiamo che non possiamo immaginare i tempi dell'Impero austroungarico che in due anni aveva progettato e costruito un ponte, potremmo immaginare i prossimi dieci anni e sarebbe già un

successo, certamente non abbiamo la possibilità di aspettare il 2026 per vedere realizzare l'intera opera della tratta D di Pedemontana.
Questo è quanto. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie signor Sindaco. Prima il Sindaco Verdi e poi l'ingegnere Morini, prego.

Sindaco VERDI

Buongiorno a tutti sono Vittorino Verdi, nuovo Sindaco di Capriate, mi sono insediato il 10 giugno dell'anno scorso. Condivido tutto quello che ha detto il Sindaco di Trezzo, anzi non voglio tediare perché quello che ha detto il Sindaco di Trezzo dovrei ripeterlo io. Dico solo che siamo un Comune di 8000 abitanti, dove dalla mattina alle sei e mezzo abbiamo un traffico quasi fermo per l'attraversamento del ponte. Penso che il piccolo video che è stato fatto sia significativo, la mia gente, i miei cittadini sono molto preoccupati di questa situazione e caldeggiavano che portiamo avanti questo nuovo discorso che abbiamo condiviso e che per noi è molto importante e indispensabile.

Ringrazio tutti i Consiglieri, Commissari, per l'attenzione che avete dedicato alla relazione esaustiva dal Sindaco Villa e vorrei non farvi perdere tempo e passare la parola all'ingegnere Morini che potrà entrare nello specifico di questioni tecniche. Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE

Grazie mille. Faccio una domanda. Il video che abbiamo visto che credo parli più di mille relazioni, anzi se c'è qualche altro amministratore in sala gli consiglio, quando viene a portare qualche istanza in Commissione, credo che i video su queste cose abbiano focus molto ampio. È stato realizzato solo in ore di punta perché vedevo che a volte c'era il sole, a volte no, quindi è stato sparso sull'intero arco della giornata?

Sindaco VERDI

Sull'arco della giornata, sì. Ovviamente abbiamo le principali criticità nei giorni feriali, visto che c'è un fenomeno molto elevato di pendolarismo, gente che dall'area bergamasca si sposta per lavorare verso Milano e viceversa, chiaramente le ore di punta maggiormente difficoltose sono in prima mattinata e il tardo pomeriggio. Non parliamo poi degli insediamenti commerciali vicini. Abbiamo dei poli attrattivi importanti, che sono il centro commerciale Globo che è uno dei più grandi della Lombardia abbiamo l'Iper di Brembate, abbiamo Bottanuco il Gigante, poco distante abbiamo le Corti Lombarde a Bellinzago, Leolandia e presto anche Crespi, perché essendo sito dell'UNESCO ha avuto un riscontro di interesse da parte di un operatore per rilanciarlo ulteriormente, credo che sia uno dei temi già all'attenzione per quanto riguarda la viabilità.

PRESIDENTE

Grazie. Ingegnere Morini, prego.

Ing. MORINI

Buongiorno a tutti. Sono Giorgio Morini, consulente del Comune di Trezzo sull'Adda che in questi ultimi due anni ha collaborato con l'amministrazione per la ricerca di una soluzione progettuale che risolvesse questo gravissimo problema. Mi allaccerei adesso proprio con una slide che vedete proiettata su questa domanda relativamente ai flussi di traffico. Vedete nella prima slide in alto è rappresentato l'andamento del traffico sul ponte di Trezzo, praticamente c'è una curva che è quasi piatta perché fin dal prime ore del mattino, la linea blu è quella relativa al traffico feriale, praticamente non c'è soluzione di continuità, è un traffico molto sostenuto anche durante le ore della mattina, le ore che per l'ingegneria del traffico dovrebbero essere ore di morbida, in realtà un'ora di morbida in questi flussi non c'è. Un'altra nota molto importante è anche il sabato, la riga

rossa è relativa al sabato, che mostra un andamento pressoché piatto. Sostanzialmente questo dimostra che il ponte è in saturazione. Questo vuol dire che il ponte ha una capacità fisica non superabile e quindi quando si raggiungono questi valori le ripercussioni si anno all'interno del centro abitato con formazione di code e quindi con tutte le conseguenze negative che tutti sappiamo comportano. Questa è una situazione estremamente pesante perché siamo in condizioni di traffico estreme. C'è un'altra slide che riassume quali sono tutti i passaggi del fiume Adda in questa zona di passaggio tra il Milanese ed il Bergamasco. Vedete questa che segno con il mouse è la localizzazione del ponte di Trezzo che sostanzialmente è il ponte che più di tutti si fa carico delle relazioni tra il Milanese ed il Bergamasco di questa zona. Perché è baricentrico rispetto alla domanda. Come diceva molto giustamente il Sindaco Villa non importa nulla che di fianco ci sia un ponte autostradale dotato di quattro corsie per senso di marcia che purtroppo non alleggerisce la domanda di traffico che abbiamo sul ponte. Questo perché sono due aspetti completamente diversi della mobilità, il ponte autostradale risolve dei problemi che non possono essere risolti con il ponte di Trezzo che ha delle funzionalità, degli scopi di assolvere alle relazioni locali, del traffico locale che quindi naturalmente deve oggi come oggi essere assolutamente rivisto, sia dal punto di vista strutturale, il Sindaco Villa ha ben spiegato l'età del ponte e tutte le vicissitudini che ha subito, ma anche da un punto di vista geografico, perché oggi tutto il traffico che lega il Nord Milanese con la Bergamasca passa dal centro abitato di Trezzo. La via che collega la SP2, che viene da Monza, quindi tutto il traffico che viene da Monza e va dal Bergamasco e passa in centro a Trezzo. Manca poco che passi proprio nella piazza centrale, ma siamo veramente a distanze metriche dal centro abitato e questo ovviamente è un problema che deve essere assolutamente risolto. Da un punto di vista strutturale abbiamo pensato a un ponte che poi molto velocemente vi faccio vedere come è stato congegnato, ma non è questo il tema, non è un problema tecnico. Oggi per costruire ponti di questo tipo abbiamo mille ipotesi, mille soluzioni, mille possibilità, non è un problema tecnico. Il problema è infrastrutturale di maglia, di rete, quindi di scala più ampia. Qui ci siamo permessi di redigere questa piantina che riassume l'assetto viabilistico del Milanese, della Bergamasca con i collegamenti più importanti. Il collegamento storico è quello della SP2, quella che parte da Monza e va verso Bergamo, passando per Trezzo e la vedete con questo colore arancione chiaro che sto rappresentando con il mouse. Sopra c'è il tracciato della Pedemontana previsto che è quello giallo, che prevede di stare parallelamente a nord della SP2 per poi sbucare verso Dalmine sulla Bergamasca e poi c'è il collegamento storico della Milano – Venezia, la A 4, che passa qui sotto e che recentemente è stata dotata di 4 corsie per senso di marcia con allargamento anche del ponte su Trezzo e tutti gli interventi descritti. Autostrada 4 che si ricollega poi con la Tangenziale Esterna che è questa che viene praticamente dall'innesto con la Bre.Be.Mi., sale e si innesta in prossimità di Agrate sulla A4. Questo è lo schema viabilistico dell'area che è di nostro interesse. Noi ci siamo inseriti con questo tracciato rosso che vedete qui in alto, che sostanzialmente riprende il collegamento con la SP2 che è parallela alla 4 e anche qui abbiamo due infrastrutture che risolvono problemi diametralmente opposti. La SP2 è un tracciato che attraversa centri abitati, zone industriali e qui ha un modesto impatto sui centri abitati, sui residenziali e agganciandosi a questo tracciato della SP2, in prossimità del confine del Comune di Trezzo, abbiamo recuperato un vecchio tracciato di strada locale e qui ci siamo inseriti con questo ponte che sbuca sulla strada provinciale parallela all'Adda, che è al di là del fiume in Provincia di Bergamo. Questo naturalmente è un collegamento, qui vedete ci sono delle immagini che abbiamo rubato da altre opere realizzate per fare capire la portata di questo ponte. Sarebbe un ponte con funzioni locali per un traffico locale, quindi dotato di una corsia per senso di marcia e quindi vedete in questa slide un'idea di quello che potrebbe essere la struttura del ponte, praticamente su due pile con struttura metallica sovrastata con conci in cemento armato. Una cosa molto classica, molto pulita, molto semplice, duratura nel tempo, perché abbiamo una struttura metallica a vista quindi facilmente manutenibile e poi sappiamo che l'acciaio ha una durata nel tempo veramente consistente. Quindi un collegamento che verrebbe a risolvere immediatamente una quantità di problemi di traffico che gravano sull'area in attesa, in futuro, della realizzazione della Pedemontana con la quale il nostro intervento si andrebbe a sposare in modo

