



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 Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi

11 agosto 2025

Nome Cognome

WALTER PREVITALI

Recapito personale (telefono o mail)

Comitato.ponte.monastero@gmail.com / wprevitali58@gmail.com

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

CALUSCO D'ADDA, VIA MONASTERO DEI VERGHI N.393

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

COMITATO PER LA TUTALE E VALORIZZAZIONE DEL QUARTIERE PONTE E MONASTERO DEI VERGHI

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

Osservazioni al Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) Potenziamento Carnate-Ponte San Pietro 1 fase- Nuovo Ponte Ferroviario Paderno d'Adda

Indice:

I- Premessa

II- Criticità e richieste

1. *Impatto sanitario e ambientale - mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica;*
2. *Mancata considerazione esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025- grave carenza nella nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione - incongruenza progettuale;*
3. *Mancata valutazione comparativa delle alternative;*
4. *Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza - mancata valutazione di impatto paesaggistico; possibile violazione D.Lgs. 42/2004;*
5. *Espropri e sacrificio della proprietà privata – mancata valutazione dell'impatto socioeconomico;*
6. *Poteniale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza (VInCA) - incompletezza procedurale rispetto a normative europee;*
7. *Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico;*
8. *Assenza di un adeguato processo di concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che*

Modulo indicativo per la raccolta di osservazioni da inviare a: info@dpnuovopontesanmichele.it



necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari;

9. *Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere;*

10. *Considerazioni generali.*

III- Presentazione Comitato e contesto

Il quartiere "Ponte":

a. *A sud: Via Monastero dei Verghi e via Micca*

b. *A nord: Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala vecchia/nuova*

c. *Storia, cultura, ambiente, archeologia, potenziale turistico*

c. *L'impatto di un nuovo ponte sul quartiere - disagi e previsioni, impatto dei lavori e qualità della vita degli abitanti.*

*

I- PREMESSA

Il Comitato per la Tutela e la Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi (*cfr. Paragrafo II*), costituito da 70 cittadini e cittadine di Calusco d'Adda e Carvico, Villa d'Adda, Sotto Il Monte XXIII, Bonate Sopra, Solza, Chignolo D'Isola, Verano Brianza, Milano, Albino, Valbrembo, Brembate di Sopra, Merate e Paderno D'Adda partecipa al Dibattito Pubblico relativo al progetto di RFI al fine di contribuire con le proprie osservazioni alla definizione di alternative percorribili utili a migliorare la viabilità ferroviaria e stradale a cavallo del fiume Adda.

Questa partecipazione trae fondamento dal diritto costituzionale alla partecipazione democratica e alla difesa degli interessi legittimi riconosciuta dagli articoli 3, 18, 24 e 118 della Costituzione che trova attuazione specifica nell'articolo 22 del Decreto Legislativo n. 50 del 2016, nel DPCM del 10 maggio 2018, n. 76 nonché nell'alleg. I.6 al D.lgs. 36/2023, Nuovo Codice degli Appalti disciplinanti la fase di consultazione pubblica per le grandi opere infrastrutturali.

La funzione del Dibattito Pubblico è stata delineata dal parere n. 855/2016 del Consiglio di Stato, che lo ha qualificato come «strumento essenziale di coinvolgimento delle collettività locali nelle scelte di localizzazione e realizzazione di grandi opere», capace quindi di garantire trasparenza e di ridurre conflitti e opposizioni sociali.

La Corte Costituzionale, con la sentenza n. 235/2018, ha inoltre riconosciuto che il dibattito pubblico rappresenta una tappa fondamentale nel percorso di sviluppo della democrazia partecipativa, chiarendo non solo che la disciplina di questo istituto è competenza esclusiva dello Stato ma anche che esso costituisce un momento imprescindibile di confronto tra amministrazione e comunità locali.

Questi interventi, letti insieme all'articolo 10 della Legge n. 241/1990 sul diritto alla partecipazione e al dovere di motivazione della pubblica amministrazione, dimostrano che il Dibattito Pubblico non rappresenta una formalità priva di effetti ma che, al contrario, anche se non produce un vincolo giuridico diretto, ogni scelta futura che si discosti in modo significativo dalle istanze emerse durante il confronto dovrà essere adeguatamente e puntualmente motivata.

Prima di entrare nel dettaglio delle osservazioni, pare sin d'ora opportuno richiamare i principi generali dell'azione amministrativa di economicità, efficacia, e pubblicità, sanciti dall'articolo 1 della

Legge n. 241/1990 e dall'articolo 97 della Costituzione, che impongono che le decisioni pubbliche perseguano l'interesse generale con il minor sacrificio per i diritti dei cittadini e l'ambiente.

Aspetto fondamentale dell'intera vicenda che ha determinato l'intervento del Comitato è costituito dalla questione della tutela della salute pubblica, diritto fondamentale di tutti gli individui garantito dall'articolo 32 della Costituzione, dalla legislazione nazionale (nonché da varie norme nazionali come la legge n. 833/1978 e il D.Lgs. 81/2008 nonché dell'Unione europea come, tra le tante, la Direttiva 2008/50/CE di cui al D.Lgs. 155/2010.

A parere di chi scrive, infatti, detta questione non pare essere stata tenuta in debito conto nella fase in cui sono state avanzate le prime ipotesi di progettazione delle infrastrutture, non escludendo così l'adozione di soluzioni che comportino danni e/o rischi non mitigabili le cui conseguenze ricadrebbero su tutta la cittadinanza.

Duole osservare come nei documenti prodotti da RFI manchino studi sull'effetto su persone (ed edifici) delle vibrazioni, dell'inquinamento da polveri sottili e acustico nonché sul rischio di crolli o cedimenti in area franosa derivanti dalla cantierizzazione delle aree individuate nelle varie ipotesi progettuali (*cf. Paragrafo 1*).

Non pare, altresì, affatto considerata la vulnerabilità idrogeologica del territorio, facendo sorgere il fondato dubbio circa il rispetto del principio di precauzione, fatto questo che costituisce ulteriore serio motivo di seria preoccupazione.

Infatti, come meglio dettagliato nel prosieguo, RFI pare abbia del tutto ignorato lo studio di ISPRA pubblicato nel luglio 2025 che ha confermato la presenza dell'imponente fronte franoso sul lato lecchese, già rilevata negli anni '80 del secolo scorso.

Non sono presenti, nemmeno, pareri o studi condivisi con la Soprintendenza in relazione al futuro del Ponte San Michele per un'opportuna quanto necessaria valutazione di compatibilità paesaggistica e ambientale delle nuove opere ipotizzate con lo stato di fatto esistente né di Regione Lombardia e Province interessate in tema di interconnessione delle nuove opere con la viabilità stradale globale attuale (*cf. Paragrafo 4*).

Simulazioni visive che rappresentino l'impatto del nuovo viadotto sullo status quo avrebbero di certo reso questo dibattito più efficace e facilitato la comprensione da parte di tutti i soggetti interessati delle diverse ipotesi progettuali e dei relativi effetti in positivo e negativo.

Prima di autorizzare nuove costruzioni invasive, chi scrive ritiene che l'amministrazione precedente abbia l'obbligo di valutare soluzioni conservative, come il riuso o il consolidamento delle infrastrutture esistenti e funzionanti, adottando le misure necessarie per metterle in sicurezza rispetto alla frana rilevata da ISPRA (*cf. Paragrafo 2*).

Gli scenari progettuali prospettati appaiono non considerare adeguatamente i principi richiamati in quanto comportano invece ampi espropri, con la conseguente demolizione di un intero quartiere determinando così la perdita di identità sociale e di attività commerciali radicate e fortemente identitarie.



In particolare, gli Scenario 1 e 3 presentati da RFI prevedono l'esproprio e l'abbattimento integrale di almeno 14 proprietà di cui 2 commerciali, site in Via Monastero dei Verghi, ove vivono oltre 25 persone tra cui alcuni soggetti fragili, nonché la grave compromissione della godibilità delle restanti proprietà che, seppure non abbattute, rimarrebbero in un quartiere deturpato (*cf. Paragrafo III d) e allegato*).

In proposito è d'uopo il richiamo al DPR n. 327/2001 e ss.mm., che all'articolo 39 impone la valutazione di scelte meno invasive nella scelta dell'area da espropriare. L'autorità espropriante dovrebbe infatti valutare preliminarmente tutte le alternative possibili, preferendo quelle che comportino il minor sacrificio per il proprietario.

Il richiamo a questo principio è fondamentale nel contesto dell'espropriazione per pubblica utilità, in quanto a rigor di logica imporrebbe che già da questa fase interlocutoria si compia una riflessione attenta sulla scelta delle aree da espropriare, privilegiando la soluzione che impatta meno sulla sfera giuridica dei cittadini.

L'obiettivo del Comitato è, quindi, quello di stimolare RFI a bilanciare l'interesse pubblico al miglioramento della rete ferroviaria con il diritto di tutti a mantenere condizioni di salubrità idonee e con quello dei proprietari della zona a non subire eccessivi ed evitabili pregiudizi.

Per queste semplici ragioni sarebbero pertanto illegittime quelle scelte progettuali che compromettono la qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo e che aggravano inutilmente il sacrificio dei privati quando esistono alternative meno pregiudizievoli.

Per le ragioni di seguito esposte, alla luce di queste carenze, il Comitato, come detto, pur non opponendosi al potenziamento della rete ferroviaria, rivendica fermamente il diritto della Comunità da esso rappresentata a un'infrastruttura legittima, proporzionata, sostenibile e rispettosa della salute pubblica, del patrimonio storico pubblico e di quello privato.

Solo una radicale revisione delle ipotesi si qui avanzante conforme ai principi costituzionali, alle norme nazionali e comunitarie e alla giurisprudenza in materia potrà consentire la realizzazione di un'opera condivisa, sicura e rispettosa del territorio.

In caso contrario, il Comitato si riserva sin d'ora di intraprendere ogni azione di tutela.

Come di seguito meglio dettagliato e circostanziato si evidenzia che dalla documentazione offerta in comunicazione emergono le seguenti criticità:

1. **Impatto sanitario e ambientale-** mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica;
2. **Mancata considerazione** esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025 - grave carenza nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione- incongruenza progettuale;
3. **Mancata valutazione comparativa delle alternative;**
4. **Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza -** mancata valutazione di impatto paesaggistico;
5. **Espropri e sacrificio della proprietà privata –** mancata valutazione dell'impatto socioeconomico;
6. **Poteniale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza-** incompletezza procedurale rispetto a normative europee;
7. **Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico;**
8. **Assenza di un adeguato processo di**



concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari; 9. Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere; 10. Considerazioni generali.

II – CRITICITA' E RICHIESTE

1. Impatto sanitario e ambientale- mancanza di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica

Non risultano presenti nella relazione in commento né valutazioni sull'emissione di polveri sottili e inquinanti atmosferici durante le fasi di cantiere né studi sull'inquinamento acustico e sulle vibrazioni né analisi del rischio per la salute pubblica, con il rischio di violazione della Direttiva 2008/50/CE e del D.Lgs. 155/2010.

La mancanza di queste valutazioni preliminari, comunque necessarie in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, potrebbe costituire il presupposto di ricorsi per violazione del diritto alla salute di tutti coloro che verrebbero in diretto contatto con le opere.

Nelle ipotesi progettuali non vengono esplicitati i danni alla salute legati alle polveri, al rumore, al traffico pesante generati dal cantiere in relazione alla movimentazione delle merci necessarie alle opere, agli scavi, nonché – a opere ultimate- dal passaggio dei treni, delle auto e dei camion.

Stando agli stessi dati forniti da RFI per valutare l'impatto sulla viabilità locale della costruzione del nuovo ponte stradale e ferroviario tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, il traffico giornaliero potrebbe aumentare del 143%.

Nel 2020, nelle ore di punta mattutine, il traffico rilevato era tra i 230 e i 280 veicoli all'ora, mentre la sera si arrivava a circa 350 veicoli/ora per direzione. Il totale giornaliero era pari a 5.730 veicoli (il Comitato ne ha contati 4350 dalle 6 alle 16:30 il 14 luglio 2025, quando la mole di traffico è inferiore soprattutto per via della chiusura delle scuole), con una quota del 13% di mezzi commerciali.

Fonte: https://www.dpnuovopontesanmichele.it/wp-content/uploads/2025/07/E013_Studio-Trasportistico-Relazione.pdf

Le stime laddove il nuovo ponte fosse realizzato indicano un flusso di 10.870 veicoli leggeri, 1.410 commerciali e 1.670 pesanti.

L'incremento del traffico provocherebbe un aumento delle polveri sottili (PM10) e degli ossidi di azoto (NOx), in un'area già stressata dalla presenza della cementeria, della ferrovia e della SP166. Ad oggi mancano dati certi e pubblici sull'incidenza di patologie respiratorie e tumorali nella zona, ma stando alle statistiche pubbliche relative alla pianura padana si osserva che l'area è già gravemente compromessa (<https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/air-pollution-in-the-eu/>)

La situazione attuale, con le automobili di passaggio e in coda, specialmente nelle ore di punta, lungo la parte di Via Vittorio Emanuele II che attraversa il quartiere, crea già oggi forti disagi a chi vive a ridosso della strada.



