

Dibattito Pubblico

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



OSSERVAZIONI

**Comuni di Paderno d'Adda, Verderio,
Robbiate e Imbersago**

4 agosto 2025

**Osservazioni al DOCFAP per
“Nuovo ponte ferroviario Paderno d’Adda”
redatto da ITALFERR – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO**

COMUNI di PADERNO D'ADDA, VERDERIO, ROBBIATE, IMBERSAGO
Provincia di Lecco

I Comuni di Paderno d’Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago esprimono, in forma congiunta, le seguenti osservazioni in merito al Dibattito Pubblico avviato ai sensi dell’art 40 del DLgs 36/2023 riguardante la fase progettuale del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) in merito alla realizzazione di un nuovo ponte (o più ponti) ferroviario e stradale, in sostituzione dell’esistente ponte ferrostradale di San Michele.

Inquadramento

I territori della provincia di Bergamo, della Brianza monzese e della Brianza lecchese sono tra i contesti produttivi più densi e innovativi del territorio lombardo ed europeo.

Sono, inoltre, caratterizzati da una fitta urbanizzazione diffusa, con importanti movimenti pendolari al proprio interno e verso l’area metropolitana di Milano.

Al loro incrocio, nel triangolo definito dall’Isola bergamasca, dalla parte sud orientale della provincia di Lecco e nord orientale della provincia di Monza e della Brianza, il fiume Adda divide - con uno squarcio naturale di grande pregio ambientale, storico e paesaggistico - il susseguirsi dei paesi e degli agglomerati produttivi.

Le vie di comunicazione viarie e ferroviarie che, attraversando l’Adda, mettono in connessione questi contesti sono ancora oggi quelle disegnate - e realizzate - più di un secolo fa.

L’improvvisa chiusura del ponte al traffico veicolare e ferroviario del 15 settembre 2018, insieme alle attuali limitazioni di percorrenza e alle indicazioni di RFI sulla vita utile del manufatto, stimata al 2030, hanno evidenziato la fragilità dei collegamenti esistenti e reso urgente la necessità di progettare soluzioni per garantire l’attraversamento dell’Adda in quest’area.

In questo quadro, il DOCFAP sottoposto da RFI a dibattito pubblico il 15 maggio 2025 propone tre diversi scenari di intervento che impattano in modo diversificato sul territorio dei Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago, influenzando in modo significativo sulla viabilità di tutto il meratese e l'alto vimeratese per la sponda ovest del fiume, nonché sull'“isola bergamasca” per la sponda est.

In qualità di Enti di primo livello su cui ricadono direttamente gli effetti delle opere in programma, rivendichiamo la necessità che lo studio di progettazione del nuovo ponte non ignori gli effetti sulla popolazione e i territori coinvolti nelle opere.

Riteniamo per questo che l'opera (o le opere) in programma debbano in primo luogo confrontarsi, per tipologia e ambiti interessati, con i Piani di Governo del Territorio e con i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali.

Tali strumenti non solo hanno carattere prescrittivo nell'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, ma definiscono la ratio dello sviluppo locale territoriale e l'elemento di salvaguardia della sostenibilità degli interventi proposti.

Interventi incoerenti con la programmazione territoriale, privi di un effettivo inquadramento delle ricadute sui paesi di prima e seconda fascia, potranno comportare solo crescenti problematiche territoriali e il peggioramento per i nostri Comuni della qualità ambientale, urbanistica e viabilistica.

Nel merito dei singoli scenari proposti, riportiamo le seguenti valutazioni:

Scenario 1

Lo Scenario 1 prevede la realizzazione di un'unica opera di scavalco del Fiume Adda in stretto affiancamento a quello esistente, che ospiterebbe la viabilità stradale alla quota superiore e quella ferrovia a quella inferiore con attestazione, lato Paderno, dello sbocco viario sulla strada comunale, Via Festini.

Scenario ambientale e paesaggistico

La prossimità con il ponte San Michele e l'inserimento nel quadro dell'area denominata "Forra dell'Adda" è uno degli elementi che rende il progetto del nuovo ponte sostitutivo particolarmente critico.

Il ponte San Michele, realizzato con una grande struttura ad arco reticolare, è oggi considerato il maggior monumento italiano all'architettura in ferro dell'Ottocento.

Un capolavoro dell'archeologia industriale che è stato per diversi anni inserito in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO, insieme ad altri 5 ponti europei con caratteristiche simili.

