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

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele

tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

OSSERVAZIONI

Comune di Merate e altri 12 Comuni

6 agosto 2025

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

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Mattia Salvioni

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.merate.lc.it

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

Merate

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

Comune di Merate e altri comuni firmatari: Comune di Aicurzio, Comune di Bernareggio, Comune di Carnate, Comune di Cernusco Lombardone, Comune di Imbersago, Comune di Lomagna, Comune di Osnago, Comune di Paderno D'Adda, Comune di Robbiate, Comune di Ronco Briantino, Comune di Sulbiate, Comune di Verderio.

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

Partendo dal presupposto che la progettazione del nuovo ponte non possa limitarsi all'infrastruttura in sé, ma debba necessariamente estendersi al sistema viabilistico ad essa connesso, il presente documento intende offrire un **contributo concreto e propositivo al dibattito pubblico, individuando le principali criticità viabilistiche attualmente già presenti e che andrebbero ulteriormente ad aggravarsi nel caso si procedesse con una qualsiasi delle tre soluzioni proposte da RFI.**

CRITICITÀ ATTUALI DELLA MOBILITÀ

L'area a ovest del fiume Adda, seppur fortemente interconnessa a livello sociale ed economico con i poli produttivi e metropolitani della Lombardia, soffre da anni di una mobilità penalizzata da:

a) **Congestione degli snodi viari principali, in particolare lungo l'asse SP342dir (Calco-Merate-Cernusco-Osnago-Lomagna-Carnate-Usmate), SP54 (Missaglia-Montevecchia-Cernusco), la SP55 (Sernovella-Brugarolo-Osnago-Lomagna-Casatenovo), la SP3 (Sernovella, Ronco Briantino, Bernareggio) e la SP177 (Bellusco-Bernareggio-Carnate-Usmate). FIGURA 1.A - FIGURA 1.B**

b) **Scarsa fluidità dell'accesso / uscita alla Tangenziale Est (A51), con punti critici nei nodi di Usmate Velate/Lomagna sino al semaforo di Cernusco Lombardone. FIGURA 2**

In merito alle direttrici viabilistiche individuate nei precedenti punti a) e b) già oggi fortemente congestionate, è possibile individuare specificatamente almeno 10 punti di criticità che si pongono all'attenzione del dibattito pubblico. **FIGURA 3**

c) Limitata intermodalità tra trasporto privato e mezzi pubblici (ferrovie, autobus) che aggrava il carico automobilistico nei centri urbani e nelle zone prossime al ponte.

d) Accessibilità problematica al ponte esistente che, a causa della morfologia e della rete stradale limitrofa, amplifica la vulnerabilità della zona in caso di disservizi o chiusure.

LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE E TERRITORIALE ATTUALE E LE NUOVE PROSPETTIVE

Nonostante le preoccupazioni sopraesposte, risulta sempre più evidente come sulla sostituzione del ponte San Michele stiano convergendo prospettive di connessione stradale e ferroviaria di primaria importanza che, fino pochi anni fa, trovavano soluzioni diverse nel quadro della programmazione regionale.

In particolare, le necessità di un collegamento per il trasporto merci connesso alla direttrice del Gottardo in grado di decongestionare il nodo di Milano, trovava risposta nella Gronda Ferroviaria Nord-Est, cioè nella realizzazione di un collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo.

Il progetto preliminare della Gronda, già approvato con deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.) n. 150, del 2 dicembre 2005, prevedeva che, da Seregno a Carnate, il tracciato si affiancasse a quello della ferrovia esistente, mentre da qui si sarebbe staccata una nuova infrastruttura che correva parallela alla tratta D (progetto originale) della Pedemontana lombarda fino a Osio, connettendosi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate.

