



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

Parco Adda Nord

1 Agosto 2025

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

Procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b) dell'Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023

OGGETTO: TRASMISSIONE CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

Il Parco Adda Nord

Vista la documentazione consultabile nello specifico sito prodotta da RFI SpA al fine della presentazione del DOCFAP dell'opera in oggetto con i 3 possibili scenari;

Viste le riunioni pubbliche conseguenti alla procedura in oggetto, nonché l'articolato dibattito precedente e ancora in corso nelle comunità maggiormente coinvolte;

Richiamati i numerosi confronti con i Comuni costituenti la Comunità dell'Ente;

Presenta il proprio contributo alla procedura in corso, di seguito illustrato.

1. Premessa

Il Parco Adda Nord, istituito nel 1983, è per definizione un "parco periurbano e fluviale" e trova dunque nel fiume la sua colonna portante, considerato che il proprio territorio sostanzialmente si sviluppa lungo le 2 sponde del fiume Adda tra le provincie di Lecco - Bergamo – Monza Brianza e Città Metropolitana di Milano. Lo sviluppo, storico e attuale, dei collegamenti tra le sponde del fiume sono parte importante dell'identità del parco, e hanno determinato lo sviluppo dei territori e delle comunità che lo compongono. Di questo sviluppo, delle sue implicazioni su paesaggio, ambiente ed ecosistemi, il Parco deve rappresentare un interlocutore qualificato per la valutazione delle soluzioni proposte, ma anche degli interventi aggiuntivi di compensazione e mitigazione. In tale ottica sono stati i contributi e le prescrizioni fornite in sede di valutazione sia di recenti nuovi attraversamenti (ponte Cantù a Calolziocorte o ponte della tangenziale di Cassano) o di interventi manutentivi sulle infrastrutture esistenti seppur a valenza storico-monumentale (ponte di Brivio, ponte Vittorio Emanuele a Olginate-Calolziocorte).

Relativamente alla procedura in oggetto, la prima considerazione da farsi è relativa alla documentazione messa a disposizione che risulta carente di una completa analisi del contesto ambientale ed ecosistemico interessato, che si riferisca non solo alla forra dell'Adda e alle aree prossime agli attraversamenti fluviali (ferroviario e/o stradale) ipotizzati dai 3 scenari, ma anche al restante territorio interessato dallo sviluppo dei nuovi tracciati ferroviari e stradali, rispetto ai quali sono da considerarsi gli impatti sia della fase di cantierizzazione sia di regolare esercizio dell'infrastruttura, anche come effetto cumulativo rispetto alle ulteriori trasformazioni territoriali in previsione, individuando le più opportune misure mitigative e compensative. Questa carenza determina conseguentemente un confronto tra gli scenari limitato a pochi e non significativi parametri, che non apportano informazioni di dettaglio su aspetti rilevanti per la valutazione tecnica e strategica dell'opera e dei suoi effetti sul territorio in senso lato.

Il contributo che segue, predisposto con spirito collaborativo e finalizzato a minimizzare gli impatti ambientali dell'opera, affronta alcuni temi (quali analisi della pianificazione vigente, rete ecologica,

vincolo per aree boscate, valenze vegetazionali e faunistiche locali) che necessitano affinamento anche in fase preliminare di discernimento, al pari di altri aspetti esplicitamente e maggiormente considerati dal proponente, come il traffico ferroviario.

2. Riferimenti alla pianificazione vigente

L'analisi preliminare degli scenari non può prescindere dalla presa visione e valutazione dei molteplici strumenti di pianificazione che interessano il territorio in esame.

Rispetto all'ambito ricompreso in parco regionale e naturale Adda Nord, si richiamano le previsioni, gli indirizzi e le norme attuative sia del *Piano Territoriale di Coordinamento*, approvato con **DGR n. 2891 del 29/07/2024**, sia del *Piano di Indirizzo Forestale*, approvato con **DGR n. 5874 del 24/01/2022**.

1. Rete Ecologica

La descrizione del contesto territoriale e vincolistico omette l'analisi delle possibili interferenze con il sistema della rete ecologica, declinata nei suoi livelli regionale, provinciale, comunale e del Parco Adda Nord.

Rispetto alla RER, i 3 scenari interessano infatti, in modo differente:

- Corridoi primari ad alta antropizzazione (*sc. 1,2,3*)
- Elementi di secondo livello della RER (*sc. 1, 2,3*)
- Varchi (*sc. 2*)
- Aree prioritarie di intervento, di cui alla dgr. n. 2423 del 11/11/2019 (*sc. 2 e 3*).

