



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

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 ciclopeditoni,
- 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



SOLUZIONE 1 (variante stradale 1)

ALLEGATO 3



SOLUZIONE 1 (variazione passaggio a livello TORRE)

ALLEGATO 4



Data 21/07/2025