La struttura si inserisce, infatti, in un contesto di armonica fusione tra bellezza naturale e intervento tecnologico dell'uomo. Nel raggio di poche centinaia di metri, convivono la prima parte della Forra dell'Adda, unico tratto di rapide di tutto il corso del fiume, l'incile del naviglio inaugurato nel 1777, la diga Poirer a panconcelli in legno, la diga di inizio '900 di Robbiate e la coeva centrale Semenza di Calusco d'Adda.

Inoltre, il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "Area Leonardesca" del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco regionale Adda Nord.

Il piano, la cui ultima variante generale è stata approvata nella seduta di giunta regionale n. 81 del 29/07/2024 con delibera numero XII/2891 individua all'art.39 la "Area Leonardesca" come ambito di maggior tutela del Parco, che "ha la finalità di tutelare le caratteristiche morfologiche, naturali e paesaggistiche dell'area, con particolare riferimento al valore storico-culturale assunto nel tempo dall'intera area, caratterizzata morfologicamente da sponde molto ripide e da grossi massi di ceppo che movimentano l'alveo."

Il comma 2c prevede il divieto di "aprire nuove strade, ferrovie, fatta eccezione per opere previste nella vigente programmazione regionale generale o di settore, con prioritario riferimento agli interventi infrastrutturali qualificati nel P.T.R. come Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale ai sensi dell'art. 20 l.r. 12/2005 e s.m.i, o comunque prevalenti sul piano del parco"

Infine, il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) individua, nel proprio Repertorio, la veduta dell'Adda dal ponte di Paderno tra le 72 "visuali sensibili" del paesaggio lombardo.¹

La costruzione di un ponte in immediato affiancamento a sud del San Michele - 37 m tra gli interessi delle due strutture - con un impalcato del nuovo ponte di almeno 10 m di altezza - 3 m in più dell'attuale - non può che impattare in modo nefasto sulla visione dal fiume e dalle sue rive del ponte storico monumentale e del suo arco. Parimenti, il nuovo ponte deturperebbe la vista dal San Michele stesso, verso la Forra, la diga Poiret e l'incile del naviglio settecentesco; uno degli scorci più caratterizzanti e identitari del territorio.

Scenario viario

In termini di programmazione territoriale, la realizzazione del nuovo Ponte stradale San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, si viene a configurare, all'interno del vigente PTCP della Provincia di Lecco come "Nuovo progetto di particolare rilevanza nel nuovo asse infrastrutturale" e pertanto dovrebbe connettersi con le infrastrutture di viabilità di grande comunicazione e di transito, esistenti ed in previsione, presenti all'interno del PTCP, ai sensi dell'art. 18.3 comma 2, al fine che il traffico leggero e pesante stimato in notevole incremento possa attraversare il territorio del comune di Paderno d'Adda e limitrofi senza pesanti ripercussioni sulla rete locale comunale, sulla coerenza urbana e sulla qualità della vita dei diversi centri abitati.

Dall'analisi della tavola del Quadro strutturale 1 – asse insediativo del PTCP della Provincia di Lecco si evince che l'attestazione del nuovo Ponte in sponda Lecchese/comune di Paderno d'Adda avviene sostanzialmente all'incrocio tra via Festini e la S.P. 54. Entrambe le strade sono identificate come "Viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali di cui art. 18.5" come da NTA del PTCP provincia di Lecco.

L'art. 18.5 cap. 2 recita:

¹ Piano Paesaggistico Regionale vigente – Repertori - Visuali sensibili (n. 47)

“La pianificazione persegue l’obiettivo di rendere e mantenere tali strade il più possibile libere da traffico pesante e da traffico non locale, al fine di assicurare le migliori condizioni di vivibilità per i tessuti urbani attraversati e per l’utenza debole ciclo-pedonale”

Dalle indagini del traffico attuale e previsionale già effettuate da RFI e ITALFER, sappiamo che questo progetto porterà un importante incremento di traffico sulla viabilità locale sia in ora di punta (fino a più 60% di transiti²), sia sulla giornata (fino a più 150% di transiti: complessivamente da 5.700 a 13.950 veicoli³) e che fino al 15% di tali transiti saranno di mezzi pesanti (più di 2.000 al giorno), oggi non transitanti dal ponte.

Tali cifre sono coerenti con le risultanze dello studio del traffico della Provincia di Monza e della Brianza “A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)”

Da quanto sopra, si evince chiaramente che entrambe le strade non sono adatte a ricevere tali volumi di traffico. Inoltre, nel documento di DOCFAP non vengono presentate proposte infrastrutturali di raccordo. Ciò, malgrado la questione sia stata posta a più riprese fin dalle prime interlocuzioni del 2020 da parte dei Comuni più direttamente interessati e dalla conferenza dei Sindaci del meratese⁴.

