



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele

tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

Documento conclusivo

a cura di RFI

Allegato 2

**Quadro sinottico riassuntivo delle
osservazioni e questioni aperte**

www.dpnuovopontesanmichele.it



QUADRO SINOTTICO

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comitato "Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca, fattore di sviluppo sostenibile"	- Il ponte San Michele è parte integrante dell'identità del territorio, ma non è stato programmato un suo riuso adeguato. - Le scelte di RFI, pur richiamando obiettivi di sostenibilità, mostrano incoerenze e mancanza di visione di sistema. - Le previsioni di aumento del traffico mettono in dubbio la reale capacità dell'opera di favorire un trasferimento modale verso il ferro. - La progettazione non include infrastrutture e servizi complementari indispensabili per massimizzare i benefici e ridurre gli impatti.	- Scenario 1 – Contestato per la vicinanza del nuovo ponte al San Michele, l'assenza di soluzioni intermodali e di trasporto locale, e la scarsa considerazione per le esigenze territoriali. - Scenari 2 e 3 – Criticata l'ipotesi di ponte stradale Villa d'Adda–Imbersago per incoerenza con la pianificazione territoriale, impatti ambientali e mancanza di integrazione ferro-strada-ciclabile.		La realizzazione di un unico attraversamento dell'Adda tra Medolago (BG) e Cornate d'Adda. (MB) con ponte, ferroviario a doppio binario e stradale.	Si	L'attraversamento proposto implicherebbe lo sviluppo del tracciato all'interno del comune di Medolago in un'area fortemente antropizzata con conseguenti impatti sull'abitato esistente. Infatti nello scenario 2, per ridurre al minimo l'impatto sul territorio, il tracciato ferroviario attraversa un'area sostanzialmente libera situata tra i centri abitati di Medolago e Suisio. Si precisa che la localizzazione del nuovo ponte stradale, prevista in posizione dislocata rispetto all'attuale attraversamento tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda (scenari 2 e 3), è stata individuata sulla base di criteri volti a minimizzare l'impatto sul territorio, in termini di espropri e demolizioni, nonché a ridurre le interferenze di natura ambientale e paesaggistica, garantendo al contempo un collegamento efficiente con la viabilità principale. Nelle successive fasi progettuali, qualora le analisi di traffico dovessero evidenziare la necessità o l'opportunità di un diverso corridoio, come quello proposto tra Medolago e Cornate d'Adda, sarà valutata la relativa fattibilità e	Nelle successive fasi progettuali, qualora le analisi di traffico dovessero evidenziare la necessità o l'opportunità di un diverso corridoio stradale, come quello proposto tra Medolago e Cornate d'Adda, la relativa fattibilità sarà sottoposta all'Ente competente.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
						approfondita la possibile ottimizzazione della localizzazione del ponte stradale.	
Comune di Solza	• Necessità di rivedere il metodo del dibattito, con analisi separate e dettagliate per ogni ipotesi progettuale. • Coinvolgimento preventivo delle Amministrazioni comunali interessate e verifica del consenso delle comunità locali. • Introduzione di variabili come l'esclusione del traffico pesante sul ponte stradale, valutando l'impatto di tale scelta. • Mantenimento del passaggio a livello Solza-Calusco o realizzazione di alternative sicure per mobilità pedonale e ciclabile. • Richiamo a una visione intermodale che integri esigenze ferroviarie, viarie e della mobilità dolce, evitando ulteriore consumo di suolo.	• Criticità verso scenari che prevedono la chiusura del passaggio a livello senza alternative adeguate, con ricadute negative sulla mobilità e sulla sicurezza. • Proposta alternativa di collocare il nuovo ponte sul sedime dell'attuale San Michele, riducendo l'impatto ambientale e mantenendo le fondazioni esistenti. • Ipotesi di spostamento del ponte più a nord, sfruttando aree agricole non edificate, per evitare espropri di abitazioni e mantenere le stazioni ferroviarie attuali.	Nuova infrastruttura ferroviaria a e stradale collocata esattamente nel sedime del Ponte San Michele.	Prima dell'avvio della programmazione dei lavori, il passaggio di proprietà del ponte San Michele a un nuovo soggetto che subentri a RFI, con l'assunzione degli oneri manutentivi.	Sì		Nel momento in cui si verificheranno le condizioni per la dismissione del ponte ferroviario esistente e messa in esercizio del nuovo sarà possibile stipulare una convenzione per il successivo riutilizzo.
				In alternativa, siano previste infrastrutture sicure e accessibili per pedoni e biciclette, come sottopassi o cavalcavia ciclopedonali.	Sì		Le opere sostitutive, che saranno sviluppate nel dettaglio nelle successive fasi progettuali, avranno come requisito la realizzazione di collegamenti ciclabili e pedonali.