sinergico perché, come oggi possiamo constatare, il ponte autostradale non è in grado di risolvere i problemi del traffico locale, perché il ponte su Trezzo è veramente congestionato a livelli elevatissimi, nonostante sia ottimamente collegato con quello autostradale perché ci sono due svincoli molti vicini, quello di Capriate e quello di Trezzo, distano pochissimo, quindi il traffico locale potrebbe tranquillamente usare il ponte autostradale, però questo non avviene evidentemente per motivi di praticità, di velocità, sicuramente c'è una tariffa da pagare che però non è una tariffa esorbitante da Trezzo a Capriate penso sia qualche centesimo, adesso non conosco l'entità, ma sicuramente non sarà quello che mi sposta le cose nell'economia del mio viaggio. Sostanzialmente l'idea di questo collegamento è che in prospettiva può risultare assolutamente sinergico con un eventuale completamento della Pedemontana, con il quale si potrebbe sposare tranquillamente e costituire quella maglia di rete che oggi purtroppo non abbiamo. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE

Grazie ingegnere. Abbiamo sentito i Sindaci e il consulente, adesso sentiamo CAL così poi iniziamo il giro tra i Consiglieri. Direttore generale Giacomo Melis, prego.

Dottor MELIS

Buongiorno a tutti. Ringraziamo per l'invito, spieghiamo il motivo per cui siamo qui. Qualche mese fa, come CAL sapete che siamo i concedenti della Pedemontana, siamo stati allertati per capire rispetto alla problematica dell'attraversamento dell'Adda, quale potrebbe essere il contributo della Pedemontana o comunque della nostra infrastruttura e delle nostre opere connesse. Come si diceva prima la trattata D di Pedemontana in questo momento nel cronoprogramma dell'opera è prevista in realizzazione tra il 2023 e il 2026, quindi non sarebbe nell'immediato in grado di determinare una soluzione risolutiva al tema dell'attraversamento, che peraltro, come si è detto correttamente poco fa, è anche un livello di traffico di livello autostradale, quindi un livello di maglia sicuramente superiore. Nel mese di settembre – ottobre abbiamo approfondito sotto il profilo tecnico quale potrebbe essere un utilizzo o un contributo del corridoio della Pedemontana che è, come sappiamo, vincolato a una fascia di salvaguardia molto ampia, a una pubblica utilità dell'opera già ottenuta, rispetto al quale potere fornire di fatto un corridoio di attraversamento per un'ipotesi risolutiva dell'attraversamento dell'Adda. Il nostro approfondimento, a breve l'ingegner Ascheri entrerà un po' più nel merito, riguarda un attraversamento nell'area di Pedemontana e quindi non ha valutato e non ha i presupposti di un'analisi più completa, come quella di una visione di tutti i possibili attraversamenti attuali e futuri, rispetto alla tematica del Ponte di Calusco, che è quello che sicuramente ha creato maggiori criticità. Aggiungo, questo è un elemento noto, se n'è parlato anche qui in quest'aula qualche mese fa, in occasione dell'audizione di Pedemontana.

Il concessionario Pedemontana, con la nostra supervisione, sta studiando una possibile alternativa alla tratta D, quindi una possibile variante alla tratta D, che colleghi direttamente la Pedemontana alla Tangenziale Est Esterna di Milano e alla A4. Ci sarebbe anche un'ipotesi, allo studio, di non realizzazione della tratta D che, a maggior ragione, potrebbe liberare maggior spazio per il corridoio di attraversamento. In ogni caso la soluzione che adesso vi presentiamo come possibile contributo del nostro corridoio, è una soluzione che è compatibile anche con la tratta D, che adesso è progettata e approvata, quindi quella che in questo momento Pedemontana deve realizzare, però un livello di collegamento che da un lato aiuta e realizza un ulteriore intervento di attraversamento, si sovrappone e utilizza, soprattutto nella parte est, quello che è già il corridoio vincolato per la Pedemontana e per la sua opera connessa, di collegamento alla Strada Provinciale 155.

Se il Presidente è d'accordo darei la parola all'ingegner Ascheri che è il Direttore dell'area tecnica, che illustra le soluzioni che ha studiato Concessioni Autostradali Lombarde nei mesi scorsi.

