



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 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-peggiora-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-8be3-705f1b994xk.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