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

Comitato Cittadini Ponti

2 agosto 2025

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

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

ANGELO GIULIO MANDELLI

Recapito personale (telefono o mail)

Mandelliangelo@pec.it 3289250661

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

PADERNO D'ADDA

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

COMITATO CITTADINI PONTI cittadiniponti@gmail.com

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

-PREMESSA SUL COMITATO E SUOI SCOPI.
Nel 2021 il nostro Comitato si è costituito quando venne resa nota la proposta di nuova costruzione di due ponti (ferroviario e viario) separati, entrambi a poche decine di metri dal S. Michele,
Pur essendo favorevoli alla realizzazione di nuovi ponti che ovviassero alla necessità, da decenni sentita, di agevolare i collegamenti tra le due province interessate, tale proposta (la cosiddetta zero), ci è apparsa irrazionale, portatrice di danni ambientali, economici e culturali.
La gravità degli interventi annunciati andava conosciuta e valutata da tutta la popolazione interessata e l'intenzione di oscurare il monumento S. Michele, vanto paesaggistico e architettonico, respinta con le dovute argomentazioni.
Abbiamo visionato la grande rotonda realizzata a Calusco, da cui sarebbe originata la nuova strada. In zona abbiamo registrato presso il comparto dell'Inceneritore e la Com Steel: il passaggio di 40 mezzi pesanti all'ora (quanti in vista della triplicazione dell'attività della Cementeria?).
-**AZIONI PORTATE AVANTI, SEGUITO RISCONTRATO**
Nonostante il legittimo desiderio di migliorare la viabilità e il collegamento tra le due sponde, le reazioni dei cittadini informati sono state di stupore e preoccupazione.
La raccolta di firme sia fisiche sia telematiche ha avuto un ottimo riscontro.
Dopo la proposta di un ponte unico (doppio binario più doppia grande carreggiata) avanzata da RFI nell'estate 2024.a ridosso del S. Michele, la vista delle immagini di

simulazione architettonica ha reso evidente, anche a chi aveva poca immaginazione, lo scempio previsto.
La cancellazione-dell'agognata Candidatura del Ponte S. Michele a Bene dell'Unesco ha scandalizzato molti cittadini, non solo locali.
La spiegazione dei tracciati, e il loro impatto sulla viabilità locale, già in difficoltà in molti punti, ha evidenziato una crescita dei problemi al posto di una soluzione.
La proposta di compensazione con la sistemazione di passaggi a livello problematici ha messo in evidenza che si tratta di interventi dovuti per qualsiasi linea ferroviaria attraversata dalla viabilità comunale o provinciale.
Assemblee molto affollate e riscontri sulla stampa hanno dimostrato che l'interesse e la preoccupazione sono in crescita; la nostra battaglia in difesa sia del S. Michele sia della vivibilità ambientale (traffico atteso, inquinamento dell'aria e acustico) ha inciso nell'opinione pubblica e presso molte Amministrazioni.
Per finire, le proposte ultime avanzate da RFI, come oggetto del Pubblico Dibattito, rendendo particolarmente evidenti gli enormi problemi connessi, e in più, la necessaria distruzione di abitazioni e attività hanno sollevato ulteriori preoccupazioni e interrogativi.
Il fronte in difesa del monumento S. Michele e per una collocazione più razionale delle nuove traiettorie ferroviaria e stradale si è rafforzato, trovando importanti convergenze.

LE NOSTRE VALUTAZIONI DELLE PROPOSTE PORTATE A QUESTO PUBBLICO DIBATTITO SONO FATTE SULLA BASE DEI NOSTRI PRINCIPI:

-SALVAGUARDIA INTEGRALE DEL S. MICHELE E DELLA VALLE LEONARDESCA.
-SALVAGUARDIA DELLA VIVIBILITA' AMBIENTALE ALMENO AI LIVELLI DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO ATTUALE.
-PORTARE IL TRAFFICO PESANTE FUORI DAI PAESI CHE HANNO UNA URBANIZZAZIONE E UNA VIABILITA' ASSOLUTAMENTE NON ADATTE.

Entrando nel dettaglio dell'analisi:

-SCENARIO 1 A nostro parere è da rigettare perché nessuna opera, soprattutto di grande impatto e volume, deve oscurare il ponte storico e deturpare la valle in questo tratto dall'immenso valore paesaggistico, interesse culturale e turistico nazionale e internazionale, possibile centro di sviluppo economico locale nel comparto dell'ospitalità, della ristorazione, degli itinerari ciclopedonali.