Ing. ASCHERI

Buongiorno a tutti. Brevemente nella slide vedete già una zoomata della zona di cui si è parlato prima. Essenzialmente come area tecnica siamo stati interessati per studiare un'idea che potesse

prevedere la realizzazione di un nuovo attraversamento del corso fluviale dell'Adda, nella zona compresa, come dicevamo, tra Trezzo e Capriate.

L'idea che abbiamo seguito essenzialmente è quella - sto cercando di puntare con il mouse - di seguire il tracciato di Pedemontana, per il quale abbiamo già la pubblica utilità. La soluzione che vedete tratteggiata è una soluzione che ricalca integralmente, fino a questo punto dove sono con il mouse, l'attuale tracciato dell'ultima parte della tratta di Pedemontana.

Oltre questo abbiamo cercato di ipotizzare un'idea, tra l'altro senza sapere dello studio dell'ingegnere, che potesse realizzare una infrastruttura viaria che collegasse i flussi della 155 e della 170, bypassasse i centri abitati di Capriate e di Trezzo e consentisse un collegamento, tramite la Strada Provinciale 2, con lo svincolo di Trezzo d'Adda della A4. Di conseguenza abbiamo ipotizzato una localizzazione di un attraversamento del corso fluviale nelle zone che ci sono sembrate le migliori da un punto di vista sia tecnico, sia di localizzazione rispetto all'abitato. Abbiamo ipotizzato due soluzioni.

Una la vedete in arancione, che ci sembrerebbe la migliore, che prevede l'attraversamento del corso fluviale in una zona più orientale rispetto all'altra. Uno sviluppo che integralmente è di circa 4 chilometri, con un viadotto che globalmente è lungo 700 metri, con una campata centrale che potrebbe essere ridotta a un centinaio di metri, 100-120 metri.

La seconda soluzione prevede sostanzialmente lo stesso tipo di attraversamento, posizionato in una zona leggermente più a nord. L'innesto sarebbe direttamente con una rotatoria sulla Strada Provinciale 170 e una ulteriore rotatoria sulla 155. Nella zona, invece, meridionale, più a sud diciamo, ci si andrebbe a innestare direttamente sulla SP 2 per proseguire sulla viabilità esistente che porta allo svincolo di Trezzo. Le due viabilità sono, quella ubicata più a nord leggermente più lunga, quella a sud leggermente più corta. Consiste nella realizzazione di 4 chilometri circa di asse. Vedete che abbiamo cercato di posizionare in questa idea lo sviluppo della viabilità in modo da evitare anche l'Oasi WWF che è posizionata nella zona che qui sto indicando.

Abbiamo anche cercato di ipotizzare, in questo primo studio, che chiaramente è poco più di un'idea, una tipologia realizzativa per il viadotto di scavalco che possa essere la più veloce possibile. Intravediamo la possibilità di realizzare delle campate integralmente prefabbricate in acciaio, varandole poi a spinta. Una volta avviati i lavori, una volta avviate le cantierizzazioni, pensiamo che nell'arco di un anno i lavori possano essere realizzati.

PRESIDENTE

Scusate io non lo vedo nel mio monitor, voi lo vedete? ...

(interventi fuori microfono)

PRESIDENTE

Comunque poi ci daranno il materiale in modo che sia possibile per tutti visionarlo, perché immagino che sia ovviamente di interesse di tutti. Prego.

Ing. ASCHERI

Avrei sostanzialmente ultimato. Questa era, più o meno, la spiegazione delle due idee che poniamo, per le quali se ci sono delle domande siamo qui.

PRESIDENTE

In primis, i due Sindaci vogliono chiedere qualcosa per l'esposizione di adesso e poi facciamo il giro dei Consiglieri. Facciamo un giro di domande e poi diamo tutte le risposte.

Sindaco VILLA

Velocemente. Penso, proprio per quello diceva poc'anzi, non essendo a conoscenza di quella che era una proposta, un'idea progettuale nata confrontandoci tra Sindaci, almeno Trezzo e Capriate sicuramente, ma abbiamo condiviso con altri sindaci dell'area bergamasca, credo che l'ipotesi B, quella arancione, al di là della sua semplicità nella sua realizzazione, comporti una serie di criticità

che vanno ulteriormente ad aggravare la situazione. Andiamo certamente a circumnavigare un'area verde, un'oasi su cui mi aspetto non le barricate, ma di più.

Giustamente i gestori di quell'area, che è il WWF, non penso proprio che possano immaginare un attraversamento al confine di quell'area. Vedo con piacere che anche l'ipotesi, invece, sulla riga rossa, riprende sostanzialmente il tema che abbiamo immaginato anche noi, perché su quello vale la pena focalizzare l'attenzione.

Ing. ASCHERI

Infatti è per questo che abbiamo studiato due soluzioni, proprio perché la prima, che ci sembra la migliore, perché ottimizza un po' il tracciato, però ha la criticità di andare molto vicino all'oasi del WWF.

L'abbiamo comunque voluta proporre, nel senso che è possibile un tracciato che riesca, in qualche modo, a circumnavigare la zona dell'oasi. Evidentemente se ciò creasse delle criticità è per questo che abbiamo ipotizzato la soluzione settentrionale, per così dire, questa soluzione qui. Voglio evidenziare una differenza rispetto allo studio che abbiamo visto velocissimamente, che ha rappresentato adesso l'ingegnere; noi qui prevediamo la totalità della viabilità a piano campagna, non prevediamo di introdurre la realizzazione di gallerie.

Da quello che c'è parso di capire dallo studio che ha presentato poc'anzi l'ingegnere, ci sono due gallerie di approccio, sia lato orientale, che lato occidentale, che consentono di abbassarsi come quota e attraversare il corso fluviale. In questa soluzione, avendo avuto come input l'idea di prevedere una soluzione la più veloce possibile, sia in termini di cantierizzazione che di realizzazione e anche la più economica, qui prevediamo una soluzione dove si entra leggermente in trincea in questo tratto che sto indicando.

Allo stesso modo, in questa zona, purtroppo non riesco a farla vedere meglio, si prevede di entrare leggermente in trincea. Qui si sta in piano e poi si parte con questo cavalcavia che, più o meno, è a quota 200 sul livello del mare. Tenete presente che il corso fluviale è a 150, quindi - più o meno - abbiamo un attraversamento che è tra 45 e 50 metri sopra rispetto al livello medio rispetto all'Adda. Esattamente come l'attraversamento che era in questa zona che sto indicando, l'attraversamento del progetto della tratta della Pedemontana.

La logica è stata quella di pensare, perché questo non è un progetto, è un'idea messa su carta, su file, la soluzione che nel più breve tempo possibile, anche con una certa economicità, potrebbe essere realizzata per risolvere il tema che avete posto prima.

