

Dibattito Pubblico

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



OSSERVAZIONI

**Comune di Trezzo d'Adda – Danilo Villa /Mara
Margutti**

16 Agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Danilo Villa /Mara Margutti

Recapito personale (telefono o mail)

dvilla@comune.trezzosulladda.mi.it - mob. +39.3356909383
mmargutti@comune.trezzosulladda.mi.it

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

D. Villa Trezzo sull'Adda (MI) – M. Margutti Vaprio d'Adda (MI)

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

Amministrazione comune Trezzo sull'Adda (MI)

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

Contributo al Dibattito Pubblico – Nuovo ponte ferroviario San Michele

(Fase DocFAP – Potenziamento tratta Carnate – Ponte San Pietro, relazioni Milano–Monza–Bergamo e Como–Bergamo)

Premessa

Già nel corso dell'audizione del 24 gennaio 2019 presso la V Commissione Trasporti, Infrastrutture e Mobilità di Regione Lombardia, i Sindaci dei Comuni di Trezzo sull'Adda (D. Villa) e Capriate San Gervasio (V. Verdi) e con CAL – Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. in merito al nuovo attraversamento sul fiume Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana, avevano avuto modo di sottolineare alcuni punti chiave rispetto alla sostituzione del ponte di San Michele d'Adda, ponendo l'attenzione sulla necessità di inquadrare l'opera in una **visione strategica di rete** e non come mero intervento locale.

Oggi, alla luce delle analisi progettuali, dell'Analisi costi-benefici e dell'Analisi di sostenibilità recentemente depositate, si ritiene opportuno ribadire quella posizione, evidenziando elementi di **continuità politica** e di prospettiva.

Continuità della posizione

1. Necessità di un nuovo ponte ferroviario a Calusco–Paderno

- È indubbio che l'attuale ponte San Michele sia giunto al termine del proprio ciclo di vita funzionale e non possa più garantire la sicurezza e la capacità richieste.



- Un **nuovo ponte ferroviario** in affiancamento, dedicato esclusivamente al trasporto su ferro, è la soluzione necessaria per assicurare la continuità delle relazioni Milano–Monza–Bergamo e Como–Bergamo e per incrementare la regolarità e la resilienza del servizio ferroviario.

2. Tutela e valorizzazione del ponte storico

- La liberazione del San Michele dal traffico veicolare consentirebbe di destinarlo a funzioni culturali, turistiche e ciclabili, rafforzandone il valore di monumento storico e di patrimonio UNESCO.
- In questo modo, si unisce la sicurezza infrastrutturale alla valorizzazione del paesaggio e della memoria storica.

3. Gestione del traffico veicolare di scala vasta

- Già nel 2019 era stata posta l'attenzione sul rischio di “duplicare” ponti stradali in aree fragili dal punto di vista ambientale, dentro il Parco Adda Nord.
- La soluzione più coerente resta quella di collocare un **nuovo attraversamento stradale sull'asse originale della Pedemontana tra Bottanuco e Trezzo**, già previsto nei piani originari della tratta D.
- Tale scelta permetterebbe di ridurre la pressione sul nodo di Calusco–Paderno, di alleggerire la SP166/SP170 (prov. BG) e di rispondere in modo più efficace al traffico regionale e interregionale.
- la possibilità di un nuovo attraversamento veicolare, dato che non se ne costruiscono da almeno 70 anni, tra l'Isola bergamasca cosiddetta, quella che rimane tra i due fiumi, il Brembo e l'Adda, con la SP170, la Calusco-Capriate e la sponda milanese-brianzola sulla SP2 Monza-Trezzo.

4. Coerenza con gli obiettivi di rete

- La combinazione di un ponte ferroviario a Calusco–Paderno e di un ponte stradale sul tracciato della Pedemontana Bottanuco–Trezzo risponde alla duplice esigenza di:
 - potenziare la rete ferroviaria regionale, con benefici in termini di sostenibilità e riduzione delle emissioni;
 - migliorare la connettività stradale di scala vasta, evitando congestioni e dispersioni di traffico nei centri abitati locali.

Osservazioni critiche alla documentazione attuale

- Gli scenari analizzati nel DocFAP e nelle analisi economiche considerano solo varianti “locali”, senza un confronto integrato con le alternative già studiate e giudicate positivamente per la Pedemontana.



- I benefici modali stimati (incremento quota ferroviaria +0,4/+0,5 punti percentuali) risultano modesti se rapportati alla scala dell'investimento.
- L'impatto paesaggistico e ambientale di nuovi ponti stradali nell'area di Paderno–Calusco è sottovalutato, mentre mancano valutazioni quantitative su consumo di suolo, emissioni evitate e famiglie coinvolte.
- La scelta di scenario resta dunque parziale e non ottimizzata a livello di rete regionale.

Proposta per il Dibattito Pubblico

Si chiede che il Dibattito Pubblico tenga in considerazione **anche lo scenario integrato**, già richiamato nell'audizione del 2019:

- **Nuovo ponte ferroviario** a Calusco–Paderno, in affiancamento all'attuale San Michele, esclusivamente dedicato al trasporto su ferro.
- **Nuovo ponte stradale** tra Bottanuco e Trezzo sull'Adda, lungo il tracciato originariamente previsto per la Pedemontana Lombarda (tratta D).

Questo scenario:

- assicura la continuità ferroviaria e la sostenibilità del trasporto pubblico,
- valorizza e preserva il ponte storico San Michele,
- risponde in modo più adeguato alla domanda stradale di scala vasta,
- minimizza gli impatti ambientali nell'area fragile del Parco Adda Nord,
- integra coerentemente le reti ferroviarie e quelle veicolari lombarde.

Conclusione

La posizione espressa nel 2019 si dimostra oggi **ancora più attuale e lungimirante**: la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario a Calusco–Paderno deve essere accompagnata da un nuovo attraversamento veicolare collocato lungo l'originale asse di Pedemontana tra Bottanuco–Trezzo. Solo un approccio integrato può garantire che l'investimento pubblico generi i massimi benefici in termini di mobilità, sostenibilità ambientale, valorizzazione del patrimonio storico e coerenza territoriale.

F.to Danilo Villa /Mara Margutti

gruppo consiliare "Avanti con Villa Sindaco" - Comune di Trezzo sull'Adda (MI)

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Resoconto Regione Lombardia - Audizione V COMMISSIONE "TERRITORIO E INFRASTRUTTURE" –
Incontro n. 1 del 24 gennaio 2019

Data 14/08/2025

Modulo indicativo per la raccolta di osservazioni da inviare a: info@dpnuovopontesanmichele.it

V COMMISSIONE
“TERRITORIO E INFRASTRUTTURE”

Incontro n. 1 del 24 gennaio 2019

Il giorno 24 gennaio, alle ore 11.00, presso la sede del Consiglio regionale, la V Commissione consiliare procede all’audizione con i Sindaci dei Comuni di Trezzo sull’Adda e Capriate San Gervasio e con CAL – Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. in merito al nuovo attraversamento sul fiume Adda in affiancamento della tratta D della Pedemontana.

Sono presenti per la Commissione i Consiglieri:

Presidente	Angelo PALUMBO	(Forza Italia Berlusconi per Fontana)
Vice Presidente	Andrea MONTI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)
Consigliere Segretario	Massimo Felice DE ROSA	(Movimento 5 Stelle)

Componenti

Massimiliano BASTONI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)
Paola BOCCI	(Partito Democratico della Lombardia)
Pietro BUSSOLATI	(Partito Democratico della Lombardia)
Niccolò CARRETTA	(Lombardi Civici Europeisti)
Nicola DI MARCO	(Movimento 5 Stelle)
Marco MARIANI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)
Pietro Luigi PONTI	(Partito Democratico della Lombardia)
Maria ROZZA	(Partito Democratico della Lombardia)
Silvia SCURATI	(Lega-Lega Lombarda Salvini)
Simone VERNI	(Movimento 5 Stelle)

E’ altresì presente il cons. Paolo FRANCO.

Assistono alla seduta la dirigente della Commissione Emanuela PANI, il responsabile della posizione organizzativa Egidio GASPERINI, anche con funzione verbalizzante, e il funzionario Andrea PIETRO PAOLO.

Sono presenti i Signori:

Danilo VILLA
Massimo COLOMBO
Giorgio MORINI
Vittorino Bartolomeo VERDI
Giacomo MELIS

Carlo ASCHERI

Sindaco del Comune di Trezzo sull'Adda
Vice Sindaco del Comune di Trezzo sull'Adda
Consulente del Comune di Trezzo sull'Adda
Sindaco del Comune di Capriate San Gervasio
Direttore generale CAL – Concessioni Autostradali
Lombarde s.p.a.
Direttore Area tecnica CAL – Concessioni Autostradali
Lombarde s.p.a.

L'audizione ha inizio alle ore 11.50.

Il PRESIDENTE dichiara chiusa l'audizione alle ore 13.10.

Si allega trascrizione degli interventi.

Il Presidente
(*Angelo PALUMBO*)

Il Responsabile della posizione organizzativa
(*Egidio GASPERINI*)

PRESIDENTE

Innanzitutto scusate il ritardo, ma come avete visto, quest'oggi la Commissione era divisa in due parti e la prima ha assorbito più di un'ora che doveva essere invece a vostra disposizione e che viene posticipata, ma non vi verrà ovviamente tolto del tempo.

