



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

Confagricoltura ML e MB

7 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

PAOLO MARIA SPADARI

Recapito personale (telefono o mail)

Paolo.spadari@confagricolturamilo.it

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

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

Confagricolura Milano Lodi e Monza Brianza

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

Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda: soluzione 2 del progetto. Spunti di riflessione sull'ipotesi del nuovo ponte ferroviario sulla Valle di Porto condivise con Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione bio (CCPB – azienda CF42) La mobilità sostenibile, fatto salvo la sicurezza, non può prescindere dal risparmio del territorio, dal rispetto del paesaggio e dell'ambiente nonché dalla giusta considerazione delle realtà economiche esistenti e delle loro prospettive future. Lo spreco di territorio è una scelta di non ritorno. Per tale motivo le soluzioni in adesione o di riqualificazione dell'esistente appaiono quelle maggiormente condivisibili.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Relazione; estratto mappa

Data 07.08.2025

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

(c.f.r. soluzione 2 del progetto)

Spunti di riflessione sull'ipotesi del nuovo ponte ferroviario sulla Valle di Porto

Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione bio (CCPB – azienda CF42)

	Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda	
	Elementi di valutazione relativi al ponte ferroviario di attraversamento dell'Adda previsto nel Comune di Cornate d'Adda - zona Valle di Porto c.f.r. allo Scenario 2 del progetto	
	<p style="text-align: center;"><u>PREMESSA</u></p> <p>Il progetto del Nuovo Ponte San Michele nasce per il ripristino del collegamento viario e ferroviario tra le province di Lecco e Bergamo, reso necessario per la programmata chiusura definitiva entro il 2030 dello storico ponte San Michele che collega Calusco d'Adda e Paderno d'Adda. Il vincolo che lo tutela infatti ne vieta la demolizione e quindi l'ipotesi della sua sostituzione in loco e pertanto il progetto esamina tre soluzioni alternative.</p> <p>Lo <i>Scenario 2</i> del progetto prevede due ponti, uno viario e l'altro ferroviario che attraversano l'Adda in zone differenti.</p> <p>Il punto individuato nello Scenario 2 per l'attraversamento dell'Adda con il ponte ferroviario si trova nel Comune di Cornate d'Adda (MB) – Frazione Porto d'Adda - località Porto d'Adda Inferiore / Valle di Porto, nel territorio del Parco Adda Nord.</p> <p>Un viadotto lungo circa 990 metri e le relative strutture portanti (2 o 3 arcate in cemento armato) divideranno trasversalmente il territorio della Valle di Porto dove verranno eseguite le opere di costruzione e successivamente quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria.</p> <p>L' Area Tecnica del cantiere con gli impianti ed i materiali necessari alla costruzione del ponte è stata individuata nella pianura a livello dell'alzaia, zona accessibile attraverso la strada vicinale di uso pubblico della Valle di Porto e la strada che da questa si diparte per raggiungere il ripiano inferiore della ex cava di ghiaia cessata nel 1985, contestualmente recuperata all'uso agricolo e dal 2014 condotta dall'Agricola Valle di Porto di Rusca Paola con certificazione biologica (CCPB – azienda CF42).</p>	

CONSIDERAZIONI GENERALI

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il Progetto del Nuovo Ponte San Michele evidenzia la propria adesione agli obiettivi di sostenibilità promossi a livello globale ed europeo, focalizzandosi sull'efficienza e la sostenibilità di mobilità e trasporti, allineandosi alla politica di coesione territoriale EU 2021 – 2027 , all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e agli obiettivi del Green Deal Europeo.

Nella Relazione di Progetto (Capitolo 1 – introduzione)

tra i 5 obiettivi del progetto riguardanti la mobilità sostenibile il n. 4 pone in evidenza il tema ambientale ovvero:

“preservare il capitale naturale e valorizzare il contesto paesaggistico e i caratteri identitari dei luoghi”.