PRESIDENTE

In ordine si sono prenotati i Consiglieri Franco, Carretta, De Rosa, Mariani, Ponti, Verdi. Autoregolamentatevi, mi fido di voi. Consigliere Franco, prego. A lei Consigliere glielo dico io, 5 minuti, perché non si autoregolamenta.

Cons. FRANCO

Mi faccio portavoce rispetto ad un gruppo di sindaci che sono oltre 16, partendo dal comune di Bottanuco, avendola presentata ieri c'era anche una loro idea, che metto sul piano di tutte le altre, semplicemente per cogliere questo momento della Commissione per avere tutte le idee progettuali, che tiene conto di che cosa?

Della costituzione di un Tavolo che faccia un ragionamento allargato rispetto ai temi locali sovracomunali e, come abbiamo visto, tutte le parti che devono interagire. Mi faccio portavoce dopo aver ascoltato la proposta di Concessioni Autostradali Lombarde e quindi, su certe parti, già ampiamente soddisfatte, quindi dello studio dei flussi per quanto riguarda i traffici veicolari e anche per quanto riguarda l'orizzonte, non solo dare uno spazio, uno sfogo più che legittimo e naturale, necessario all'Isola bergamasca, ma che vada a non impattare, compattare rispetto a delle posizioni di traffico che sicuramente si trovano in zone sovrapposte.

Poi l'altro aspetto importante è che venga tenuto conto di un tema, affiancato a quello del traffico veicolare, quello del traffico su ferro, qui il tema è più di sensibilizzazione della Regione su Ferrovie dello Stato, rispetto a un tema di sviluppo di un certo tipo, che tenga in considerazione la linea Carnate-Calusco-Bergamo. Mi faccio portavoce, questo era il mio intervento, ma fa parte del ruolo degli amministratori che sono qui.

Mi sento però di fare un aspetto importante, essendo anche promotore della mozione che, insieme agli altri Consiglieri regionali, commissari e altri, ha portato nel vivo almeno il fatto, non in questa Commissione, ma l'impegno alla Giunta di fare un ponte che possa permettere di togliere da questo isolamento e da una situazione prospettata già da anni, di fare in modo che questo territorio abbia la possibilità di non essere impegnato su temi di sviluppo economico e sociale, quindi dall'andare a lavorare, all'andare a scuola, che poi paghiamo sempre troppo, soprattutto in Regione Lombardia.

Io stesso, in una prima mozione, avevo identificato come un pezzo, un tratto di un progetto che già esisteva, parte della Pedemontana, ma non ci siamo impegnati a vincolarlo a questa cosa, non tanto per i temi della determinazione che il mio gruppo ha per realizzarla, quanto per la necessità rispetto a trovare una contingenza di soluzione che tenesse conto delle reali esigenze territoriali che ogni amministrazione, dico in modo anche più che legittimo e più che dignitoso, aveva già prospettato per i suoi territori, come sono capaci gli amministratori ed i sindaci di fare.

L'aspetto importante, la novità, quindi ringrazio Concessioni Autostradali Lombarde, i dirigenti presenti, di aver intuito, fin da subito, la necessità attraverso la capacità progettuale e la disponibilità delle risorse. Sappiamo benissimo dei progetti inseriti sul tema CIPE o altro che ci possano permettere di avere una finanziabilità più immediata, dove le sole risorse di Regione Lombardia non possono fare.

Non ribadisco quello che hanno già ribadito gli amministratori sulla criticità di quel territorio e sulla necessità. Colgo l'occasione, visto qualche ruolo che abbiamo non indifferente come Regione, di monitorare veramente quanto FS ha detto anche per il ponte, che è in fase di restauro, perché ho sentito l'Amministratore delegato Gentile dichiarare sull'appalto dei lavori. Non ho dubbi che non lo siano, ma sul sito di FS non ho ancora trovato il verbale che dice chi l'ha aggiudicato e di com'è avvenuta la selezione.

Sicuramente non ho dubbi, visto che l'Amministratore delegato ha detto che era stato appaltato a una ditta, la medesima che stava affrontando i lavori, però è bene che Regione Lombardia, visto che è un impegno di Regione Lombardia più di FS, dia un controllo e dia un aiuto a questi amministratori, perché, signori, non è secondario, perché sennò per i lavori, finché non sono aggiudicati, si posticipano i tempi che diventano calende greche.

Dato economico importante, Regione Lombardia si sta impegnando anche per quei territori che, in qualche modo, visti i disagi che stanno affrontando, è un tema che sta tutto sulle spalle di FS. Regione Lombardia può porre in tema questa soluzione progettuale, che può dare veramente un ampio respiro, quella di CAL.

C'è un aspetto fondamentale, quello lo chiedo sicuramente agli amministratori presenti e a chi non è presente che fa parte di quei territori, non solo bergamaschi, ma anche quelli di Lecco e della Brianza, tutte le amministrazioni confinanti. C'è la necessità non di portare quella migliore per quel pezzo di territorio, c'è la necessità, e la Regione lo può fare, di fare sintesi rispetto a qualcosa che si possa fare subito e bene. Ripeto, ero preparato per un ragionamento rispetto a come era nata la necessità del ponte Pedemontana, sono spiazzato piacevolmente su una riflessione dove Regione Lombardia, con efficienza ed efficacia delle sue agenzie territoriali, ha posto in essere una soluzione su cui cominciare a ragionare e a trovare tutte le parti interessate.

Sulla necessità di fare qualcosa di sostenibile, quindi che tenga conto degli aspetti territoriali, ho già visto. Inviterei, rispetto a questa prima edizione, anche rispetto a quello che magari c'era sugli organi di stampa, a non prendere delle posizioni senza esserci già confrontati su degli esecutivi o su qualcosa di importante.

Noto e preciso che la volontà del Consiglio, che è sovrano, trova già una attuazione perché rispetto a qualche collega che preferiva affrontarla direttamente in Commissione, venire in Commissione con l'impegno diventa una definizione di tempi e di necessità realizzative determinanti.

PRESIDENTE

Consigliere Carretta.

Cons. CARRETTA

Ringrazio per questa audizione importante, per cui ringrazio i sindaci che sono presenti e anche altri amministratori che vedo presenti in sala. Ringrazio anche per la presenza Concessioni Autostradali Lombarde, anche se in realtà ho qualche dubbio in merito alla correttezza dell'abbinare il tema di cui stiamo parlando alla presenza di CAL. Ben inteso, non ho assolutamente nulla contro CAL né men che meno da chi la sta rappresentando qui, che ci ha dato il punto di vista tecnico, che sicuramente ci aiuta ad avere un quadro più completo.