Siamo qui per questa audizione che è stata richiesta dai Sindaci di Trezzo sull'Adda e Capriate San Gervasio e oltretutto oggi partecipa anche CAL e parleremo del nuovo attraversamento sull'Adda, in affiancamento al tratto di Pedemontana.

Sono presenti il Sindaco di Trezzo sull'Adda Danilo Villa, insieme al consulente ingegner Giorgio Morini, il Sindaco del Comune di Capriate, Vittorino Verdi e per CAL ci sono il Direttore generale Giacomo Melis e il Direttore dell'area tecnica Carlo Ascheri.

Direi di cominciare dal Sindaco di Trezzo sull'Adda. Prego, a lei la parola, nome e qualifica, così rimane per il verbale. Grazie.

Sindaco VILLA

Grazie e buongiorno a tutti. Grazie per la disponibilità per questa audizione. Mi presento, sono Danilo Villa, Sindaco di Trezzo sull'Adda, al secondo mandato.

Vi dico subito che questo tema della viabilità, dell'attraversamento che condivido praticamente da sempre con i sindaci dell'altra sponda del Fiume Adda, è il tema maggiormente sentito da tutte le popolazioni, in particolare delle due città che utilizzano questa infrastruttura, ma ha dei riflessi, come potete ben immaginare, su un raggio molto più ampio.

Trezzo è una Comune della Città metropolitana e confina esattamente con tre province, quindi al confine con il Fiume Adda con la provincia di Bergamo, quindi Capriate, è al confine con la Provincia di Monza Brianza, con il comune di Gusnago e il comune di Cornate d'Adda, dista 8,7 chilometri dalla Provincia di Lecco, Comune di Verderio, e dista 20 chilometri dalla Provincia di Cremona. Quindi è storicamente un'area che è sempre stata collegata con un tram, il cosiddetto "Gamba de legn", il quale potete vedere ha ancora le carrozze restaurate al Museo della Scienza e della tecnica, il glorioso "Gamba de legn" che venne inaugurato il 1° luglio 1890. Questo per dire che la viabilità fin da due secoli fa era un tema molto sentito. Vi faccio una breve cronistoria, il percorso era lungo più o meno 38 chilometri ed è stata l'ultima tramvia provinciale a vapore a venir chiusa nel 1952 nel tratto tra Bergamo e Trezzo e nel 1958 nel tratto tra Trezzo e Monza.

La mia città è tagliata in due dall'Autostrada A4 che ha quattro cavalcavia per il traffico locale e per l'attraversamento locale, ma non solo, ha anche due ponti sul fiume di cui uno autostradale che è stato ampliato qualche anno fa, per la costruzione della quarta corsia e l'altro ponte, quello cittadino, sul quale vorremmo portare la vostra attenzione, quello tra Trezzo e Capriate che è stato costruito nel 1953, quindi 66 anni fa. Questa è l'età media degli attraversamenti, se avete idea dell'asta del Fiume Adda, da Brivio nella parte nord scendendo verso la parte sud, ci sono appunto Brivio, Calusco, Trezzo e Vaprio.

La situazione attuale è diventata particolarmente grave, come potete immaginare, il traffico veicolare comunque era già intenso prima, perché su questo ponte cittadino, nonostante sia molto prossimo al ponte autostradale, transitano più di 8 milioni di veicoli all'anno, con punte di oltre 27.000 veicoli nella giornata del venerdì che è la più congestionata della settimana. Le relazioni di traffico più importanti si hanno tra il ponte e due direttrici, una è la via Brasca verso Monza e l'altra è via Marconi verso Vaprio e Cassano, infatti oltre 8 milioni di veicoli che transitano su quel ponte sono direttamente connessi ai quasi 5 milioni in una direttrice e 4,4 milioni sull'altra direttrice.

La posizione del ponte, esattamente in asse tra i due centri abitati di Trezzo e Capriate, obbliga il traffico di scambio tra le Province di Milano e Bergamo, a transitare all'interno di aree urbane densamente popolate, con dei disagi molto molto rilevanti per tutti i cittadini residenti che sono sottoposti a elevati livelli di inquinamento acustico, atmosferico, nonché a consistenti e pericolosi conflitti con i veicoli. Nonostante questo, la nostra amministrazione in questi anni ha tolto tutti i semafori e con questo livello di traffico è stato un grande obiettivo.

Quelle che vedere scorrere sono alcune immagini, riprese che danno l'idea della viabilità sulle tre direttrici che dicevo, il ponte, via Brasca e via Marconi.

Ma perché siamo arrivati a questa situazione? Perché dal 2016 abbiamo avuto una serie di richieste da parte di enti superiori, in particolare il 16 novembre 2016 la Regione invia a tutti gli enti una nota del Ministero dell'Ambiente, relativamente al problema del rumore ambientale legato al decreto legislativo 194 del 16 agosto 2005, in recepimento di una direttiva europea, la 2002/49, per chiedere un aggiornamento dell'elenco di tutti i gestori delle infrastrutture autostradali dove transitano più di 3 milioni di veicoli ogni anno.

Chiaramente il ponte non è una proprietà del Comune di Trezzo, ma il traffico che passa sul ponte lo troviamo anche sulla viabilità comunale, quindi anche noi abbiamo segnalato questa cosa in questa richiesta. In data 7 marzo 2017, Città metropolitana individua dalle prime analisi che emerge che alcune strade provinciali oggetto di mappatura acustica hanno un'interruzione di competenza, proprio nei centri abitati dei comuni e pertanto chiede che anche questa viabilità connessa a livello comunale rientri nell'elaborato che dovrà trasmettere, in termini di mappatura acustica, al Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, entro il 30 giugno 2017. In data 16 marzo la Regione Lombardia, dato che siamo tra i Comuni interessati da questo, ci invita a fare molta attenzione, perché sono previste sanzioni in caso di inadempienza. Parliamo di sanzioni nel ritardo di questa mappatura acustica che vanno dai 30.000 euro ai 200.000 euro al mese.

L'amministrazione si attiva e riesce a consegnare e affidare lo studio al Politecnico di Milano e questo elaborato verrà consegnato il 13 giugno 2017. Le osservazioni e le conclusioni di questo elaborato, ve la faccio breve, sono che le mappature realizzate evidenziano livelli di LN che sono un'unità di misura di questo valore di rumore, che comportano, per le popolazioni, disturbi di tipo cronico e per questo motivo si ritiene auspicabile uno studio di risanamento acustico delle aree coinvolte. In data 18 giugno 2018, il Ministero dell'Ambiente chiede agli enti gestori dei servizi di trasporto e alle relative infrastrutture, tenuto conto dei risultati delle mappature, mappe acustiche e strategiche, di elaborare entro la tempistica stabilita, i piani di azione destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico e i relativi effetti, secondo le linee guida proposte dal Ministero.

In sostanza vengono chiesti al mio Comune e al Comune di Capriate una serie di interventi di mitigazione per ridurre l'impatto del rumore veicolare, ovviamente fermo restando che per quanto possano essere tutte migliorative non riusciranno mai ad abbattere sotto quella soglia che è ritenuta cronica, perché la soluzione principale rimane portare il traffico locale al di fuori del centro abitato. Da qui nasce una serie di considerazioni che avevamo già avviato e che abbiamo anche riflesso nel nostro Piano di Governo del Territorio che è in fase di approvazione. Infatti nel Piano di Governo del Territorio di Trezzo sull'Adda ci sono due temi strategici, uno legato alla mobilità sostenibile, prima si parlava di trasporto pubblico locale e noi abbiamo già pensato da tempo e fatto recepire all'interno delle linee di programmazione sullo sviluppo delle polarità di mobilità pubblica, un prolungamento o almeno uno scenario che preveda, anche se non pari pari, il prolungamento della linea 2 di Milano, per gli 8 chilometri che da Gessate possono arrivare fino a Trezzo con quattro stazioni intermedie o in alternativa anche delle corsie preferenziali per delle linee di autobus, magari alimentati elettricamente, visto che abbiamo anche un termovalorizzatore che produce energia elettrica, quindi una fonte rinnovabile, per alimentare questi mezzi, sui quali però dal 2013 ad oggi, quindi a distanza di cinque anni, nessuno ha ancora avuto il tempo per poter sviluppare ulteriormente questa tematica.

Lo studio di fattibilità che invece ci proponiamo e che abbiamo provato ad abbozzare e che chiaramente non può essere esaustivo di tutta quella che può essere una progettazione, legata anche a una sovra programmazione di carattere provinciale piuttosto che regionale, vede comunque questo studio di fattibilità, la possibilità di un nuovo attraversamento, dato che non se ne costruiscono da almeno 60 anni, tra l'Isola bergamasca cosiddetta, quella che rimane tra i due fiumi, il Brembo e l'Adda, con la SP170, la Calusco-Capriate e la sponda milanese-brianzola sulla SP2 che è la Monza-Trezzo.

Il tema è diventato ovviamente di grande attualità non solo per il monitoraggio legato all'Osservatorio delle infrastrutture dopo il crollo del ponte di Genova, ma per l'ulteriore criticità conseguente anche alla chiusura del Ponte di Paderno Calusco che collega la sponda bergamasca alla sponda lecchese che ha determinato un forte incremento, nell'ordine del 15/20 per cento sui ponti a nord e a sud, è lo stesso, quindi quello di Brivio e Cisano Bergamasco e quello di Trezzo e Capriate, nondimeno tenendo conto che stiamo sempre parlando e lo ripeto, perché questo è un tema secondo me che dovrebbe essere già sufficiente per portare l'attenzione sulla programmazione anche nazionale, che i ponti oltre i 50 anni sono ponti che devono essere valutati, perché possono creare dei problemi com'è successo con il ponte di Genova.