In questo quadro, si inseriva il progetto di riqualificazione del San Michele annunciato del 2016 che, per un valore stimato di 20 milioni di euro, prevedeva di allungare la vita utile del ponte di 50 anni, di portare a 70 km orari la velocità dei treni sul ponte e consentire l'uso stradale in concomitanza con il transito degli stessi[1]. Obiettivi che rispondevano alle esigenze di trasporto territoriale locale e pendolare, con scarsissimo impatto ambientale e paesaggistico.

Preme anche sottolineare che, l'intervento sul Ponte San Michele, da quanto risulta, ha subito importanti limitazioni e non ha raggiunto gli obiettivi prefissati per le limitazioni imposte alla ristrutturazione dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio a tutela del valore monumentale del bene.

LE PROPOSTE PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO SAN MICHELE E LE CRITICITÀ RISCONTRATE

La combinazione di questi fattori ha comportato la **messa in campo delle proposte alternative oggetto del presente dibattito, che sommano impatti pesantissimi:**

- scaricano sulla viabilità locale a servizio degli insediamenti residenziali, necessità di attraversamento e di trasporto merci che dovrebbero trovare più adeguate vie di transito, impattando pesantemente sui centri abitati e in generale sulla viabilità già critica di tutta l'area del meratese e del nord est vimercatese;
- ipotizzano l'uso della struttura ferroviaria potenziata che attraversa il centro abitato di Paderno e lambisce le aree urbanizzate di Verderio, Robbiate, Ronco Briantino, Osnago e Carnate quale nuova gronda ferroviaria Nord Est con conseguenze pesanti sull'abitato per rumore e vibrazioni, con traffico anche notturno e impatto sulla qualità della vita della popolazione;
- prevedono nell'ipotesi 1 e (in parte 3) la costruzione di un ponte a meno di 30 m dal San Michele, con un impalcato di dimensioni superiori che oscurerebbe visivamente l'attuale, con conseguente

[1] Lettera al Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Umberto Del Basso De Caro, da parte dell'Amministratore Delegato di RFI, Maurizio Gentile, 7/01/2026 (Prot. RFI: AD\A0011\P\2016\0000024)

impatto paesaggistico e deperimento di uno dei punti di maggior valore paesistico-ambientale dell'Adda[2]

L'insufficienza della proposta viabilistica è, peraltro, dimostrata dalla presentazione, a tre giorni dall'avvio del dibattito pubblico e ai soli Sindaci della sponda bergamasca, di tre opzioni di ponte stradale progettate dalle Concessioni Autostradali Lombarde (12 maggio 2025 - UTR Bergamo).

Si ritiene che le proposte messe oggi sul tavolo da RFI non possano rispondere alle esigenze che la programmazione regionale aveva individuato e a cui veniva data risposta con gli interventi sopraesposti.

L'utilizzo del ponte (o dei ponti) sostitutivo del San Michele per rispondere a tali esigenze viabilistiche e ferroviarie non solo comporta pesanti limiti ed esternalità negative sui territori, ma rappresenta un netto impoverimento del programma infrastrutturale lombardo, che concentra su una struttura mal localizzata, geograficamente e urbanisticamente, una pluralità di esigenze difficilmente conciliabili: traffico viario locale e traffico di attraversamento; trasporto pendolare viaggiatori verso la città metropolitana e trasporto merci su corridoio est-ovest.

Il tutto precipitato in un dibattito pubblico dove tali premesse non sono però esplicitate e, ad oggi in sede di confronto pubblico, è anche mancata la possibilità di un confronto con Regione Lombardia in qualità di soggetto con la titolarità sulla programmazione territoriale sovraprovinciale.