Il punto su cui vorrei sottoporre la attenzione, in parte il Consigliere Franco l'ha detto, però vorrei esplicitarlo meglio, è che la necessità di un nuovo ponte sull'Adda e i due Comuni di riferimento sulle sponde, del comune di Trezzo e di Bottanuco, mi paiono, dalle prime indicazioni che stanno emergendo, una buona soluzione, per cui merita sicuramente un approfondimento. Va fatto il prima possibile, a prescindere da Pedemontana.

Va fatto a prescindere, soprattutto perché il tratto interessato della Pedemontana è la famosa tratta D, su cui si è ampiamente dibattuto e si discuterà, credo, per molti anni. Se dovessimo aspettare il completamento di Pedemontana, al di là delle nostre singole posizioni politiche, credo che un nuovo ponte sull'Adda, aspettiamo che scrivano altri tre I Promessi Sposi, qualche altro futuro Manzoni e credo che, invece, basti e avanzi un volume de I Promessi Sposi.

Per cui possiamo procedere, all'alba del 2019, davvero nel mettere in campo un'azione sinergica, seria, per studiare una nuova soluzione di attraversamento, che è scoppiata, non che non lo sapessero soprattutto gli amministratori locali, dopo la chiusura del ponte di San Michele, il ponte di Calusco, che ha fatto emergere, nella sua gravità, la situazione di congestionamento di traffico che gravita tra l'Isola bergamasca e le altre province che stanno lungo l'Adda.

Perché è il punto più baricentrico di fatto della nostra Regione, dove c'è una concentrazione di popolazione, di reddito e di ricchezza di lavoro tra le più alte, se non forse la più alta, di tutta Europa. Credo che in virtù di questa eccellenza di questa parte del nostro territorio, che permette di muovere non solo Regione Lombardia, ma tutto il Paese, forse un'attenzione di riguardo sarebbe ora di darla anche da parte di ente Regione Lombardia. Non lo dico con vis polemica perché i colori politici che la governano, come sappiamo bene, sono gli stessi da vent'anni. Lo dico perché sono un Consigliere che viene dal territorio della Bergamasca e conosce, nei limiti del possibile, le difficoltà che ci sono a livello di mobilità attorno a questo snodo di cui stiamo parlando.

La richiesta che faccio e che credo sia opportuno portare avanti insieme è che si acceleri la progettazione di questo tipo di ponte, perché credo che sia importante. C'è una prima stima. Ringrazio per averci dato i documenti. Non so, credo sia il Comune di Trezzo che ce li ha dati, comunque grazie anche all'altro Sindaco. C'è una prima stima di cui si è già parlato sui giornali, sono circa 30 milioni di euro, se non ho letto male. Penso sia una cifra significativa, ma che si possa provare a fare squadra, non credo sia impossibile trovarli con risorse regionali soprattutto, ma anche andando a bussare alle porte degli altri enti statali e ministeriali che possono venirci in soccorso. Sgombriamo quindi l'equivoco potenziale di abbinare questa esigenza con quella di Pedemontana.

C'è un altro punto però che non è stato sottolineato. Proprio perché credo che il messaggio politico più importante sia quello dell'urgenza di questo collegamento, non me la sento di sovrapporlo necessariamente, però c'è ed è quello del collegamento ferroviario, perché non si può ragionare solo in termini di collegamento stradale, per quanto assolutamente necessario. La chiusura del ponte di San Michele ha fatto emergere come quella strozzatura, quel collo di bottiglia dell'unico binario

sulla linea Carnate sia da superare in qualche modo, se vogliamo che anche la rete ferroviaria sia efficace e colleghi in modo moderno i territori di cui ho parlato, che hanno delle eccellenze.

Chiudo, così non tolgo spazio agli altri colleghi che vogliono intervenire, oltre che rinnovando i ringraziamenti a chi è intervenuto, facendo una richiesta, che poi formalizzerò al Presidente Palumbo, di dedicare, nell'ambito delle audizioni che vorrà programmare, una seduta dedicata alla mobilità dell'Isola Bergamasca e con essa anche dei territori confinanti. È un'isola, ma si spera che sia collegata, anzi deve esserlo. È un tema da affrontare in modo urgente perché ci sono ripercussioni non solo di mobilità collegate al ponte San Michele e a quello di cui stiamo parlando, ma anche sulle modalità di aiuto come Regione per questi territori. Ci sono commercianti e imprese che sono veramente in sofferenza per la chiusura del ponte. Non è una piaggeria da commerciante. È vero, è un problema serio. Abbiamo degli strumenti a livello regionale, statale e comunale. Credo che sarebbe un buon esercizio politico, trasversale tra tutti i colori, quello di ragionare in questa sede su come possiamo essere più vicini a questi territori perché secondo me si può fare di più.

PRESIDENTE

Non autoregolamentatevi più, cerchiamo di ridurre gli interventi. Prego De Rosa.

Cons. DE ROSA

Grazie ai Sindaci. Evito tutta la pappardella politica, andiamo sul pratico.

Siamo allo studio di fattibilità, mi pare di capire, quindi c'è uno studio di fattibilità. Avete già individuato quali possono essere i soggetti che vengono coinvolti, quindi a livello regionale e statale quali possono essere i percorsi da avviare? In modo che capiamo subito dove e come possiamo muoverci.

Mi rimane un dubbio. Sulla Pedemontana non faccio nessun commento, ma, fosse fatta anche la Pedemontana, non ho capito se si andrebbe a sovrapporre, ad affiancare oppure se si troverebbe proprio in una zona diversa rispetto a questo ponte, se sarebbe da sfruttare questa infrastruttura che si costruisce oggi per avere già qualcosa di pronto per ampliare domani, quindi ottimizzare eventuale i costi se nell'ottica si arriva a dover fare la tratta di Pedemontana. Chiedo se è già stato considerato anche questo aspetto, però la maggior parte del mio interesse è nella pratica. Cosa possiamo fare?

PRESIDENTE

Mariani.

Cons. MARIANI

Cari Sindaci di Trezzo e di San Gervasio, purtroppo Radetzky non c'è più, è una bella fregatura. L'unica guerra che dovevamo perdere l'abbiamo vinta ed è successo un disastro nella storia di questo Paese. Peraltro Radetzky è morto nel suo letto tranquillo a Sesto San Giovanni in compagnia della sua fidanzata, per cui non era neanche così...

PRESIDENTE

Mariani, autoregolamentatevi.