Il ponte di Trezzo sull'Adda e Capriate è stato realizzato nel 1953, è un'unica armata in cemento armato alta 44 metri sul livello del fiume, si posa su dei preesistenti tralicci. Questi tralicci erano dei tralicci in ferro, in effetti il primo ponte era stato progettato nel 1835, era un ponte in ferro, presentato dal governo austriaco del Lombardo-Veneto senza esito positivo, il secondo progetto nel 1840 non andò in porto, in relazione alla tratta ferroviaria. Nel 1880 si costruisce il Consorzio per il ponte dell'Adda, viene realizzato in due anni, 1884/1886, con una struttura in ferro ad arcata centrale sull'Adda, che era destinato a costituire da modello al ponte di Paderno di cui stiamo parlando oggi. Quindi il ponte di Trezzo c'era prima del ponte di Paderno. La corrosione delle parti metalliche nella frana precipitata nel 1940 sulla sponda bergamasca ne pregiudicano la stabilità, nel 1952 fu abbattuto e sostituito mantenendo le pile.

L'unico importante intervento di manutenzione straordinaria condotto dalla Provincia di Milano fu realizzato nel 2008, il ponte venne chiuso per tre mesi, ovviamente con gravi disagi, nonostante noi abbiamo anche un ponte autostradale che se fosse sufficiente a gestire tutto il volume di traffico non staremmo qui a parlarne oggi. Nelle prossime settimane è anche previsto un ulteriore intervento di Città metropolitana, per la sostituzione di giunti ammalorati e anche l'emissione di un'ordinanza, perché cerchiamo di portare anche questo per limitare ulteriormente la transitabilità ai mezzi pesanti dalle 35 alle 20 tonnellate, perché già nel 2005 la Provincia di Milano aveva ridotto la portata dei mezzi di attraversamento dalle 40 alle 35 tonnellate, in attesa che vengano condotte anche delle opportune indagini di carattere strutturale, perché sapete che dal 2010 in poi c'è stata tutta la normativa sismica, in base alla quale anche queste infrastrutture dovrebbero essere valutate.

Conclusione; gentili Consiglieri, gentili Commissari, come ben sapete la recente chiusura del Ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco del 14 settembre scorso, ha causato un conseguente aggravio del traffico veicolare tra Trezzo e Capriate, peggiorando quindi ulteriormente una situazione già al limite e in questo contesto i comuni dell'area, nel sottolineare la notevole potenzialità nel favorire l'interscambio tra le infrastrutture viarie, hanno segnalato l'interesse per la realizzazione di un nuovo attraversamento del Fiume Adda nel tracciato già previsto, tra Trezzo sull'Adda e Bottanuco. Un nuovo ponte moderno, lungo un tracciato esterno alla città, che consenta il superamento dei problemi di traffico e di vivibilità del territorio, dotando il tratto del Fiume Adda tra Lecco e Trezzo di una nuova infrastruttura, a nostro avviso indispensabile, in considerazione del fatto che i tracciati di Pedemontana e Autostrada A4 rispondono giustamente a delle esigenze, ma su percorrenze di lungo raggio normalmente. Questo non significa che non debbano essere realizzate, non sto dicendo questo, ma non corrispondono alle esigenze degli insediamenti industriali e della popolazione residente che gravita a ridosso della Martesana, piuttosto che dell'Isola bergamasca, piuttosto che della Brianza, un territorio che come potete bene immaginare è ricco di imprenditorie, ma ancora carente di efficienti attraversamenti del fiume.

I comuni dell'area interessata, in data 23 novembre hanno comunque sottoscritto, non tutti, buona parte dei 13 coinvolti, una dichiarazione di intenti che rimane comunque un'espressione di volontà da perseguire, quantomeno in una valutazione, per quella che auspichiamo possa diventare e possa tradursi concretamente nella realizzazione di un nuovo attraversamento, riconoscendo comunque l'impellenza e l'urgenza anche di questa nuova infrastruttura.

Sappiamo che non possiamo immaginare i tempi dell'Impero austroungarico che in due anni aveva progettato e costruito un ponte, potremmo immaginare i prossimi dieci anni e sarebbe già un

successo, certamente non abbiamo la possibilità di aspettare il 2026 per vedere realizzare l'intera opera della tratta D di Pedemontana.
Questo è quanto. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie signor Sindaco. Prima il Sindaco Verdi e poi l'ingegnere Morini, prego.

Sindaco VERDI

Buongiorno a tutti sono Vittorino Verdi, nuovo Sindaco di Capriate, mi sono insediato il 10 giugno dell'anno scorso. Condivido tutto quello che ha detto il Sindaco di Trezzo, anzi non voglio tediare perché quello che ha detto il Sindaco di Trezzo dovrei ripeterlo io. Dico solo che siamo un Comune di 8000 abitanti, dove dalla mattina alle sei e mezzo abbiamo un traffico quasi fermo per l'attraversamento del ponte. Penso che il piccolo video che è stato fatto sia significativo, la mia gente, i miei cittadini sono molto preoccupati di questa situazione e caldeggiavano che portiamo avanti questo nuovo discorso che abbiamo condiviso e che per noi è molto importante e indispensabile.

Ringrazio tutti i Consiglieri, Commissari, per l'attenzione che avete dedicato alla relazione esaustiva dal Sindaco Villa e vorrei non farvi perdere tempo e passare la parola all'ingegnere Morini che potrà entrare nello specifico di questioni tecniche. Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE

Grazie mille. Faccio una domanda. Il video che abbiamo visto che credo parli più di mille relazioni, anzi se c'è qualche altro amministratore in sala gli consiglio, quando viene a portare qualche istanza in Commissione, credo che i video su queste cose abbiano focus molto ampio. È stato realizzato solo in ore di punta perché vedevo che a volte c'era il sole, a volte no, quindi è stato sparso sull'intero arco della giornata?

Sindaco VERDI

Sull'arco della giornata, sì. Ovviamente abbiamo le principali criticità nei giorni feriali, visto che c'è un fenomeno molto elevato di pendolarismo, gente che dall'area bergamasca si sposta per lavorare verso Milano e viceversa, chiaramente le ore di punta maggiormente difficoltose sono in prima mattinata e il tardo pomeriggio. Non parliamo poi degli insediamenti commerciali vicini. Abbiamo dei poli attrattivi importanti, che sono il centro commerciale Globo che è uno dei più grandi della Lombardia abbiamo l'Iper di Brembate, abbiamo Bottanuco il Gigante, poco distante abbiamo le Corti Lombarde a Bellinzago, Leolandia e presto anche Crespi, perché essendo sito dell'UNESCO ha avuto un riscontro di interesse da parte di un operatore per rilanciarlo ulteriormente, credo che sia uno dei temi già all'attenzione per quanto riguarda la viabilità.

PRESIDENTE

Grazie. Ingegnere Morini, prego.

Ing. MORINI

Buongiorno a tutti. Sono Giorgio Morini, consulente del Comune di Trezzo sull'Adda che in questi ultimi due anni ha collaborato con l'amministrazione per la ricerca di una soluzione progettuale che resolvesse questo gravissimo problema. Mi allaccerei adesso proprio con una slide che vedete proiettata su questa domanda relativamente ai flussi di traffico. Vedete nella prima slide in alto è rappresentato l'andamento del traffico sul ponte di Trezzo, praticamente c'è una curva che è quasi piatta perché fin dal prime ore del mattino, la linea blu è quella relativa al traffico feriale, praticamente non c'è soluzione di continuità, è un traffico molto sostenuto anche durante le ore della mattina, le ore che per l'ingegneria del traffico dovrebbero essere ore di morbida, in realtà un'ora di morbida in questi flussi non c'è. Un'altra nota molto importante è anche il sabato, la riga