Alla luce di tutto quanto sopraesposto riteniamo che la ricomposizione delle problematiche evidenziate debba necessariamente essere ricondotta alla ripresa delle linee essenziali della programmazione territoriale consolidatasi negli anni ovvero:

- **al mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;**
- **all'individuazione di una connessione viaria tra isola bergamasca e Brianza dell'est nell'ambito del corridoio della Pedemontana o limitrofi, che risponda alle esigenze di transito evidenziate anche dallo studio del traffico PIM - Provincia di Monza e della Brianza e garantisca una connessione con la viabilità maggiore senza impattare direttamente su centri abitati e aree residenziali** (proposte CAL-Regione Lombardia del 12 maggio 2025 presso l'UTR di Bergamo);
- **al recupero del progetto originale di riqualificazione del ponte San Michele, riverificando lo stesso con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio nel quadro delle alternative presenti e, in specifico, dell'ipotesi di un ponte in stretto affiancamento all'attuale, al fine di verificare quale opzione sia maggiormente accoglibile per la tutela del bene monumentale.**

Infine, fermo restando le linee essenziali di sviluppo precedentemente esposte, si ritiene che il Ponte San Michele rappresenti un'infrastruttura strategica non solo per la connessione tra le due sponde dell'Adda, ma anche per la **riqualificazione complessiva della mobilità territoriale**. Per questo, **i Comuni firmatari auspicano che la sua riqualificazione venga integrata da interventi accessori essenziali e complementari che rispondano in modo strutturale e duraturo alle criticità viabilistiche del territorio esposte in apertura del presente documento, promuovendo sostenibilità, sicurezza e coesione. In questo senso, i Comuni sono disponibili per un confronto efficace con gli attori e le istituzioni coinvolte per lavorare sinergicamente sapendo fare sintesi delle esigenze di tutte le realtà e attori coinvolti.**

[2] PTC Parco Adda Nord, ultima variante generale approvata il 29/07/2024 con delibera numero XII/2891e di Regione Lombardia e Piano Paesaggistico Regionale vigente – Repertori - Visuali sensibili (n. 47)

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Figura 1.A - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 8.00

