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

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# Dibattito Pubblico

## Nuovo Ponte San Michele

### tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

***OSSERVAZIONI***

**CONFAPI – Lecco**

4 agosto 2025

Spett.le

**Rete Ferroviaria Italiana**

**Oggetto: DIBATTITO PUBBLICO NUOVO PONTE SAN MICHELE INDETTO DA RFI**

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE RISPETTO ALLE ALTERNATIVE DI PROGETTO DELLA PROCEDURA DI DIBATTITO PUBBLICO DI MOLINO COLOMBO S.R.L.**

Presentate da

**CONFAPI – Associazione delle piccole e medie imprese della Provincia di LECCO** (cf/p. iva 83003950132, nel seguito anche '*Confapi Lecco*'), con sede in Lecco, via Pergola, 73, mail segreteria@confapi.lecco.it, tel 0341/282822, in persona del suo Presidente, Dott. Enrico Vavassori,

**Italmopa Associazione Industriali Mugnai d'Italia** (nel seguito anche '*Italmopa*'), con sede in Roma, via Lovanio, 6, mail italmopa@italmopa.com, tel. 06/ 6785409, in persona del suo Presidente, Dott. Vincenzo Martinelli,

unitamente alla propria associata,

società **Molino Colombo s.r.l.** (C.F./P .IVA 00208310136, nel seguito anche '*Molino Colombo*'), con sede in Paderno d'Adda, via Edison, 34, pec molinocolombo@sprintpec.it , mail andreaottolina@molinocolombo.it, tel. 039/9515129, fax 039/9515114, in persona del suo Amministratore Delegato, dott. Andrea Ottolina

**I) Premessa**

**1.** La presente osservazione è presentata congiuntamente da Confapi Lecco (accreditata dal sito dpnuovopontesanmichele.it con mail 14.7.2025 **doc. 7)**, Italmopa Associazione Industriali Mugnai d'Italia, associazione della categoria molitoria affiliata a Confindustria, e dalla loro associata Molino Colombo, azienda produttrice di farine nel territorio del Comune di Paderno d'Adda.

Ciò in ragione degli impatti negativi a carico della medesima Molino Colombo che sono contestualmente pregiudizievoli anche della qualità dell'offerta ai consumatori e del buono stato del comparto produttivo rappresentato dalle dette associazioni produttive.

Il contributo è presentato anche ai sensi dell'art. 1 l. 106/2001 "*Ratifica ed esecuzione della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi*

*decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998"* e dell'art. 8 del suo allegato.

2. È stata avviata la procedura di dibattito pubblico da parte di Rete ferroviaria italiana in relazione alle opere di superamento del Fiume Adda in sostituzione dell'attuale Ponte San Michele, posto tra i Comuni di Paderno D'Adda e Calusco D'Anna.

In tale procedura sono state presentate n. 3 soluzioni progettuali alternative cosi identificate:

- **Scenario 1**: nuovo ponte in stretto affiancamento all'esistente con ferrovia sotto e strada sopra (stessa configurazione dell'attuale);
- **Scenario 2**: ferrovia in variante con realizzazione di 2 nuove fermate e variante stradale a Nord;
- **Scenario 3**: nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord.

Il presente contributo illustra la **contrarietà per la realtà produttiva di Molino Colombo**

i) sia della soluzione n. 1, ponte stradale e ferroviario in stretto affiancamento al Ponte esistente;

ii) sia della Soluzione n. 3, nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord.

per le ragioni che di seguono vengono illustrate ai fini delle necessarie valutazioni istruttorie all'interno del procedimento.

## II) Molino Colombo

1. Entrambi gli scenari 1 e 3 non prendono in considerazione l'esistenza della Molino Colombo s.r.l.

Molino Colombo è un'azienda che molisce farine alimentari ed è sita in via Edison 34 a Paderno D'Adda.