Cons. MARIANI

Abbiamo sentito oggi, anche nel problema di prima, dieci interventi che hanno detto tutti le stesse cose, per cui un po' di storia ogni tanto ci vuole.

Detto questo, per quel che riguarda il ponte di Trezzo e di Paderno, bisognava pensare trent'anni fa di farne un altro vicino a Trezzo e un altro vicino a Paderno. La chiusura del ponte di Paderno ha fatto scoppiare un bubbone che qualcuno avrebbe dovuto prevedere tanto prima. Sto parlando di quello che dicevano mio padre e mio nonno a proposito dei ponti, perché anche prima di questo macello non è che a Trezzo l'aria fosse proprio una meraviglia. Passano quei bei pullman di diciotto

metri, tante volte con dentro tre persone. Anche lì sarebbe da fare un bel discorso, però appena tocchi i mezzi pubblici viene fuori un disastro. Sono cose di cui bisognava parlare trent'anni fa e farle all'epoca.

Giustamente il Consigliere De Rosa ha detto due cose. La prima è se avete trovato un po' di soldini in giro, vi siete informati e la seconda, molto importante – la domanda però la rivolgo ai professionisti – se nel caso fosse previsto per il futuro di Pedemontana, si parla 2023-2026, un minimo di raccordo. Sicuramente l'avrete pensato, è ovvio, anche perché nel prossimo futuro si possono risparmiare tanti soldi. Adesso farò la felicità del Consigliere Verni che è, voi non lo sapete, un Consigliere rappresentante della Provincia di Pavia. In questa zona hanno problemi di ponti, ma non di uno o due, probabilmente di tre o quattro. Si stanno attrezzando con il Genio civile, almeno per passare con le biciclette, perché il problema economico è enorme. Perché farò contento il Consigliere Verni e forse anche voi? Dovete sperare, dobbiamo sperarlo tutti alla grande, che a metà febbraio – se non è a metà febbraio, sarà verso la fine, a metà marzo o quello che è – sarà discusso il problema sulle autonomie. Ridete, ragazzi, qualcuno queste cose le dice da 35 anni. C'è gente che ride ancora adesso, però cosa succede in queste audizioni? Che spesso e volentieri ci parliamo, ma come finisce quest'audizione? Ragazzi, siamo con voi, avete ragione. Dopodiché, avete ragione, siamo con voi, tra cinque anni voi sarete ancora qua come Sindaco, ve lo auguro. Ve lo auguro fino a un certo punto perché per fare il Sindaco al giorno d'oggi devi essere un kamikaze. Comunque ve lo auguro, se lo desiderate. Troverete altri Consiglieri che diranno “Hanno ragione, ci vuole il ponte, ci vuole la Pedemontana”, per cui dovete sperare alla grande che l'autonomia vada in porto e che non sia solo una questione di tipo culturale, come ha detto qualcuno, ma che sia al 99 per cento una fattispecie di natura economica, sennò andremo avanti a dirci queste cose.

Ultima cosa. Il Consigliere Carretta ha detto una frase veramente giusta. Questa zona, Brianza, Bergamasca, ma non solo, è una delle zone più ricche d'Europa da un punto di vista economico e industriale e una delle più fetenti dal punto di vista dei trasporti. Bravo Carretta!

Non per altro, nel 2017 questa Regione, per chi non lo sapesse, ha avuto il prodotto interno lordo più alto della Baviera, per cui potremmo fare il ponte nuovo a Paderno, il ponte nuovo a Trezzo, tre ponti a Verni, così non lo sentirei più. Sa, però di avere ragione e che lo appoggerò sempre al cento per cento. Senza risorse di tipo economico rischiamo di restare al palo, come si suol dire. Ho finito, Presidente.

Una domanda agli esperti del CAL, nonché all'ingegner Morini, consulente del Comune di Trezzo. Ci avete fatto due proposte. Un po' a bruciapelo, secondo voi quale sarebbe la migliore? Perché, con tutto il rispetto per l'Oasi del WWF, credo che l'airone cinerino l'uovo lo metta lo stesso anche se a 200 metri passa l'infrastruttura. Se invece è migliore l'altra ipotesi, non ci metto becco. In questo momento però mi interessano più i polmoni degli abitanti di Trezzo piuttosto che l'airone cinerino che, male che vada, può sempre venire nel Parco di Monza, dove gli mettiamo uno stagno. Abbiamo già recintato il Parco e l'airone può fare quello che vuole. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Mariani. Prego Ponti.

Cons. PONTI

Prima di tutto chiedo al Presidente, visto che si è parlato di un tavolo di concertazione, di coinvolgere pienamente la Provincia di Monza e Brianza rispetto a questo percorso. Tra l'altro è presente all'incontro di quest'oggi, ma giustamente, in base alle nostre regole, non può intervenire perché è stato equivocato l'invito fatto dal Sindaco del Comune di Trezzo.

La cosa che mi interessa sottolineare è che ovviamente la questione di cui stiamo parlando - proprio per questo motivo ha avuto anche il nostro voto favorevole in Consiglio regionale - è assolutamente urgente e da risolvere. Dobbiamo comunque continuare a ricordare che il punto di partenza della stessa mozione è legato alla situazione del ponte di Paderno, quindi è assolutamente necessario affrontare correttamente il tema dell'attraversamento ferroviario, altrettanto importante.

Da questo punto di vista, quindi, non credo che si possa liquidare la discussione, come ha fatto il collega Franco, dicendo "È un problema di Ferrovie dello Stato, poi vedremo". Deve essere Regione Lombardia a impostare correttamente il tema.

Credo che questo intervento sia tanto più necessario proprio perché, al di là di ogni altra discussione teorica, in termini pratici sappiamo tutti che la tratta D di Pedemontana ha scarse possibilità di essere realizzata. Conseguentemente vale il discorso di chi dice "Interveniamo subito, facciamo un ragionamento che non sia condizionato da un'opera attesa, con una scarsa possibilità di essere realizzata". Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Verni. Lasciamo da parte l'airone cinerino.

Cons. VERNI

Grazie Presidente. Grazie ai Sindaci.

Ho un déjà-vu, come dice Mariani. Purtroppo in questa Commissione troppo spesso affrontiamo questi argomenti. È evidente a tutti che c'è un problema infrastrutturale in Regione Lombardia, ogni provincia ne ha uno. Quello che diciamo come Movimento 5 Stelle e che ripetiamo ai Sindaci presenti oggi, che ringraziamo, e a Concessioni Autostradali Lombarde è che noi non siamo contrari alle opere infrastrutturali o alle opere pubbliche; anzi, siamo strafavorevoli purché siano utili al territorio. È evidente che questa è un'opera utile che il territorio richiede. L'unico dubbio che ho, non conoscendo la storia o la situazione non essendo del territorio e non per pregiudizio o per preconconcetto, visto che siamo ancora di fronte a un'analisi di fattibilità, è se questa è stata condivisa con il territorio.