In questo ambito il contributo del progetto alle strategie di sviluppo sostenibile prende come riferimento l'obiettivo n. 15 (SDGs) dell'Agenda 2030 *“ Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno, e fermare la perdita di diversità biologica”.*

La mobilità sostenibile ed intelligente, che il Progetto intende realizzare tramite il potenziamento del servizio ferroviario ed una rinnovata intermodalità, viene sottolineato che favorisce un turismo sostenibile del territorio connettendone le diverse risorse naturali, culturali e storiche, con la duplice finalità di preservare l'ambiente e dare supporto all'economia locale creando posti di lavoro.

PROGETTO

Le alternative del tracciato ferroviario e viario dei 3 scenari di progetto vengono proposte dopo la valutazione del contesto territoriale e dei relativi vincoli presenti con l'obiettivo di ***“individuare soluzioni che meglio conciliano le esigenze funzionali della linea con le caratteristiche del territorio attraversato e i vincoli ambientali limitandone al minimo gli impatti”.***

Oggi si parla spesso di tutela e conservazione dell'ambiente, del paesaggio, della natura, della biodiversità, di agricoltura sostenibile, di prodotti a KM ZERO e di turismo come funzione utile e necessaria alla loro connessione e riscontro economico. Tutti argomenti inclusi e declinati negli obiettivi del Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda.

Per la valutazione delle soluzioni progettuali e per il loro confronto è considerata fondamentale la raccolta di informazioni a livello territoriale per una puntuale conoscenza e tutela delle componenti ambientali e paesaggistiche ma questa è attualmente carente per quanto riguarda le zone agricole, considerate essenzialmente come “zone libere” prive di ostacoli e di esigenze.

Questo tipo di analisi non è rimandabile ad una successiva fase di approfondimento ma deve concorrere a valutare preventivamente se le proposte viabilistiche e ferroviarie dei 3 *Scenari* di progetto hanno i presupposti per i successivi e necessari approfondimenti.

OSSERVAZIONI

- A. La Relazione di Progetto nell’ Analisi del Contesto Territoriale dello *Scenario 2* – ponte ferroviario – non è orientata a alla valutazione **dell’impatto del ponte e della linea ferroviaria sulle zone di natura agricola del contesto, con particolare riferimento alla Valle di Porto dove la conduzione dei terreni con agricoltura biologica certificata risulta altamente incompatibile con le opere preventivate per la costruzione e la successiva manutenzione del ponte**, anche con riferimento alla conformazione della Valle di Porto, ai suoi percorsi ed agli aspetti di natura ambientale che emergerebbero in corso d’opera, in questo contesto non adeguatamente gestibili negli effetti negativi sulle colture.

La documentazione considerata nell’analisi del territorio di Porto d’Adda / Valle di Porto è risultata essere obsoleta (PGT di Cornate d’Adda del 2012) e quindi non ha restituito un adeguato quadro di valutazione dei valori ambientali e paesaggistici anche in relazione alla rilevanza della componente agricola, nonostante alcuni relativi parametri di analisi aggiornati fossero già disponibili nel PTR – Piano Territoriale Regionale, aggiornato e vigente prima dell’attuale nuovo e recente PGT che ne deve comunque recepire le prescrizioni.

Il PTR – Piano Territoriale Regionale che include il PPR – Piano Paesaggistico Regionale, con l’integrazione ai sensi della l.r. 31 / 2014, a partire dal 2021 e nel 2022 riporta i diversi gradi di valutazione della qualità dei suoli agricoli, incrementati dalla presenza di marchi di qualità e colture biologiche.

Nella relativa cartografia regionale (PTR_B_Qualità_suoli_agricoli) la Valle di Porto è facile da identificare proprio per la colorazione relativa alle colture biologiche la cui presenza ne aumenta il già alto valore agricolo. Tra l’altro si nota che nei dintorni, sulla riva destra dell’Adda e nella circostante area più vasta, le colture biologiche scarseggiano ed ove presenti sono di dimensioni nettamente inferiori, e pertanto anche per questo dovrebbe assumere maggior rilievo la necessità di

preservare questa zona, protetta dalla vegetazione circostante ed isolata dalle colture convenzionali.