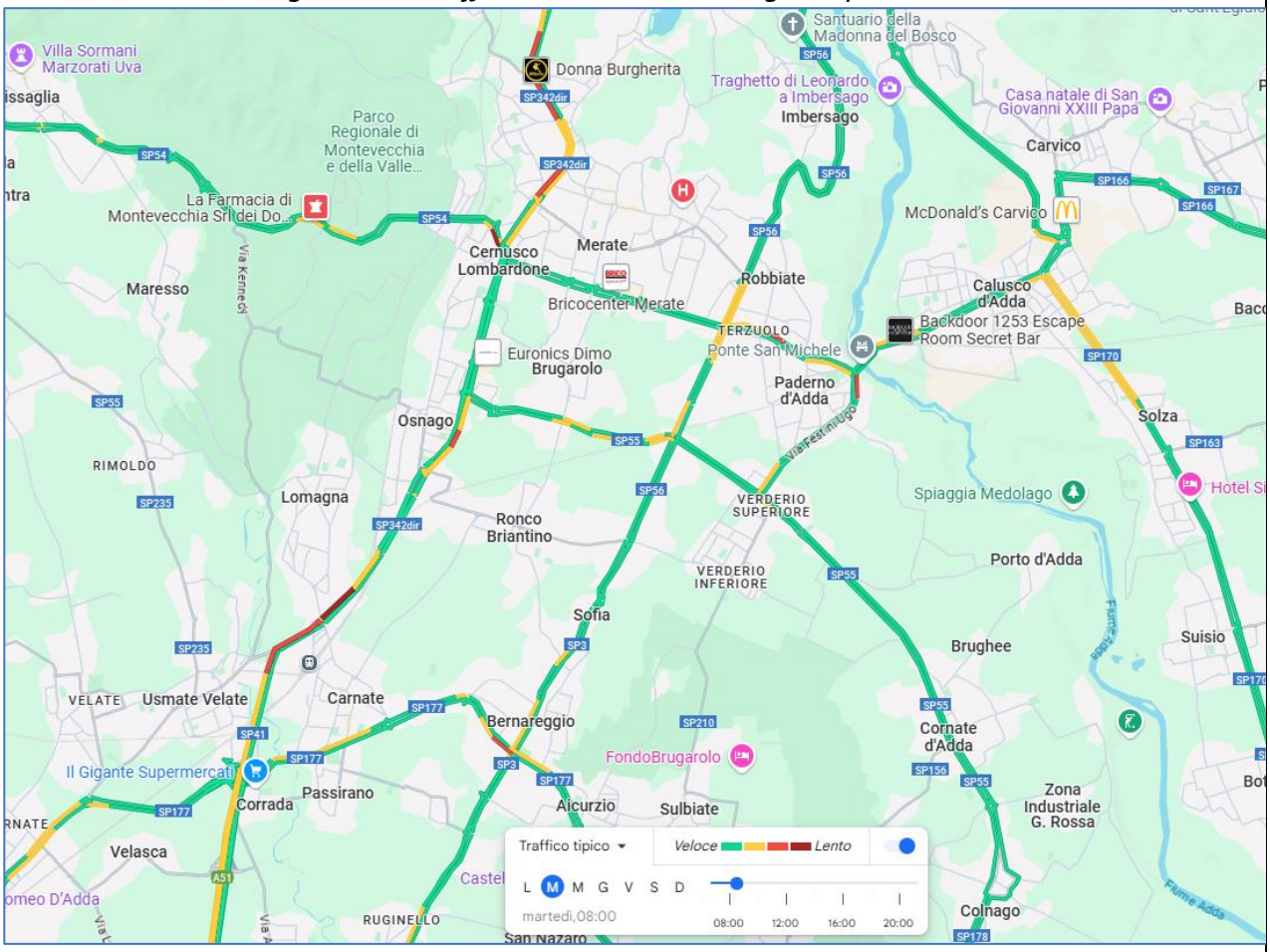


Figura 1.B - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 18.00