A ciò si aggiunga che, dall’analisi del quadro strutturale n° 2 - *Asse Valori paesaggistici ambientali – strade* - le due vie di attestazione del nuovo ponte, precisamente via Festini e via Edison, lungo la S.P. 54 sono individuate come Ambiti di prevalente valore fruitivo e visivo percepito “Strade Panoramiche – percorsi di interesse paesistico-panoramico” di cui all’art. 51 delle NTA del PTCP.

Visto il quadro complessivo, l’impatto della crescita del traffico sull’abitato del Comune di Paderno d’Adda e, subito a valle sui Comuni di Verderio e Robbiate, con effetti significativi su tutta l’area della bassa meratese e del nord-est vimeratese, la totale assenza in previsione di opere infrastrutturali per la gestione dei flussi di traffico, la difficoltà di ipotizzare - data la prossimità con l’attuale ponte e la conformazione urbanistica della zona - alternative alla viabilità esistente, si ritiene la soluzione viabilistica prospettata nello scenario 1 non sostenibile.

Scenario ferroviario

La costruzione del nuovo ponte immediatamente a Sud del San Michele, viene strettamente connessa al raddoppio dei binari della linea R14 tra Carnate e Bergamo e alla realizzazione di binari di precedenza di modulo 750 m per il ricevimento di treni merci.

In questa ipotesi, il potenziamento della linea avviene in buona parte sull’attuale tracciato ferroviario, con il mantenimento delle stazioni di Paderno-Robbiate e Calusco nella loro attuale posizione.

² RFI Nuovo ponte Paderno – Calusco d’Adda Valutazione degli impatti sulla rete stradale della realizzazione del nuovo ponte - novembre 2021

³ Audizione RFI del 27 giugno 2024 in V Commissione Territorio, Infrastrutture e Mobilità del Consiglio Regionale Lombardo e “Studio Trasportistico – Relazione” in documentazione di dibattito

⁴ Si citano ad esempio la lettera dei 15 Sindaci della conferenza del Meratese all’Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia del 17 giugno 2021 e la mozione ad oggetto “Costruzione di due nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull’Adda tra Paderno d’Adda e Calusco d’Adda” votata da 13 Consigli Comunali tra settembre e novembre 2024

Questa ipotesi porta sicuramente alcuni elementi di interesse per i servizi offerti al territorio e al suo sviluppo.

Il primo elemento positivo è il potenziamento della linea R14 con la sua trasformazione nel suburbano S18. L'attuale linea, infatti, ha oggi performance di servizio che si attestano stabilmente tra le peggiori in Lombardia.

Inoltre, può avere un grande valore e potenzialità il collegamento diretto con gli aeroporti di Orio al Serio e Malpensa (traffico passeggeri)⁵ sia in termini di offerta di servizi per i residenti dell'area, sia di potenziale attrattività del territorio e valorizzazione turistica del contesto del medio Adda e della sua area leonardesca.

In tale quadro, si prospettano altresì alcuni elementi di profonda e insormontabile criticità.

In primo luogo, lo spostamento parziale della linea in direzione sud e il suo raddoppio pone ad oggi in essere previsioni di abbattimenti totali, parziali o interferenze con edifici esistenti sia nell'area di attestazione delle gallerie artificiali, che su tutta la tratta interessata dal raddoppio.

Inoltre, il raddoppio prevede l'interruzione del collegamento viabilistico tra la via Gasparotto e Piazzale libertà, generando una cesura nel tessuto urbano con alternative di attraversamento distanti e solo parzialmente fruibili per calibro stradale e vincoli fisici presenti. Appare come assolutamente insufficiente la previsione di un unico sottopasso in area Sernovella tra i comuni di Robbiate e Verderio.

Infine, l'ipotesi di *"utilizzo futuro della linea potenziata come linea merci alternativa all'attraversamento dei treni nel Nodo di Milano"*, prospetta il trasferimento sull'attuale linea Carnate-Bergamo della programmata "gronda nord est" Seregno-Bergamo, che si inserisce nell'ambito della prosecuzione della direttrice del Gottardo, attualmente attestata in progetto a fianco della tratta D lunga della Autostrada Pedemontana.⁶

Il trasferimento in attraversamento all'abitato di Paderno d'Adda di una linea merci ad alta capacità, dove potranno passare convogli lunghi fino a 750 m, presumibilmente in orario prevalentemente notturno è incompatibile con il contesto residenziale e quindi insostenibile.