rossa è relativa al sabato, che mostra un andamento pressoché piatto. Sostanzialmente questo dimostra che il ponte è in saturazione. Questo vuol dire che il ponte ha una capacità fisica non superabile e quindi quando si raggiungono questi valori le ripercussioni si anno all'interno del centro abitato con formazione di code e quindi con tutte le conseguenze negative che tutti sappiamo comportano. Questa è una situazione estremamente pesante perché siamo in condizioni di traffico estreme. C'è un'altra slide che riassume quali sono tutti i passaggi del fiume Adda in questa zona di passaggio tra il Milanese ed il Bergamasco. Vedete questa che segno con il mouse è la localizzazione del ponte di Trezzo che sostanzialmente è il ponte che più di tutti si fa carico delle relazioni tra il Milanese ed il Bergamasco di questa zona. Perché è baricentrico rispetto alla domanda. Come diceva molto giustamente il Sindaco Villa non importa nulla che di fianco ci sia un ponte autostradale dotato di quattro corsie per senso di marcia che purtroppo non alleggerisce la domanda di traffico che abbiamo sul ponte. Questo perché sono due aspetti completamente diversi della mobilità, il ponte autostradale risolve dei problemi che non possono essere risolti con il ponte di Trezzo che ha delle funzionalità, degli scopi di assolvere alle relazioni locali, del traffico locale che quindi naturalmente deve oggi come oggi essere assolutamente rivisto, sia dal punto di vista strutturale, il Sindaco Villa ha ben spiegato l'età del ponte e tutte le vicissitudini che ha subito, ma anche da un punto di vista geografico, perché oggi tutto il traffico che lega il Nord Milanese con la Bergamasca passa dal centro abitato di Trezzo. La via che collega la SP2, che viene da Monza, quindi tutto il traffico che viene da Monza e va dal Bergamasco e passa in centro a Trezzo. Manca poco che passi proprio nella piazza centrale, ma siamo veramente a distanze metriche dal centro abitato e questo ovviamente è un problema che deve essere assolutamente risolto. Da un punto di vista strutturale abbiamo pensato a un ponte che poi molto velocemente vi faccio vedere come è stato congegnato, ma non è questo il tema, non è un problema tecnico. Oggi per costruire ponti di questo tipo abbiamo mille ipotesi, mille soluzioni, mille possibilità, non è un problema tecnico. Il problema è infrastrutturale di maglia, di rete, quindi di scala più ampia. Qui ci siamo permessi di redigere questa piantina che riassume l'assetto viabilistico del Milanese, della Bergamasca con i collegamenti più importanti. Il collegamento storico è quello della SP2, quella che parte da Monza e va verso Bergamo, passando per Trezzo e la vedete con questo colore arancione chiaro che sto rappresentando con il mouse. Sopra c'è il tracciato della Pedemontana previsto che è quello giallo, che prevede di stare parallelamente a nord della SP2 per poi sbucare verso Dalmine sulla Bergamasca e poi c'è il collegamento storico della Milano – Venezia, la A 4, che passa qui sotto e che recentemente è stata dotata di 4 corsie per senso di marcia con allargamento anche del ponte su Trezzo e tutti gli interventi descritti. Autostrada 4 che si ricollega poi con la Tangenziale Esterna che è questa che viene praticamente dall'innesto con la Bre.Be.Mi., sale e si innesta in prossimità di Agrate sulla A4. Questo è lo schema viabilistico dell'area che è di nostro interesse. Noi ci siamo inseriti con questo tracciato rosso che vedete qui in alto, che sostanzialmente riprende il collegamento con la SP2 che è parallela alla 4 e anche qui abbiamo due infrastrutture che risolvono problemi diametralmente opposti. La SP2 è un tracciato che attraversa centri abitati, zone industriali e qui ha un modesto impatto sui centri abitati, sui residenziali e agganciandosi a questo tracciato della SP2, in prossimità del confine del Comune di Trezzo, abbiamo recuperato un vecchio tracciato di strada locale e qui ci siamo inseriti con questo ponte che sbuca sulla strada provinciale parallela all'Adda, che è al di là del fiume in Provincia di Bergamo. Questo naturalmente è un collegamento, qui vedete ci sono delle immagini che abbiamo rubato da altre opere realizzate per fare capire la portata di questo ponte. Sarebbe un ponte con funzioni locali per un traffico locale, quindi dotato di una corsia per senso di marcia e quindi vedete in questa slide un'idea di quello che potrebbe essere la struttura del ponte, praticamente su due pile con struttura metallica sovrastata con conci in cemento armato. Una cosa molto classica, molto pulita, molto semplice, duratura nel tempo, perché abbiamo una struttura metallica a vista quindi facilmente manutenibile e poi sappiamo che l'acciaio ha una durata nel tempo veramente consistente. Quindi un collegamento che verrebbe a risolvere immediatamente una quantità di problemi di traffico che gravano sull'area in attesa, in futuro, della realizzazione della Pedemontana con la quale il nostro intervento si andrebbe a sposare in modo

sinergico perché, come oggi possiamo constatare, il ponte autostradale non è in grado di risolvere i problemi del traffico locale, perché il ponte su Trezzo è veramente congestionato a livelli elevatissimi, nonostante sia ottimamente collegato con quello autostradale perché ci sono due svincoli molti vicini, quello di Capriate e quello di Trezzo, distano pochissimo, quindi il traffico locale potrebbe tranquillamente usare il ponte autostradale, però questo non avviene evidentemente per motivi di praticità, di velocità, sicuramente c'è una tariffa da pagare che però non è una tariffa esorbitante da Trezzo a Capriate penso sia qualche centesimo, adesso non conosco l'entità, ma sicuramente non sarà quello che mi sposta le cose nell'economia del mio viaggio. Sostanzialmente l'idea di questo collegamento è che in prospettiva può risultare assolutamente sinergico con un eventuale completamento della Pedemontana, con il quale si potrebbe sposare tranquillamente e costituire quella maglia di rete che oggi purtroppo non abbiamo. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE

Grazie ingegnere. Abbiamo sentito i Sindaci e il consulente, adesso sentiamo CAL così poi iniziamo il giro tra i Consiglieri. Direttore generale Giacomo Melis, prego.

Dottor MELIS

Buongiorno a tutti. Ringraziamo per l'invito, spieghiamo il motivo per cui siamo qui. Qualche mese fa, come CAL sapete che siamo i concedenti della Pedemontana, siamo stati allertati per capire rispetto alla problematica dell'attraversamento dell'Adda, quale potrebbe essere il contributo della Pedemontana o comunque della nostra infrastruttura e delle nostre opere connesse. Come si diceva prima la trattata D di Pedemontana in questo momento nel cronoprogramma dell'opera è prevista in realizzazione tra il 2023 e il 2026, quindi non sarebbe nell'immediato in grado di determinare una soluzione risolutiva al tema dell'attraversamento, che peraltro, come si è detto correttamente poco fa, è anche un livello di traffico di livello autostradale, quindi un livello di maglia sicuramente superiore. Nel mese di settembre – ottobre abbiamo approfondito sotto il profilo tecnico quale potrebbe essere un utilizzo o un contributo del corridoio della Pedemontana che è, come sappiamo, vincolato a una fascia di salvaguardia molto ampia, a una pubblica utilità dell'opera già ottenuta, rispetto al quale potere fornire di fatto un corridoio di attraversamento per un'ipotesi risolutiva dell'attraversamento dell'Adda. Il nostro approfondimento, a breve l'ingegner Ascheri entrerà un po' più nel merito, riguarda un attraversamento nell'area di Pedemontana e quindi non ha valutato e non ha i presupposti di un'analisi più completa, come quella di una visione di tutti i possibili attraversamenti attuali e futuri, rispetto alla tematica del Ponte di Calusco, che è quello che sicuramente ha creato maggiori criticità. Aggiungo, questo è un elemento noto, se n'è parlato anche qui in quest'aula qualche mese fa, in occasione dell'audizione di Pedemontana.

Il concessionario Pedemontana, con la nostra supervisione, sta studiando una possibile alternativa alla tratta D, quindi una possibile variante alla tratta D, che colleghi direttamente la Pedemontana alla Tangenziale Est Esterna di Milano e alla A4. Ci sarebbe anche un'ipotesi, allo studio, di non realizzazione della tratta D che, a maggior ragione, potrebbe liberare maggior spazio per il corridoio di attraversamento. In ogni caso la soluzione che adesso vi presentiamo come possibile contributo del nostro corridoio, è una soluzione che è compatibile anche con la tratta D, che adesso è progettata e approvata, quindi quella che in questo momento Pedemontana deve realizzare, però un livello di collegamento che da un lato aiuta e realizza un ulteriore intervento di attraversamento, si sovrappone e utilizza, soprattutto nella parte est, quello che è già il corridoio vincolato per la Pedemontana e per la sua opera connessa, di collegamento alla Strada Provinciale 155.

Se il Presidente è d'accordo darei la parola all'ingegner Ascheri che è il Direttore dell'area tecnica, che illustra le soluzioni che ha studiato Concessioni Autostradali Lombarde nei mesi scorsi.

Ing. ASCHERI

Buongiorno a tutti. Brevemente nella slide vedete già una zoomata della zona di cui si è parlato prima. Essenzialmente come area tecnica siamo stati interessati per studiare un'idea che potesse

prevedere la realizzazione di un nuovo attraversamento del corso fluviale dell'Adda, nella zona compresa, come dicevamo, tra Trezzo e Capriate.

L'idea che abbiamo seguito essenzialmente è quella - sto cercando di puntare con il mouse - di seguire il tracciato di Pedemontana, per il quale abbiamo già la pubblica utilità. La soluzione che vedete tratteggiata è una soluzione che ricalca integralmente, fino a questo punto dove sono con il mouse, l'attuale tracciato dell'ultima parte della tratta di Pedemontana.

Oltre questo abbiamo cercato di ipotizzare un'idea, tra l'altro senza sapere dello studio dell'ingegnere, che potesse realizzare una infrastruttura viaria che collegasse i flussi della 155 e della 170, bypassasse i centri abitati di Capriate e di Trezzo e consentisse un collegamento, tramite la Strada Provinciale 2, con lo svincolo di Trezzo d'Adda della A4. Di conseguenza abbiamo ipotizzato una localizzazione di un attraversamento del corso fluviale nelle zone che ci sono sembrate le migliori da un punto di vista sia tecnico, sia di localizzazione rispetto all'abitato. Abbiamo ipotizzato due soluzioni.

Una la vedete in arancione, che ci sembrerebbe la migliore, che prevede l'attraversamento del corso fluviale in una zona più orientale rispetto all'altra. Uno sviluppo che integralmente è di circa 4 chilometri, con un viadotto che globalmente è lungo 700 metri, con una campata centrale che potrebbe essere ridotta a un centinaio di metri, 100-120 metri.