**E' stata fondata nel 1882 prima che venisse costruito il ponte di San Michele** (1887-1889), ed è stato il **primo mulino industriale d'Italia alimentato a energia elettrica**.

Molino Colombo rappresenta un'eccellenza nel panorama molitorio italiano, fattura circa € 16ml e occupa 21 persone, coniugando in perfetta armonia tradizione molitoria con il suo diagramma di macinazione lenta del grano con le più avanzate tecnologie grazie ad un intenso programma d'investimenti che lo rendono un'azienda all'avanguardia nel settore di riferimento.

I mercati di riferimento per le sue farine sono in Italia, Usa, Australia, Emirati arabi, Dubai, Spagna, Inghilterra, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Cina.

Rappresenta un attore di grande rilievo per l'area di riferimento dei comuni lecchesi rivieraschi del fiume Adda, in un contesto economico privo di realtà produttive di dimensioni significative.

**2.** L'unico accesso al sito aziendale, fin dalla sua costruzione, è da via Edison 34.

Si allega foto satellitare esplicativa (**doc. 4, freccia blu**).

Si tratta dell'unica via di accesso all'azienda: da questo accesso entrano gli automezzi in entrata, ed escono quelli in uscita. Non esistono altri ingressi all'azienda.

La attuale via Festini (**doc. 4** freccia gialla), a ovest dell'impianto produttivo, non dà accesso agli stabili aziendali. Per raggiungere l'impianto di Molino Colombo sarebbe necessario progettare e realizzare una nuova viabilità che andrebbe a coinvolgere aree di proprietà di terzi.

Sull'ingresso storico da via Edison, 34, è sviluppato l'intero processo produttivo di Molino Colombo.

Più in dettaglio, significa che ricevimento delle merci, scarico, lavorazione e carico del prodotto finito sono strutturati in base all'accesso da Via Edison. Così pure tutti gli edifici e impianti aziendali hanno ubicazione legata all'entrata/uscita da Via Edison, 34.

**3.** L'attuale rete viaria permette di accedere all'impianto di Molino in condizioni ordinarie; tuttavia, tale ingresso diventerebbe assolutamente impraticabile sia in presenza del cantiere del Ponte, sia a regime di un nuovo manufatto.

Gli automezzi che accedono al Molino, considerate le esigenze di approvvigionamento e i relativi costi di trasporto, sono normalmente bilici autoarticolati con portata media di 30 tons.

Dati i calibri ridotti e le angolature delle intersezioni, gli automezzi principalmente raggiungono il Molino provenendo da via Festini in Comune di Paderno d'Adda, con una svolta di oltre 270 gradi per l'imbocco di via Edison e con complessità nelle manovre, dovendo anche coordinarsi con la circolazione ordinaria dei veicoli.

L'accesso al Molino con provenienza dal Ponte San Michele è altrettanto complesso per via di calibri molto ridotti che alla svolta degli autoarticolati in va Edison (**doc. 5 foto svolta automezzi per ingresso in via Edison**).

### III) I progetti Scenario 1 e Scenario 3

**1.** Lo Scenario 1 ipotizza la realizzazione del nuovo ponte stradale e ferroviario *"in stretto affiancamento all'esistente con ferrovia sotto e strada sopra (stessa configurazione dell'attuale)"* ; lo Scenario 3 ipotizza invece la costruzione del *"nuovo ponte ferroviario in stretto affiancamento (come scenario 1) e variante stradale a Nord."*.

I documenti progettuali non dettagliano le modalità e i tempi di cantierizzazione e costruzione.

Dagli estratti del progetto è ben visibile come la giacitura del nuovo ponte si innesta su via Edison.