Anche il progetto del raddoppio del nuovo ponte ferroviario non trova riscontro con le previsioni del PTCF di Lecco rispetto alle ferrovie.

⁵ *"Nello scenario di Sviluppo dei servizi Allegato D è previsto il raddoppio della frequenza di tale servizio con la trasformazione nel suburbano S18 con origine dalla futura stazione prevista nel collegamento di Orio al Serio e termine a Milano Porta Garibaldi/Milano Bovisa (Rete Ferrovie Nord Milano). Negli ulteriori scenari di sviluppo post Accordo Quadro della Regione Lombardia è prevista l'istituzione di un servizio orario che dovrebbe collegare l'Aeroporto di Orio con l'aeroporto di Malpensa, tramite rete RFI e rete di Ferrovie Nord."* Analisi di sostenibilità – pag. 28

⁶ *"Il potenziamento di questa direttrice è fondamentale per la programmazione sia del traffico regionale, in particolare per il significativo traffico dei pendolari poiché la stazione di Seregno rappresenta un nodo di scambio con la linea Milano-Chiasso e la linea di Ferrovie Nord verso Saronno/Malpensa/Novara, che del traffico merci in vista di un potenziale utilizzo futuro come linea merci alternativa all'attraversamento dei treni nel Nodo di Milano."* Analisi di sostenibilità – pg. 4-5

Visto quanto sopraesposto si ritiene che la proposta abbia elementi di valore (che sono in comune con tutti e tre gli scenari proposti) ma che, allo stato attuale, abbia criticità che **la rendono un'opzione non percorribile**. **Questo è tanto più vero se dovesse intervenire un significativo uso della linea per il traffico ferroviario merci, divenendo il nuovo tracciato della gronda ferroviaria nord est. Ipotesi assolutamente non sostenibile**

Scenario 2

Lo scenario due propone una soluzione ferroviaria con variante a sud della linea attuale e l'attraversamento tra il Comune di Cornate d'Adda e quello di Suisio a circa 3.5 km rispetto all'attuale posizione del ponte S. Michele, e un'opzione stradale a nord con attraversamento dell'Adda tra il comune di Imbersago e quello di Villa d'Adda

Scenario ambientale e paesaggistico

Lo scenario proposto, pur salvaguardando il contesto particolarmente pregiato intorno al Ponte San Michele, comporta per la sua parte viaria a nord un impatto paesaggistico fortemente negativo su un'altra delle aree di maggior pregio del fiume e su un prospetto visivo, dal traghetto leonardesco di Imbersago verso nord, che rimane tra i più suggestivi dell'Adda. D'altra parte, la lunghezza dell'attraversamento ferroviario a sud e il conseguente consumo di suolo agricolo nei comuni di Verderio e Cornate comporta un importante impatto ambientale e richiederebbe una variante dei rispettivi PGT, dovendosi applicare l'art. 3 co. 1 lett. p) L.R. 31/2014

Scenario viario

L'ipotesi di un ponte di attraversamento del fiume Adda tra Villa d'Adda e Imbersago non trova riscontro nella pianificazione territoriale alla luce del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali di Lecco e Bergamo.

Ci si troverebbe con un nuovo ponte sull'asse est-ovest che andrebbe a immettersi sulla Sp 56 nel comune di Imbersago, il cui sviluppo è sull'asse nord-sud, con la prospettiva certa di non intercettare il reale bisogno di mobilità sull'asse est-ovest, creando un "imbuto" che farebbe collassare la viabilità sulla Sp 56, specie in direzione Robbiate nelle ore di punta e soprattutto spingendo il traffico automobilistico a cercare vie alternative nelle strade secondarie. A ciò si aggiungano i noti problemi legati ai pericoli della discesa della curva della Sp 56 in via Moratti a Imbersago e di via dei Tigli a Robbiate, legati non solo al calibro stradale, ma anche alle pendenze.

Per quanto sopra la soluzione proposta non è né funzionale, né sostenibile

Scenario ferroviario

Lo scenario ferroviario a sud implica un importante spostamento della linea e un parziale spostamento (per la parte a ovest del fiume) della stazione di Paderno-Robbiate.

Gli aspetti potenzialmente di interesse sono i medesimi condivisi con gli altri scenari 1 e 3, mentre si riscontra un netto miglioramento in termini di compatibilità con il centro abitato di Paderno d'Adda, evitando abbattimenti mantenendo una maggior distanza dagli abitati.