La seconda soluzione prevede sostanzialmente lo stesso tipo di attraversamento, posizionato in una zona leggermente più a nord. L'innesto sarebbe direttamente con una rotatoria sulla Strada Provinciale 170 e una ulteriore rotatoria sulla 155. Nella zona, invece, meridionale, più a sud diciamo, ci si andrebbe a innestare direttamente sulla SP 2 per proseguire sulla viabilità esistente che porta allo svincolo di Trezzo. Le due viabilità sono, quella ubicata più a nord leggermente più lunga, quella a sud leggermente più corta. Consiste nella realizzazione di 4 chilometri circa di asse. Vedete che abbiamo cercato di posizionare in questa idea lo sviluppo della viabilità in modo da evitare anche l'Oasi WWF che è posizionata nella zona che qui sto indicando.

Abbiamo anche cercato di ipotizzare, in questo primo studio, che chiaramente è poco più di un'idea, una tipologia realizzativa per il viadotto di scavalco che possa essere la più veloce possibile. Intravediamo la possibilità di realizzare delle campate integralmente prefabbricate in acciaio, varandole poi a spinta. Una volta avviati i lavori, una volta avviate le cantierizzazioni, pensiamo che nell'arco di un anno i lavori possano essere realizzati.

PRESIDENTE

Scusate io non lo vedo nel mio monitor, voi lo vedete? ...

(interventi fuori microfono)

PRESIDENTE

Comunque poi ci daranno il materiale in modo che sia possibile per tutti visionarlo, perché immagino che sia ovviamente di interesse di tutti. Prego.

Ing. ASCHERI

Avrei sostanzialmente ultimato. Questa era, più o meno, la spiegazione delle due idee che poniamo, per le quali se ci sono delle domande siamo qui.

PRESIDENTE

In primis, i due Sindaci vogliono chiedere qualcosa per l'esposizione di adesso e poi facciamo il giro dei Consiglieri. Facciamo un giro di domande e poi diamo tutte le risposte.

Sindaco VILLA

Velocemente. Penso, proprio per quello diceva poc'anzi, non essendo a conoscenza di quella che era una proposta, un'idea progettuale nata confrontandoci tra Sindaci, almeno Trezzo e Capriate sicuramente, ma abbiamo condiviso con altri sindaci dell'area bergamasca, credo che l'ipotesi B, quella arancione, al di là della sua semplicità nella sua realizzazione, comporti una serie di criticità

che vanno ulteriormente ad aggravare la situazione. Andiamo certamente a circumnavigare un'area verde, un'oasi su cui mi aspetto non le barricate, ma di più.

Giustamente i gestori di quell'area, che è il WWF, non penso proprio che possano immaginare un attraversamento al confine di quell'area. Vedo con piacere che anche l'ipotesi, invece, sulla riga rossa, riprende sostanzialmente il tema che abbiamo immaginato anche noi, perché su quello vale la pena focalizzare l'attenzione.

Ing. ASCHERI

Infatti è per questo che abbiamo studiato due soluzioni, proprio perché la prima, che ci sembra la migliore, perché ottimizza un po' il tracciato, però ha la criticità di andare molto vicino all'oasi del WWF.

L'abbiamo comunque voluta proporre, nel senso che è possibile un tracciato che riesca, in qualche modo, a circumnavigare la zona dell'oasi. Evidentemente se ciò creasse delle criticità è per questo che abbiamo ipotizzato la soluzione settentrionale, per così dire, questa soluzione qui. Voglio evidenziare una differenza rispetto allo studio che abbiamo visto velocissimamente, che ha rappresentato adesso l'ingegnere; noi qui prevediamo la totalità della viabilità a piano campagna, non prevediamo di introdurre la realizzazione di gallerie.

Da quello che c'è parso di capire dallo studio che ha presentato poc'anzi l'ingegnere, ci sono due gallerie di approccio, sia lato orientale, che lato occidentale, che consentono di abbassarsi come quota e attraversare il corso fluviale. In questa soluzione, avendo avuto come input l'idea di prevedere una soluzione la più veloce possibile, sia in termini di cantierizzazione che di realizzazione e anche la più economica, qui prevediamo una soluzione dove si entra leggermente in trincea in questo tratto che sto indicando.

Allo stesso modo, in questa zona, purtroppo non riesco a farla vedere meglio, si prevede di entrare leggermente in trincea. Qui si sta in piano e poi si parte con questo cavalcavia che, più o meno, è a quota 200 sul livello del mare. Tenete presente che il corso fluviale è a 150, quindi - più o meno - abbiamo un attraversamento che è tra 45 e 50 metri sopra rispetto al livello medio rispetto all'Adda. Esattamente come l'attraversamento che era in questa zona che sto indicando, l'attraversamento del progetto della tratta della Pedemontana.

La logica è stata quella di pensare, perché questo non è un progetto, è un'idea messa su carta, su file, la soluzione che nel più breve tempo possibile, anche con una certa economicità, potrebbe essere realizzata per risolvere il tema che avete posto prima.

PRESIDENTE

In ordine si sono prenotati i Consiglieri Franco, Carretta, De Rosa, Mariani, Ponti, Verdi. Autoregolamentatevi, mi fido di voi. Consigliere Franco, prego. A lei Consigliere glielo dico io, 5 minuti, perché non si autoregolamenta.

Cons. FRANCO

Mi faccio portavoce rispetto ad un gruppo di sindaci che sono oltre 16, partendo dal comune di Bottanuco, avendola presentata ieri c'era anche una loro idea, che metto sul piano di tutte le altre, semplicemente per cogliere questo momento della Commissione per avere tutte le idee progettuali, che tiene conto di che cosa?

Della costituzione di un Tavolo che faccia un ragionamento allargato rispetto ai temi locali sovracomunali e, come abbiamo visto, tutte le parti che devono interagire. Mi faccio portavoce dopo aver ascoltato la proposta di Concessioni Autostradali Lombarde e quindi, su certe parti, già ampiamente soddisfatte, quindi dello studio dei flussi per quanto riguarda i traffici veicolari e anche per quanto riguarda l'orizzonte, non solo dare uno spazio, uno sfogo più che legittimo e naturale, necessario all'Isola bergamasca, ma che vada a non impattare, compattare rispetto a delle posizioni di traffico che sicuramente si trovano in zone sovrapposte.

Poi l'altro aspetto importante è che venga tenuto conto di un tema, affiancato a quello del traffico veicolare, quello del traffico su ferro, qui il tema è più di sensibilizzazione della Regione su Ferrovie dello Stato, rispetto a un tema di sviluppo di un certo tipo, che tenga in considerazione la linea Carnate-Calusco-Bergamo. Mi faccio portavoce, questo era il mio intervento, ma fa parte del ruolo degli amministratori che sono qui.

Mi sento però di fare un aspetto importante, essendo anche promotore della mozione che, insieme agli altri Consiglieri regionali, commissari e altri, ha portato nel vivo almeno il fatto, non in questa Commissione, ma l'impegno alla Giunta di fare un ponte che possa permettere di togliere da questo isolamento e da una situazione prospettata già da anni, di fare in modo che questo territorio abbia la possibilità di non essere impegnato su temi di sviluppo economico e sociale, quindi dall'andare a lavorare, all'andare a scuola, che poi paghiamo sempre troppo, soprattutto in Regione Lombardia.

Io stesso, in una prima mozione, avevo identificato come un pezzo, un tratto di un progetto che già esisteva, parte della Pedemontana, ma non ci siamo impegnati a vincolarlo a questa cosa, non tanto per i temi della determinazione che il mio gruppo ha per realizzarla, quanto per la necessità rispetto a trovare una contingenza di soluzione che tenesse conto delle reali esigenze territoriali che ogni amministrazione, dico in modo anche più che legittimo e più che dignitoso, aveva già prospettato per i suoi territori, come sono capaci gli amministratori ed i sindaci di fare.

L'aspetto importante, la novità, quindi ringrazio Concessioni Autostradali Lombarde, i dirigenti presenti, di aver intuito, fin da subito, la necessità attraverso la capacità progettuale e la disponibilità delle risorse. Sappiamo benissimo dei progetti inseriti sul tema CIPE o altro che ci possano permettere di avere una finanziabilità più immediata, dove le sole risorse di Regione Lombardia non possono fare.

Non ribadisco quello che hanno già ribadito gli amministratori sulla criticità di quel territorio e sulla necessità. Colgo l'occasione, visto qualche ruolo che abbiamo non indifferente come Regione, di monitorare veramente quanto FS ha detto anche per il ponte, che è in fase di restauro, perché ho sentito l'Amministratore delegato Gentile dichiarare sull'appalto dei lavori. Non ho dubbi che non lo siano, ma sul sito di FS non ho ancora trovato il verbale che dice chi l'ha aggiudicato e di com'è avvenuta la selezione.

Sicuramente non ho dubbi, visto che l'Amministratore delegato ha detto che era stato appaltato a una ditta, la medesima che stava affrontando i lavori, però è bene che Regione Lombardia, visto che è un impegno di Regione Lombardia più di FS, dia un controllo e dia un aiuto a questi amministratori, perché, signori, non è secondario, perché se non per i lavori, finché non sono aggiudicati, si posticipano i tempi che diventano calende greche.