Situazione che sarebbe stato opportuno valutare prima di scegliere questo particolare contesto come possibile *Scenario* per costruirvi un ponte ferroviario e / o viario e ciò anche considerando che la Valle di Porto è attraversata da un importante varco della RER – da mantenere - (elemento di attenzione da considerare nelle diverse procedure di Valutazione Ambientale - c.f.r PTR_PT_6_RER – Rete Ecologica Regionale). Lo *Scenario 2* in particolare è l'unico tra quelli proposti che presenta questa situazione e tra l'altro la posizione del varco coincide con quella individuata per il ponte.

I ponti dei tre Scenari proposti nella - Relazione di Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda - sono tutti compresi nel territorio del Parco Adda Nord la cui prima Variante Generale del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC_PAN) ha subito un iter piuttosto lungo che si è concluso con la Deliberazione della Giunta Regionale n. XII/ 2891 del 29.07.2024 e pertanto, a differenza di quanto evidenziato per gli aggiornamenti del PTR tale documento non poteva essere un riferimento vigente per le analisi del contesto territoriale nella Relazione di Progetto.

Pertanto per quanto riguarda le considerazioni in merito alla componente agricola ed alla sua rilevanza per il territorio della Valle di Porto è ora da sottolineare che il PTC del Parco Adda Nord vigente ha riconosciuto la destinazione agricola anche alla metà della Valle prima indicata come zona Naturalistico Paesistica, che considerava l'agricoltura un'attività compatibile a certe condizioni ma non qualificante. Nell'analisi del contesto territoriale la zona è stata invece indicata come ex cava, meritevole di approfondimenti, forse in relazione all'ipotesi di un suo utilizzo come luogo dove recuperare le risultanze degli scavi per la costruzione del ponte ferroviario, anche se la cronologia delle foto aeree della zona ne evidenziano da tempo un contesto totalmente rinaturalizzato.

Il territorio della Valle di Porto, è interessato da specifiche tutele storico paesaggistiche (bellezze d'insieme....ecc) connesse al fiume Adda, al Naviglio di Paderno, alle centrali Idroelettriche Bertini ed Esterle con le relative opere di canalizzazione delle acque, ma prima ancora alla primaria, utile e necessaria attività agricola che nella pianura aveva tracciato i primi percorsi e che nella sua evoluzione è stata sempre determinante nel custodire l'ambiente naturale e nel ripristinarlo dalle ferite procurate dalle attività umane che ne hanno sfruttato le risorse naturali.

Il recupero della ex cava di ghiaia infatti è avvenuto contestualmente alla sua cessazione (1985) con il ritorno alla funzione agricola anche grazie al contributo degli agricoltori che a quel tempo nella cascina avevano un moderno allevamento di vacche da latte e che erano

motivati ad avere in loco la disponibilità di terreni necessari alla loro attività.

La cascina di Porto d'Adda Inferiore, che è stata il centro ed il supporto delle varie attività agricole che nel tempo hanno mantenuto la vita nella Valle di Porto attualmente è in attesa di un progetto di recupero che la mantenga collegata alla propria terra e quindi alla propria identità storico funzionale e non solo architettonica e paesaggistica.