I documenti pubblicati nel Dibattito pubblico evidenziano nel quadrante sud rispetto all'attuale Ponte san Michele criticità di tipo geologico che non consentirebbero una realizzazione del nuovo ponte (stradale e ferroviario, o solo ferroviario) a più di 30 metri dall'attuale. Tale situazione ha indotto Rfi a prevedere per entrambi gli Scenari 1 e 3 una soluzione progettuale che impatta direttamente su via Edison, come rappresentato dalla foto allegata allo Scenario 1 che qui si riproduce (**doc. 6**, estratto pag. 16 Relazione di progetto pubblicata sul sito www.dpnuovopontesanmichele.it,).

**2.** Una tale soluzione determinerebbe l'interruzione dell'unico accesso allo stabile aziendale di Molino Colombo impedendone la produzione.

Di fatti, per quanto detto, in un contesto di modifica di via Edison non è possibile per il Molino proseguire l'attività perché gli impianti produttivi sono realizzati per lavorare il prodotto in entrata e in uscita da via Edison 34.

La questione **non può risolversi con un eventuale spostamento dell'ingresso all'azienda** in altro sito del perimetro produttivo: un diverso ingresso comporterebbe **l'inversione di tutto il processo di gestione del ricevimento della materia prima**, e dunque l'integrale rifacimento di tutti gli impianti aziendali coinvolti in tale processo con un onere economico insostenibile per la società. Inoltre tale ipotesi dovrebbe prevedere lavori di carattere edili difficilmente conciliabili con l'operatività aziendale. SI tratta di impatti rilevantissimi in termini economici e di operatività che conseguirebbero non a una scelta aziendale di Molino Colombo, ma a un'imposizione dell'amministrazione in danno della organizzazione produttiva.

In altre parole, la realizzazione degli Scenari 1 e 3 comporta incidenze estremamente rilevanti a danno di Molino Colombo che non sono stati attentamente valutati e che mettono a rischio l'esistenza stessa dell'attività pluricentenaria di Molino Colombo.

### IV) La programmazione e la fase realizzativa del cantiere

**1.** Si evidenzia come gli Scenari 1 e 3 comporterebbero impatti dannosi a carico di Molino Colombo già dalla fase di cantierizzazione (di cui neppure è stimata la durata)

Sulla organizzazione del cantiere dell'opera i documenti pubblicati non contengono previsioni che prendono in considerazione il sito aziendale di Molino Colombo.

Data la dimensione e complessità dell'opera (realizzazione di galleria ferroviaria; realizzazione del ponte; realizzazione della strada), è una prospettiva concreta che sin dall'avvio del cantiere delle opere di costruzione del Ponte e della galleria la utilizzabilità di via Edison sia già integralmente compromessa e **sia quindi impedito l'accesso all'azienda già durante l'esecuzione dei lavori**

Il progetto non esamina questa circostanza e non indica modalità per ovviare all'inaccessibilità di via Edison e di Molino Colombo, che, ovviamente, dovrebbe invece essere risolta e materialmente realizzata **prima che le opere del cantiere avessero inizio.**

Infatti, come già detto, la strada comunale via Festini non consente accesso diretto al sito aziendale; per raggiungere l'impianto dovrebbe essere realizzata una viabilità su aree di proprietà di terzi e corrispondente area di stazionamento mezzi.

Quindi, tutte le opere di accessibilità esterna e di sistemazione interna alla fabbrica **dovrebbero necessariamente essere eseguite *prima* dell'inizio dei lavori di cantierizzazione, per evitare che l'accesso all'azienda e la produzione subiscano interruzioni.**

Non solo.

La soluzione -*preliminare* all'avvio del cantiere- dell'accesso all'azienda dovrebbe anche contemplare a carico del quadro economico quanto indispensabile per garantire la continuità della produzione di Molino Colombo; la qual cosa implica a carico del proponente di realizzare l'inversione degli impianti produttivi di Molino Colombo, che sono organizzati per ricevere, lavorare e far uscire il prodotto finito da via Edison 34.