SCENARIO 2: Si introduce la divisione delle due traiettorie ferroviaria e stradale e in questo modo si ottiene di **salvaguardare il S. Michele** allontanando dallo storico manufatto gli interventi con un percorso ferroviario alternativo che migliorerebbe gli standard su ferro.
Tuttavia, il notevole consumo di suolo e, in accoppiata, l' attraversamento stradale con un nuovo ponte tra Villa d'Adda e Imbersago rendono la proposta palesemente irrealizzabile.
Su questo ponte previsto "a Nord", a parte la modificazione ambientale prevista, appare chiaro che portare il traffico pesante della provincia bergamasca verso Nord a Villa d' Adda per mandarlo poi verso Sud a Imbersago a ripercorrere, in direzione del milanese, strade strette, già intasate, sia che si vada verso Via Milano a Robbiate o verso la 342 dir, non sembra assolutamente una scelta razionale.

-SCENARIO 3, che pure divide le traiettorie, è da rigettare perché un ponte ferroviario a doppio binario, in ogni caso va a deturpare definitivamente il S. Michele e la valle, senza contare che tale linea a servizio anche di numerosi treni merci (secondo le previsioni) dovrebbe farsi spazio in mezzo a una zona già urbanizzata, e il relativo traffico ferroviario previsto porterebbe grande disturbo acustico. Questo luogo particolarmente delicato, comunque la si guardi, **non è assolutamente adatto** ad accogliere una gronda ferroviaria di una certa importanza, certamente da tempo necessaria, ma che deve avere un'altra consona collocazione.
Sul tratto stradale con ponte tra Villa d'Adda e Imbersago abbiamo già detto.

PARTICOLARMENTE GRAVE ci sembra l'intenzione dichiarata da RFI di "dismissione" del ponte storico, la cui manutenzione, già scarsa nel corso dei decenni, verrebbe demandata ad altri Enti che non ne hanno proprietà o responsabilità. Ci appare come una minaccia ricattatoria fatta allo scopo di far accettare, ob torto collo, le soluzioni proposte.
Il monumento, al contrario, dovrebbe assurgere a vero vanto di Ferrovie, a esempio di conservazione e valorizzazione di una linea locale dedicata a spostamenti tra le sponde più lenti, forse, ma in grado di soddisfare la richiesta di mobilità sostenibile che il presente e il prossimo futuro avanzano inesorabilmente.

COMMENTO SUI COSTI
Le Amministrazioni si dibattono in mezzo alle difficoltà finanziarie, a meno che abbiano grandi comparti industriali che integrino, con oneri diversi, le loro casse. A livelli più alti si lamentano mancanza di fondi e bilanci risicati sui capitoli delle infrastrutture. Non è facile per semplici cittadini confutare tali dichiarazioni ma si possono tuttavia osservare enormi stanziamenti di spesa che assorbono strabilianti percentuali di bilancio per opere inutili e di dubbia utilità o destinate all'abbandono.
Nella relazione che introduce il Pubblico Dibattito si mostrano tabelle indicanti la convenienza economica relativa alle proposte fatte. Chiaramente la proposta uno vincerebbe il confronto.
Noi però, tenendo anche conto, "banalmente", di tutte le spese successive ritenute necessarie per integrare le nuove opere proposte nel tessuto urbano e viario attuale, abbiamo fatto una "lettura" a visione più ampia e proiettata nel prossimo futuro:
-e i costi in termini di sconquasso ambientale?
-e i costi per la comunità a causa dell'inquinamento dell'aria e sonoro?
-e la perdita della visione di un monumento storico di valore internazionale, vanto turistico e culturale inestimabile?
-e la perdita di significato di un Parco prestigioso?
E dunque, una zona come la nostra, incrocio di importanti province e ricca di lavoro, cultura, storia, paesaggi, parchi con la particolare presenza di un fiume così importante e bello come l'Adda, non merita una attenzione, una considerazione maggiore? La delicatezza del sito del Ponte tra Paderno e Calusco, il S. Michele, vanto lombardo, non pretenderebbe una cura e un rispetto al di là del puro calcolo?