Vi ricordo che c'è la convenzione europea di ARES che impone di parlare con il territorio per le opere impattanti. Quello che vediamo troppo spesso purtroppo è che si fa l'opera, si presenta il progetto, addirittura arrivano anche i finanziamenti, quando proprio siamo fortunati, e succede che nel frattempo viene montata una serie di comitati, di associazioni, di cittadini, cambiano i sindaci per cui ne arrivano che non sono più d'accordo con i precedenti e quell'opera in realtà era stata portata avanti in maniera non condivisa. Fermo restando l'esigenza, che va bene a tutti - serve un ponte, facciamolo - il consiglio che vi do. Magari lo avete già fatto, quindi la pongo sotto forma di domanda. Avete condiviso l'opera? Dovete farlo prima, non come diceva il mio collega, nel momento in cui il progetto è esecutivo. Va fatto adesso, quando siamo ancora all'analisi di fattibilità. Poi è troppo tardi, ci si impaluda in ricorsi al T.A.R. che poi spesso vengono vinti dalle associazioni ambientaliste. Grazie.

PRESIDENTE

Prima di lasciare la parola, voglio dire che spesso in questa Commissione vengono a parlare di infrastrutture e ricordo che per quanto riguarda la parte manutentiva abbiamo licenziato una risoluzione pochi mesi fa, quella di "Lombardia Sicura", che dovrebbe arrivare al termine lavori a fine anno. Per quanto riguarda le infrastrutture, non condivido il fatto che i comitati nascono solo ed esclusivamente perché le questioni non sono state condivise.

La Lombardia è in Italia e in Italia i movimenti NIMBY, *Not In My Back Yard*, cioè "Fai quello che vuoi, ma non farlo nel mio giardino", sono all'ordine del giorno. Ho un esempio nella mia provincia di una linea ferroviaria che andrebbe a servire gran parte del territorio, ma dove c'è il Comitato del "no" di chi vive nella zona - Varese, parlo del collegamento con Malpensa - di un bosco di un comune. Sono stati coinvolti ai tempi sul progetto, ma questo non vuol dire che qualora tu dica di no su una cosa ma la maggioranza fosse per il sì, il progetto non verrebbe fatto. Condividere non vuol dire per forza che se uno è contrario deve passare la sua linea; magari passa quella del "sì". Passiamo ai Sindaci, poi CAL e poi chiudiamo.

Oggi sono stati presenti alcuni rappresentanti istituzionali che pensavano di essere auditi perché il Comune di Trezzo ha mandato una comunicazione chiedendo loro se volevano partecipare

all'audizione. Era una cosa scritta dall'amministrazione di Trezzo nel caso in cui voleste venire a vedere loro mentre erano auditi da noi in Commissione. Non è arrivato nessun invito da parte nostra. Ci tengo a dirlo perché prima c'erano anche il presidente di una provincia e qualche sindaco. Mi scuso, ma c'è stato un equivoco con la comunicazione. Fisicamente non ho letto la comunicazione; il problema è che non posso fare intervenire chi non è stato invitato da noi, perché altrimenti capite bene che ogni volta che si presenta qualcuno... Prego Sindaco.

Sindaco VILLA

Abbiamo cercato di invitarli noi, ovviamente non conoscendo le regole.

Sul tema del "ponte subito", che mi sembra un bello slogan, 30 milioni è stato valutato grossomodo anche da noi il costo complessivo e non ci sembra una cifra così spropositata. Non abbiamo intercettato canali di finanziamento perché il nostro primo obiettivo era comunque quello di avere da parte di Regione Lombardia un assenso per sviluppare, approfondire la tematica, riconosciuta importante per una vasta area.

Per riprendere anche una sollecitazione che è arrivata, il tavolo di confronto con altri enti non è solo opportuno, ma è indispensabile proprio perché di recente si sono aggiunti 16 comuni, portavoce il Sindaco del Comune di Lomagna, che chiedono che venga in qualche modo istituita una sorta di tavolo tecnico per portare avanti questa progettualità. Siamo anche disposti a impegnare delle risorse, ovviamente in quota parte rispetto a tutti i partecipanti, ciascuno per quelle che sono le proprie possibilità economiche, perché parliamo di una trentina di comuni. Non ci tiriamo indietro nell'affrontare gli studi quantomeno. Certo, non può essere caricato sui comuni l'onere di costruire un'infrastruttura che mi pare in questo momento la cosa più bella che possa fare il Paese. Visto il momento di disgrazia - per modo di dire - dal punto di vista economico o comunque di crisi perdurante, il fatto di incentivare gli investimenti sul territorio è un modo per rispondere all'esigenza di mantenere in vita delle eccellenze dal punto di vista degli operatori economici che non mancano in questo settore. Se questi operatori potessero semplicemente in qualche modo anticipare loro delle risorse - su questo siamo ben convinti che se ne possano trovare - dietro ci dovrebbe comunque essere la garanzia di un ente come Città metropolitana piuttosto che le province, la Regione o lo Stato, che dia comunque la possibilità di lavorare. Se il tema, come anticipato dal Consigliere del Movimento 5 Stelle, è "Serve o non serve?", questa è la prima cosa che bisogna smarcare. Accertato che serve, andare a trovare chi lo fa e con quali risorse diventa la naturale prosecuzione per portare a casa qualsiasi progetto. Oggi parliamo di un ponte, ma potrebbe valere per una scuola come per un ospedale o per qualsiasi altra infrastruttura o servizio di importanza pubblica. Parliamo di interesse pubblico, non stiamo chiedendo una strada privata io e il Comune di Capriate. Chiediamo di dare risposte a dei bisogni dei territori che giustamente rappresentate a un livello istituzionale molto più elevato rispetto al nostro, avendo anche possibilità di dialogo con loro. Anzi, ritengo giusto e opportuno che ci siano questi interscambi e questi colloqui dove i tavoli tecnici dovrebbero servire a portare le esperienze e le esigenze di ciascuno, in modo tale da poterle confrontare, misurare e valutare, così da analizzarle in funzione della scelta migliore possibile.

