



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



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