



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 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.sottoilmontegiovannixiii.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.



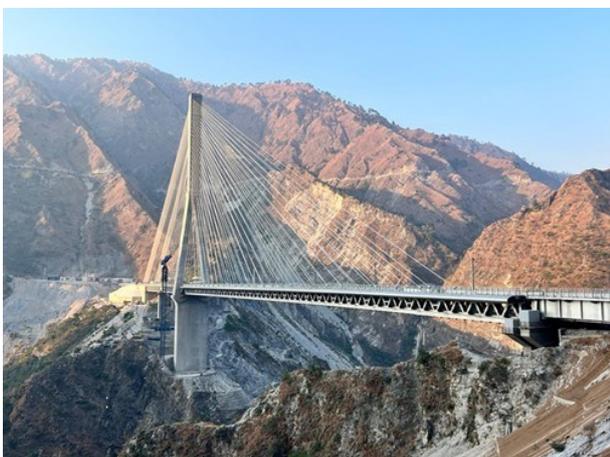
In Italia sono presenti società leader nel settore delle costruzioni di infrastrutture strallate come ad esempio Salini Impregilo (Webuild) e Italferr



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)



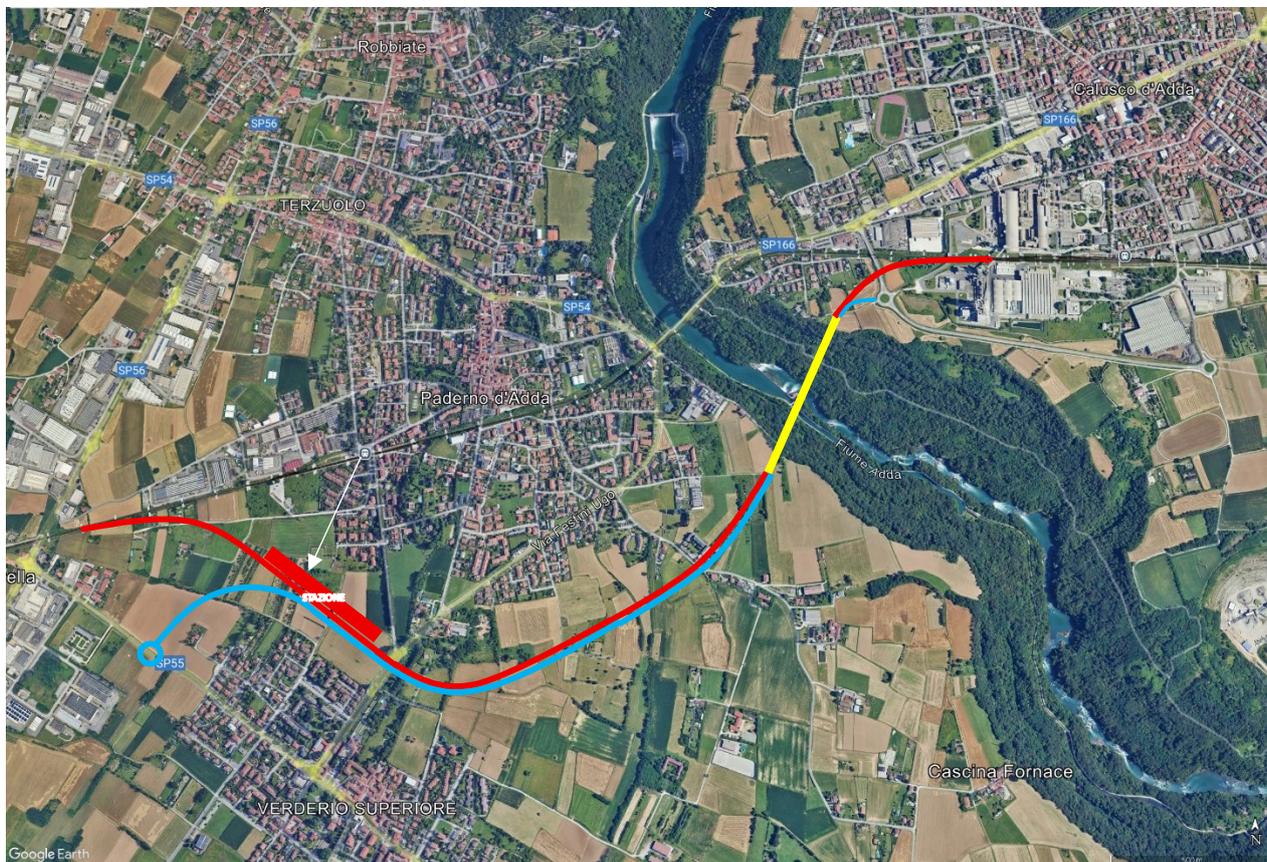
Ponte di Normandia Francia
420 milioni per – 2.141 m (1995)