-RICHIESTA DI MODIFICARE GLI INTERVENTI
Perfettamente consci di interpretare gli interessi dei cittadini che, insieme al miglioramento sostenibile della mobilità tra le due sponde/provincie e locale intendono salvaguardare il monumento storico, ponte S. Michele, la Valle leonardesca, il valore del Parco, la vivibilità ambientale di una comunità che, negli anni, ha cercato di limitare l'urbanizzazione in favore della conservazione del verde, che si è difesa attivamente

contro fonti di inquinamento dell'aria, che deve affrontare già giornalmente le insufficienze della viabilità,
riteniamo di chiedere in questo Dibattito che si rivedano le progettazioni nei seguenti modi:

PROPOSTA 1
-RECUPERARE E RINNOVARE IL PONTE S. MICHELE
Lo storico manufatto è stato oggetto di manutenzione nel lontano1992.
Solo nel 2015 RFI ha appaltato alla Società IPS Engineering Company l'analisi dello stato di sicurezza del ponte.
Nel testo della relazione che ne è seguita, a cui facciamo riferimento si legge:
*"**Valutazioni globali***
*E' evidente come le carenze strutturali dovute alla perdita di resistenza (dovute al degrado ed alle modalità costruttive) rendano **necessari degli interventi di rinforzo strutturale**. Si può affermare che, con un restauro delle parti più degradate l'integrazione delle resistenze mancanti possa far avvicinare l'indice di rischio al valore unitario con tutti i carichi previsti da normativa.*
In quest'ottica si ritiene opportuno un intervento di restauro dell'opera con adeguamento ad un transito di treni di categoria C3 a 120km/h."
A seguito di questa perizia, RFI chiese un finanziamento per la realizzazione dell'intervento che prevede:
• di allungare la vita utile del ponte di 50 anni
• di portare a 70 km orari la velocità dei treni sul ponte
• di permettere l' uso stradale in concomitanza con il transito degli stessi.

Alleghiamo parte della lettera dell'allora Amministratore Delegato in proposito.

La campagna di indagine strutturale e di caratterizzazione dello stato di degrado del ponte ferroviario e stradale a Paderno d'Adda si è conclusa nello scorso mese di novembre 2015.

In considerazione dei positivi risultati ottenuti da tale campagna di analisi, la scrivente società ha dato avvio alla progettazione definitiva di un intervento di manutenzione straordinaria che consentirà di adeguare la struttura al passaggio dei treni viaggiatori e merci, di eliminare la limitazione di velocità di 15 km/h attualmente presente e di consentire la contemporaneità del traffico stradale con quello ferroviario.

Il progetto esecutivo, riferito ad una Vita Nominale di almeno 50 anni, prevederà opere di rinforzo diffuse che non modificheranno la geometria e l'aspetto architettonico del ponte, nonché interventi di pulizia, di ripristino degli elementi deteriorati e una protezione superficiale generalizzata.

L'onere finanziario, stimato in 20 milioni di euro, è stato inserito nel Contratto di Programma 2016-2020.

Restano esclusi da tale stima gli interventi connessi alla viabilità stradale, di competenza delle Province di Lecco e Bergamo, che ci rendiamo disponibili a realizzare fin dalla fase progettuale, su incarico da formalizzare con apposito Accordo/Convenzione e con oneri a carico delle rispettive proprietà.

Per completezza si allegano alcune schede descrittive dell'intervento di manutenzione straordinaria del ponte S. Michele a Paderno d'Adda.

A disposizione per ogni ulteriore chiarimento e collaborazione, si coglie l'occasione di porgere