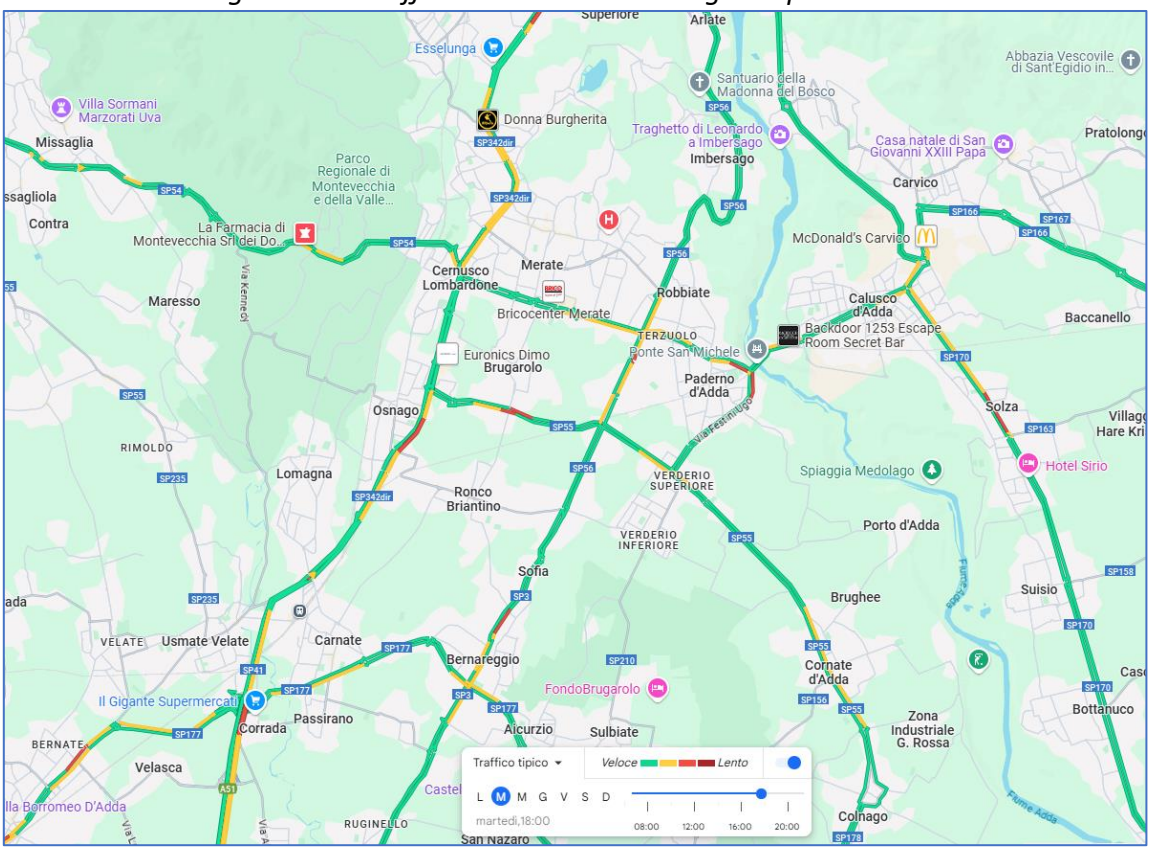


Figura 2 - Traffico medio da dati GoogleMaps – h 8.00 – Entrata tangenziale Est Usmate / Lomagna