Nondimeno, l'allungamento della ferrovia per 11.4 Km comporterebbe un elevato consumo di suolo, il coinvolgimento di ampie parti del territorio di Verderio, che è, come tutti i nostri Comuni, "oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico" *a tutela degli aspetti naturali, paesaggistici, dei nuclei storici e degli edifici rurali* (Dgr. 27.6.2008 n. 8/7562, d.lgs 42/2004 A. 136) e creerebbe un'importante cesura attraverso tutto l'ambito agricolo e naturale, con ampie aree paesaggisticamente pregevoli del parco Adda Nord che sarebbero danneggiate irrimediabilmente.

Per quanto sopra la soluzione proposta risulta non percorribile.

Scenario 3

Sia per l'ambito ferroviario che per quello stradale si riprendono le considerazioni già esposte negli scenari 1 e 2 e le relative conclusioni

Unico elemento di differenza riscontrabile è che, nell'attuale scenario, la realizzazione del solo impalcato ferroviario avrebbe un impatto minore sulla vista del ponte e dal ponte San Michele, evitando la costruzione del cassone per il sostegno della sede stradale e potendo presumibilmente mantenere la quota della tratta ferroviaria allineata all'attuale.

Non di meno il vantaggio è solo parziale e relativo a una soluzione già considerata nefasta e gli elementi critici complessivi rimangono nettamente prevalenti.

A margine, si rileva come la soluzione prevista in questo scenario, di costruire un ponte ferroviario e un ponte viario separati, prevede, sia per la sola costruzione, sia per la gestione nell'intera vita utile, un incremento dei costi entro il 10% rispetto alla soluzione un'unica opera di scavalco prevista dallo scenario 1. Si tratta di uno spunto utile per la valutazione dei prossimi scenari che si intendono proporre.

Altre ipotesi progettuali

Quadro programmatico di riferimento

Risulta 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 esigenze di collegamento viario sull'asse Est-Ovest, che caratterizzano tutta la Brianza, trovavano risposta nella Autostrada Pedemontana e, in particolare nella tratta D che, come originariamente progettata, avrebbe dovuto collegare Vimercate con l'Autostrada A4, all'altezza di Osio di Sotto e quindi il territorio brianzolo con la bergamasca attraverso percorsi di viabilità maggiore.

Parimenti, le necessità di un collegamento per il trasporto merci connesso alla direttrice del Gottardo che decongestionerà il nodo di Milano, trova 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, prevede che, da Seregno a Carnate, il tracciato si affianchi a quello della ferrovia esistente, mentre da qui si stacchi una nuova infrastruttura che corre 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 stessi⁷. Obiettivi che rispondevano alle esigenze di trasporto territoriale locale e pendolare, con scarsissimo impatto ambientale e paesaggistico, con un intervento sinergico al trasferimento sulla tratta D pedemontana delle esigenze di attraversamento verso i nodi della viabilità maggiore.

Un quadro di interventi razionale messo in discussione dall'abbandono del progetto della tratta D lunga e dalla mancata realizzazione del progetto di restauro del San Michele nei termini previsti e annunciati.

Infatti, nell'estate 2022, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e Regione Lombardia hanno presentato un progetto di 'variante D' cosiddetta 'breve', che, da Vimercate, si connette all'Autostrada A4 e alla Tangenziale Est Esterna di Milano in prossimità di Agrate Brianza. Progetto su cui il CIPESS, nella seduta del 21 marzo 2024, ha espresso il proprio parere favorevole con la revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) relativamente alla concessionaria Società Pedemontana Lombarda S.p.A.

Il venir meno della tratta D lunga mette in dubbio la realizzazione della Gronda ferroviaria Nordest, a cui era associata fin dalla stipula del *"Protocollo d'Intesa per la progettazione e la realizzazione delle opere interferite integrate e coordinate dell'autostrada Pedemontana Lombarda e della Gronda ferroviaria nord est di Milano"* nel 2007.

L'intervento sul Ponte san Michele, da quanto risulta, ha subito importanti limitazioni e non ha raggiunto gli obiettivi prefissati a causa dei vincoli imposti alla ristrutturazione dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio a tutela del valore monumentale del bene.

La combinazione di questi fattori ha comportato la messa in campo delle proposte 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 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 vimerchese
- ipotizza l'uso della struttura ferroviaria potenziata che attraversa il centro abitato di Paderno 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

⁷ 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)

- nell'ipotesi 1 e (in parte 3) la costruzione di un ponte a meno di 30 m, con un impalcato di dimensioni superiori che oscurerebbe visivamente l'attuale, con conseguente impatto paesaggistico e deperimento di uno dei punti di maggior valore paesistico-ambientale dell'Adda⁸

L'insufficienza della proposta viabilistica è, peraltro, dimostrata anche dalla presentazione, a tre giorni dall'avvio del presente 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 ad 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.