In Via Monastero dei Verghi il treno procede ora molto vicino alle case senza soluzioni per attutire i rumori- questo al momento si limita a poche tratte orarie, limitate ai passeggeri e solo durante il giorno, mentre stando a quanto annunciato da RFI si prevedono corse a maggiore velocità e più frequenti durante la giornata e la notte.

La nuova linea passerebbe in un tratto parzialmente interrato all'inizio, per poi proseguire in trincea aperta o a raso, attraversando zone residenziali, scolastiche e produttive già oggi esposte a rumore e vibrazioni. A prescindere da dove possa essere disegnato, il tracciato stradale e ferroviario sembrerebbe portare a un impatto aumentato in termini di disagi per tutto il quartiere.

È necessaria quindi un'analisi comparativa dei flussi di traffico attuali e futuri, con e senza nuovo ponte, supportata da dati aggiornati e pubblici. La comparazione dovrebbe includere anche gli impatti registrati durante la chiusura improvvisa del 2018 rispetto a una potenziale chiusura programmata di 10-13 anni. Gli scenari con nuovo ponte in affiancamento all'esistente comporterebbero l'interruzione del servizio ferroviario per almeno tre anni, con conseguenti disagi anche alla viabilità stradale.

In proposito, il Comitato ritiene preliminare ad ogni discussione sul futuro del ponte San Michele e delle zone interessate da progetti di sviluppo infrastrutturale inserire già in questa fase almeno uno studio di massima sull'impatto delle opere ipotizzate dal punto di vista sanitario.

Lo studio che per essere efficace e comprensibile dovrebbe essere integrato con misurazioni modellistiche di qualità dell'aria, rumore e vibrazioni e piani di mitigazione durante e dopo la costruzione.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. commissioni uno Studio di Impatto Sanitario con modellazioni su qualità dell'aria, acustica, vibrazioni e misure di mitigazione;
2. aggiorni la documentazione di progetto con piano di monitoraggio ambientale e sanitario durante le fasi di cantiere ed eventuale futuro esercizio.

Cfr. infra per maggiori dettagli sull'incremento di traffico previsto dallo studio commissionato da RFI.

2. Mancata considerazione esistenza fronte franoso sul lato lecchese come da rilievi ISPRA luglio 2025 - grave carenza nella valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione - incongruenza progettuale

Alla luce degli ultimi dati pubblicati da ISPRA in data 30 luglio 2025 (consultabili al link: <https://idrogeo.isprambiente.it>), emergono gravi incongruenze tra quanto riportato dalla Relazione di Progetto di RFI e lo stato reale del dissesto idrogeologico dell'area interessata dalle ipotesi progettuali, con conseguente lesione dei principi fondamentali di legalità, precauzione e trasparenza amministrativa.

Queste incongruenze compromettono l'affidabilità degli elaborati prodotti da RFI in quanto ISPRA rappresenta, come noto, l'ente di riferimento nazionale per la valutazione dei rischi ambientali. Ignorare gli studi dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale non è ammissibile, soprattutto laddove, come nel caso di specie si discute di un appalto infrastrutturale destinato ad

alterare le condizioni di vita di migliaia di italiani con una spesa prevista di centinaia di milioni di euro e non meno di 5 anni di cantieri aperti.

Tale omissione appare del tutto incomprensibile e inaccettabile se si considera che il fronte franoso rilevato da ISPRA è attivo dagli anni '80 del secolo scorso e che proprio su questo fronte insistono tanto le fondamenta del ponte San Michele che si vorrebbe abbandonare a sé stesso quanto quelle che dovrebbero sostenere il nuovo ponte laddove si propendesse per l'ipotesi progettuale sub 1.

Ora, delle due l'una.

O l'esistenza di fronti franosi costituisce ostacolo per tutte le soluzioni proposte o, stante le nuove tecnologie disponibili, non lo è per nessuna.

Quindi poiché RFI sembra aver scartato la soluzione 0 per motivi idrogeologici, per gli stessi motivi dovrebbe scartare la soluzione 1, ovvero procedere con un'attenta analisi costi-benefici per tutte le soluzioni ipotizzate, senza pregiudizi legati alle frane che caratterizzano tutta la zona.

Per gli stessi motivi RFI dovrebbe poi assicurare tutti i fruitori del ponte che lo stesso è in sicurezza stante nonostante la presenza della frana e che sarà comunque mantenuto in sicurezza anche dopo l'ipotizzata chiusura.

Stabilità del terreno e criticità tecniche

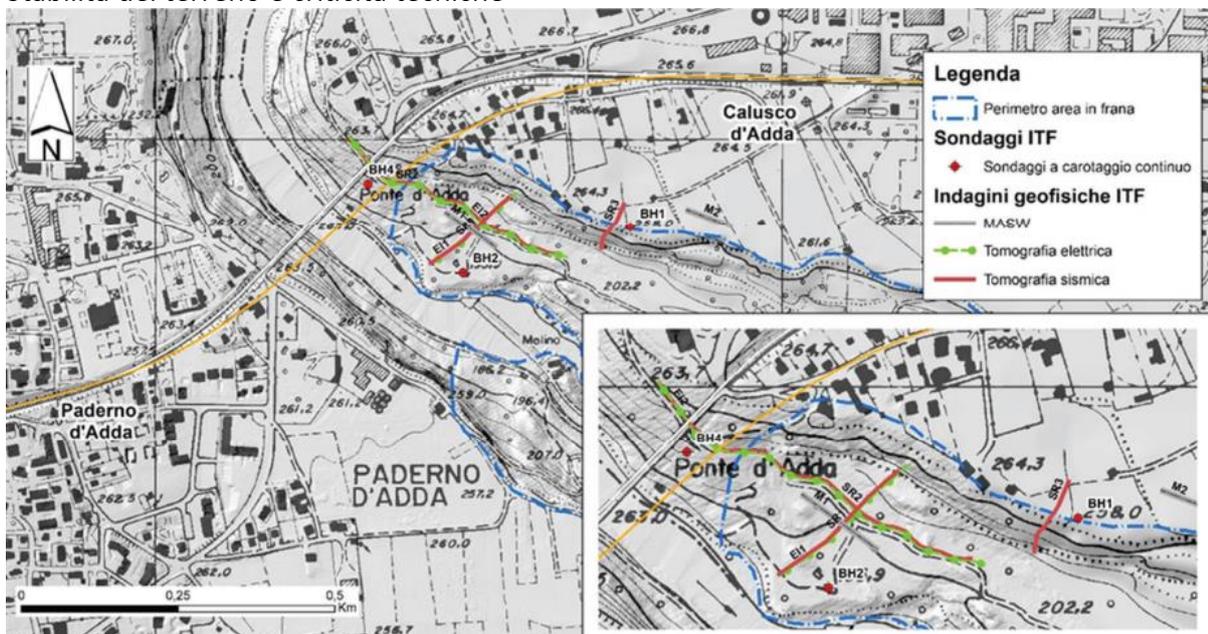


Immagine 1: Mappa e dettaglio del disegno del nuovo ponte in relazione alle aree franose.

Nel territorio individuato per la realizzazione dell'opera è stato documentato da RFI il solo fenomeno franoso a sud del ponte, esteso per circa 1,5 km. RFI ha rilevato crepe su edifici in via Monastero dei Verghi, indicando che il dissesto è attivo e potrebbe coinvolgere aree oggi stabili.

Nuovo Ponte San Michele

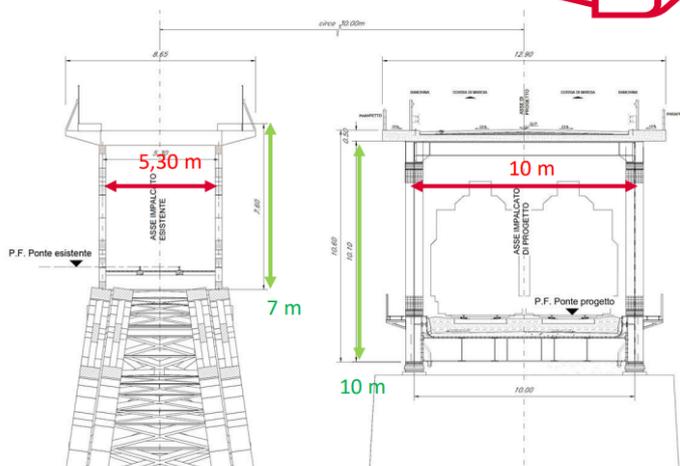
SCENARIO 1: Ponte ferroviario e stradale in stretto affiancamento

Il Ponte



Differenze tra attuale e nuovo

- ❖ **Viabilità** : da una corsia a due corsie in conformità con D.M. 5 novembre 2001
- ❖ **Ferrovia**: da Singolo Binario a Doppio Binario (i=4m)
- Incremento **ingombro sagoma limite**
- Ingombro **Trazione Elettrica**
- Aumento significativo dei **carichi da traffico**:
 - nuovi standard normativi: da 13 t/asse a 25 t/asse
 - strada a due corsie con marciapiedi e doppio binario ferroviario



RETE FERROVIARIA ITALIANA



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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



PREMIUM PARTNER

27

Immagine 2: slide RFI che evidenzia la distanza tra il San Michele e il nuovo ponte, se fosse posizionato in stretto affiancamento.

La slide RFI (Immagine 2) evidenzia come la distanza tra il nuovo ponte e l'esistente sarebbe di 30 metri considerando la mezzadria come riferimento. Questo collocherebbe in modo del tutto incomprensibile il nuovo ponte a circa 22 metri dal San Michele, e a circa 20 metri dall'inizio dell'area franosa.

Fonte: https://www.merateonline.it/public/filemanager/pub_files/2025/Maggio/Presentazione-DP_-Finale_1_compressed.pdf

La vicinanza del nuovo viadotto al fronte instabile alimenta infatti forti dubbi sulla sicurezza del nuovo ponte, del ponte San Michele e dell'intero quartiere stante la frana accertata da ISPRA sul lato lecchese che verrebbe compromessa inevitabilmente dalla vibrazioni tanto nella fase di cantiere quanto di uso.

1. Violazione del principio di precauzione, art. 301, D.Lgs. 152/2006

Il principio di precauzione, sancito dall'art. 301 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (Codice dell'Ambiente), impone che «qualora sussistano fondati motivi di temere che un'attività possa causare danni gravi e irreversibili all'ambiente, la mancanza di certezze scientifiche assolute non deve essere invocata per rinviare l'adozione di misure efficaci». In questo caso: l'attuale assenza di modellazione dinamica delle vibrazioni e dei carichi ferroviari sul versante lecchese (ove insiste un fronte franoso noto e attivo) evidenzia un'omissione metodologica rilevante ovvero l'esclusione dello Scenario 0 da parte di RFI sulla base di una frana mai confermata da fonti pubbliche ufficiali, mentre si propone di costruire una nuova infrastruttura accanto a un fronte franoso effettivo.

2. Incongruenza con i dati ufficiali ISPRA e PAI – Violazione dell'art. 14, comma 1, lett. f), D.Lgs. 152/2006

La valutazione ambientale di un'opera di tale rilevanza non può prescindere dall'integrazione coerente e completa delle cartografie PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) e delle banche dati ufficiali ISPRA. L'art. 14, comma 1, lett. f), del D.Lgs. 152/2006 impone che ogni studio ambientale contenga: «l'indicazione degli eventuali vincoli derivanti da pianificazioni territoriali o ambientali, comprese quelle per la difesa del suolo e la prevenzione del rischio idrogeologico».

Nella Relazione di Progetto di RFI non risultano allegate né mappe aggiornate PAI, né integrazioni ISPRA recenti (es. quelle del 30.07.2025); come detto la frana sul versante bergamasco, utilizzata da RFI per escludere lo Scenario 0, non risulta censita nei database ISPRA, mentre quella sul versante lecchese è ampiamente documentata sin dagli anni '80.

Questa incongruenza lede l'obbligo di completezza e veridicità dei dati tecnici e ambientali previsti dalla normativa.

3. Possibile vizio di legittimità della procedura – Rischio di annullabilità dell'iter autorizzativo

Qualora RFI dovesse proseguire nella scelta progettuale basandosi su presupposti geologici non confermati da ISPRA, la procedura di dibattito pubblico e quelle successive di VAS e di VIA rischierebbero di essere viziate *ab origine* per difetto di istruttoria e illogicità manifesta, con evidenti profili di illegittimità amministrativa. Come ribadito più volte dal Consiglio di Stato il procedimento amministrativo deve fondarsi su una compiuta e corretta istruttoria, nella quale sia assicurata la corrispondenza tra i dati tecnici valutati e la realtà oggettiva del territorio.

Nel caso in esame la scelta dello Scenario 1, proprio in prossimità del fronte franoso sul lato lecchese, espone l'infrastruttura a rischi strutturali, che ove ignorati o sottovalutati, potrebbero avere gravissimi tanto sull'opera esistente quanto su quelle future nonché sulla popolazione tutta.