Dato economico importante, Regione Lombardia si sta impegnando anche per quei territori che, in qualche modo, visti i disagi che stanno affrontando, è un tema che sta tutto sulle spalle di FS. Regione Lombardia può porre in tema questa soluzione progettuale, che può dare veramente un ampio respiro, quella di CAL.

C'è un aspetto fondamentale, quello lo chiedo sicuramente agli amministratori presenti e a chi non è presente che fa parte di quei territori, non solo bergamaschi, ma anche quelli di Lecco e della Brianza, tutte le amministrazioni confinanti. C'è la necessità non di portare quella migliore per quel pezzo di territorio, c'è la necessità, e la Regione lo può fare, di fare sintesi rispetto a qualcosa che si possa fare subito e bene. Ripeto, ero preparato per un ragionamento rispetto a come era nata la necessità del ponte Pedemontana, sono spiazzato piacevolmente su una riflessione dove Regione Lombardia, con efficienza ed efficacia delle sue agenzie territoriali, ha posto in essere una soluzione su cui cominciare a ragionare e a trovare tutte le parti interessate.

Sulla necessità di fare qualcosa di sostenibile, quindi che tenga conto degli aspetti territoriali, ho già visto. Inviterei, rispetto a questa prima edizione, anche rispetto a quello che magari c'era sugli organi di stampa, a non prendere delle posizioni senza esserci già confrontati su degli esecutivi o su qualcosa di importante.

Noto e preciso che la volontà del Consiglio, che è sovrano, trova già una attuazione perché rispetto a qualche collega che preferiva affrontarla direttamente in Commissione, venire in Commissione con l'impegno diventa una definizione di tempi e di necessità realizzative determinanti.

PRESIDENTE

Consigliere Carretta.

Cons. CARRETTA

Ringrazio per questa audizione importante, per cui ringrazio i sindaci che sono presenti e anche altri amministratori che vedo presenti in sala. Ringrazio anche per la presenza Concessioni Autostradali Lombarde, anche se in realtà ho qualche dubbio in merito alla correttezza dell'abbinare il tema di cui stiamo parlando alla presenza di CAL. Ben inteso, non ho assolutamente nulla contro CAL né men che meno da chi la sta rappresentando qui, che ci ha dato il punto di vista tecnico, che sicuramente ci aiuta ad avere un quadro più completo.

Il punto su cui vorrei sottoporre la attenzione, in parte il Consigliere Franco l'ha detto, però vorrei esplicitarlo meglio, è che la necessità di un nuovo ponte sull'Adda e i due Comuni di riferimento sulle sponde, del comune di Trezzo e di Bottanuco, mi paiono, dalle prime indicazioni che stanno emergendo, una buona soluzione, per cui merita sicuramente un approfondimento. Va fatto il prima possibile, a prescindere da Pedemontana.

Va fatto a prescindere, soprattutto perché il tratto interessato della Pedemontana è la famosa tratta D, su cui si è ampiamente dibattuto e si discuterà, credo, per molti anni. Se dovessimo aspettare il completamento di Pedemontana, al di là delle nostre singole posizioni politiche, credo che un nuovo ponte sull'Adda, aspettiamo che scrivano altri tre I Promessi Sposi, qualche altro futuro Manzoni e credo che, invece, basti e avanzi un volume de I Promessi Sposi.

Per cui possiamo procedere, all'alba del 2019, davvero nel mettere in campo un'azione sinergica, seria, per studiare una nuova soluzione di attraversamento, che è scoppiata, non che non lo sapessero soprattutto gli amministratori locali, dopo la chiusura del ponte di San Michele, il ponte di Calusco, che ha fatto emergere, nella sua gravità, la situazione di congestionamento di traffico che gravita tra l'Isola bergamasca e le altre province che stanno lungo l'Adda.

Perché è il punto più baricentrico di fatto della nostra Regione, dove c'è una concentrazione di popolazione, di reddito e di ricchezza di lavoro tra le più alte, se non forse la più alta, di tutta Europa. Credo che in virtù di questa eccellenza di questa parte del nostro territorio, che permette di muovere non solo Regione Lombardia, ma tutto il Paese, forse un'attenzione di riguardo sarebbe ora di darla anche da parte di ente Regione Lombardia. Non lo dico con vis polemica perché i colori politici che la governano, come sappiamo bene, sono gli stessi da vent'anni. Lo dico perché sono un Consigliere che viene dal territorio della Bergamasca e conosce, nei limiti del possibile, le difficoltà che ci sono a livello di mobilità attorno a questo snodo di cui stiamo parlando.

La richiesta che faccio e che credo sia opportuno portare avanti insieme è che si acceleri la progettazione di questo tipo di ponte, perché credo che sia importante. C'è una prima stima. Ringrazio per averci dato i documenti. Non so, credo sia il Comune di Trezzo che ce li ha dati, comunque grazie anche all'altro Sindaco. C'è una prima stima di cui si è già parlato sui giornali, sono circa 30 milioni di euro, se non ho letto male. Penso sia una cifra significativa, ma che si possa provare a fare squadra, non credo sia impossibile trovarli con risorse regionali soprattutto, ma anche andando a bussare alle porte degli altri enti statali e ministeriali che possono venirci in soccorso. Sgombriamo quindi l'equivoco potenziale di abbinare questa esigenza con quella di Pedemontana.

C'è un altro punto però che non è stato sottolineato. Proprio perché credo che il messaggio politico più importante sia quello dell'urgenza di questo collegamento, non me la sento di sovrapporlo necessariamente, però c'è ed è quello del collegamento ferroviario, perché non si può ragionare solo in termini di collegamento stradale, per quanto assolutamente necessario. La chiusura del ponte di San Michele ha fatto emergere come quella strozzatura, quel collo di bottiglia dell'unico binario

sulla linea Carnate sia da superare in qualche modo, se vogliamo che anche la rete ferroviaria sia efficace e colleghi in modo moderno i territori di cui ho parlato, che hanno delle eccellenze.

Chiudo, così non tolgo spazio agli altri colleghi che vogliono intervenire, oltre che rinnovando i ringraziamenti a chi è intervenuto, facendo una richiesta, che poi formalizzerò al Presidente Palumbo, di dedicare, nell'ambito delle audizioni che vorrà programmare, una seduta dedicata alla mobilità dell'Isola Bergamasca e con essa anche dei territori confinanti. È un'isola, ma si spera che sia collegata, anzi deve esserlo. È un tema da affrontare in modo urgente perché ci sono ripercussioni non solo di mobilità collegate al ponte San Michele e a quello di cui stiamo parlando, ma anche sulle modalità di aiuto come Regione per questi territori. Ci sono commercianti e imprese che sono veramente in sofferenza per la chiusura del ponte. Non è una piaggeria da commerciante. È vero, è un problema serio. Abbiamo degli strumenti a livello regionale, statale e comunale. Credo che sarebbe un buon esercizio politico, trasversale tra tutti i colori, quello di ragionare in questa sede su come possiamo essere più vicini a questi territori perché secondo me si può fare di più.

PRESIDENTE

Non autoregolamentatevi più, cerchiamo di ridurre gli interventi. Prego De Rosa.

Cons. DE ROSA

Grazie ai Sindaci. Evito tutta la pappardella politica, andiamo sul pratico.

Siamo allo studio di fattibilità, mi pare di capire, quindi c'è uno studio di fattibilità. Avete già individuato quali possono essere i soggetti che vengono coinvolti, quindi a livello regionale e statale quali possono essere i percorsi da avviare? In modo che capiamo subito dove e come possiamo muoverci.

Mi rimane un dubbio. Sulla Pedemontana non faccio nessun commento, ma, fosse fatta anche la Pedemontana, non ho capito se si andrebbe a sovrapporre, ad affiancare oppure se si troverebbe proprio in una zona diversa rispetto a questo ponte, se sarebbe da sfruttare questa infrastruttura che si costruisce oggi per avere già qualcosa di pronto per ampliare domani, quindi ottimizzare eventuale i costi se nell'ottica si arriva a dover fare la tratta di Pedemontana. Chiedo se è già stato considerato anche questo aspetto, però la maggior parte del mio interesse è nella pratica. Cosa possiamo fare?

PRESIDENTE

Mariani.

Cons. MARIANI

Cari Sindaci di Trezzo e di San Gervasio, purtroppo Radetzky non c'è più, è una bella fregatura. L'unica guerra che dovevamo perdere l'abbiamo vinta ed è successo un disastro nella storia di questo Paese. Peraltro Radetzky è morto nel suo letto tranquillo a Sesto San Giovanni in compagnia della sua fidanzata, per cui non era neanche così...

PRESIDENTE

Mariani, autoregolamentatevi.

Cons. MARIANI

Abbiamo sentito oggi, anche nel problema di prima, dieci interventi che hanno detto tutti le stesse cose, per cui un po' di storia ogni tanto ci vuole.

Detto questo, per quel che riguarda il ponte di Trezzo e di Paderno, bisognava pensare trent'anni fa di farne un altro vicino a Trezzo e un altro vicino a Paderno. La chiusura del ponte di Paderno ha fatto scoppiare un bubbone che qualcuno avrebbe dovuto prevedere tanto prima. Sto parlando di quello che dicevano mio padre e mio nonno a proposito dei ponti, perché anche prima di questo macello non è che a Trezzo l'aria fosse proprio una meraviglia. Passano quei bei pullman di diciotto

metri, tante volte con dentro tre persone. Anche lì sarebbe da fare un bel discorso, però appena tocchi i mezzi pubblici viene fuori un disastro. Sono cose di cui bisognava parlare trent'anni fa e farle all'epoca.