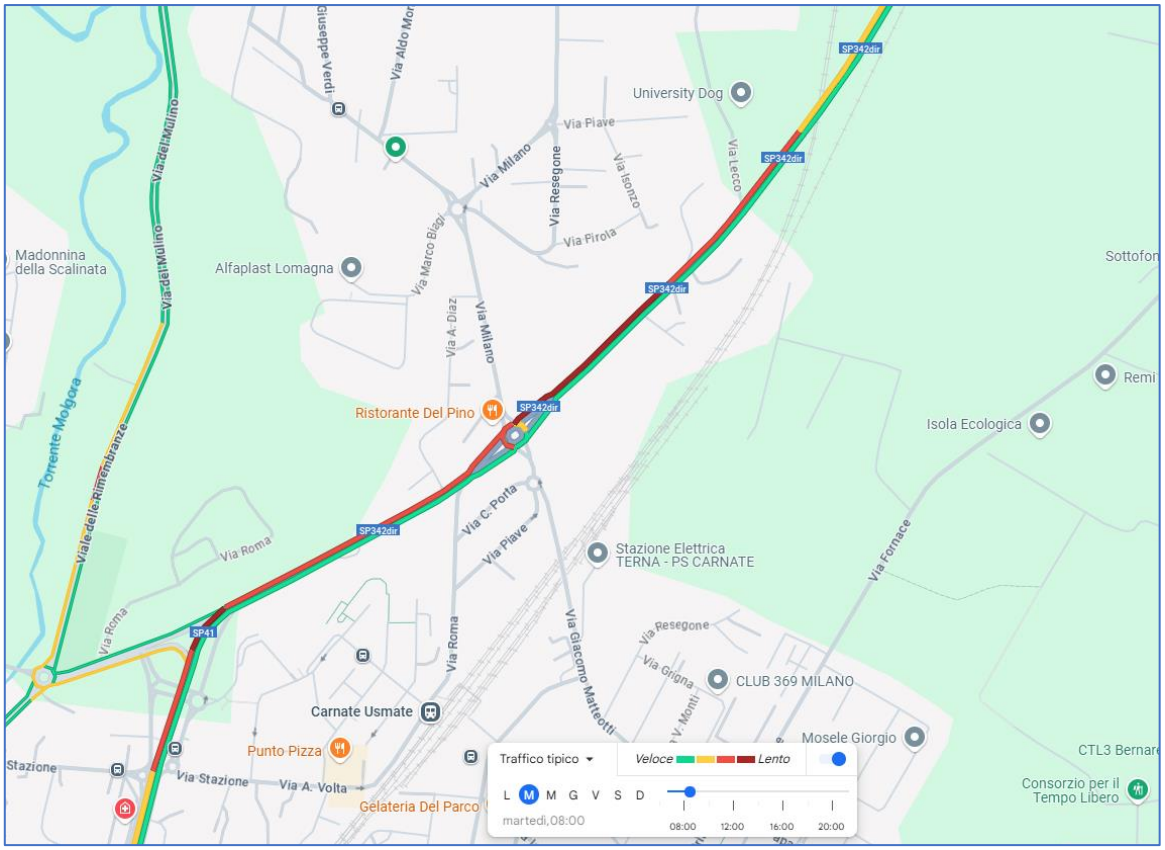
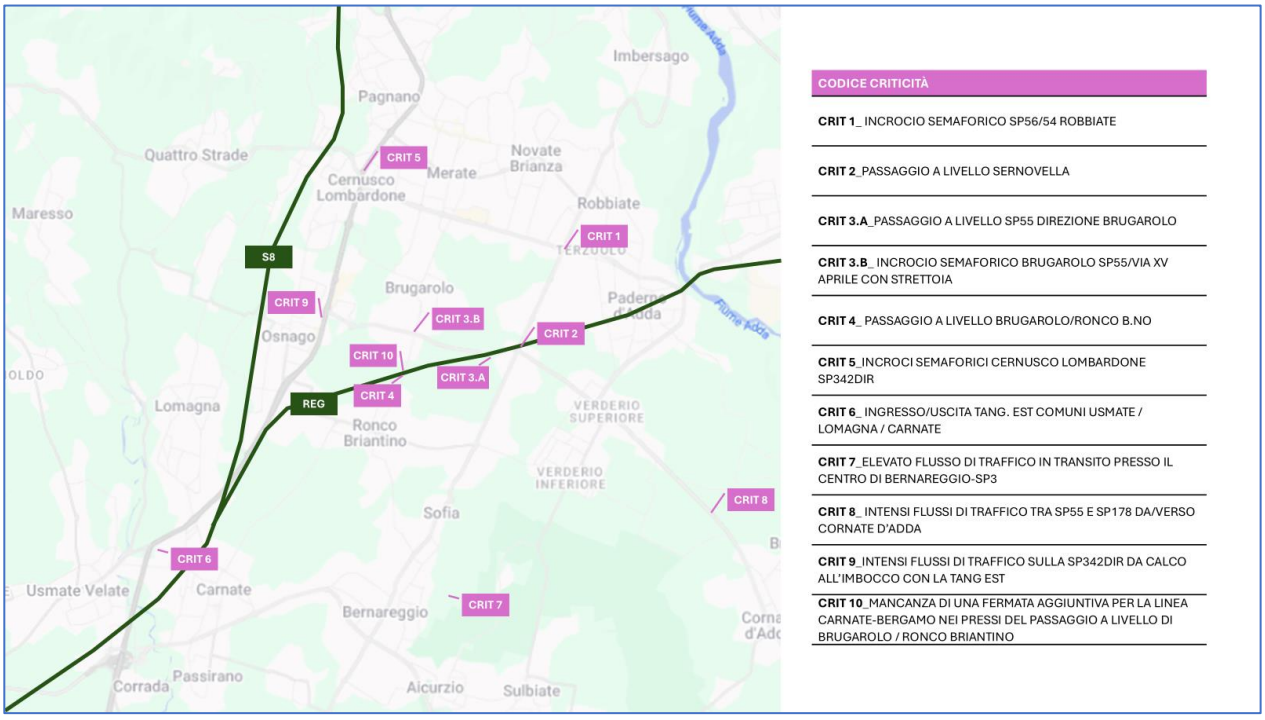


Figura 3 - Localizzazione punti di maggiore criticità traffico – Area Meratese



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

06 Agosto 2025

I Comuni proponenti:

Comune di Merate

Comune di Aicurzio

Comune di Bernareggio

Comune di Carnate

Comune di Cernusco Lombardone

Comune di Imbersago

Comune di Lomagna

Comune di Osnago

Comune di Paderno D'Adda

Comune di Robbiate

Comune di Ronco Briantino

Comune di Sulbiate

Comune di Verderio