



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

Comune Trezzo sull'Adda

11 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

DIEGO TORRI

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.trezzosulladda.mi.it

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

TREZZO SULL'ADDA (MI)

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

COMUNE DI TREZZO SULL'ADDA

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

All'interno del Dibattito Pubblico avviato da Rete Ferroviaria Italiana sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) per il nuovo attraversamento dell'Adda in sostituzione dello storico ponte san Michele, la Città di Trezzo Sull'Adda intende presentare le seguenti osservazioni finalizzate ad una migliore valutazione delle esigenze del territorio.

1) PREMESSE

Prima di entrare nel merito dei contributi, si ritiene opportuna un'analisi rispetto all'andamento del DP, condotto da RFI e avente per oggetto un duplice attraversamento, sia ferroviario che stradale (eventualmente realizzati nella medesima infrastruttura): riconoscendo la piena titolarità di RFI per un'interlocuzione rispetto alla rete ferroviaria, emerge un evidente difetto di competenza rispetto alla gestione della rete viaria. Ciò ha determinato evidenti difficoltà nel dialogo tra RFI e Amministrazioni locali, palesato in più sedi, rispetto alla questione non secondaria della programmazione della viabilità.

In questa fase del DP sarebbe stato opportuno un confronto aperto e diretto con Regione Lombardia, ente che progetta la mobilità su larga scala sia ferroviaria che stradale.

Questo incontro avrebbe anche chiarito i fini per i quali il nuovo ponte san Michele sarà utilizzato, viste le strette connessioni dell'infrastruttura oggetto di dibattito con altre opere previste o ipotizzate da Regione: nello specifico si fa riferimento all'ulteriore attraversamento viario dell'Adda da realizzarsi tra il ponte di Paderno-Calusco e quello di Trezzo-Capriate, con ipotesi elaborate da CAL e presentate da UTR Bergamo ai Comuni della sola sponda bergamasca e al progetto



della Gronda ferroviaria Nord Est in più occasioni associato al nuovo ponte san Michele. Non sono opere tra loro scollegate, ma tasselli di un unico ampio mosaico.

Questa incertezza non consente ai Comuni e a tutti i soggetti interessati di poter esprimere un parere realmente consapevole e qualificato: sono troppe le incognite non chiarite che possono mutare profondamente lo scenario della mobilità regionale, con infrastrutture che potranno essere utilizzate in maniera diversa rispetto a quanto prospettato in origine.

2) PARERI SUGLI SCENARI PROPOSTI DA RFI

Si procede ora alla valutazione puntuale dei tre scenari contenuti nel DocFAP, senza mai venir meno al principio di competenza territoriale che suggerisce di non esprimere pareri su territori di altri Comuni.

Dettagliando la posizione del Comune di Trezzo sull'Adda, analizziamo di seguito i tre scenari proposti da RFI:

- a) Scenario 1: per quanto espresso in precedenza, non si ritiene di entrare nel merito rispetto ai dettagli tecnici del ponte proposto. Analizzando il nuovo ponte fortemente attrattivo in quanto a doppia corsia e aperto ai mezzi pesanti, si evidenzia la criticità di progettarlo all'interno di un reticolo di strade prevalentemente comunali a fruizione residenziale.
- b) Scenario 2: riguardo l'infrastruttura stradale, non rientrando nel territorio di Trezzo sull'Adda, non si esprimono osservazioni sui dettagli tecnici, pur osservando la problematica data dalle caratteristiche del reticolo viario esistente individuato per accogliere i veicoli in transito sul ponte.
Per l'opera ferroviaria, sono evidenti le ricadute sia di natura ambientale che di natura finanziaria. Analogamente si riscontra un preventivo di spesa quasi doppio rispetto agli altri scenari, dovuti alla già citata estensione della ferrovia, alla presenza di numerosi corsi d'acqua che richiedono opere di attraversamento e ad un'infrastruttura di scavalco dell'Adda di lunghezza davvero notevole, data l'apertura ampia della vallata del fiume in questo punto.
Per tutti questi elementi, si esprime contrarietà allo scenario 2 come prospettato da RFI.
- c) Scenario 3: non si avanzano particolari osservazioni per le stesse motivazioni addotte rispetto allo scenario 1 e si rinnovano le perplessità per l'instaurarsi di un'infrastruttura a doppia corsia su un reticolo di strade poco funzionali alla mobilità in direzione est-ovest.

Per le forti criticità illustrate nessuno dei tre rappresenta la soluzione migliore per l'attraversamento del fiume Adda, sia viario che ferroviario.

3) CONCLUSIONI

Principio cardine della progettazione della rete di trasporti di carattere sovraprovinciale deve essere quello della tutela dei centri abitati, per garantirne la vivibilità e tutelarne l'identità: il miglioramento della mobilità su larga scala non può essere a discapito della qualità della vita di interi comuni e centri abitati. Ciò si traduce in una programmazione di strade e ferrovie che occupi il più possibile i territori di confine tra comuni o le zone industriali, tralasciando i centri storici o i quartieri residenziali; inoltre sarebbe opportuno disincentivare realmente il trasporto su gomma, obbligando i mezzi pesanti a percorrere prevalentemente arterie di grande scorrimento, meglio se di natura autostradale.



Riteniamo necessario ampliare lo sguardo per offrire una proposta progettuale di sviluppo viabilistico della zona, cercando un equilibrio fondamentale tra esigenze dell'ambiente ed esigenze dell'uomo. Reputiamo pertanto fondamentale un momento di confronto coordinato dall'ente di riferimento per lo studio della mobilità, cioè Regione Lombardia, per evitare di portare avanti progetti significativi per quest'area di incrocio tra più province come se fossero totalmente scollegati tra loro. Al contrario, essi devono rappresentare una risposta omogenea alle problematiche di spostamento dei cittadini e alle esigenze di tutela del territorio verde rimasto al limitare nord-orientale dell'area metropolitana milanese.

11/07/2025