Rispetto alla Rete ecologica del Parco, di cui al titolo 10 del vigente PTC, in particolare la previsione dello scenario 2, che determina maggior consumo di suolo e delocalizza, rispetto all'attuale, sia l'attraversamento ferroviario che stradale, si sovrappone a diversi elementi di intrinseco valore, per i quali, oltre alle norme di settore per i rispettivi azionamenti, vi sono specifici obiettivi di conservazione, riqualificazione e tutela attiva, che devono quindi essere assunti tra i parametri rispetto ai quali effettuare il raffronto dei possibili scenari:

- Nodi portanti: aree entro le quali sono presenti i più rilevanti valori di naturalità, che costituiscono i principali giacimenti di biodiversità, con indirizzo di:
 - mantenere e potenziare gli ambienti naturali, semi-naturali, le destinazioni funzionali che garantiscono la sussistenza degli ecosistemi presenti
 - evitare interventi di nuova edificazione che possano frammentare il territorio e comprometterne la funzionalità ecologica
 - evitare l'interferenza dei tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche, ferroviarie, tecnologiche e, laddove non diversamente localizzabili, prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione ambientale;
- Archi di connessione: aree che, per valori di naturalità intrinseci e per localizzazione, sono funzionali alla continuità della rete e alla connettività tra differenti unità ecosistemiche, per le quali gli indirizzi prevedono di:
 - preservare la continuità e la funzionalità dei corridoi ecologici
 - mantenere o realizzare preventivamente, ove assenti, fasce continue di territorio sufficientemente ampie ed equipaggiate che consentano lo spostamento di fauna selvatica e accesso a zone di foraggiamento, rifugio e nidificazione, anche verso le aree esterne al Parco;
 - evitare alterazioni di ambienti naturali e modifica delle destinazioni funzionali che determinerebbero impoverimento e banalizzazione degli ecosistemi e riduzione della biodiversità;

- Ambiti di rigenerazione: aree che manifestano elementi di complessità e di potenzialità tali da assumere funzioni di mitigazione dei fattori di pressione antropica e di integrazione delle funzioni ecosistemiche, per le quali sono previsti i seguenti indirizzi:
 - evitare saldature dell'edificato così da mantenere la continuità territoriale
 - evitare restringimenti e riduzioni dell'ampiezza dei varchi
 - evitare alterazioni ambientali che riducano la funzionalità ecologica dei varchi
 - attuare interventi di riqualificazione ambientale e riequipaggiamento con vegetazione autoctona;
- Varchi da mantenere e deframmentare, per i quali valgono i medesimi indirizzi previsti per i sopraccitati ambiti di rigenerazione;
- Elementi di raccordo con la RER.

La scelta dei nuovi tracciati proposti contrasta con gli indirizzi di conservazione e riconnessione di un territorio nel quale sono riconosciuti presenti sia ambiti di naturalità che situazioni critiche di connettività ecologica da riqualificare, non già da incrementare né amplificare.

2. Boschi

I tracciati stradali e ferroviari proposti interessano diversamente superfici soggette a vincolo forestale (ex art. 142 del d.lgs. 42/2004), per le quali il Piano di Indirizzo Forestale del Parco definisce le possibilità e limitazioni alla trasformazione d'uso, individuando, ove questa sia consentita dalle norme di azionamento del PTC, i dovuti oneri compensativi obbligatori. Nello specifico, tanto nelle aree a "Trasformazione speciale non cartografabile" che in quelle "Non trasformabili", sono possibili trasformazioni per opere pubbliche, reti di pubblica utilità, *"a condizione che venga dimostrata e accertata tecnicamente l'impossibilità di realizzarle altrove, in termini ambientali, sociali ed economici"*.

Il contenimento delle superfici oggetto di trasformazione d'uso del bosco come pure la quantificazione economica degli oneri di compensazione dovuti (stimabili ai sensi della normativa regionale forestale e del Piano di Indirizzo Forestale del Parco), potranno quindi ulteriormente arricchire lo scenario di comparazione delle soluzioni progettuali.