4. Obbligo di aggiornamento tecnico e scientifico continuo – Art. 3, L. 241/1990

L'art. 3 della L. 7 agosto 1990, n. 241 stabilisce che: «Ogni provvedimento amministrativo deve essere motivato in relazione alle risultanze dell'istruttoria, con riferimento ai presupposti di fatto e alle ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione».

Alla luce della pubblicazione ISPRA del 30.07.2025, qualsiasi motivazione progettuale che continui a ignorare i dati più recenti, senza rettifica o rivalutazione, presta il fianco a vizi sotto il profilo della legittimità e della trasparenza.

Ogni moderna progettazione deve garantire la qualità dell'opera, tenendo conto delle condizioni geomorfologiche e ambientali, in modo da assicurare la tutela del territorio e dell'ambiente. La proposta progettuale di RFI, basandosi su presupposti geotecnici non confermati da ISPRA non garantisce la qualità tecnica e ambientale dell'intervento, espone a gravi rischi futuri di stabilità e sicurezza e potrebbe determinare danni erariali futuri derivanti da cedimenti, contenziosi e varianti in corso d'opera.



The image displays two screenshots of the ISPRa web application interface, showing the monitoring system for landslides in the Calusco d'Adda and Paderno d'Adda area.

Top Screenshot: Calusco d'Adda

- Location: Nord-Ovest > Lombardia > BG Calusco d'Adda
- Numero frane: 10
- Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia
- Summary statistics:
 - 10 Frane*
 - 0 Frane monitorate
 - 0 Eventi principali**
 - 0 Segnalazioni
 - 0 Foto
 - 0 Video
 - 0 Itinerari
 - 0 Webcam
- Frane per tipo di movimento: A donut chart showing the distribution of landslides by movement type.
- Map: Satellite view of the river area with red and yellow hazard zones. Navigation controls include search, zoom, and 3D view.

Bottom Screenshot: Paderno d'Adda

- Location: Nord-Ovest > Lombardia > LC Paderno d'Adda
- Sistemi Monitoraggio: 0
- Anagrafe nazionale monitoraggio frane
- Summary statistics:
 - 7 Frane*
 - 0 Sistemi Monitoraggio
- Sistemi per tipologia di acquisizione: Nessun dato per la selezione effettuata
- Lista sistemi di monitoraggio: Nessun elemento da visualizzare
- Map: Topographic view of the river area with red and yellow hazard zones. Navigation controls include search, zoom, and 3D view.

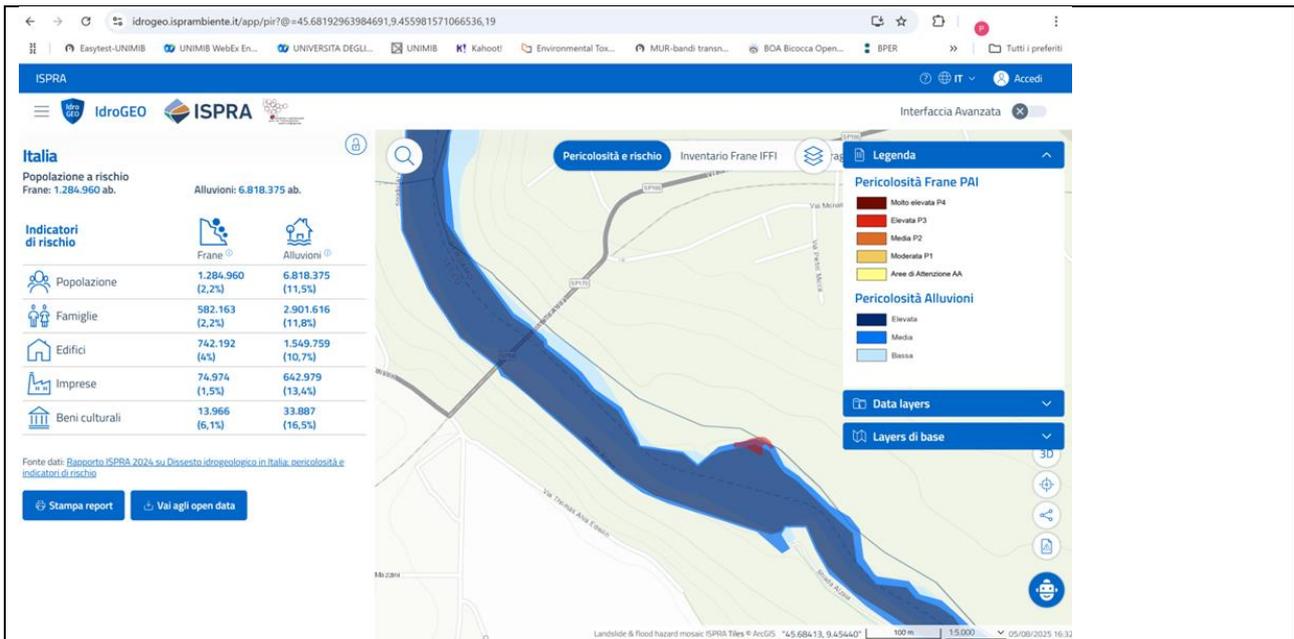


Immagine 3, 4 e 5: ISPRa rileva delle aree franose sia a nord, sia a sud rispetto al ponte San Michele

La Direttiva UE 2007/60/CE e il D.Lgs. 49/2010 obbligano a una valutazione completa del rischio di alluvioni e frane per le infrastrutture pubbliche, sul punto del resto vi è giurisprudenza amministrativa italiana consolidata che ha annullato progetti che hanno ignorato l'analisi dettagliata di instabilità geologica.

Si osserva inoltre che nei dibattiti pubblici per opere analoghe (ad esempio, il nuovo viadotto sul Polcevera dopo il crollo del Morandi) la presenza di studi geotecnici avanzati è stata decisiva per l'accettazione del progetto.

A parere del Comitato sarebbe, quindi, indispensabile un'analisi di stabilità più approfondita, con modellazioni dinamiche su vibrazioni e carichi ferroviari e un piano di mitigazione del dissesto, altrimenti il progetto si presenterebbe irrimediabilmente vulnerabile e si presterebbe a contestazioni anche per violazione del principio di precauzione.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. affidi a un team di consulenti geotecnici esterni un'analisi di dettaglio della stabilità dei versanti, includendo modelli 3D e simulazioni di carico dinamico.
2. rediga un Piano di Mitigazione Idrogeologica, con interventi di consolidamento, monitoraggio e gestione emergenze, da allegare alla progettazione.
3. sospenda ogni ulteriore sviluppo dello Scenario 1 e 3, e delle loro varianti in affiancamento.
4. subordini qualsiasi avanzamento del progetto alla revisione integrale delle indagini geologiche, con aggiornamento conforme alle banche dati ISPRa e alle classificazioni PAI,
5. riesami lo Scenario 0 alla luce dell'assenza dei reali fenomeni franosi accertati e accertandi da ISPRa su entrambe i versanti,
6. appronti uno studio urgente su come mettere in sicurezza il ponte San Michele stante l'accertato fronte franoso su cui poggiano le sue basi sulla sponda lecchese.



3. Mancata valutazione comparativa delle alternative

Assenza di confronto costi-benefici tra scenari alternativi (riuso ponte esistente, tracciati più a sud ovvero più a valle), violazione obblighi Dibattito Pubblico.

La relazione limita l'analisi a pochi scenari e non documenta un confronto costi-benefici integrale tra: riqualificazione dell'attuale ponte, la cui fondamenta sul lato lecchese secondo ISPRA poggiano su un fronte franoso, attraversamenti molto più a Sud ovvero più a valle, costruzione di nuove infrastrutture più distanti da aree abitate.

Questo costituisce un difetto sostanziale perché le norme sul Dibattito Pubblico richiedono esplicitamente l'esame trasparente di tutte le opzioni possibili. Sul punto si osserva che la Corte di Giustizia UE più volte sancito che la mancanza di un'analisi comparativa violerebbe la Direttiva VIA 2011/92/UE.

Si evidenzia, inoltre, che in dibattiti pubblici per infrastrutture simili come la Gronda di Genova e il ponte della Val Trebbia le contestazioni più forti sono nate proprio dalla limitata esplorazione di alternative.

A parere del Comitato occorrerebbe quindi integrare la relazione con uno studio di alternative a più ampio raggio, documentando vantaggi e svantaggi di ciascuna opzione con dati economici, ambientali e sociali dettagliati.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. incarichi un team multidisciplinare di predisporre un Rapporto Alternativo con analisi economica, ambientale e sociale di tre scenari differenti e verosimili, che tengano conto di quello che appare come il minimo comun denominatore della maggior parte delle osservazioni pervenute, che invitano a traslare la nuova opera dai 300 m ai 7 km più a Sud rispetto al ponte San Michele
2. organizzi incontri tecnici preliminari con Comuni, Regione e Soprintendenza per condividere e validare ipotesi alternative.

4. Assenza di valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza - mancata valutazione di impatto paesaggistico; possibile violazione D.Lgs. 42/2004.

La relazione non contiene un'analisi di compatibilità paesaggistica, né risulta documentato un parere della Soprintendenza. In aree in cui sorgono opere vincolate, come quella del Ponte San Michele, questa mancanza rappresenta un elemento critico in quanto il Codice dei beni culturali e del paesaggio impone la preventiva verifica della compatibilità paesaggistica di nuove opere entro 150 metri da corsi d'acqua. Sul punto il Consiglio di Stato ha annullato autorizzazioni in progetti che non avevano coinvolto la Soprintendenza in fase preliminare.

Occorrerebbe quindi rendere disponibili simulazioni visive ad alta fedeltà, elaborando uno studio di impatto paesaggistico previa formale interlocuzione con la Soprintendenza.



Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. affidi a un team di architetti del paesaggio la redazione di uno Studio di Impatto Paesaggistico con rendering e simulazioni visive.
2. attivi un tavolo di confronto formale con Soprintendenza per verificare compatibilità e ottenere eventuali prescrizioni preventive.

Cfr. Paragrafo III-c per maggiori dettagli sul valore storico, culturale, architettonico, ambientale e paesaggistico dell'area.

5. Espropri e sacrificio della proprietà privata – mancata valutazione dell'impatto socioeconomico

La relazione non analizza nel dettaglio il numero e la tipologia di espropri e demolizioni previsti, né motiva adeguatamente la scelta di percorsi che colpiscono immobili privati.

Questo fatto rappresenta un ulteriore punto debole che va migliorato nel rispetto del D.P.R. 327/2001 e dei principi che regolano l'azione amministrativa corre l'obbligo per la PA di dimostrare la minore incidenza possibile degli espropri sui diritti dei privati.

Si ricorda che nei dibattiti pubblici di opere come la Pedemontana Lombarda, i maggiori ostacoli sono derivati proprio dalla mancata trasparenza sugli espropri tanto da aver indotto alcuni comuni, come quello di Seveso per esempio, ad aprire veri e propri sportelli per fornire chiarimenti ai cittadini interessati.

Sul punto il Comitato richiede che RFI aggiunga alla relazione un quadro dettagliato degli immobili potenzialmente coinvolti in tutti gli scenari, anche per quanto riguarda la cantierizzazione e il periodo dei lavori, fornendo al contempo un'analisi di impatto socio-economico corredata da motivazioni circostanziate.

La documentazione fornita in sede di dibattito risulta, sul punto, incompleta sugli immobili potenzialmente espropriandi: manca, infatti, la motivazione delle scelte di tracciato più invasive con il rischio di accendere un lungo e costoso contenzioso.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. rediga una mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali.
2. integri la relazione con uno Studio di Impatto Socio-economico, evidenziando le compensazioni e soluzioni meno invasive.

Cfr. Paragrafo III-a&b per maggiori dettagli sull'area residenziale, gli abitanti e le attività commerciali potenzialmente coinvolta da demolizioni, prossimità ai cantieri e ai nuovi tracciati ferroviario e stradale.

6. Potenziale mancanza di conformità con normative UE e valutazione d'incidenza (VInCA) - incompletezza procedurale rispetto a normative europee

La relazione, ove non adeguatamente integrata, costituirebbe un debole presupposto per le necessarie fasi successive relative alla VIA in difformità alla Direttiva 2011/92/UE che richiede l'esame degli effetti cumulativi dell'opera con altre infrastrutture esistenti e alla valutazione di incidenza (VInCA) su eventuali siti Natura 2000, in violazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE e del D.P.R. 357/1997. Si rileva, inoltre, l'assenza di un'analisi sui cambiamenti climatici e resilienza dell'opera, ora indispensabili nei grandi progetti.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. avvii uno screening VInCA con consulenti esperti di ecologia per verificare interferenze con habitat protetti.
2. integri il progetto con analisi di resilienza ai cambiamenti climatici, richiesta dalle linee guida UE per grandi infrastrutture.

