



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

**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 morbilità-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.**

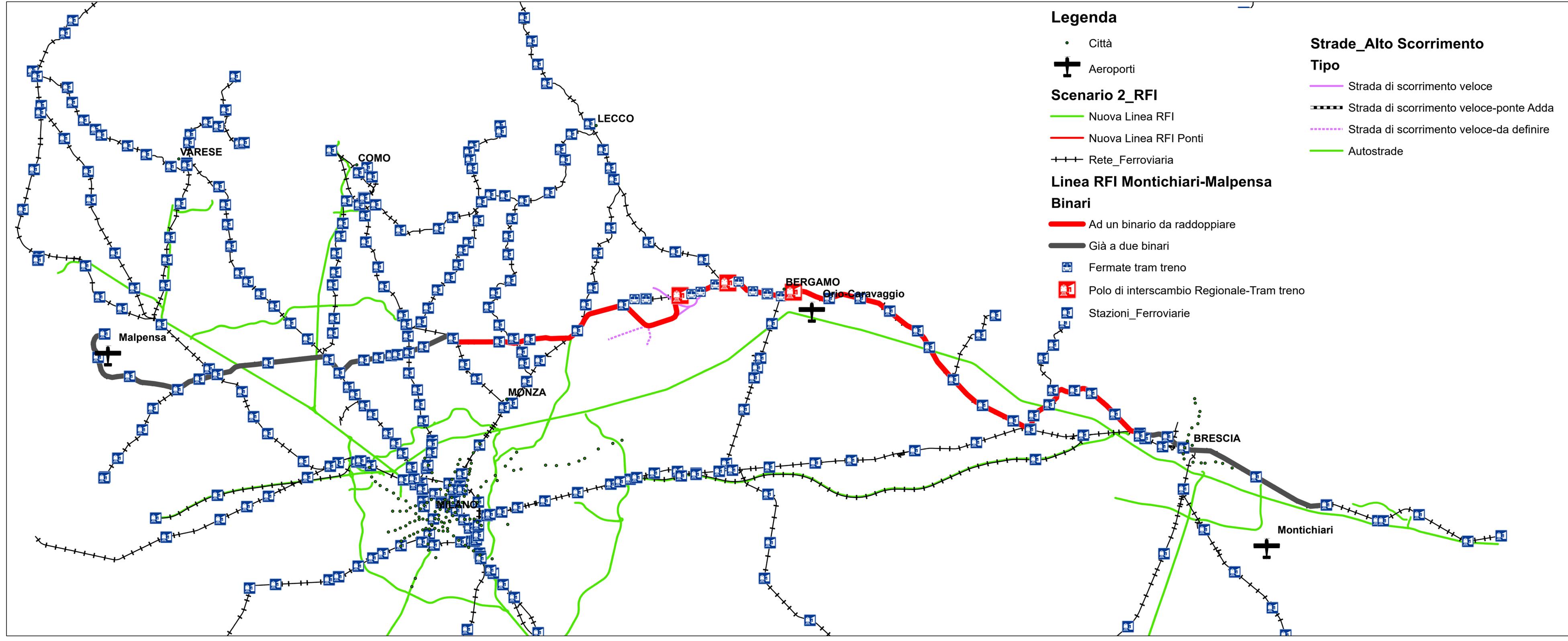
Referenti

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



Legenda

- Città
- ✈️ Aeroporti

Scenario 2_RFI

- Nuova Linea RFI
- Nuova Linea RFI Ponti
- +++ Rete Ferroviaria

Linea RFI Montichiari-Malpensa

Binari

- Ad un binario da raddoppiare
- Già a due binari
- 🚊 Fermate tram treno
- 🚊🚆 Polo di interscambio Regionale-Tram treno
- 🚆 Stazioni Ferroviarie

Strade_Alto Scorrimento

Tipo

- Strada di scorrimento veloce
- Strada di scorrimento veloce-ponte Adda
- ⋯ Strada di scorrimento veloce-da definire
- Autostrade