In conclusione, oltre all'indubitabile impatto negativo 'a regime' del nuovo ponte, gli Scenari 1 e 3 non prendono minimamente in considerazione neppure l'impatto dell'opera in fase di cantierizzazione e non contengono adeguata programmazione economica e tecnica– *necessariamente* precedente l'avvio del cantiere- per consentire a Molino Colombo di mantenere la continuità della propria attività produttiva.

**Anche per questa ragione, con il presente contributo si evidenzia la contrarietà alle soluzioni Scenario n. 1 e Scenario n. 3 in quanto assolutamente pregiudizievoli per l'integrità del sito produttivo e per la continuità della produzione.**

*

**V) Conclusioni**

**1.** Il dibattito pubblico contempla un terzo scenario realizzativo.

**2.** Quanto descritto comprova che gli Scenari 1 e 3 minano la sopravvivenza della Molino Colombo e compromettono una realtà produttiva storica, con enormi ricadute di carattere sociale ed economico.

Per tutte le ragioni esposte, con la presente gli scriventi **esprimono la propria contrarietà allo Scenario 1 e Scenario 3** ed invitano Rete Ferroviaria Italiana e gli altri attori istituzionali partecipanti al procedimento di progettazione **ad individuare una soluzione diversa che non coinvolga zone urbanizzate e non comporti impatti dannosi al sito produttivo di Molino Colombo**.

A questo scopo, Molino Colombo resta a disposizione con i propri tecnici per fornire ogni necessario contributo e informazione.

Data la rilevanza degli interessi coinvolti, la presente è presentata senza acquiescenze e con ogni riserva di azione e tutela ove non fossero abbandonate ipotesi progettuali che impattano sulla consistenza di Molino Colombo.

Si allega

1. Carta identità dott. Enrico Vavassori Confapi Lecco

1 bis. Carta identità dott. Vincenzo Martinelli Italmopa;

2. Carta identità dott. Andrea Ottolina Molino Colombo;
3. Visura camerale Molino Colombo s.r.l.
4. Estratto satellitare con indicazione accesso Molino Colombo (freccia blu) e via Festini (freccia gialla);

5. Foto accessibilità al sito aziendale da Via Edison, 34;

6. Estratto progetto Scenario 1 e Scenario 3 pag. 16 Relazione di progetto dal sito www.dpnuovopontesanmiichele.it;

7. mail info@dpnuovopontesanmichele.it di accreditamento 14.7.2025,

La presente è inoltrata dall'indirizzo al.ferrario@studiolegaleferrario.eu registrata quale referente in fase di accreditamento.