7. Comunicazione e gestione Dibattito Pubblico

L'assenza / scarsa partecipazione al dibattito di Regione Lombardia, della Soprintendenza e del Parco Adda Nord- la prima competente in materia di viabilità regionale, la seconda in materia di vincoli su beni storici, il terzo in materia di vincoli ambientali- dà la percezione di scarsa trasparenza e partecipazione.

Ciò rende attuale e concreto il rischio che le comunità locali percepiscano il progetto come già deciso a priori, vanificando, quindi, il senso stesso di questa fondamentale procedura partecipativa.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. aggiorni la strategia di comunicazione con pubblicazione online dei dati tecnici, delle alternative e delle mappe interattive qui richieste.
2. organizzi workshop pubblici con esperti indipendenti per discutere scenari alternativi e mitigazioni.
3. inviti formalmente Regione Lombardia e Soprintendenza a esprimere la rispettiva posizione alla luce di tutte le osservazioni pervenute.

L'attuazione di questo piano correttivo consentirà a RFI di ridurre il rischio di contestazioni future, di rafforzare la legittimità del progetto, di presentare un dossier più robusto e conforme alle normative regionali, nazionali ed europee nonché di favorire l'accettazione sociale e istituzionale dell'opera.

8. Assenza di un adeguato processo di concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari.

La normativa nazionale sul governo del territorio e sulla pianificazione infrastrutturale, a partire dalla Legge n. 56/2014 (c.d. "Delrio") e dalle disposizioni del nuovo Codice della Strada attribuisce alla Regione competenze dirette in materia di pianificazione e gestione della viabilità di interesse

sovracomunale. La mancanza di partecipazione attiva della Regione Lombardia al Dibattito Pubblico solleva dubbi circa la valutazione preventiva dell'impatto del nuovo ponte sul sistema viario regionale e provinciale.

In particolare, non risulta come le infrastrutture esistenti saranno adeguate per sostenere il previsto aumento dei flussi di traffico, incluso quello dei mezzi pesanti tanto durante la fase di cantiere quanto successivamente.

La carenza di uno studio integrato sul traffico, condiviso e validato dagli uffici tecnici regionali di concerto con le province e i comuni interessati espone qualunque sia l'ipotesi progettuale che venga attuata al rischio di determinare congestioni croniche, aumento delle emissioni inquinanti e compromissione della sicurezza stradale, in violazione dei principi di coordinamento della pianificazione infrastrutturale e del principio di leale collaborazione tra amministrazioni sancito dalla Costituzione.

È a questo proposito necessario che vengano elaborati e resi pubblici studi dettagliati sulla capacità della rete stradale regionale e provinciale di assorbire i maggiori flussi di traffico, anche di mezzi pesanti sia durante il periodo di cantiere sia una volta che la nuova infrastruttura, qualunque essa sia, entrerà a regime.

Senza un'adeguata pianificazione congiunta con la Regione ed enti interessati, qualsiasi progetto rischierebbe di generare più criticità che benefici anche in danno delle imprese del territorio.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. coinvolga formalmente **Regione Lombardia** in un tavolo di concertazione volto a definire, in modo condiviso e trasparente, le soluzioni di innesto dei nuovi snodi stradali con la viabilità esistente.

9. Assenza di indicazione dettagliata sulla cantierizzazione delle opere.

Il D.Lgs. 50/2016 e il relativo regolamento di attuazione impongono che, sin dalla fase di fattibilità, siano predisposti piani preliminari di gestione del cantiere, comprensivi di cronoprogrammi, impatto sul traffico, sicurezza dei lavoratori e mitigazioni per la popolazione residente.

L'assenza di questi piani, anche in una versione di bozza, solleva gravi perplessità circa la capacità dell'amministrazione procedente di garantire un'adeguata tutela della sicurezza pubblica, della salute dei cittadini e della continuità dei servizi essenziali durante i lavori.

Inoltre, la Direttiva Europea 92/57/CEE sulla sicurezza nei cantieri temporanei o mobili e il D.Lgs. 81/2008 e ss.mm., richiedono la predisposizione di un piano di sicurezza e coordinamento, che includa l'analisi dei rischi derivanti dalla movimentazione dei materiali, dalla gestione delle polveri, dal rumore e dalle vibrazioni.

La carenza di riferimenti a questi elementi nella documentazione attuale costituisce un serio deficit istruttorio che, se non colmato, potrebbe determinare l'annullamento in sede giurisdizionale delle future fasi autorizzative o di affidamento lavori.

Per queste ragioni si richiede che RFI implementi queste azioni correttive:

1. integri la documentazione progettuale con un piano di cantierizzazione dettagliato, corredato da cronoprogrammi, misure di mitigazione per traffico, rumore, polveri e vibrazioni, nonché indicazioni sulle modalità di accesso e di gestione dei mezzi da cantiere. Tale piano dovrà rendere chiaro come RFI intenda garantire la tutela della sicurezza dei cittadini e dei lavoratori, la salvaguardia della continuità dei servizi essenziali e il contenimento dell'impatto ambientale e sanitario per tutta la durata dei lavori, la cui durata si stima non inferiore ai cinque anni.

10. Considerazioni generali

Il Comitato rileva nella maggior parte delle osservazioni presentate dagli altri stakeholder l'esistenza un minimo comune denominatore che potrebbe facilitare l'individuazione di uno scenario alternativo maggiormente sostenibile in linea con i principi costituzionali di legalità, trasparenza, efficacia e sostenibilità.

La maggior parte delle ipotesi avanzate nel Dibattito Pubblico evidenziano infatti la necessità di meglio valutare l'opportunità di un nuovo ponte, stradale e ferroviario, molto più a valle rispetto alla Soluzione 1 (dai 300 m fino a Bottanuco-Cornate d'Adda) così come quella di un investimento da parte di RFI per la riqualificazione del San Michele al fine di scongiurare l'abbandono potenziando la tratta passeggeri.

Alla luce di tutto quanto sopra, dopo attenta valutazione degli scenari proposti da RFI ed avendo esaminato quanto emerso in sede di Dibattito Pubblico,

il Comitato in aggiunta a quanto richiesto in termini di integrazioni progettuali:

- esprime la propria contrarietà agli Scenari 1 e 3 proposti da RFI e alle loro varianti;
- invita le parti ad approfondire ulteriormente il Dibattito Pubblico per trovare, in accordo, la migliore soluzione per la tratta ferroviaria quanto per quella- eventuale – stradale;
- chiede a RFI e agli altri soggetti istituzionali partecipanti al progetto di individuare una soluzione diversa che non coinvolga le zone abitate e urbanizzate a ridosso dell'attuale ponte e che non comporti impatti dannosi al quartiere rappresentato dal Comitato e alle comunità limitrofe, nonché preservi il valore funzionale, storico, culturale e paesaggistico del Ponte San Michele,
- auspica che RFI e Regione e tutti gli enti locali interessati lavorino insieme alla cittadinanza e alle imprese della zona per trovare una soluzione ideale che supporti anche le necessità viabilistiche e commerciali di tutto il territorio,
- invoca l'urgente riqualificazione del San Michele e la sua valorizzazione turistica con uso ciclo-pedonale e con garanzie in termini di manutenzione e messa in sicurezza della struttura esistente,

- incoraggia le soluzioni di connessione sostenibile dell'Isola bergamasca,
- si riserva sin da ora di promuovere ogni più opportuna azione legale, in tutte le competenti sedi, per la tutela degli interessi del Comitato e dei suoi aderenti.

III – PRESENTAZIONE COMITATO E CONTESTO

Il Comitato per la Tutela e la Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi è nato il 6 giugno 2025 come risposta alle ipotesi progettuali relative alla costruzione di un nuovo ponte sull'Adda, che, ove non modificate, avrebbero gravi ripercussioni sul tessuto abitativo, sociale, culturale e ambientale della zona.

Il Comitato si propone di difendere i diritti di residenti, cittadini e visitatori promuovendo uno sviluppo infrastrutturale sostenibile attraverso azioni di sensibilizzazione, informazione e confronto con le istituzioni. L'obiettivo è quello di garantire che ogni scelta futura venga presa in modo trasparente e condiviso, nel pieno rispetto della legalità garantendo l'identità del territorio.

Il Comitato è quindi composto principalmente da abitanti dell'isola bergamasca e del lecchese, specialmente delle aree di Calusco d'Adda potenzialmente coinvolte dal nuovo progetto, nonché da concittadini e concittadine impegnati da tempo nelle azioni di tutela del proprio territorio e la qualità della vita della comunità. Il sodalizio è aperto a chiunque voglia contribuire attivamente alla tutela del patrimonio culturale, sociale e ambientale della zona. In questo spirito sinora hanno aderito più di 70 persone.

Il Comitato partecipa al Dibattito Pubblico indetto da RFI per esaminare tutte le proposte progettuali avanzate secondo criteri rilevanti per il quartiere "Ponte" di Calusco d'Adda al fine di identificare le soluzioni più condivise e meno impattanti.

Il quartiere "Ponte"

L'area di Calusco d'Adda più vicina all'innesto del Ponte San Michele è il quartiere "Ponte" a carattere residenziale incastonato tra la valle dell'Adda, i boschi e le aree agricole che ne caratterizzano parte della contrada detta "Capora" di questo Comune.

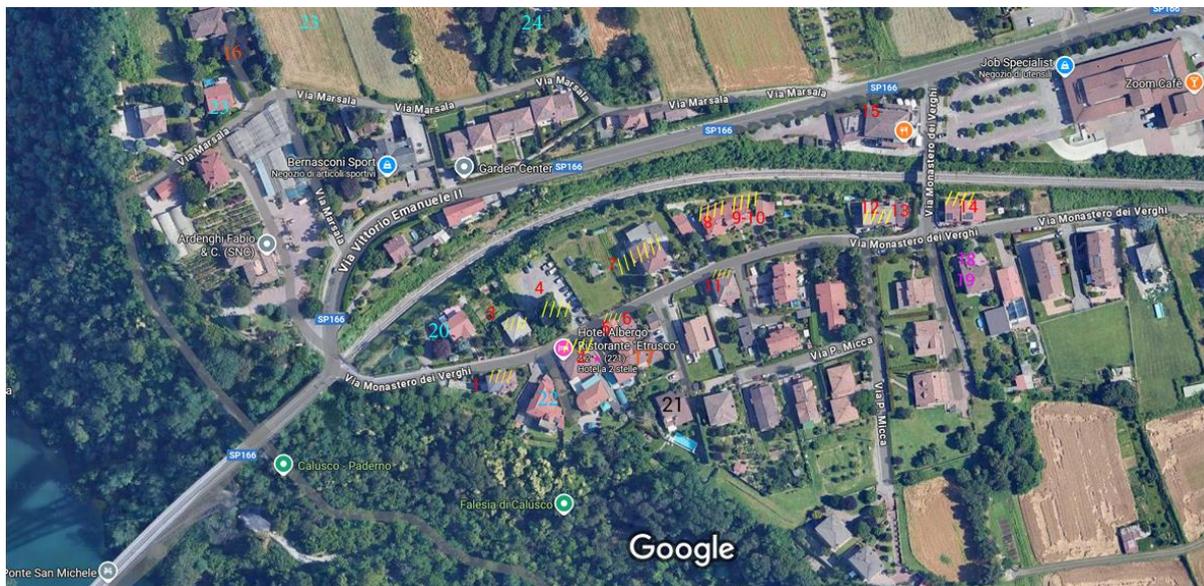




Immagine 6: visione zenitale del quartiere "Ponte" di Calusco d'Adda. Si osserva l'innesto del ponte San Michele sulla bassa sinistra.

Il quartiere è attraversato dalla Strada Provinciale 166 (lungo Via Vittorio Emanuele II), che in quel tratto accoglie solo il traffico leggero verso e dal ponte San Michele, e si sviluppa a nord e sud di questo asse in aree abitate con attività economiche da lungo tempo radicate in Calusco d'Adda. Al di sotto della SP166 corre la ferrovia a un binario che prosegue dal ponte verso la stazione di Calusco in direzione Bergamo.

a. A sud: Via Monastero dei Verghi e via Micca

Via Monastero dei Verghi, insieme alla laterale via Pietro Micca, costituisce un'area residenziale compatta e coesa che si sviluppa a margine del centro urbano di Calusco verso la sponda boscosa dell'Adda e il Ponte San Michele.

Lungo queste due vie si contano circa 35 edifici abitativi, in gran parte villette bifamiliari o trifamiliari. La tipologia prevalente è quella della casa con giardino, spesso dotata anche di orto, alberi da frutto, siepi e spazi coltivati con cura. In totale si contano oltre 150 residenti.

È un quartiere tranquillo, verde, familiare, dove il tempo sembra scorrere con una cadenza diversa. Non si tratta di una zona ricca o esclusiva, ma di un luogo ben tenuto, autentico e profondamente amato dai suoi abitanti. Le case, per la maggior parte, risalgono alla prima metà del Novecento – alcune addirittura alla fine dell'Ottocento – e sono spesso abitate da discendenti diretti delle famiglie originarie, con storie che si tramandano da generazioni. Molti edifici sono stati ristrutturati con rispetto, senza stravolgere l'armonia complessiva del paesaggio urbano.