Giustamente il Consigliere De Rosa ha detto due cose. La prima è se avete trovato un po' di soldini in giro, vi siete informati e la seconda, molto importante – la domanda però la rivolgo ai professionisti – se nel caso fosse previsto per il futuro di Pedemontana, si parla 2023-2026, un minimo di raccordo. Sicuramente l'avrete pensato, è ovvio, anche perché nel prossimo futuro si possono risparmiare tanti soldi. Adesso farò la felicità del Consigliere Verni che è, voi non lo sapete, un Consigliere rappresentante della Provincia di Pavia. In questa zona hanno problemi di ponti, ma non di uno o due, probabilmente di tre o quattro. Si stanno attrezzando con il Genio civile, almeno per passare con le biciclette, perché il problema economico è enorme. Perché farò contento il Consigliere Verni e forse anche voi? Dovete sperare, dobbiamo sperarlo tutti alla grande, che a metà febbraio – se non è a metà febbraio, sarà verso la fine, a metà marzo o quello che è – sarà discusso il problema sulle autonomie. Ridete, ragazzi, qualcuno queste cose le dice da 35 anni. C'è gente che ride ancora adesso, però cosa succede in queste audizioni? Che spesso e volentieri ci parliamo, ma come finisce quest'audizione? Ragazzi, siamo con voi, avete ragione. Dopodiché, avete ragione, siamo con voi, tra cinque anni voi sarete ancora qua come Sindaco, ve lo auguro. Ve lo auguro fino a un certo punto perché per fare il Sindaco al giorno d'oggi devi essere un kamikaze. Comunque ve lo auguro, se lo desiderate. Troverete altri Consiglieri che diranno “Hanno ragione, ci vuole il ponte, ci vuole la Pedemontana”, per cui dovete sperare alla grande che l'autonomia vada in porto e che non sia solo una questione di tipo culturale, come ha detto qualcuno, ma che sia al 99 per cento una fattispecie di natura economica, sennò andremo avanti a dirci queste cose.

Ultima cosa. Il Consigliere Carretta ha detto una frase veramente giusta. Questa zona, Brianza, Bergamasca, ma non solo, è una delle zone più ricche d'Europa da un punto di vista economico e industriale e una delle più fetenti dal punto di vista dei trasporti. Bravo Carretta!

Non per altro, nel 2017 questa Regione, per chi non lo sapesse, ha avuto il prodotto interno lordo più alto della Baviera, per cui potremmo fare il ponte nuovo a Paderno, il ponte nuovo a Trezzo, tre ponti a Verni, così non lo sentirei più. Sa, però di avere ragione e che lo appoggerò sempre al cento per cento. Senza risorse di tipo economico rischiamo di restare al palo, come si suol dire. Ho finito, Presidente.

Una domanda agli esperti del CAL, nonché all'ingegner Morini, consulente del Comune di Trezzo. Ci avete fatto due proposte. Un po' a bruciapelo, secondo voi quale sarebbe la migliore? Perché, con tutto il rispetto per l'Oasi del WWF, credo che l'airone cinerino l'uovo lo metta lo stesso anche se a 200 metri passa l'infrastruttura. Se invece è migliore l'altra ipotesi, non ci metto becco. In questo momento però mi interessano più i polmoni degli abitanti di Trezzo piuttosto che l'airone cinerino che, male che vada, può sempre venire nel Parco di Monza, dove gli mettiamo uno stagno. Abbiamo già recintato il Parco e l'airone può fare quello che vuole. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Mariani. Prego Ponti.

Cons. PONTI

Prima di tutto chiedo al Presidente, visto che si è parlato di un tavolo di concertazione, di coinvolgere pienamente la Provincia di Monza e Brianza rispetto a questo percorso. Tra l'altro è presente all'incontro di quest'oggi, ma giustamente, in base alle nostre regole, non può intervenire perché è stato equivocato l'invito fatto dal Sindaco del Comune di Trezzo.

La cosa che mi interessa sottolineare è che ovviamente la questione di cui stiamo parlando - proprio per questo motivo ha avuto anche il nostro voto favorevole in Consiglio regionale - è assolutamente urgente e da risolvere. Dobbiamo comunque continuare a ricordare che il punto di partenza della stessa mozione è legato alla situazione del ponte di Paderno, quindi è assolutamente necessario affrontare correttamente il tema dell'attraversamento ferroviario, altrettanto importante.

Da questo punto di vista, quindi, non credo che si possa liquidare la discussione, come ha fatto il collega Franco, dicendo "È un problema di Ferrovie dello Stato, poi vedremo". Deve essere Regione Lombardia a impostare correttamente il tema.

Credo che questo intervento sia tanto più necessario proprio perché, al di là di ogni altra discussione teorica, in termini pratici sappiamo tutti che la tratta D di Pedemontana ha scarse possibilità di essere realizzata. Conseguentemente vale il discorso di chi dice "Interveniamo subito, facciamo un ragionamento che non sia condizionato da un'opera attesa, con una scarsa possibilità di essere realizzata". Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Verni. Lasciamo da parte l'airone cinerino.

Cons. VERNI

Grazie Presidente. Grazie ai Sindaci.

Ho un *déjà-vu*, come dice Mariani. Purtroppo in questa Commissione troppo spesso affrontiamo questi argomenti. È evidente a tutti che c'è un problema infrastrutturale in Regione Lombardia, ogni provincia ne ha uno. Quello che diciamo come Movimento 5 Stelle e che ripetiamo ai Sindaci presenti oggi, che ringraziamo, e a Concessioni Autostradali Lombarde è che noi non siamo contrari alle opere infrastrutturali o alle opere pubbliche; anzi, siamo strafavorevoli purché siano utili al territorio. È evidente che questa è un'opera utile che il territorio richiede. L'unico dubbio che ho, non conoscendo la storia o la situazione non essendo del territorio e non per pregiudizio o per preconconcetto, visto che siamo ancora di fronte a un'analisi di fattibilità, è se questa è stata condivisa con il territorio.

Vi ricordo che c'è la convenzione europea di ARES che impone di parlare con il territorio per le opere impattanti. Quello che vediamo troppo spesso purtroppo è che si fa l'opera, si presenta il progetto, addirittura arrivano anche i finanziamenti, quando proprio siamo fortunati, e succede che nel frattempo viene montata una serie di comitati, di associazioni, di cittadini, cambiano i sindaci per cui ne arrivano che non sono più d'accordo con i precedenti e quell'opera in realtà era stata portata avanti in maniera non condivisa. Fermo restando l'esigenza, che va bene a tutti - serve un ponte, facciamolo - il consiglio che vi do. Magari lo avete già fatto, quindi la pongo sotto forma di domanda. Avete condiviso l'opera? Dovete farlo prima, non come diceva il mio collega, nel momento in cui il progetto è esecutivo. Va fatto adesso, quando siamo ancora all'analisi di fattibilità. Poi è troppo tardi, ci si impaluda in ricorsi al T.A.R. che poi spesso vengono vinti dalle associazioni ambientaliste. Grazie.

PRESIDENTE

Prima di lasciare la parola, voglio dire che spesso in questa Commissione vengono a parlare di infrastrutture e ricordo che per quanto riguarda la parte manutentiva abbiamo licenziato una risoluzione pochi mesi fa, quella di "Lombardia Sicura", che dovrebbe arrivare al termine lavori a fine anno. Per quanto riguarda le infrastrutture, non condivido il fatto che i comitati nascono solo ed esclusivamente perché le questioni non sono state condivise.

La Lombardia è in Italia e in Italia i movimenti NIMBY, *Not In My Back Yard*, cioè "Fai quello che vuoi, ma non farlo nel mio giardino", sono all'ordine del giorno. Ho un esempio nella mia provincia di una linea ferroviaria che andrebbe a servire gran parte del territorio, ma dove c'è il Comitato del "no" di chi vive nella zona - Varese, parlo del collegamento con Malpensa - di un bosco di un comune. Sono stati coinvolti ai tempi sul progetto, ma questo non vuol dire che qualora tu dica di no su una cosa ma la maggioranza fosse per il sì, il progetto non verrebbe fatto. Condividere non vuol dire per forza che se uno è contrario deve passare la sua linea; magari passa quella del "sì". Passiamo ai Sindaci, poi CAL e poi chiudiamo.

Oggi sono stati presenti alcuni rappresentanti istituzionali che pensavano di essere auditi perché il Comune di Trezzo ha mandato una comunicazione chiedendo loro se volevano partecipare

all'audizione. Era una cosa scritta dall'amministrazione di Trezzo nel caso in cui voleste venire a vedere loro mentre erano auditi da noi in Commissione. Non è arrivato nessun invito da parte nostra. Ci tengo a dirlo perché prima c'erano anche il presidente di una provincia e qualche sindaco. Mi scuso, ma c'è stato un equivoco con la comunicazione. Fisicamente non ho letto la comunicazione; il problema è che non posso fare intervenire chi non è stato invitato da noi, perché altrimenti capite bene che ogni volta che si presenta qualcuno... Prego Sindaco.

Sindaco VILLA

Abbiamo cercato di invitarli noi, ovviamente non conoscendo le regole.