È chiaro che se oggi parliamo di 30 sindaci, ci sarà sempre qualcuno che dirà "Non mi piace", ma parliamo di democrazia e ci si esprime con la maggioranza delle persone interessate. Dovremo portare avanti il nostro contributo su questo, fermo restando che il tema della mobilità sostenibile, che sia un prolungamento della metro, come anticipato, o un potenziamento del settore ferroviario, che va benissimo, oggi è molto più specifico ed è legato ad un progetto in divenire che sappiamo può non dare delle risposte sulle esigenze che abbiamo sollevato relativamente a questi collegamenti, che sono veramente molto datati. Credo che sappiate benissimo che non è il caso di tornare a parlare ogni volta del ponte di Genova. Quella è purtroppo l'evidenza che abbiamo sotto gli occhi, perché a furia di posticipare, rinviare le analisi, la progettazione e quindi la realizzazione, inevitabilmente ci troviamo a parlare di tragedie.

Su questo il contributo anche in termini economici, ma relativamente, degli studi di fattibilità - penso di parlare anche per conto di altri - non è un problema. Ci sono anche accordi di programma in itinere, come per esempio lo sviluppo di Leolandia piuttosto che del Villaggio di Crespi, che possono dare anche loro una quota parte del costo, visto che diventano poli attrattivi. Quindi ciascuno per quelle che sono le proprie possibilità può certamente dare un segnale di attenzione verso il territorio dove ha modo di mettere a frutto la propria impresa.

Non credo che sia un problema trovare operatori economici disponibili a lavorare per realizzare queste infrastrutture, sempre che ci sia un garante, una sorta di mutuo ripagabile in 15 anni che consenta di poter anticipare e ripagarsi successivamente l'intervento. Se costa 30 milioni, supponendo di doverlo ripartire in dieci anni, sarebbero 3 milioni l'anno che su un'opera del genere un operatore solido può fare. Uno o più operatori, associazioni temporanee di imprese tra più operatori possono fare un'opera che consenta loro di continuare a lavorare. Questo è l'obiettivo di ciascuno.

PRESIDENTE

Prego Sindaco Verdi.

Sindaco VERDI C

Devo aggiungere solamente alcune considerazioni che il Sindaco Villa ha solamente sfiorato.

Il nostro territorio ha un problema di viabilità, lo sapete benissimo. Siamo fermi con Leolandia e con Crespi d'Adda, ossia Odissea. Sapete che abbiamo sito UNESCO Crespi d'Adda. Nel momento in cui vengono portati avanti questi discorsi, la criticità sul territorio e sulla viabilità sarà maggiore. Mi riallaccio però a quello che dicevano i precedenti relatori sul discorso economico. Sul territorio di Capriate abbiamo anche una grossa disoccupazione che potrà essere non dico cancellata completamente, ma lenita da questi due interventi. Leolandia sta chiedendo anche un ampliamento per fare un'area e diventare la prima attrazione italiana con un parco acquatico. Crespi è lì che aspetta da cinque anni di poter intervenire. L'operatore, Percassi, da cinque anni è fermo. Intervenire sul primo lotto vorrebbe dire portare delle risorse nuove al Paese. Crespi purtroppo è diventato un paese morto, con gente anziana. Non c'è più la posta, non c'è più la banca, non ci sono più i servizi. L'intervento di Odissea potrebbe portare un miglioramento dei servizi, ma soprattutto un incremento di occupazione. Questa è la cosa che interessa a un Sindaco nuovo come sono io, porre l'attenzione sull'occupazione che non può essere disgiunta dal problema della viabilità.

Veramente siamo in una situazione di stallo, pertanto mi fa molto piacere che in questa audizione si sia stabilito che il ponte va fatto, poi se a nord, a sud non importa. Soprattutto è importante la velocità, sono importanti i tempi. Non possiamo più sopportare questo traffico, questo inquinamento. Sottolineo che il ponte di Trezzo è stato inaugurato nel giugno del 1953, per cui quest'anno compie 66 anni. Ha la mia età. Tra l'altro è stato inaugurato il 6 giugno, il giorno della mia nascita, per cui non posso dimenticare la data.

PRESIDENTE

Grazie. Direttore Melis, prego.

Dottor MELIS

Alcune precisazioni, alcuni chiarimenti rispetto alle tematiche che sono state sollevate dai Consiglieri.

È importante chiarire che questo intervento, proprio per il carattere di urgenza che ne è alla base, è svincolato per forza da Pedemontana; non tanto perché non crediamo di realizzarla essendo i concedenti, dunque i primi a crederci, ma per i tempi che ho detto prima. Siccome i tempi previsti sono quelli tra il 2023 e il 2026, sotto il profilo procedurale, economico e finanziario, deve essere un intervento svincolato, che però si avvantaggia di un corridoio di 120 metri già vincolato agli strumenti urbanistici, dunque un passaggio già privilegiato per la soluzione.

CAL ovviamente è a disposizione, anche perché avendo il nostro know-how di realizzazione di opere lo siamo per ogni approfondimento.

Quindi è un tracciato compatibile con la tratta D, in gran parte in affiancamento e che è stato ottimizzato. Consentirebbe, quindi, di risparmiare qualcosa nel momento in cui realizzeremo la tratta D in quella configurazione perché si sovrappone nella tratta est a un'opera connessa, che è esattamente della sezione e della tipologia identificata nella nostra idea.

Abbiamo abbozzato una prima valutazione, quindi anche il confronto tra le due soluzioni e, per quanto sotto il profilo trasportistico e di collegamento con lo svincolo di Trezzo, la soluzione che passa vicino all'Oasi è quella che sicuramente sembra preferibile, ci sono vantaggi e svantaggi che nell'ambito di un approfondimento con il territorio è chiaro che possono portare a due scelte abbastanza risolutive della problematica iniziale.

Ultima precisazione, però opportuna: non conosciamo le valutazioni economiche dello studio fatto dal Comune di Trezzo. Per la nostra esperienza e per una prima analisi sommaria dei costi che abbiamo fatto, i 30 milioni in realtà sono molto limitati e ci vorrebbe un importo superiore, anche se non di molto, a questa cifra.

PRESIDENTE

Ringrazio gli intervenuti. Il tema è stato istituzionalizzato portandolo in Commissione. Sono contento che abbiamo approfittato anche di CAL che, dico la verità, ci ha proposto di venire a illustrare anche l'altro, in modo tale che abbiamo visto un po' il tutto.

Il Sindaco prima diceva "Oggi è stato deciso che quel ponte si fa". No, oggi le parti politiche si sono espresse, hanno detto che secondo loro va risolto quel problema di traffico. Questa è la Commissione da cui poi dovrà partire un lavoro che non è solo suo ma che, come potete ben capire, interessa anche altri soggetti.

Vi ringrazio e ci aggiorniamo a giovedì prossimo.