Diminuendo progressivamente i gradi di libertà sui nostri territori densamente urbanizzati la pianificazione urbanistica ha giustamente messo in primo piano la riduzione del consumo di suolo (l.r. 31/2014) introducendo l'analisi della qualità dei suoli agricoli. Tuttavia per arrivare a compiere delle scelte che considerino effettivamente le esigenze di un'agricoltura "sostenibile" sotto vari aspetti e con le sue reali esigenze e prospettive è indispensabile non fermarsi ad una valutazione del consumo / risparmio di suolo espressa con il valore numerico della sua superficie. E' fondamentale conoscere e considerare anche le qualità del "suolo" ovvero del "terreno" perché sono quelle che nel loro insieme rendono effettiva la possibilità di conservare per l'agricoltura le zone non ancora urbanizzate che però dovranno mantenere anche una certa estensione e qualità per consentire le future scelte aziendali e mantenere le attuali.

Questa considerazione evidenzia anche le gravi conseguenze che il tracciato ferroviario dello *Scenario 2* porterebbe alla continuità degli spazi agricoli che ancora connota il territorio tra Porto d'Adda – Comune di Cornate d'Adda (MB) ed il Comune di Verderio (LC).

La costruzione di un ponte sulla Valle di Porto porterebbe invece alla distruzione di una serie di risorse complementari che da tempo si vorrebbero tutelare, conservare ed implementare; le opere di "mitigazione" non avrebbero alcun senso: il paesaggio e l'ambiente non sono delle immagini ma sono l'anima della natura e del lavoro dell'uomo, rispettoso e sapiente.

Si chiede pertanto di stralciare qualsiasi ipotesi di ponte ferroviario e / o viario con i relativi collegamenti c.f.r. all'ipotesi dello *scenario 2* per il nuovo ponte ferroviario, come previsto e descritto nella Relazione di Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda.

Si chiede di non considerare come parametro di valutazione del progetto soltanto la sostenibilità delle opere di collegamento viario e ferroviario ma contemporaneamente si valutare con estrema attenzione le esigenze presenti e future dell'agricoltura e del suo potenziale apporto al tema ambientale declinato a vari livelli.

RIFERIMENTI

da: Documentazione – Dibattito Pubblico.pdf

c.f.r al “Progetto del Nuovo Ponte San Michele tra Calusco d’Adda e Paderno d’Adda”

(A) Relazione-di-progetto_Nuovo-Ponte-San-Michele-2.pdf

(B) **Documento di fattibilità delle alternative progettuali**

Ridotto_NB3P00T14RGMD0001001A-Relazione-generale-DocFAP.pdf

(C) **Analisi di sostenibilità**

NB3P01T27RGSO0000001A-Analisi-di-sostenibilita.pdf

(D) **Analisi costi benefici**

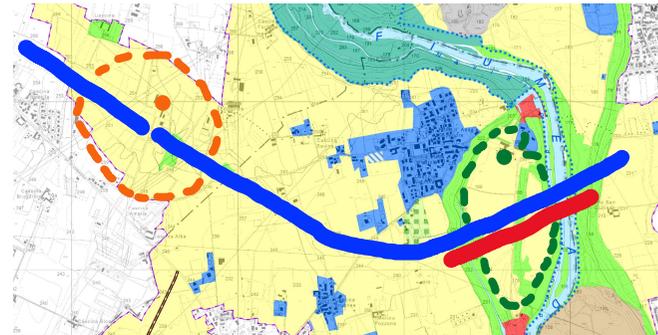
NB3P01T16RGEF0001001A-Analisi-Costi-Benefici-2.pdf

Corografia generale su ortofoto

(E) NB3P00T14C4IF0001001A-Corografia-generale-su-ortofoto.pdf

INQUADRAMENTO TERRITORIALE – Scenario 2 – ponte e tracciato ferrovia – località Porto d'Adda – Comune di Cornate d'Adda – (MB)

PTC – PARCO ADDA NORD
TP03_azzonamento_2



 percorso linea ferroviaria Scenario 2

 ponte ferroviario sulla Valle di Porto

Zona operativa
Azienda Agricola con
Certificazione bio
«Agricola Valle di Porto
di Rusca Paola»



Zona operativa
Azienda Agricola con
Allevamento
all'Aperto di Bovini da
carne
«Azienda Agricola
Boschi»