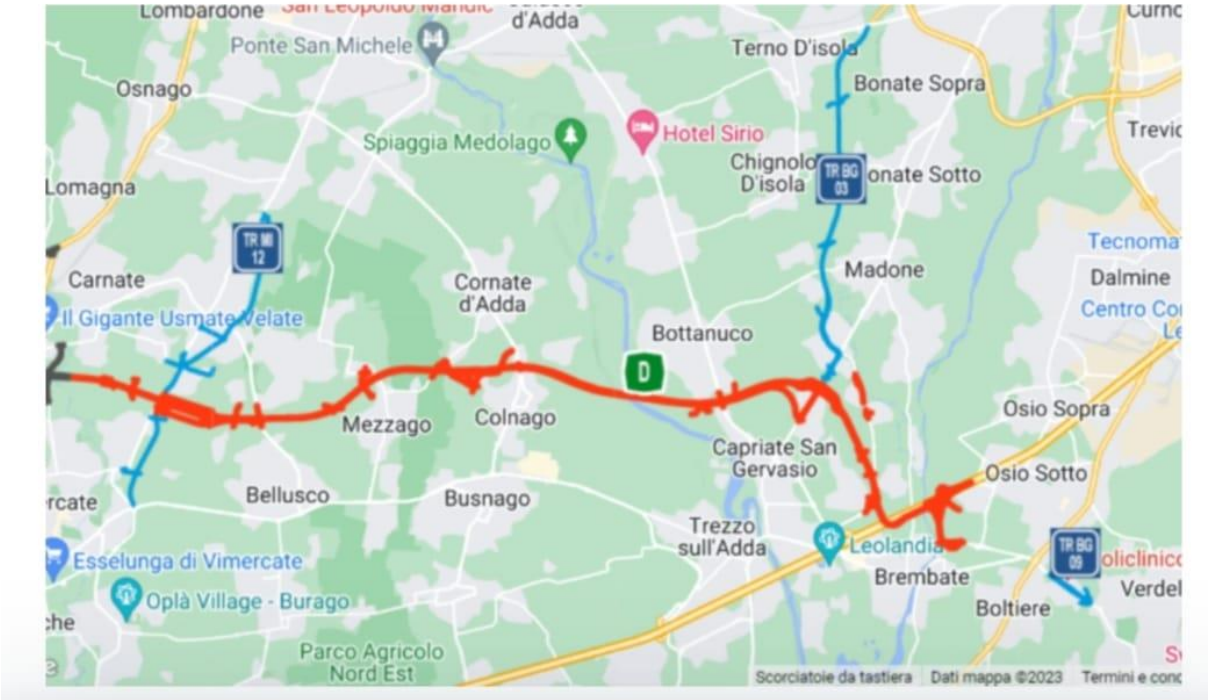
Cordiali Saluti

Maurizio Gentile

Alla luce di questi fatti, chiediamo che tale progetto di **integrale recupero della funzionalità del ponte** venga portato a conclusione, permettendo il traffico di treni e auto.
Così opportunamente restaurato e mantenuto il ponte S. Michele continuerà a restare "in servizio" per il traffico locale per gli spostamenti dei cittadini tra le due sponde (lavoro locale, acquisti, mercati, servizi Sanitari, turismo ciclopedonale, collegamento con linee più importanti. Un esempio di conservazione storica coniugata con una mobilità sostenibile.
A latere notiamo che le affermazioni riguardanti la fine della vita del Ponte, fissata per il 2030, non siano supportate da alcuna Perizia Giurata.

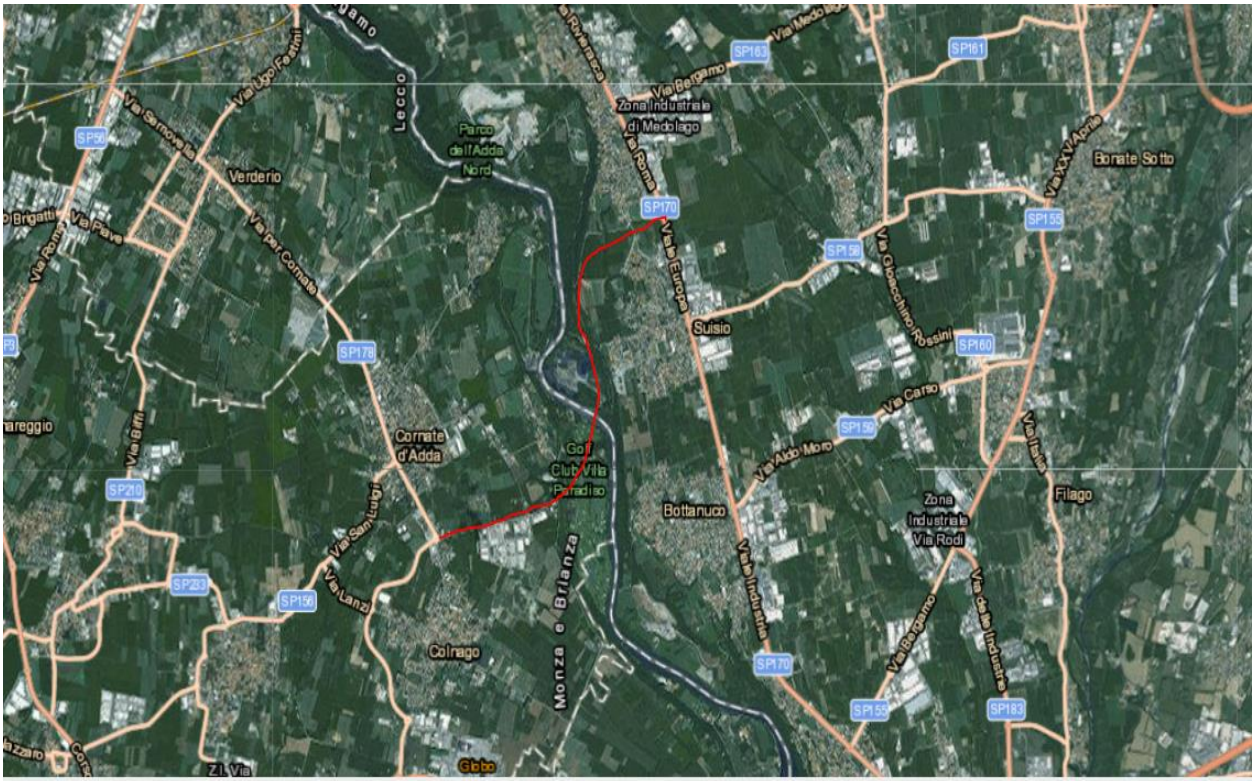
PROPOSTA 2
-LINEA FERROVIARIA A DOPPIO BINARIO
Il raddoppio della linea ferroviaria anche per merci è un progetto già attivo. Riteniamo che sia assolutamente necessario il
mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005.
Come si evince da altre documentate osservazioni, illustrate opportunamente in pubblico, occorre rimanere sul progetto di Gronda ferroviaria EST/OVEST già prevista