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. Riqualficato e dismesso il traffico ferroviario, il tracciato attuale potrebbe essere riconvertito in uno dei percorsi ciclopedonali 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

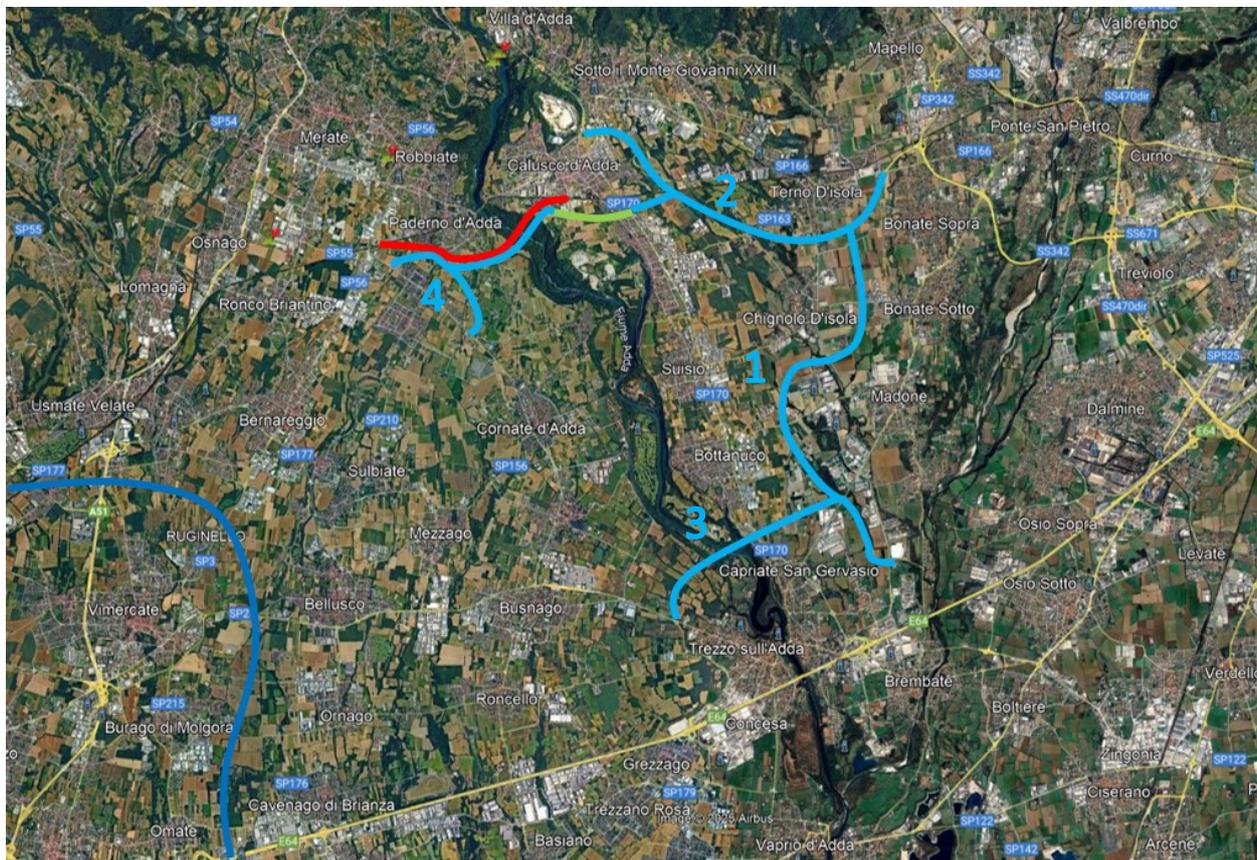
Nel corso del dibattito è emersa con chiarezza la necessità di promuovere una pianificazione infrastrutturale integrata su scala vasta, che interessi il Vimercatese, il Meratese e l'Isola Bergamasca. In particolare, oltre alla realizzazione del nuovo ponte San Michele, occorre dare attuazione alle seguenti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