Immagine 7: l'area residenziale lungo via Monastero dei Verghi e Via Pietro Micca

Il quartiere ha un forte senso di continuità e comunità: ci si conosce, ci si saluta, si condivide la cura del verde, la manutenzione dei muretti, la pulizia degli spazi comuni, e anche momenti di socialità spontanea. Il paesaggio è intimo e silenzioso: tra le case si aprono scorci sul bosco, sulla vallata e



verso il fiume Adda, con una vegetazione rigogliosa che penetra fin dentro i giardini privati. Questo tessuto urbano, discreto ma armonico, è parte integrante della memoria collettiva del luogo: non solo perché le case raccontano la storia del quartiere, ma perché sono contenitori di vite, tradizioni e relazioni durature.

Via Monastero dei Verghi è un'arteria storica e simbolica. Rappresenta il cuore pulsante di un quartiere unito, stratificato di storie, case tramandate, legami di vicinato e piccoli segni del sacro. La via si collega alla SP166 mediante un piccolo ponticello che scavalca la ferrovia e si congiunge direttamente al Ponte San Michele.

Proprio da via Monastero dei Verghi – all'altezza del civico 166 – si apre un piccolo passaggio, quasi invisibile agli automobilisti, ma ben noto a chi abita nel quartiere. È l'imbocco di una scalinata in porfido, fatta posare da Italcementi durante i lavori per la centrale idroelettrica sotto il Ponte San Michele, su richiesta dei residenti. La scala si insinua tra le case e sparisce nel verde, dando accesso a un'area che da sempre rappresenta un punto d'incontro tra spiritualità, paesaggio e comunità: i Verghi, da cui appunto la via prende il nome.

Non lontano dall'innesto del San Michele si trova lo storico albergo ristorante Etrusco (#2 nell'Immagine 6), struttura nata all'inizio del secolo scorso, che da oltre trent'anni la famiglia Panseri gestisce con dedizione. Per i Panseri e i loro cinque dipendenti, Etrusco non è solo un'impresa, ma anche comunità, un pezzo di vita. Ogni anno accolgono centinaia di turisti, molti dei quali provenienti da tutta Europa per scoprire le meraviglie delle rive dell'Adda. Non solo, l'albergo è anche punto di riferimento per le cerimonie e per chi viaggia per lavoro, per chi cerca un posto tranquillo e familiare in cui fermarsi e sentirsi a casa.

A Est rispetto a Via Monastero dei Verghi e Via Micca, un'altra attività caluschese chiude il quartiere. Il Bar Sesamo/Backdoor Escape Room e Secret Bar (#15 nell'Immagine 6) è un'apertura recente ospitata nell'edificio della storica balera Eclipse. Il luogo, punto di riferimento per gli abitanti dell'Isola, è ora nuovo polo attrattivo grazie alle due attività parallele: Sesamo propone colazioni e pranzi durante il giorno. A chiusura porte, verso l'orario aperitivo, si aprono quelle del seminterrato dell'edificio, che un tempo era adibito a pista da ballo: il Backdoor Secret Bar, cui si accede solo da una porta "segreta" suonando un campanello.

Oggi questo locale ospita una sala in "stile proibizionismo americano" con un palinsesto di attività a carattere ricreativo sociale sempre diverse come per esempio karaoke, Cervellone, giochi da tavolo, cena con delitto... da qui si accede alle sei Escape Room. Per questa ragione Bar Sesamo è oggi molto frequentato anche da giovani delle due provincie limitrofe, attratti anche da eventi a tema all'aperto, ospitati presso lo spiazzo sull'Adda nell'area Verghi poco distante, di cui si dirà nel prosieguo.

b. A nord: Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala vecchia/nuova



Immagine 8: l'area residenziale e commerciale lungo Via Vittorio Emanuele II e Via Marsala

Via Vittorio Emanuele II connette il resto di Calusco al quartiere "Ponte" e al passaggio sul fiume Adda. Sulla via si affacciano altre note attività come Ardenghi Garden Center ("A" nell'Immagine 9) e Bernasconi Sport ("B" nell'immagine 9), i cui proprietari abitano proprio a fianco dei rispettivi negozi.

Da cinquant'anni Ardenghi rappresenta non solo un ottimo esempio di azienda familiare ben gestita, ma anche un vero e proprio punto di riferimento per gli abitanti di Calusco d'Adda e dei comuni adiacenti.

Nella stessa strada si trova anche l'esercizio Bernasconi che dal 1977 costituisce fulcro della comunità in fatto di rivendita al dettaglio di abbigliamento e attrezzatura sportivi.

La via ospita anche abitazioni private sui due lati costruite in epoche diverse.

Il nuovo condominio "Il Ponte" ("P" nell'immagine 9) ospita dieci famiglie, tra cui alcune giovani coppie con bambini. A fianco del complesso e al di là della provinciale si trovano le strutture più risalenti, come l'ex trattoria ("T" nell'immagine 9) che accolgono sei famiglie radicate nel quartiere sin dalla sua prima edificazione, fra cui persone più anziane e fragili, con i loro figli.



Immagine 7: visione zenitale su Via Marsala e Via Vittorio Emanuele II

Via Marsala si stacca dalla provinciale SP166 a poca distanza dal Ponte San Michele e prosegue internamente verso nord. Questa è una via laterale a carattere sia residenziale che agricolo che si colloca tra il Parco Adda Nord. Detta via prosegue in parallelo rispetto alla strada principale dividendosi in Via Marsala "nuova", asfaltata, e via Marsala "vecchia", sentiero comunale carrabile

sterrato e riservato ai residenti, che si ricollega alla SP166. Dalla sezione sterrata della via ha inizio il sentiero pedonabile che permette di raggiungere Calusco d'Adda.

Lungo la via si susseguono villette a schiera e abitazioni basse, prevalentemente costruite a partire dagli anni '60. Alcuni di questi edifici sono abbelliti da giardini, altri sono invece circondati dalle ampie aree verdi fuse con la vegetazione circostante.

La vicinanza del Parco Adda Nord conferisce a Via Marsala un forte valore paesaggistico e naturalistico. I panorami cambiano con le stagioni, offrendo scorci suggestivi: dal verde intenso dell'estate, ai colori caldi dell'autunno, fino alla quiete invernale. Queste aree verdi infatti sono spesso frequentate da fauna selvatica autoctona protetta, come scoiattoli rossi, ghiri, volpi, tassi, aironi e picchi.

Dall'estremità a Ovest della via si apre il sentiero che conduce al belvedere panoramico affacciato sulla Centrale idroelettrica Semenza di Calusco e sulla diga di Robbiate, opere realizzate tra il 1906 e il 1914. Questa terrazza erbosa sopraelevata rispetto all'argine, offre una vista incantevole sulla diga e sul corso del fiume (Immagine 10).

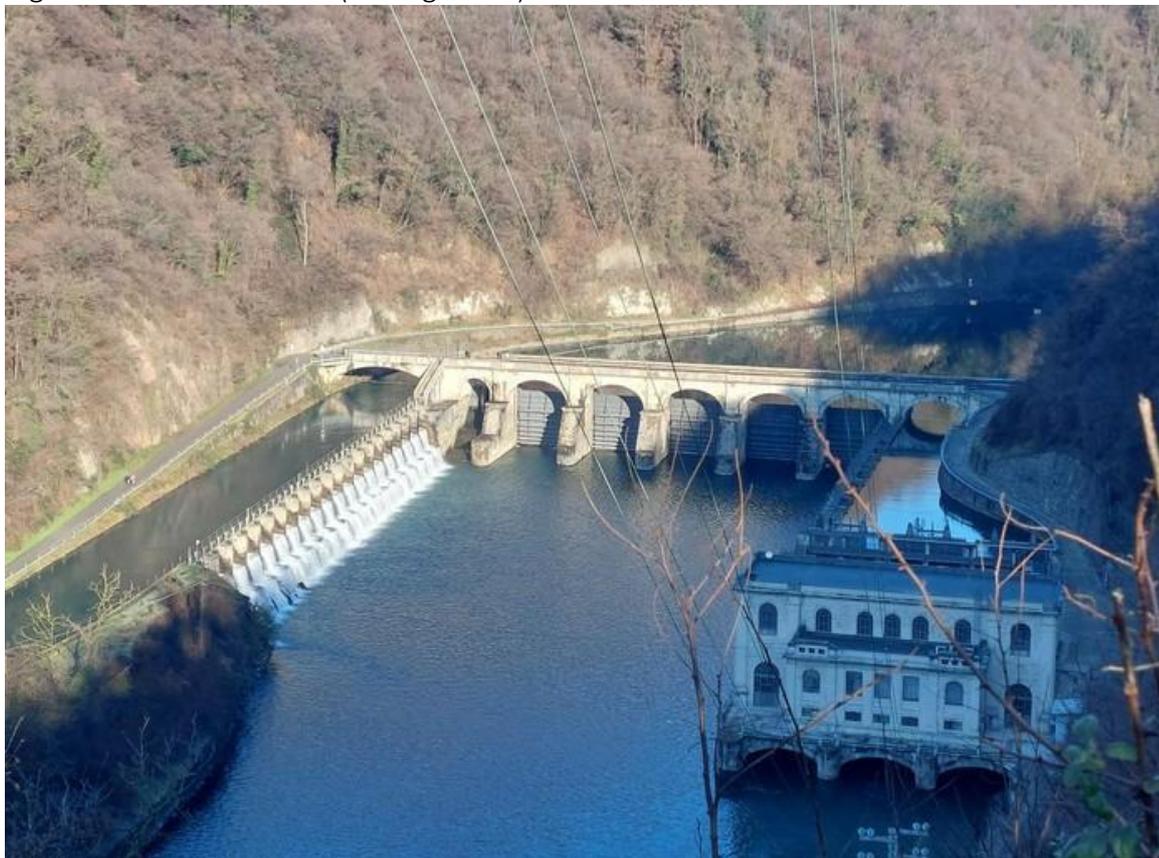


Immagine 10: Vista dal punto panoramico lungo il sentiero che chiude Via Marsala a nord e collega l'area dei Verghi e del San Michele al resto del paese, fino a Villa d'Adda. Lo scenario è visibile anche dal Ponte San Michele, guardando verso nord.

Questo sentiero molto frequentato da ciclisti e pedoni anche e soprattutto durante eventi sportivi, prosegue, poi, lungo il greto del fiume raggiungendo Villa d'Adda, snodandosi tra boschi, rive e abitato, alternando tratti pianeggianti e ondulati, con suggestive vedute sul paesaggio del Parco dell'Adda. Via Marsala rappresenta dunque una tranquilla strada residenziale, pregevole per la ricchezza di riferimenti storici, naturalistici e spirituali. Per chi frequenta la zona è la porta d'accesso a un raro e prezioso patrimonio culturale e ambientale che coniuga la quotidianità dell'abitare con il silenzio del bosco, la memoria della fede e l'energia sempre viva del fiume Adda.

c. Storia, cultura, ambiente, archeologia, potenziale turistico

I Verghi

Da Via Marsala, procedendo verso sinistra, la strada assume il nome di “Discesa dei Verghi”. Questo nome deriva dall’antico Monastero dei Verghi, fondato nel 1099 dai fratelli Lotario e Alberto, signori di Calusco, su uno sperone roccioso a picco sulla riva bergamasca del fiume Adda.

Nel 1575, durante una visita pastorale, San Carlo Borromeo fece demolire il monastero e la chiesa di San Michele facendo erigere a memoria una croce monumentale. Fu qui che nel 1630 trovarono rifugio molti abitanti in fuga dalla peste descritta dal Manzoni ne *I promessi Sposi*. Nel 1836, durante l’epidemia di colera, il luogo divenne anche rifugio per i numerosi malati in fuga dalle città.

In memoria di queste vicende dolorose, nel 1836 venne edificata la Cappella dei Morti o Cappella di San Michele (Immagine 11), oggi elemento di interesse storico e culturale, mentre rimangono solo i resti l’ampia fossa comune extra cimiteriale e del Monastero dedicato a San Michele, un tempo abitato da monaci benedettini.

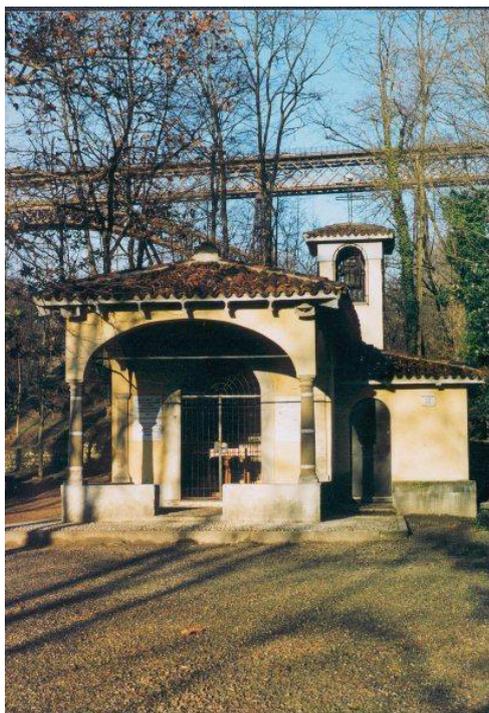


Immagine 11: La cappelletta presso l’area “Verghi”, con il ponte San Michele sullo sfondo

La cappella è decorata con affreschi che raffigurano San Michele, San Rocco, la Maddalena, la Crocifissione, e scene legate alla peste. A testimonianza dell’ininterrotta devozione popolare, ai piedi dell’altare si trova un dipinto ottocentesco che riproduce la processione degli abitanti della zona e dei paesi vicini verso il santuario (Immagine 12).