Luglio – agosto 2025

CONFAPI LECCO

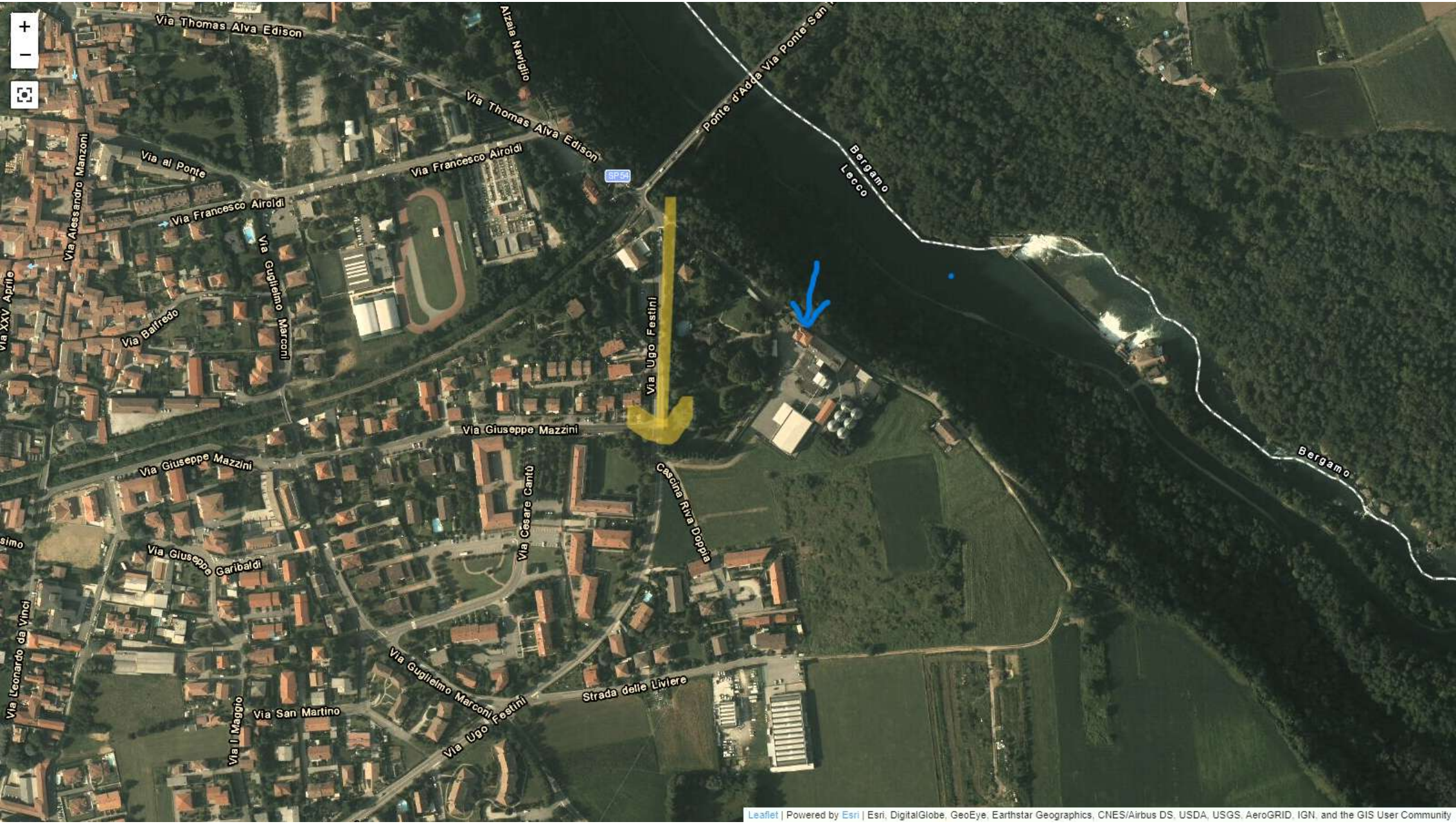
CONFAPI
LECCO E SONDRIO
*Il Presidente*

ITALMOPA - Associazione Industriali Mugnai d'Italia

Molino Colombo s.r.l.

MOLINO ANSELMO COLOMBO S.R.L.
23877 Paderno d'Adda (Lecco)
Via Edison, 34
Cod. Fisc. / Part. Iva 00.[illegible]310136

Italmopa
Associazione Industriali Mugnai d'Italia
00198 ROMA - Via Lovanio, 6


Via Thomas Alva Edison
Alzaia Navigilio
Via Thomas Alva Edison
Ponte d'Adda Via Ponte-San
Via al Ponte
Via Francesco Airoldi
SP54
Bergamo
Lecco
Via Francesco Airoldi
Via Alessandro Manzoni
Via Guglielmo Marconi
Via XXV Aprile
Via Balfredo
Via Ugo Festini
Via Giuseppe Mazzini
Via Giuseppe Mazzini
Via Cesare Cantù
Cascina Riva Doppia
Bergamo
Via Giuseppe Garibaldi
Via Leonardo da Vinci
Via Guglielmo Marconi Festini
Strada delle Livere
Via I Maggio
Via San Martino
Via Ugo Festini
Leaflet | Powered by Esri | Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