La ricomposizione delle problematiche evidenziate passa da una ripresa delle linee essenziali della programmazione territoriale consolidatasi negli anni e dell'intervento originale al ponte San Michele:

- mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;
- 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);
- Recuperare il progetto originale di riqualificazione del ponte San Michele, verificando 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.

Nuove proposte all'attenzione del dibattito pubblico

⁸ 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)

In data 12/06/2025 è giunta, da parte dell'Arch. Andreotti Fabio Maria Roberto - ordine degli architetti di Lecco al n° 709 - a tutti i soggetti istituzionali coinvolti nel dibattito pubblico, una relazione tecnica costituita da:

- 1) Osservazione al DOCFAP per “Nuovo ponte ferroviario Paderno d’Adda” redatto nel giugno 2024 da Italferr – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.
- 2) Proposta di nuova soluzione progettuale.

La proposta presentata dall'Arch. Andreotti prospetta una soluzione per la gestione del traffico viario con attraversamento del ponte a scavalco dell'Adda tra il Comune di Paderno d'Adda e il Comune di Calusco d'Adda, indicativamente a 1,6 km a sud dall'attuale.

Il proponente ha individuato nel quadro delle analisi geologiche elaborate da ITALFER un possibile corridoio tra le frane, riprendendo il tracciato inizialmente ipotizzato in studio per la variante sud ferroviaria dello scenario 2.

Alla luce di quanto indicato, i Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago ritengono che la proposta debba essere attentamente valutata nella sua componente di risoluzione del nodo viabilistico, integrando quanto esposto nel **“Quadro programmatico di riferimento”**.

Scenario ambientale e paesaggistico

La proposta in oggetto offre l'importante vantaggio di porre l'attraversamento dell'Adda a debita distanza dal ponte San Michele (1.650 m), senza alcuna interferenza con la vista dello stesso dal fiume e dalle sue sponde. Inoltre, essendo posizionato dopo la prima ansa a sud del fiume, il nuovo ponte si posizionerebbe fuori dal cono visivo della valle dell'Adda, fruibile dal ponte stesso.

Scenario viario

La proposta prevede una strada di collegamento tra la "tangenziale sud" di Calusco d'Adda e il nuovo ponte, per poi attraversare il Comune di Paderno d'Adda e connettersi con una nuova arteria nel territorio di Verderio (in direzione est verso Cornate d'Adda e ovest verso Robbiate) che avrebbe impatti meno negativi rispetto all'eventuale realizzazione della variante della sp55 nel Comune di Verderio prevista da PTPC della Provincia di Lecco, che invece comporterebbe l'attraversamento di tre parchi storici (Meleagro, Villa Gnechi Ruscone e Villa Arrigoni) soggetti a vincolo paesaggistico e monumentale e di un'ampia area che fa parte del Parco Adda Nord.

La soluzione proposta ha il significativo vantaggio di spostare il traffico di attraversamento dai centri abitati, inserendolo su strade a maggior scorrimento, non al servizio di abitazioni e servizi.

Lo scenario viario presentato in questa ipotesi non è vincolato alla realizzazione del tracciato ferroviario ed è compatibile con la proposta di ripresa del progetto originale di ristrutturazione del ponte San Michele e la realizzazione della Gronda ferroviaria Nordest sull'attuale sedime di progetto già approvato.

Nota metodologico-normativa

Si ritiene necessario riconsiderare i presupposti di diritto aventi ad oggetto il dibattito pubblico concernente: *“la fase progettuale del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) e ha per tema la realizzazione del nuovo ponte ferroviario, in sostituzione dell'esistente ponte ferrostradale di San Michele d'Adda”*.

Il Progetto, sotto il profilo ferroviario, è inserito nell'intervento per il potenziamento della tratta Carnate – Ponte San Pietro, e coinvolge le relazioni Milano-Monza-Bergamo e Como-Bergamo.

Il DocFAP come precisa il sito Web dedicato: *“ha l'obiettivo di sviluppare il confronto con gli stakeholder in una fase del progetto “preliminare” in cui è ancora possibile mettere in atto un'attenta valutazione delle osservazioni pervenute dal territorio. La soluzione che verrà maggiormente condivisa potrà essere successivamente sviluppata nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)”*.