Immagine 12: Il dipinto nella cappelletta “dei Verghi” riproduce la processione degli abitanti verso il santuario

Nel 1978, grazie all'impegno di volontari e del Gruppo Alpini, la cappella è stata restaurata, la strada allargata e resa percorribile anche con veicoli a motore per facilitare l'accesso alle persone anziane lungo il percorso di via Crucis (Immagini 13 e 14). Le sue stazioni sono segnate da grandi croci in ferro battuto, piantate lungo l'antica strada che, tra radure e sottobosco, conduce fino al sito del Monastero dei Verghi. Ogni croce rappresenta una tappa del cammino della Passione, trasformando quel tratto di bosco in un luogo di meditazione e silenzio, usato da decenni per la preghiera, le celebrazioni quaresimali e le processioni pasquali.



Immagini 13 e 14: La Via Crucis lungo la strada che porta ai “Verghi”, raggiungibile da Via Marsala e da Via Monastero dei Verghi.

Questo luogo di fede è frequentato anche per motivi ricreativi specialmente nel periodo estivo, quando gli abitanti di Calusco e dintorni scendono “ai Verghi” per trovare ristoro nello spiazzo erboso, organizzare feste, pic nic e grigliate, approfittando delle pareti rocciose attrezzate per cimentarsi in arrampicate sportive e per godersi la frescura lungo le piccole spiagge e insenature lungo il fiume Adda.

La destinazione sportiva, raggiungibile anche da Via Monastero dei Verghi, è segnalata anche a livello internazionale da siti di settore: <https://www.thecrag.com/it/arrampicata/italy/paderno-dadda>.

Dall'area "dei Verghi" ha inizio un sentiero che collega tutti i paesi rivieraschi lungo il fiume (Immagine 15).

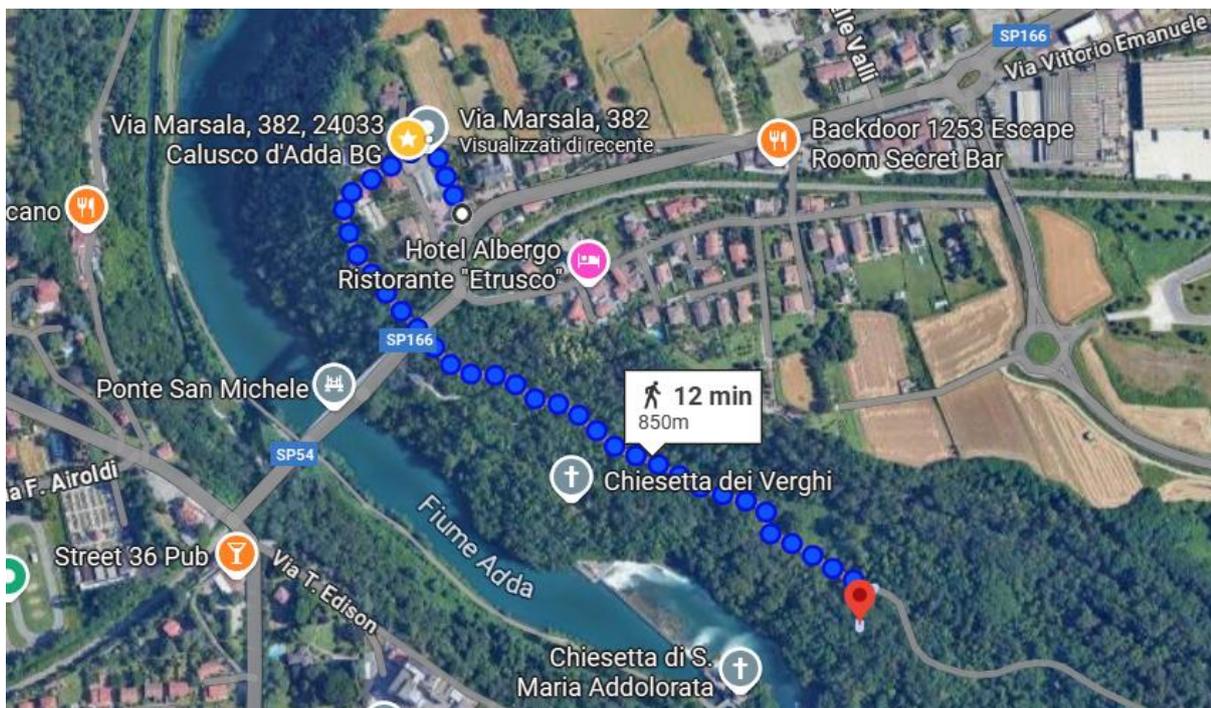


Immagine 15: le pareti rocciose attrezzate per l'arrampicata sportiva lungo l'Adda che si raggiungono tramite Via Marsala e Via Monastero dei Verghi sono segnalate sui siti di settore internazionali

L'area dei "Verghi" è raggiungibile anche da Via Monastero dei Verghi tramite una scalinata, alla base della quale si trova l'edicola votiva dedicata alla Madonna del Carmelo, affiancata da panchine in pietra e immersa nel silenzio. Lì, il rumore del traffico scompare, sostituito dal fruscio delle foglie, dai suoni del bosco e da un senso di raccoglimento naturale. L'edicola è un punto focale nel paesaggio e nella memoria: non si tratta di un mero decoro, ma di un luogo profondamente identitario.

Secondo una tradizione tramandata oralmente dagli abitanti più anziani, l'edicola sarebbe stata voluta verso la fine dell'Ottocento da una donna molto devota, bisnonna della famiglia Colombo, che si stabilì nella zona attorno al 1880. Il terreno dove sorge l'edicola faceva parte delle loro proprietà, e la leggenda narra che fu proprio la matriarca della famiglia a insistere per erigere questo piccolo spazio consacrato come gesto di fede e protezione verso il luogo e la comunità residente.

All'interno dell'edicola si trova un grande dipinto raffigurante la Madonna del Carmelo in trono, affiancata dal Bambino Gesù e circondata da angeli, nell'atto di salvare le anime del Purgatorio tra le fiamme: una scena carica di significato, che trasmette speranza, intercessione e redenzione.

A conferma del senso di appartenenza alla collettività e della cura da parte dei membri del Comitato, nel corso degli anni, l'edicola è stata mantenuta grazie all'impegno volontario dei

residenti: chi potava l'edera, chi sistemava la base, chi puliva, chi aggiungeva un fiore. In alcuni periodi è stata anche sostenuta da raccolte fondi spontanee.

Nel 2017, uno dei residenti, membro di questo Comitato che oggi vede la propria casa tra quelle potenzialmente espropriate (nella denegata ipotesi di adozione dell'ipotesi n. 1 senza modifiche) si è personalmente occupato del restauro del dipinto, riportandolo all'antico splendore e valorizzandone la funzione spirituale (Immagine 16).

L'edicola è anche uno spazio liturgico connesso a una tradizione locale. Il 16 luglio – festa della Madonna del Carmelo – il quartiere si raccoglie per la processione serale. Gli abitanti partono dalle case con le candele accese, scendono lungo la scalinata e assistono alla messa all'aperto celebrata proprio davanti all'edicola. Un rito semplice ma profondo, fatto di silenzi, canti e sguardi. I bambini portano i fiori, le famiglie si ritrovano, il quartiere si riconosce in un gesto comune: un vero rito comunitario identitario.



Immagine 16: Edicola votiva dedicata alla Madonna del Carmelo presso Via Monastero dei Verghi. In basso a sinistra, il socio del comitato, Luciano Biffi, che l'ha restaurata.

Ma il valore del luogo non finisce qui. L'area dei Verghi si poggia su una terrazza naturale che permette di affacciarsi sull'Adda; questo pregevole punto panoramico è unico in quanto da qui si può ammirare il paesaggio fluviale circostante e spaziare con lo sguardo verso la Diga Vecchia "Poiret", lo sbarramento sul fiume prima delle rapide di Paderno da cui si distacca il Naviglio detto "Leonardesco". Da qui è anche possibile osservare il singolare meccanismo di controllo del flusso delle acque detto "a panconcelli". Si tratta di lunghe travi in legno a sezione quadrata e rimovibili che, affiancate l'una all'altra, formano uno sbarramento. Rimuovendo o aggiungendo questi elementi è possibile regolare con precisione il flusso dell'acqua che supera la diga.

Dallo stesso punto è possibile ammirare anche uno degli scorci più suggestivi che il fiume offre con la visione completa proprio del ponte in ferro San Michele che rischia di cadere in rovina ove le ipotesi progettuali di RFI non venissero modificate per valorizzarlo e metterlo in sicurezza rispetto al fronte frana sul lato lecchese di cui si è detto. (Immagine 17).



Immagine 17: Diga Vecchia "Poiret" che separa il fiume Adda prima delle rapide dal naviglio di Paderno. Sullo sfondo, la Chiesetta di Santa Maria Addolorata. Questo paesaggio si può ammirare anche dal Ponte San Michele, guardando a sud, e dall'area dei Verghi a Calusco.



Immagine 18: Veduta del ponte San Michele dal lato a nord.

Il quartiere necessita di interventi di rigenerazione, non di opere invasive. Si propone un cambio di visione urbanistica e, per eventuali nuove infrastrutture, un concorso internazionale che garantisca

qualità progettuale, rispetto del paesaggio e innovazione. Serve anche trasparenza sugli aggiornamenti relativi alla variante Calusco–Terno, al ponte sostitutivo di Trezzo e ai piani di compensazione stradale in provincia di Bergamo e Lecco.

Da cittadini che da decenni vivono quotidianamente il quartiere, sottolineiamo l'importanza di mantenere e incrementare ulteriormente il valore storico-culturale-paesaggistico del Ponte San Michele e del tratto Leonardesco dell'Adda (Ecomuseo di Leonardo). Già ora numerosi turisti, soprattutto stranieri, spesso amanti dello sport e di un viaggiare dolce e leggero (specialmente cicloturisti), raggiungono la zona per ammirare il Ponte e godere delle sue viste uniche.

Siamo convinti che nuove progettualità di valorizzazione turistica potrebbero consentire uno sviluppo ambientale, economico e sociale più sostenibile per il territorio ed in particolare per il nostro quartiere, che diventerebbe più vivibile e attrattivo, ma anche più foriero di nuove iniziative commerciali e imprenditoriali.

Il Parco Adda Nord

Parte del quartiere "ponte" di Calusco d'Adda si inserisce nel contesto del Parco Adda Nord, area protetta regionale della Lombardia che si estende lungo il fiume Adda, da Lecco a Trucazzano.

Questo parco regionale è nato da un'iniziativa dal basso, essendo la sua istituzione stata promossa da proprio da cittadini e cittadine delle zone limitrofe animati dal desiderio di preservare un paesaggio estremamente pregevole sotto il profilo ambientale, culturale e storico. La costituzione del Parco ha così arginato lo sfruttamento sconsiderato del territorio circostante negli anni successivi favorendo il recupero di zone danneggiate da deforestazione e attività estrattive.

Il Parco ha così permesso di tutelare e valorizzare il patrimonio culturale della valle dell'Adda, anche nell'ambito di progetti locali e internazionali. Oggi coinvolge 34 comuni su un territorio che si estende su quattro province: Milano, Lecco, Monza-Brianza e Bergamo, per un totale di circa 9.000 ettari di area fluviale protetta.

Il territorio del Parco Adda Nord offre numerose opportunità dal punto di vista dello sviluppo del turismo lento: i sentieri che costeggiano il fiume sono infatti perlopiù inaccessibili alle automobili. L'intero percorso fa parte di una pista ciclabile che corre ininterrottamente da Amsterdam (Paesi Bassi) fino a Roma; è inoltre possibile camminare e/o pedalare da Lecco a Milano e viceversa seguendo le alzaie come indicato nelle mappe pubblicate da Regione Lombardia e dall'Ente Parco proprio per valorizzare l'ambiente della zona.