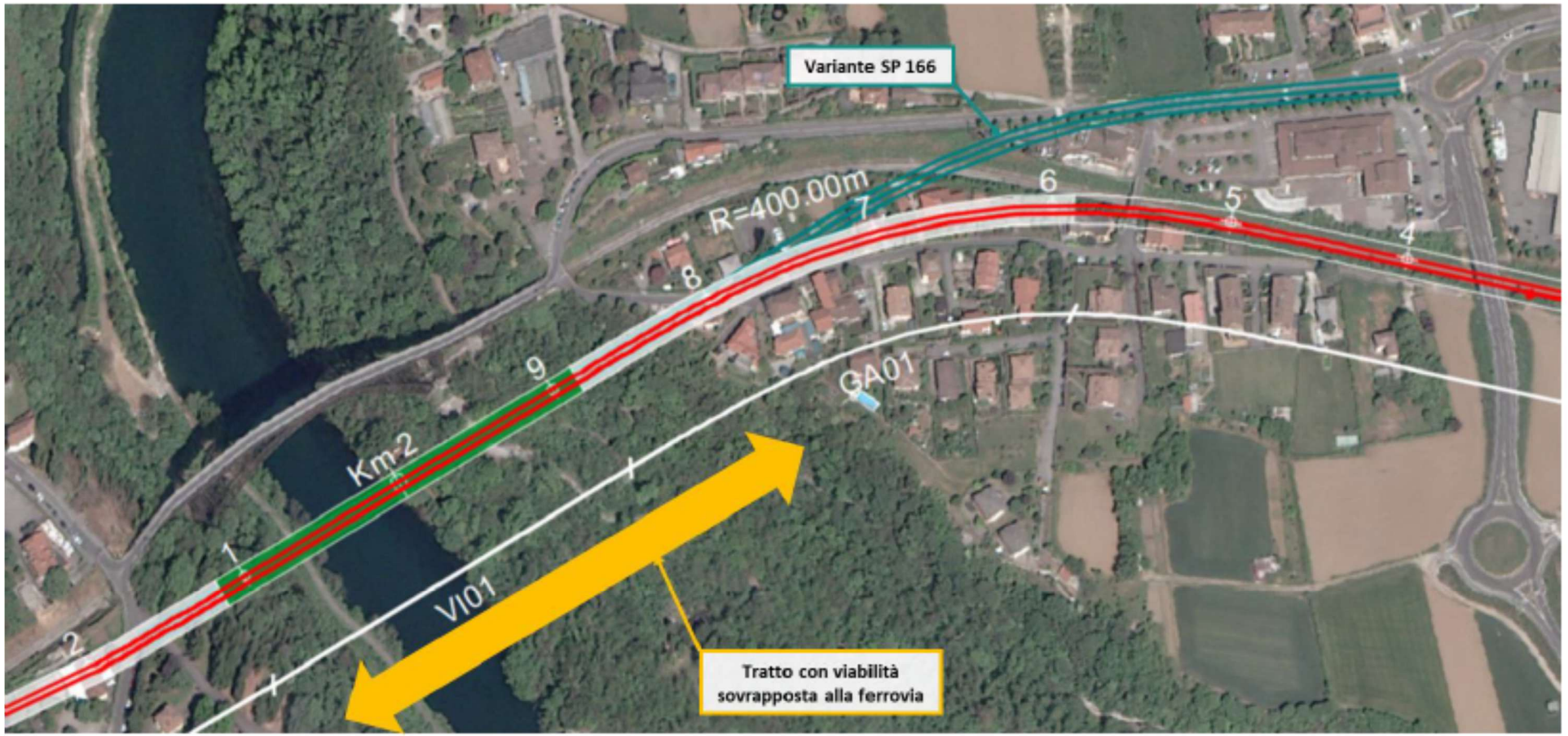
U. Festini

STOP

STOP

MAN

MAN


Variante SP 166
R=400.00m
Km 2
VI01
GA01
Tratto con viabilità sovrapposta alla ferrovia
1
2
4
5
6
7
8
9