L'intento delle presenti osservazioni si pone in linea con le finalità del dibattito pubblico, mettendo in luce taluni aspetti che il documento non affronta o affronta solo marginalmente ma che sono di assoluta rilevanza per le ricadute dell'opera sul paesaggio e sulla popolazione locale.

Occorre premettere che la vicenda ha oggettive ragioni di complessità che richiedono un approccio alle criticità rilevate secondo una logica adattiva, con criteri di gestione che considerino le azioni di progettazione, pianificazione, monitoraggio e valutazione, con possibili aggiustamenti in corso d'opera, considerando le nuove informazioni e le circostanze in evoluzione, provenienti da stakeholders particolarmente qualificati come le comunità locali.

Gli ambiti coinvolti sono numerosi e rilevanti.

Sotto il profilo urbanistico, la costruzione del ponte richiede la conformità agli strumenti urbanistici vigenti e alle previsioni dei piani approvati ai vari livelli territoriali, come stabilito dalla Legge urbanistica regionale n. 12/2005, oltre che dal Testo Unico dell'Edilizia (d.P.R. 380/2001).

Accanto ai profili urbanistici ed edilizi restano di assoluta preminenza gli aspetti ambientali (secondo la nuova disposizione costituzionalmente orientata dell'art. 9 in tema di ambiente), di demanio idrico (in relazione al fiume Adda) e paesaggistici, secondo il noto indirizzo espresso dalla Consulta che, con la sentenza n. 71/2020, ha ribadito che: *«la tutela paesistico-ambientale non è più una disciplina confinata nell'ambito nazionale; ciò soprattutto in considerazione della Convenzione europea del paesaggio (...) secondo cui il concetto di tutela collega indissolubilmente la gestione del territorio all'apporto delle popolazioni. In questa prospettiva la cura del paesaggio riguarda l'intero territorio (...)»*.

Altrettanto rilevanti, sotto il profilo della sostenibilità delle scelte, si pongono i delicati problemi di mobilità sia sotto il profilo ferroviario (con l'incidenza del trasporto merci) che viabilistico.

La partecipazione pubblica, nella specie, non rappresenta solo un diritto fondamentale, garantito sia dal Codice dell'ambiente che dal Codice dei contratti pubblici (oltre che, in generale, dalla L. 241/1990), ma costituisce un'occasione, in un'ottica di assoluta trasparenza, per intervenire nel dibattito pubblico con modalità proattive che indichino possibili soluzioni rispetto alle criticità rilevate.

Il dibattito pubblico, introdotto per la prima volta nell'ordinamento italiano con l'art. 22 del D. Lgs. 50/2016, trae origine dal modello francese del *débat public*, introdotto dalla *Loi Barnier* del 1995.

Si tratta di uno strumento di democrazia partecipativa volto a promuovere il confronto tra cittadini, enti territoriali ed altri portatori di interesse nella fase di programmazione delle grandi opere di rilevanza nazionale, aventi impatto significativo su ambiente, città e territorio.

La circostanza che il dibattito sia attivato già nelle fasi iniziali dell'*iter* progettuale consente una valutazione effettiva e anticipata delle esigenze delle comunità locali.

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (D.lgs. 36/2023) dedica all'istituto l'art. 40 e l'Allegato I.6, che disciplinano le modalità di svolgimento del dibattito, i compiti e le funzioni dei soggetti coinvolti (in *primis*, del responsabile del dibattito pubblico e della stazione appaltante o ente concedente) e le categorie di interventi per i quali il suo svolgimento è obbligatorio (Tabella 1 Allegato I.6) o, al contrario, escluso.

È opportuno specificare che, di regola, il dibattito pubblico viene attivato in via facoltativa, «*ove ne ricorra l'opportunità in ragione della particolare rilevanza sociale dell'intervento e del suo impatto sull'ambiente e sul territorio*». Si tratta, quindi, di un subprocedimento che valorizza la partecipazione informata come strumento di condivisione, prevenzione dei conflitti e miglior definizione progettuale.

Occorre, peraltro, rilevare che la partecipazione dei Comuni ad un progetto già predisposto tendenzialmente collide con la *ratio* della L. 241/1990 che, come precisato dalla dottrina: «*promuove il coordinamento tra le Pubbliche Amministrazioni, sempre più tenute ad agire insieme per il raggiungimento di un determinato risultato amministrativo*» (P. Tonnara, in *"Il procedimento amministrativo tra regole e responsabilità"*, Milano, 2025, pp. 3-4).

Ciò per l'evidente ragione che esiste un unico interesse pubblico e non separati interessi pubblici per ogni Pubblica Amministrazione.