Sul tema del "ponte subito", che mi sembra un bello slogan, 30 milioni è stato valutato grossomodo anche da noi il costo complessivo e non ci sembra una cifra così spropositata. Non abbiamo intercettato canali di finanziamento perché il nostro primo obiettivo era comunque quello di avere da parte di Regione Lombardia un assenso per sviluppare, approfondire la tematica, riconosciuta importante per una vasta area.

Per riprendere anche una sollecitazione che è arrivata, il tavolo di confronto con altri enti non è solo opportuno, ma è indispensabile proprio perché di recente si sono aggiunti 16 comuni, portavoce il Sindaco del Comune di Lomagna, che chiedono che venga in qualche modo istituita una sorta di tavolo tecnico per portare avanti questa progettualità. Siamo anche disposti a impegnare delle risorse, ovviamente in quota parte rispetto a tutti i partecipanti, ciascuno per quelle che sono le proprie possibilità economiche, perché parliamo di una trentina di comuni. Non ci tiriamo indietro nell'affrontare gli studi quantomeno. Certo, non può essere caricato sui comuni l'onere di costruire un'infrastruttura che mi pare in questo momento la cosa più bella che possa fare il Paese. Visto il momento di disgrazia - per modo di dire - dal punto di vista economico o comunque di crisi perdurante, il fatto di incentivare gli investimenti sul territorio è un modo per rispondere all'esigenza di mantenere in vita delle eccellenze dal punto di vista degli operatori economici che non mancano in questo settore. Se questi operatori potessero semplicemente in qualche modo anticipare loro delle risorse - su questo siamo ben convinti che se ne possano trovare - dietro ci dovrebbe comunque essere la garanzia di un ente come Città metropolitana piuttosto che le province, la Regione o lo Stato, che dia comunque la possibilità di lavorare. Se il tema, come anticipato dal Consigliere del Movimento 5 Stelle, è "Serve o non serve?", questa è la prima cosa che bisogna smarcare. Accertato che serve, andare a trovare chi lo fa e con quali risorse diventa la naturale prosecuzione per portare a casa qualsiasi progetto. Oggi parliamo di un ponte, ma potrebbe valere per una scuola come per un ospedale o per qualsiasi altra infrastruttura o servizio di importanza pubblica. Parliamo di interesse pubblico, non stiamo chiedendo una strada privata io e il Comune di Capriate. Chiediamo di dare risposte a dei bisogni dei territori che giustamente rappresentate a un livello istituzionale molto più elevato rispetto al nostro, avendo anche possibilità di dialogo con loro. Anzi, ritengo giusto e opportuno che ci siano questi interscambi e questi colloqui dove i tavoli tecnici dovrebbero servire a portare le esperienze e le esigenze di ciascuno, in modo tale da poterle confrontare, misurare e valutare, così da analizzarle in funzione della scelta migliore possibile.

È chiaro che se oggi parliamo di 30 sindaci, ci sarà sempre qualcuno che dirà "Non mi piace", ma parliamo di democrazia e ci si esprime con la maggioranza delle persone interessate. Dovremo portare avanti il nostro contributo su questo, fermo restando che il tema della mobilità sostenibile, che sia un prolungamento della metro, come anticipato, o un potenziamento del settore ferroviario, che va benissimo, oggi è molto più specifico ed è legato ad un progetto in divenire che sappiamo può non dare delle risposte sulle esigenze che abbiamo sollevato relativamente a questi collegamenti, che sono veramente molto datati. Credo che sappiate benissimo che non è il caso di tornare a parlare ogni volta del ponte di Genova. Quella è purtroppo l'evidenza che abbiamo sotto gli occhi, perché a furia di posticipare, rinviare le analisi, la progettazione e quindi la realizzazione, inevitabilmente ci troviamo a parlare di tragedie.

Su questo il contributo anche in termini economici, ma relativamente, degli studi di fattibilità - penso di parlare anche per conto di altri - non è un problema. Ci sono anche accordi di programma in itinere, come per esempio lo sviluppo di Leolandia piuttosto che del Villaggio di Crespi, che possono dare anche loro una quota parte del costo, visto che diventano poli attrattivi. Quindi ciascuno per quelle che sono le proprie possibilità può certamente dare un segnale di attenzione verso il territorio dove ha modo di mettere a frutto la propria impresa.

Non credo che sia un problema trovare operatori economici disponibili a lavorare per realizzare queste infrastrutture, sempre che ci sia un garante, una sorta di mutuo ripagabile in 15 anni che consenta di poter anticipare e ripagarsi successivamente l'intervento. Se costa 30 milioni, supponendo di doverlo ripartire in dieci anni, sarebbero 3 milioni l'anno che su un'opera del genere un operatore solido può fare. Uno o più operatori, associazioni temporanee di imprese tra più operatori possono fare un'opera che consenta loro di continuare a lavorare. Questo è l'obiettivo di ciascuno.

PRESIDENTE

Prego Sindaco Verdi.

Sindaco VERDI C

Devo aggiungere solamente alcune considerazioni che il Sindaco Villa ha solamente sfiorato.

Il nostro territorio ha un problema di viabilità, lo sapete benissimo. Siamo fermi con Leolandia e con Crespi d'Adda, ossia Odissea. Sapete che abbiamo sito UNESCO Crespi d'Adda. Nel momento in cui vengono portati avanti questi discorsi, la criticità sul territorio e sulla viabilità sarà maggiore. Mi riallaccio però a quello che dicevano i precedenti relatori sul discorso economico. Sul territorio di Capriate abbiamo anche una grossa disoccupazione che potrà essere non dico cancellata completamente, ma lenita da questi due interventi. Leolandia sta chiedendo anche un ampliamento per fare un'area e diventare la prima attrazione italiana con un parco acquatico. Crespi è lì che aspetta da cinque anni di poter intervenire. L'operatore, Percassi, da cinque anni è fermo. Intervenire sul primo lotto vorrebbe dire portare delle risorse nuove al Paese. Crespi purtroppo è diventato un paese morto, con gente anziana. Non c'è più la posta, non c'è più la banca, non ci sono più i servizi. L'intervento di Odissea potrebbe portare un miglioramento dei servizi, ma soprattutto un incremento di occupazione. Questa è la cosa che interessa a un Sindaco nuovo come sono io, porre l'attenzione sull'occupazione che non può essere disgiunta dal problema della viabilità.

Veramente siamo in una situazione di stallo, pertanto mi fa molto piacere che in questa audizione si sia stabilito che il ponte va fatto, poi se a nord, a sud non importa. Soprattutto è importante la velocità, sono importanti i tempi. Non possiamo più sopportare questo traffico, questo inquinamento. Sottolineo che il ponte di Trezzo è stato inaugurato nel giugno del 1953, per cui quest'anno compie 66 anni. Ha la mia età. Tra l'altro è stato inaugurato il 6 giugno, il giorno della mia nascita, per cui non posso dimenticare la data.

PRESIDENTE

Grazie. Direttore Melis, prego.

Dottor MELIS

Alcune precisazioni, alcuni chiarimenti rispetto alle tematiche che sono state sollevate dai Consiglieri.

È importante chiarire che questo intervento, proprio per il carattere di urgenza che ne è alla base, è svincolato per forza da Pedemontana; non tanto perché non crediamo di realizzarla essendo i concedenti, dunque i primi a crederci, ma per i tempi che ho detto prima. Siccome i tempi previsti sono quelli tra il 2023 e il 2026, sotto il profilo procedurale, economico e finanziario, deve essere un intervento svincolato, che però si avvantaggia di un corridoio di 120 metri già vincolato agli strumenti urbanistici, dunque un passaggio già privilegiato per la soluzione.

CAL ovviamente è a disposizione, anche perché avendo il nostro know-how di realizzazione di opere lo siamo per ogni approfondimento.

Quindi è un tracciato compatibile con la tratta D, in gran parte in affiancamento e che è stato ottimizzato. Consentirebbe, quindi, di risparmiare qualcosa nel momento in cui realizzeremo la tratta D in quella configurazione perché si sovrappone nella tratta est a un'opera connessa, che è esattamente della sezione e della tipologia identificata nella nostra idea.

Abbiamo abbozzato una prima valutazione, quindi anche il confronto tra le due soluzioni e, per quanto sotto il profilo trasportistico e di collegamento con lo svincolo di Trezzo, la soluzione che passa vicino all'Oasi è quella che sicuramente sembra preferibile, ci sono vantaggi e svantaggi che nell'ambito di un approfondimento con il territorio è chiaro che possono portare a due scelte abbastanza risolutive della problematica iniziale.

Ultima precisazione, però opportuna: non conosciamo le valutazioni economiche dello studio fatto dal Comune di Trezzo. Per la nostra esperienza e per una prima analisi sommaria dei costi che abbiamo fatto, i 30 milioni in realtà sono molto limitati e ci vorrebbe un importo superiore, anche se non di molto, a questa cifra.

PRESIDENTE

Ringrazio gli intervenuti. Il tema è stato istituzionalizzato portandolo in Commissione. Sono contento che abbiamo approfittato anche di CAL che, dico la verità, ci ha proposto di venire a illustrare anche l'altro, in modo tale che abbiamo visto un po' il tutto.

Il Sindaco prima diceva "Oggi è stato deciso che quel ponte si fa". No, oggi le parti politiche si sono espresse, hanno detto che secondo loro va risolto quel problema di traffico. Questa è la Commissione da cui poi dovrà partire un lavoro che non è solo suo ma che, come potete ben capire, interessa anche altri soggetti.

Vi ringrazio e ci aggiorniamo a giovedì prossimo.