Per una completa analisi comparativa degli scenari, e per una ponderata definizione progettuale, si richiama poi l'applicazione dei contenuti delle Linee guida regionali per la valutazione e tutela della componente ambientale "biodiversità" nella redazione degli studi di impatto ambientale e degli studi preliminari ambientali e a supporto delle procedure di valutazione ambientale, D.g.r. 12 settembre 2016 - n. X/5565.

Per analogia rispetto ai potenziali impatti, si segnalano altresì i Criteri ed indirizzi regionali tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale, D.D. 07/05/2007, n. 4517, che introducono un metodo (metodo STRAIN - STUDIO interdisciplinare sui Rapporti tra protezione della natura ed Infrastrutture) di analisi territoriale e quantificazione delle compensazioni dovute per consumi di ambiente da parte di infrastrutture di nuova realizzazione e dalle linee guida di cui alla DGRn. 8837 del 30.12.2008 "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità in aggiornamento dei piani di sistema del Piano Territoriale Paesistico Regionale".

3. Analisi degli scenari

Tutti gli scenari proposti interessano in differenziate modalità unità territoriali che il Parco identifica quali "ambiti di paesaggio" intesi come porzioni caratterizzate da peculiari modalità di relazione tra le

componenti fisiche, funzionali, ecologiche, simboliche, ecc. che ne conferiscono una identità distinguibile e riconoscibile.

Scenario 1

Interessa un ambito con componenti di rilevanza paesaggistica di prevalente valore naturale quali sistemi di particolare importanza geomorfologica quali orli di terrazzi fluviali e/o scarpate morfologiche; ricade il tutto in “area leonardesca” come normata dall’art. 39 del PTC; il comma c) dispone il divieto di “*aprire nuove strade, ferrovie, ...*” il comma d) vieta “*l’esecuzione di scavi, movimenti terra, ecc. [...] salvo gli interventi previsti dalla programmazione regionale*”.

Altresì Nell’ambito della Rete Verde del Parco (strettamente relazionata con la Rete Ecologica Regionale) la zona ricade nella caratterizzazione naturalistica nella quale vi deve essere il potenziamento delle condizioni di naturalità al fine di garantire maggiore connettività naturalistica e qualità ecosistemica, tutela e il mantenimento naturalistico esistente (art. 62 c. 3).

Artt. 70/71 tutela geomorfologica e idrogeologica

“... tutti gli interventi debbono tendere alla conservazione, al potenziamento e al miglioramento dell’ambiente naturale fluviale e dell’ecosistema ripariale, della qualità delle acque e del paesaggio” adottando tecniche di ingegneria naturalistica.

Art. 24 Misure

Seppur citate con generici riferimenti nel DOCFAP, non vengono illustrate le azioni di compensazione e mitigazione che verranno poste in essere né le “misure di contestualizzazione” fin qui attuate.

c.4: Stante il principio di proporzionalità cui riferirsi nell’azione progettuale e amministrativa in relazione alle potenziali esternalità negative generabili, ogni progetto di significativa trasformazione dello stato dei luoghi, delle infrastrutture e dei manufatti ricompresi nell’area a parco o, se esterna, avente potenziale incidenza sugli equilibri paesistico-ambientali e fisico-naturali del territorio di relazione con l’area a parco, è tenuto a definire gli obiettivi e i connessi interventi funzionali a soddisfare i principi di mitigazione, contestualizzazione e compensazione come qui definiti.

Scenario 2

Verrebbe ad interessare una più consistente porzione di territorio del Parco con prevalenza di ambiti agricoli e naturalistici, sovrapponendosi completamente ad uno dei pochi ed importanti corridoi della RER dell’isola bergamasca che connettono il fiume con il comprensorio del Bedesco ai piedi del Monte Canto con rilevante incidenza sugli ecosistemi presenti.

Sulla sponda occidentale altresì il percorso coinvolgerebbe fortemente uno dei limitati ambiti in cui è sviluppata agricoltura biologica certificata.

Sulla sponda occidentale il territorio interessato dallo scenario ricade anch’esso nel Parco Adda Nord ed è compreso in un’area dichiarata di “notevole interesse pubblico” (DGR8/7562 del 27/06/2008), a tutela degli aspetti naturali, paesaggistici, dei nuclei storici e degli edifici rurali.

Considerato inoltre che nel punto di attraversamento previsto la forra del fiume ha lasciato spazio ad un paesaggio con argini decisamente meno incisi l’infrastruttura proposta (tutta in rilevato) avrebbe un impatto paesaggistico estremamente rilevante.