È chiaro che il soggetto procedente tende a "difendere" il progetto predisposto unilateralmente, anche in fase di controdeduzione alle osservazioni.

Restano fermi, nel dibattito pubblico, i principi costituzionali e amministrativi fondamentali – in particolare, quelli di partecipazione, trasparenza (art. 1 L. 241/1990), buon andamento dell'attività amministrativa (art. 97 Cost.), sussidiarietà orizzontale (art. 118 co. 4 Cost.) – e sovranazionali (a livello internazionale viene in rilievo la Convenzione di Aarhus del 1998) – il dibattito pubblico rappresenta un'occasione per favorire la corresponsabilità civica e ridurre tempi, costi e criticità connessi all'attuazione progettuale.

L'art. 5 dell'Allegato I.6 individua i compiti della stazione appaltante e dell'ente concedente. Particolare rilievo assume il disposto di cui al comma 1, lett. f), ai sensi del quale tali soggetti provvedono a «*valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e redigere un documento conclusivo in cui si evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte*».

Dalla norma discende l'obbligo, in capo al soggetto procedente, di motivare le ragioni di un eventuale mancato accoglimento delle osservazioni pervenute. Ciò si inserisce nel più ampio quadro dei principi generali dell'azione amministrativa, che impongono una valutazione sostanziale delle istanze ricevute, evitando che il dibattito si risolva in un mero adempimento formale.

Sebbene sul punto la giurisprudenza sia ancora in via di formazione, il principio secondo cui la motivazione dell'atto finale deve tenere conto del confronto pubblico è coerente con l'evoluzione

complessiva della normativa sui contratti pubblici, sempre più orientata a garantire trasparenza ed inclusività nelle decisioni pubbliche.

In questa prospettiva, assume particolare rilievo il ruolo degli enti locali, primi fra tutti i Comuni, le cui osservazioni, se formulate in sede di dibattito pubblico, devono essere oggetto di attenta considerazione da parte del soggetto procedente.

Tale esigenza trova il proprio fondamento nel principio di sussidiarietà verticale di cui all'art. 118 co. 1 Cost., secondo cui *«le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato»*.

I Comuni, in quanto enti esponentziali delle comunità locali ed istituzioni di prossimità, sono titolari delle competenze più idonee a rappresentare le esigenze del territorio, specie quando le opere previste incidono direttamente sull'assetto urbano, sulla viabilità e sulla qualità della vita.

Tale rilievo si accentua ove si tratti – come accade nel progetto presentato da RFI – della realizzazione non solo di infrastrutture ferroviarie, ma anche di opere viarie, come nuove strade o adeguamenti della rete esistente, rispetto alle quali i Comuni sono enti competenti in materia di viabilità e sicurezza stradale, ai sensi dell'art. 14 del Codice della Strada.

Il comma 1 della succitata norma dispone: *«gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta»*.

Ne discende una responsabilità diretta in capo all'ente proprietario in caso di violazioni, da cui l'esigenza che ogni scelta progettuale incidente sulla rete viaria locale sia preceduta da un confronto effettivo con i Comuni, che dovrebbero essere considerati come interlocutori necessari sin dall'origine della progettazione, pena l'illegittimità del procedimento avente ad oggetto l'opera pubblica.

Ulteriore conferma della centralità del momento partecipativo e della necessità di un obbligo di motivazione sostanziale si rinviene nelle considerazioni dottrinali in tema di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

In presenza di opere ad elevato impatto territoriale e ambientale – come quella in esame – è imprescindibile una rappresentazione, nel progetto finale, delle alternative ragionevoli prese in esame, compresa la cd. “opzione zero” – vale a dire la scelta di non realizzare l'intervento.

Come chiarito da autorevole dottrina (Nespor, Ramacci), **l'analisi delle alternative è elemento essenziale per garantire la legittimità della valutazione ambientale, poiché consente di verificare che le scelte progettuali siano effettivamente ponderate e non già frutto di un orientamento precostituito. La scelta finale deve, quindi, essere non solo coerente con gli obiettivi strategici, ma anche motivata rispetto alle soluzioni scartate.**

Tali esigenze sono perfettamente compatibili con la logica del dibattito pubblico, il quale, proprio attraverso il coinvolgimento degli enti locali e della cittadinanza, consente l'emersione di alternative progettuali e localizzative meritevoli di analisi e di risposta motivata.

La mancanza di tale passaggio rischierebbe di svuotare di effettività l'istituto e di compromettere la qualità e la sostenibilità delle decisioni in materia di opere infrastrutturali.