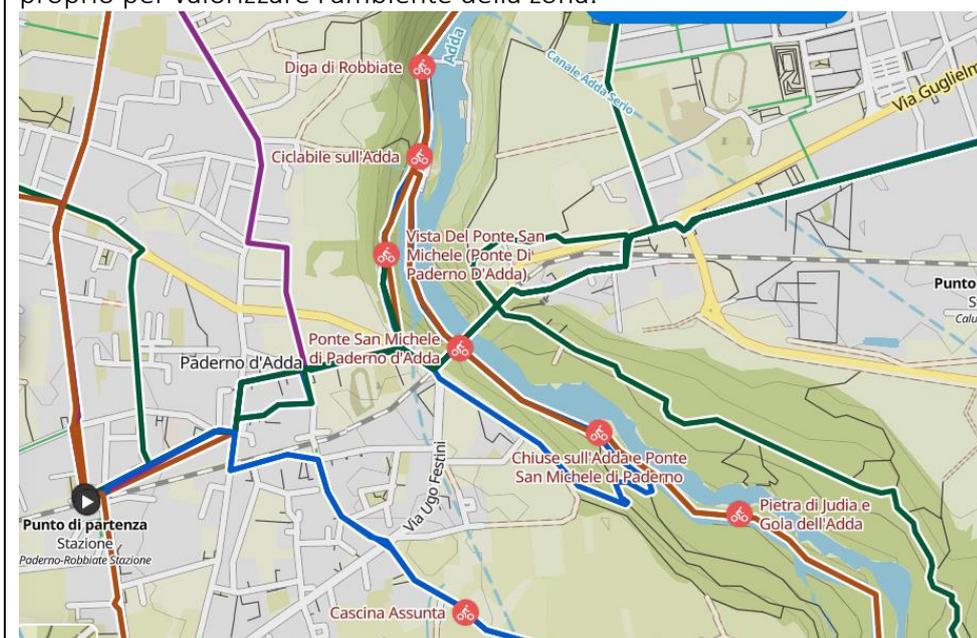


Immagine 21: Percorsi ciclabili lungo l'area del PAN tra Calusco e Paderno d'Adda

La natura può essere scoperta nella sua fauna e flora protette; le specificità locali e le attrazioni culturali includono chiese, castelli, ville e straordinarie testimonianze dell'ingegneria e dell'industria. Le occasioni per approcci di storytelling sono praticamente infinite a partire dalle vicende legate al celeberrimo Leonardo da Vinci che trascorse del tempo prezioso proprio in questi luoghi e progettando alcune delle sue mirabili opere di ingegneria idraulica, come il Traghetto detto appunto di Leonardo, tuttora in funzione tra Imbersago e Villa d'Adda, e il già menzionato sistema dei Navigli.

A proposito di storie legate a queste zone non si può tacere dei personaggi creati dal Manzoni nei Promessi Sposi che tutti portiamo nel cuore.

Come non si può non richiamare il fatto che nel territorio del PAN è presente il sito Crespi d'Adda dichiarato Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO, che racconta le storie del mondo imprenditoriale illuminato e del mondo operaio della nota fabbrica tessile a Capriate San Gervasio.

Fonte: <https://turismo.parcoaddanord.it/>

Dal punto di vista strettamente ambientale il Parco Adda Nord ospita una straordinaria varietà di flora e fauna. Più di 200 esemplari tra alberi, arbusti ed erbacee perenni, appartenenti a 32 specie diverse, compongono un giardino sensoriale vivo in ogni stagione, ricco di colori e suoni, grazie alla presenza di numerosi impollinatori come api domestiche e selvatiche. La maggior parte delle piante sono infatti nettariifere e selezionate per attrarre insetti pronubi.

Come evidenziato dall'ente gestore il bosco è gestito con criteri naturalistici, rispettando le dinamiche ecologiche e limitando gli interventi drastici. Il taglio degli alberi ad alto fusto è selettivo, e vengono salvaguardate le specie autoctone di alto valore ecologico. Centrale è la lotta alle specie invasive alloctone come ailanto, robinia, buddleja e bambù, che minacciano la biodiversità locale: l'obiettivo è sostituirle con specie native, promuovendo anche scelte consapevoli da parte dei cittadini.

La gestione include anche la conservazione del legno morto, fondamentale per numerose specie: circa un quarto della biodiversità forestale ne dipende. Insetti come il cervo volante, protetto a livello europeo, e uccelli come il picchio verde e il picchio rosso maggiore utilizzano tronchi morti per nidificare e alimentarsi. Le cavità create da questi uccelli vengono poi riutilizzate da civette, cince, ghiri, scoiattoli rossi e pipistrelli.

Il quercocarpineto, tipico bosco della Pianura Padana, è presente sia a Medolago che a Robbiate. Qui dominano querce (rovere e farnia) e carpini bianchi, accompagnati da acero, frassino, olmo, castagno e pioppo. Il sottobosco, con nocciolo, biancospino, corniolo, evonimo e pungitopo, fornisce rifugio e nutrimento alla fauna minore. Lo strato erbaceo, ricco di specie nemorali dalla vivace fioritura primaverile, è essenziale per la sopravvivenza degli impollinatori.

Tra le specie più rappresentative vi è lo scoiattolo rosso, specie quanto mai preziosa stante la minaccia alla sua sopravvivenza da parte del ben più grande e aggressivo scoiattolo grigio americano e dalla frammentazione dell'habitat. Fondamentale per la rigenerazione forestale, è tutelato anche attraverso progetti europei come Life+ EC Square.

Infine, il parco ospita diverse specie di pipistrelli: il serotino comune, il pipistrello nano, di Savi e albolimbato, tutti legati alla presenza di cavità naturali o artificiali e attivi in ambienti diversi, inclusi contesti urbani. Anche questi chiroteri beneficiano della tutela degli habitat normata a livello europeo e contribuendo all'equilibrio ecologico del territorio.

L'Ecomuseo Adda di Leonardo

A riprova di quanto sin qui esposto si evidenzia che il Parco Regionale dell'Adda Nord ospita anche l'Ecomuseo "Adda di Leonardo".

L'Ecomuseo è diffuso e non racchiuso in un edificio unico; è servito da sentieri ben mantenuti e rappresenta non solo per la nostra regione un esempio di processo dinamico che richiede un costante e ininterrotto approccio a rete con la collaborazione dell'intera comunità, impegnata, come questo Comitato, nella tutela del proprio territorio.

Non a caso l'Ecomuseo Adda di Leonardo è nato nel 2004 grazie all'interesse del Comitato Rotariano per il Restauro delle Chiuse del Naviglio di Paderno interessato al recupero funzionale ed educativo delle chiuse dell'Adda. Questo Comitato spontaneo ha collaborato con la Regione Lombardia per ottenere l'attenzione dell'Unione Europea, che ha incluso il relativo progetto tra i Canaux Historiques – Voies d'Eau Vivantes “Canali storici – Vie d'acqua vive” fino al territorio tra Imbersago e Cassano d'Adda, per un totale di dieci comuni e diciotto “stanze” da nord a sud.

In particolare, come di seguito indicato il parco comprende: Traghetto di Leonardo da Vinci, Diga di Robbiate, Ponte San Michele, Naviglio di Paderno con le sue chiuse, I “Tre Corni” (tre massi di “Ceppo dell'Adda” che si dice siano sullo sfondo della Vergine delle Rocce di Leonardo), Lo Stallazzo, Santuario della Rocchetta, Centrale Conca Grande, Centrale idroelettrica Bertini, Centrale idroelettrica Esterle, Centrale idroelettrica Taccani, Castello di Trezzo, Villaggio operaio di Crespi d'Adda, Naviglio Martesana (che va da Trezzo a Milano), Riviera di Vaprio d'Adda (dove Leonardo fu ospite a Villa Melzi), Casa del custode delle acque, Diga di Sant'Anna, Il “Rudun” di Groppello.



Immagine 22: Mappa dell'Ecomuseo Adda di Leonardo

Il Ponte San Michele – Roethlisberger



Immagine 23: Ponte San Michele o Roethlisberger. Veduta suggestiva dal lato a nord.

Il Ponte San Michele, la cui sopravvivenza stante la frana è messa a rischio dall'annunciata volontà di abbandono da parte di RFI è un ponte monumentale in ferro che attraversa il fiume Adda e collega i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, a metà del territorio del Parco Adda Nord. Esso consente il passaggio a pedoni, ciclisti e automobili sulla corsia superiore, e ai treni sul viadotto inferiore, connettendo le province di Bergamo e Lecco con una corsia unica, e le città di Bergamo e Milano tramite la ferrovia.

Il ponte di cui si discute gode di posizione strategica, rappresentando l'alleanza tra due territori simbolo della Rivoluzione Industriale in Lombardia e uno dei migliori esempi di ingegneria civile di alto livello, notevole anche per il suo equilibrio con il paesaggio naturale.

Le ragioni della sua costruzione risiedono nello sviluppo industriale della Lombardia nel XIX secolo, quando Milano emergeva quale principale polo industriale della regione anche grazie allo sviluppo della rete ferroviaria proprio per facilitare i commerci, in particolare con Lecco nel settore tessile e agricolo.

La costruzione del ponte San Michele ha dunque risposto a una sfida non solo economica ma anche di carattere costruttivo stante la conformazione della valle: superare le difficoltà dei trasporti su strada e le asperità del fiume Adda proprio nel punto più profondo della sua gola.

Il ponte fu costruito tra il 1887 e il 1889, progettato dall'ingegnere svizzero Julius Röthlisberger e realizzato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano. Questi i principali dati tecnici che hanno reso l'opera degna di tutela da parte della Soprintendenza.

Lunghezza: 267 metri, Altezza: 85 metri sopra il fiume Adda, Materiali: 5.000 m³ di pietra di Moltrasio (Como); 1.200 m³ di granito di Baveno (VB); 2.515 tonnellate di ferro; 100.000 chiodi; 1.800 m³ di legname dalla Baviera per le impalcature. Ad oggi il ponte San Michele rappresenta uno dei più grandi esempi al mondo di ponti in ferro e ad arco. I suoi anni di costruzione coincidono con quelli della Torre Eiffel di Parigi. Con essa condivide materiali, design e metodi di costruzione.

Pare opportuno sottolineare, come per alcuni alcuni ponti simili in Europa, si siano avviate candidature transnazionale per l'iscrizione degli stessi monumenti nella lista dei Patrimoni dell'Umanità dell'UNESCO. L'iniziativa è partita da tre città tedesche (Remscheid, Solingen,

Wuppertal), che hanno coinvolto altre località con ponti simili: Remscheid, Solingen, Wuppertal (Germania) Ponte di Müngsten, Porto (Portogallo) – Ponte Maria Pia e Dom Luís I, Ruynes-en-Margeride (Francia) – Viadotto di Garabit.⁸

Si tratta di ponti in ferro costruiti come appunto il San Michele tra il 1886 e il 1897 con un grande arco, simili caratteristiche tecniche e grande impatto sul paesaggio e lo sviluppo industriale.

d. L'impatto di un nuovo ponte sul quartiere- disagi e previsioni, impatto dei lavori e qualità della vita degli abitanti.



Immagine 19: veduta aerea della sponda bergamasca presso Calusco d'Adda. Il quartiere "Ponte" è impattato dallo Scenario 1 di RFI e dalle sue varianti. Sulla sinistra, l'innesto del Ponte San Michele. In alto, la diga di Robbiate.

Lo scenario proposto da RFI per la realizzazione di un nuovo ponte affiancato a pochi metri dal San Michele oltre che incongruente e illogico stanti le risultanze relative ai fronti di frana attestati sulle sponde dell'Adda, comporterebbe la demolizione di 14 edifici tra cui anche due attività commerciali avviate (Immagine 20).

Gli espropri colpirebbero famiglie radicate nel quartiere da generazioni, coinvolgendo sia anziani che giovani nuclei familiari.

Tra i soggetti all'esproprio, nel caso si procedesse con lo Scenario 1, ci sono anche una persona di più di novant'anni, una persona con grave disabilità, un invalido civile, nonché numerose persone ultrasessantenni, alcune delle quali con condizioni di salute precarie.

Le conseguenze umane sono difficilmente quantificabili, per tutti gli abitanti.

Il nuovo tracciato, oltre a prevedere una ferrovia a doppio binario, potrebbe includere anche una strada destinata al traffico leggero e pesante, andando a collocarsi in un'area attualmente occupata da una via secondaria a prevalente carattere residenziale.