per il rafforzamento del collegamento nella fascia a Nord di Milano, inserita in opere di mobilità su ferro, merci e passeggeri, che attraversano l'Europa collegando Est e Ovest.
Il progetto prevede che da Carnate si stacchi una nuova ferrovia a doppio binario che segue parallelamente il tracciato della ex tratta D di Autostrada Pedemontana. Tale linea ferroviaria, affiancata a strada provinciale a doppio senso di marcia,
attraversa il fiume Adda 7,5 km sud/est rispetto allo storico Ponte San Michele.
Tale progetto è ancora attivo e non può essere accantonato e sostituito con le proposte di scenario 1-2-3 fatte da RFI . Esse tendono a creare alternative presentate come meno costose, ma che si mostrano utili solo a singoli comparti industriali e producono, invece, problematiche complesse e danni irreversibili.



PROPOSTA 3
-SOLUZIONE STRADALE A SUD
Per risolvere l'attraversamento viario, si deve realizzare un ponte stradale che colleghi le due sponde dell'Adda in zona non urbanizzata e con un tracciato facilmente collegabile alle direttrici bergamasca e brianzola.
Dal lato Ovest si sfrutta l'esistente Via Guido Rossa nel comune di Cornate d'Adda . Questa strada, una volta parzialmente interrata, si può avvicinare al livello del fiume e imboccare il nuovo ponte a sud di Villa Paradiso e a nord dell'omonimo Golf Club. Dalla rotonda cornatese da cui origina, tramite l'esistente tangenziale di Colnago, questa strada ha sbocchi rapidi sulla provinciale EX Pedemontana citata nelle proposta 2 e in alternativa sulla SP 2 Vimercate /Trezzo d'Adda.
Sul lato Est di questo possibile tracciato, in provincia di Bergamo, la nuova strada si può innestare sull'esistente Via Alle Cave, tra i comuni di Suisio e Medolago, con rapido collegamento alla provinciale SP 170 (Rivierasca).
Il traffico transitante su tale media arteria, raccoglierebbe buona parte della mobilità dell'Isola bergamasca e la condurrebbe verso il capoluogo lombardo evitando strozzature, ingorghi, insufficienze già problematici nei paesi della "prima fascia" lecchese e della provincia Brianzola adiacente. Si alleggerirebbe in contemporanea la pressione veramente pesante sul nodo di Trezzo d'Adda.

(sulla cartina allegata il tracciato è segnato in rosso)



I

CONCLUSIONI
Abbiamo lavorato con spirito di collaborazione e senso civico in nome delle difesa di beni comuni.
Riteniamo che tutta la questione "trasporti e viabilità" debba essere vista ad ampio raggio e non in modo frazionato o parziale.

La nostra proposta complessivamente è tale da:
-Salvaguardare il Ponte S. Michele e la valle dell'Adda.
-Produrre il minore consumo di suolo possibile.
-Evitare di portare il traffico pesante nei centri abitati.
Ci auguriamo che gli Organi decisionali, implicati in queste importanti scelte, tengano in considerazione le nostre proposte.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Le cartine e gli allegati sono interne allo scritto

Data 02 Agosto 202