Per quanto concerne l’attraversamento stradale del fiume a Nord, tra Villa d’Adda e Imbersago, va rilevata innanzitutto la valenza paesaggistica del sito, in considerazione della presenza del traghetto leonardesco a fune; inoltre il fronte morfologico in sponda destra (poco indagato geologicamente) presenta forti criticità come attestato dai ripetuti eventi franosi che lo coinvolgono.

Si ricorda infine che la zona prescelta per questo possibile intervento risulta prossima ad un sito di rete Natura 2000 ed è quindi auspicabile assumere tutte le precauzioni per evitare impatti negativi definendo, nel caso, specifiche e adeguate misure di mitigazione e compensazione.

Scenario 3

Raccogliendo quanto proposto dai primi 2 scenari non si può che ribadire per lo stesso le osservazioni e le criticità già precedentemente espresse in merito agli stessi.

4. Ulteriori elementi da valutare

Pur scegliendo, anche per competenza, di non affrontare le specifiche questioni e problematiche legate alla viabilità veicolare che le nuove infrastrutture pongono sui territori, è doveroso segnalare che:

- 1- Le diffuse criticità viabilistiche genereranno ricadute sugli aspetti paesaggistici e ambientali, anche in aree distanti dall'opera, specialmente nei territori posti sulla sponda destra; a tal fine occorre dotarsi di studi ante-operam che consentano una valutazione degli impatti cumulativi generati dai medesimi e non del solo impatto dell'opera di attraversamento che verrà realizzata.
- 2- È necessario considerare la mobilità dolce/ciclabile connessa all'attraversamento dell'Adda. Il sistema di sentieri e itinerari ciclabili su entrambe le sponde, realizzati dal Parco e dai Comuni, necessita di essere raccordato con le nuove infrastrutture in maniera efficace.

Altro aspetto su cui il contributo non si è concentrato, riguarda il tipo di traffico ferroviario a cui sarà destinata la nuova infrastruttura. Questo tema è legato alla progettazione e alla realizzazione della gronda ferroviaria ad alta capacità, prevista in affiancamento alla Tratta D di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Ogni valutazione fin qui espressa non riguarda questo tipo di linea ferroviaria, che avendo caratteristiche quantitative e qualitative differenti rispetto agli scenari oggetto del dibattito pubblico, **genererebbe impatti significativamente maggiori, di cui occorre avere piena contezza già in questa fase preliminare, e sicuramente in quella successiva di VIA.**

Ulteriori proposte

Non si nega particolare apprezzamento per la proposta innovativa recentemente pervenuta in merito alla rivalutazione di utilizzo alleggerito del Ponte S.Michele pur consentendo il raggiungimento del raddoppio della linea ferrata a monte e valle dello stesso nel rispetto degli obiettivi di RFI S.p.A. (proposta dall'arch. Andreotti in data 27/05/2025 a Voi parimenti trasmessa): lasciando per ora aperto il tema sulla possibile soluzione alla mobilità veicolare, tale proposta consentirebbe, con un limitato impatto ambientale e paesistico, nonché finanziario, di raggiungere nel breve importanti risultati per quanto riguarda il traffico ferroviario.

Conclusioni

Il presente contributo ha voluto concentrarsi non sulla individuazione dello scenario migliore, quanto invece nel fornire quegli ulteriori elementi di valutazione che il Parco reputa necessari affinché le valutazioni richieste siano sviluppate con discernimento e criterio. Nel pieno spirito di collaborazione istituzionale il Parco è a disposizione per dare il proprio contributo al fine di perseguire l'obiettivo di temperare per l'opera in esame anche importanti risultati ambientali e a tal riguardo auspica che il presente dibattito pubblico, raccolte le osservazioni e contributi, rilevi la necessità di avviare un concreto tavolo di confronto a tal riguardo finalizzato.

Inoltre, in considerazione dei tempi indicati nel cronoprogramma di massima per la realizzazione dell'opera, proprio perché ad oggi ancora consistenti prima dell'avvio della stessa, **si chiede che le**

opere di mitigazione e compensazione, per cui si ritiene opportuna sin da ora l'attivazione di una progettazione condivisa, siano avviate con certezza ben prima dell'inizio dei lavori della linea ferroviaria, considerato che le azioni di ricucitura e inserimento ambientale necessiteranno di tempistiche ben più consistenti per essere efficaci, rispetto agli interventi infrastrutturali medesimi.