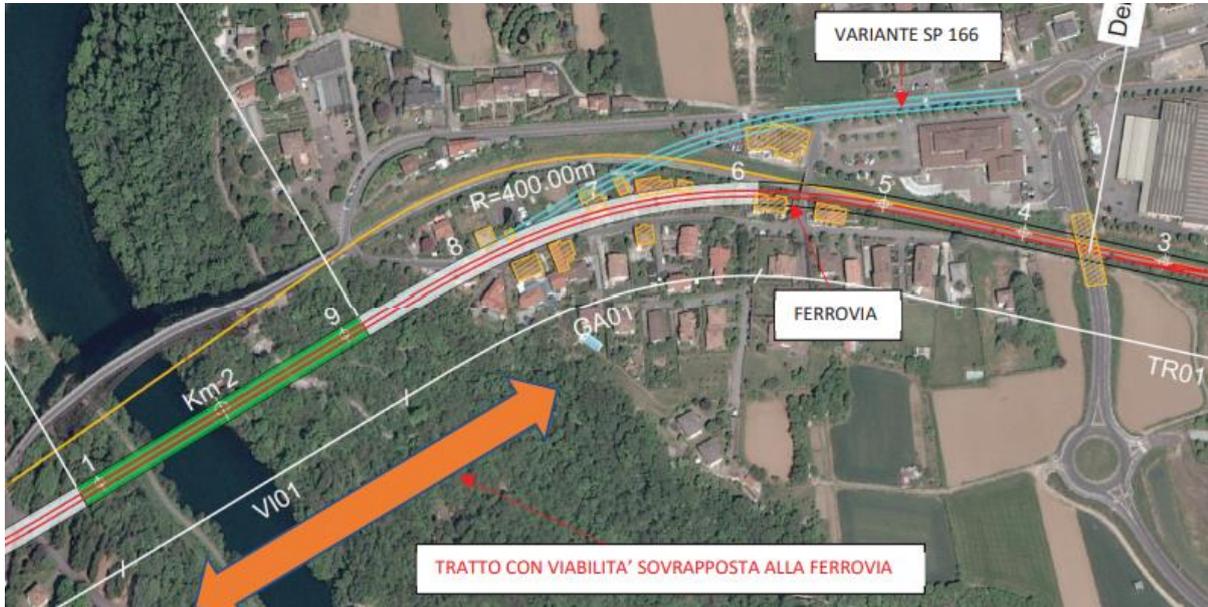


Immagine 20: Lo studio di fattibilità di RFI indica come preferibile lo "Scenario 1". Si prevede l'innesto del nuovo ponte in stretto affiancamento con l'esistente. Gli edifici e le infrastrutture in giallo sarebbero soggetti a demolizioni lungo il nuovo tratto ferroviario a doppio binario e il collegamento stradale con la SP166 (Via Vittorio Emanuele II).

Nei documenti offerti in comunicazione, RFI indica inoltre la necessità di liberare l'area per consentire l'ingresso del nuovo ponte a doppia funzione, senza chiare le misure tecniche di protezione dagli smottamenti del terreno né tanto meno i criteri di compensazione o ricollocazione delle famiglie coinvolte.

La via Monastero dei Verghi risulterebbe fortemente compromessa, con un impatto negativo sulla qualità della vita non solo in termini di rischi presenti e concreti per la salute umana e per la compromissione del fragile ecosistema fluviale, ma anche da un punto di vista sociale ed economico stante l'inevitabile ricollocazione di un interno nucleo abitativo e il deprezzamento degli immobili che sopravviverebbero agli espropri ma comunque limitrofi alle opere.

Per queste ragioni tutte le varianti simili allo scenario 1, con un nuovo ponte previsto in affiancamento al San Michele, incontrerebbero gli stessi ostacoli dal punto di vista della sicurezza che anche se risolti enormi investimenti, stravolgerebbero la vita degli abitanti della zona.

Senza infrastrutture di collegamento, che lo studio RFI non prevede, le due aree del quartiere, a nord e a sud, verrebbero separate. La deviazione della ferrovia potrebbe bloccare il traffico stradale sul San Michele e quindi provocare disagi a tutta la popolazione, oltre che ai pendolari.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Tavola riassuntiva delle azioni correttive richieste a RFI;
Estratto mappa ed elenco abitazioni rischio esproprio

Calusco d'Adda, 9 agosto 2025

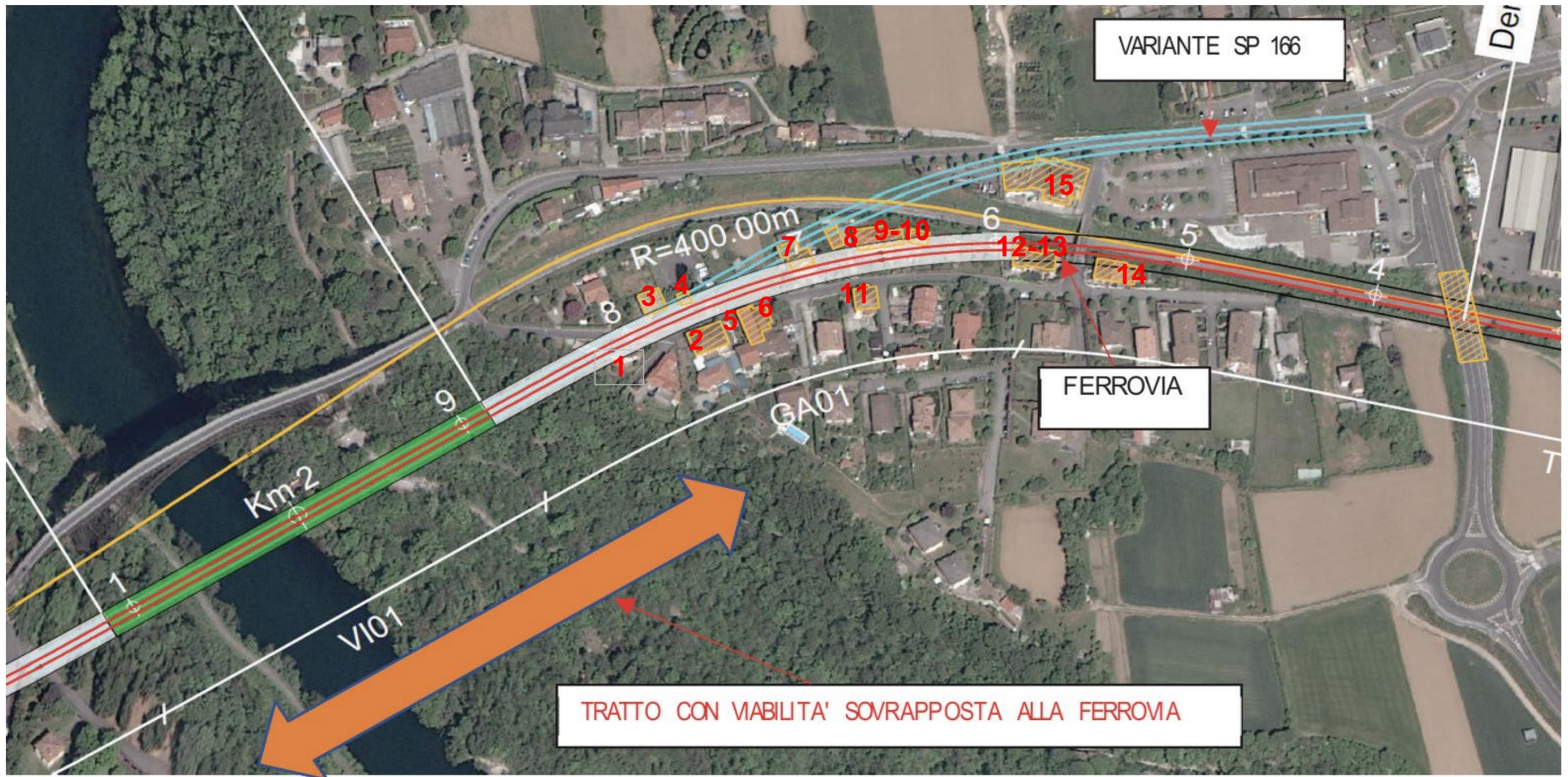
Walter Previtali

Presidente Comitato per la Tutela e Valorizzazione del Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi





ESTRATTO DAGLI SCENARI 1 & 3 PROPOSTI DA RFI



Nr.xx	Edifici direttamente impattati o con interferenza dagli scenari 1 & 3 di RFI
-------	--

	<p style="text-align: center;">Descrizione abitazioni coinvolte da scenari 1 & 3</p>
<p>Identificazioni e su mappa</p>	<p style="text-align: center;"><i>Descrizione/Destinazione d'uso - componenti nuclei familiari</i></p>
1	Abitazione civile completa di garage e giardino, costruzione risalente ai primi anni 90- Persone : 1
2 & 5	Albergo Ristorante Etrusco: stabile risalente ai primi anni del 1900, con varie ristrutturazioni e adeguamenti per attività di ristorazione e alloggi
3	Abitazione civile completa di garage, giardino e orto, costruzione risalente ai primi anni 70- Persone : 1
4	Immobile di proprietà RFI
6	Abitazione civile completa di garage, giardino , costruzione risalente ai primi '900 - Ultima ristrutturazione anni 70 - Persone : 1
7	Abitazione civile ad uso residenziale completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente al 1926 - Ultima ristrutturazione anno 1980 ,riqualificata nel 2022 - Persone : 3
8	Abitazione civile completa di garage, giardino , costruzione risalente ai primi anni 60 - Ristrutturazione anni 80 - Persone : 2
9	Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60- ristrutturazione inizio anni 90 - Persone : 2
10	Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60 - ristrutturazione 2016 - Persone : 1
11	Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino & orto , costruzione risalente ai primi anni 60 - ristrutturazione 2010 - Persone : 4 + 1 con grave invalidità
12	Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente seconda anni 60 - Ristrutturata 2010 - Persone : 3 di cui un invalido civile
13	Abitazione civile completa di garage, cantina, giardino , costruzione risalente seconda anni 60 - Ristrutturata 2010 - Persone : 3
14	Abitazione civile completa di,garage, giardino , costruzione risalente seconda metà anni 80-Ultima ristrutturazione 2016 - Persone : 3
15	BAR SESAMO - ATTIVITA COMMERCIALE
Nr. xx	<i>MAPPALI A RISCHIO DEMOLIZIONE O INTREFFERENZA CON SCENARI 1 & 3</i>

Tavola riassuntiva delle azioni correttive richiesta a RFI:

1. commissioni uno Studio di Impatto Sanitario con modellazioni su qualità dell'aria, acustica, vibrazioni e misure di mitigazione;
2. aggiorni la documentazione di progetto con piano di monitoraggio ambientale e sanitario durante le fasi di cantiere ed eventuale futuro esercizio.
3. affidi a un team di consulenti geotecnici esterni un'analisi di dettaglio della stabilità dei versanti, includendo modelli 3D e simulazioni di carico dinamico.
4. rediga un Piano di Mitigazione Idrogeologica, con interventi di consolidamento, monitoraggio e gestione emergenze, da allegare alla progettazione.
5. sospenda ogni ulteriore sviluppo dello Scenario 1 e 3, e delle alternative in affiancamento al ponte San Michele.
6. subordini qualsiasi avanzamento del progetto alla revisione integrale delle indagini geologiche, con aggiornamento conforme alle banche dati ISPRA e alle classificazioni PAI,
7. riesamini lo Scenario 0 alla luce dell'assenza dei reali fenomeni franosi accertati e accertandi da ISPRA su entrambe i versanti,
8. appronti uno studio urgente su come mettere in sicurezza il ponte San Michele stante l'accertato fronte franoso su cui poggiano le sue basi sulla sponda lecchese.
9. incarichi un team multidisciplinare di predisporre un Rapporto Alternativo con analisi economica, ambientale e sociale di tre scenari differenti e verosimili, che tengano conto di quello che appare come il minimo comun denominatore della maggior parte delle osservazioni pervenute, che invitano a traslare la nuova opera dai 300 m ai 7 km più a Sud rispetto al ponte San Michele
10. organizzzi incontri tecnici preliminari con Comuni, Regione e Soprintendenza per condividere e validare ipotesi alternative.
11. affidi a un team di architetti del paesaggio la redazione di uno Studio di Impatto Paesaggistico con rendering e simulazioni visive.
12. attivi un tavolo di confronto formale con Soprintendenza per verificare compatibilità e ottenere eventuali prescrizioni preventive.
13. rediga una mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali.
14. integri la relazione con uno Studio di Impatto Socio-economico, evidenziando le compensazioni e soluzioni meno invasive.
15. avvii uno screening VInCA con consulenti esperti di ecologia per verificare interferenze con habitat protetti.
16. integri il progetto con analisi di resilienza ai cambiamenti climatici, richiesta dalle linee guida UE per grandi infrastrutture.

17. aggiorni la strategia di comunicazione con pubblicazione online dei dati tecnici, delle alternative e delle mappe interattive qui richieste.
18. organizzati workshop pubblici con esperti indipendenti per discutere scenari alternativi e mitigazioni.
19. inviti formalmente Soprintendenza a esprimere la rispettiva posizione alla luce di tutte le osservazioni pervenute.
20. coinvolga formalmente Regione Lombardia in un tavolo di concertazione volto a definire, in modo condiviso e trasparente, le soluzioni di innesto dei nuovi snodi stradali con la viabilità esistente.
21. integri la documentazione progettuale con un piano di cantierizzazione dettagliato, corredato da cronoprogrammi, misure di mitigazione per traffico, rumore, polveri e vibrazioni, nonché indicazioni sulle modalità di accesso e di gestione dei mezzi da cantiere. Tale piano dovrà rendere chiaro come RFI intenda garantire la tutela della sicurezza dei cittadini e dei lavoratori, la salvaguardia della continuità dei servizi essenziali e il contenimento dell'impatto ambientale e sanitario per tutta la durata dei lavori, la cui durata si stima non inferiore ai cinque anni.