				Una valutazione dettagliata dell'impatto territoriale e ambientale della proposta, evitando di scaricare sui Comuni ulteriori costi in termini di suolo, viabilità e sicurezza;	Sì	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale che verrà sottoposto al MASE per parere di competenza	Nella successiva fase progettuale oltre a essere redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il progetto sarà oggetto di Conferenza dei servizi cui parteciperanno gli Enti interessati.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				Nel caso in cui la chiusura dei passaggi a livello si rivelasse inevitabile, l'ente promotore si faccia integralmente carico dei costi per la progettazione e la realizzazione delle opere necessarie al ripristino delle connessioni (sottopassi o sovrappassi carrabili e ciclopedonali).	Sì		La progettazione e la realizzazione delle opere sostitutive per le soppressioni dei passaggi a livello previste nello scenario oggetto di sviluppo progettuale è ricompresa nell'ambito dell'intervento.
				Qualora si andasse verso l'unico ponte tra i comuni di Calusco d'Adda e Paderno d'Adda, riteniamo opportuno valutare con attenzione l'ipotesi di spostare leggermente più a nord il tracciato del nuovo ponte, sfruttando aree non edificate a destinazione agricola.	Sì	A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Da una valutazione geometrica preliminare essa risulta meritevole di un ulteriore approfondimento ai fini della fattibilità in quanto interferente con il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338).	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comune di Solza (integrazioni)	- Il nuovo ponte avrà effetti di lungo periodo (100–150 anni) sull'assetto della mobilità locale e interprovinciale, richiedendo un'attenta valutazione di benefici e criticità, anche rispetto al mantenimento del ponte San Michele. - La sostituzione del San Michele si intreccia con altre esigenze infrastrutturali regionali (collegamenti stradali e ferroviari, traffico merci sull'asse del Gottardo) che in passato avevano previsto alternative meno impattanti. - Le attuali ipotesi progettuali RFI comportano impatti significativi su ambiente, viabilità e tessuto urbano, senza un'adeguata condivisione delle alternative con enti e cittadini.	- Gli scenari proposti da RFI sono criticati per impatti su viabilità e centri abitati, rischio di utilizzo intensivo per il trasporto merci e notevoli espropri e consumo di suolo. - Non viene esclusa la possibilità di recuperare soluzioni già previste in passato (riqualificazione del San Michele o localizzazioni alternative) come opzioni da rivalutare nel confronto progettuale.		Integrare la nuova infrastruttura in una strategia regionale ampia e coordinata.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Prevedere opere complementari per mitigare impatti, migliorare la sicurezza e favorire la mobilità sostenibile.	Sì		Il PFTE della soluzione scelta, corredato da Studio di impatto ambientale, Progetto di monitoraggio ambientale e progetto delle opere a verde, sarà sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale presso il MASE in fase di iter autorizzatorio. Inoltre, il PFTE, in rispondenza all'Articolo 11 dell'Allegato I.7 del nuovo Codice dei Contratti Pubblici, comprenderà l'elaborato "Relazione di sostenibilità" e sarà sottoposto ad approvazione degli enti preposti.
				Favorire sinergie e collaborazione tra tutti i livelli istituzionali per arrivare a una soluzione condivisa, lungimirante e rispettosa del patrimonio ambientale e storico.	Sì	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale che verrà sottoposto al MASE/MIC per parere di competenza	Nella successiva fase progettuale oltre a essere redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il progetto sarà oggetto di Conferenza dei servizi cui parteciperanno gli Enti interessati tra cui il MIC.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternate</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comune di Aicurzio	- Il nuovo ponte San Michele, propedeutico al raddoppio della linea Carnate–Bergamo, viene visto come strumento per cancellare la nuova tratta Carnate–Bergamo della Gronda Nord Est, con effetti negativi sul territorio. - Il progetto Gronda Nord Est, approvato nel 2005, tutelava l'area evitando abbattimenti e consumo di suolo, oltre a fornire un servizio ferroviario merci e passeggeri più efficiente. - Le ipotesi attuali aggraverebbero impatti viari, ambientali e sociali, non rispettando gli obiettivi di lungo termine di mobilità sostenibile e sviluppo territoriale.	- Contrarietà agli scenari RFI che prevedono un nuovo ponte a Calusco–Paderno con raddoppio della linea storica, in quanto peggiorerebbero la viabilità e renderebbero inutile la nuova linea della Gronda Nord Est. - Sostegno alla realizzazione della nuova linea Carnate–Bergamo a doppio binario, con tracciato già individuato, aree vincolate e minori impatti su residenti e ambiente.	Nuova linea Carnate–Bergamo come da piano Gronda Nord Est.	Valutare la cessione del ponte San Michele a Stato o Regione come patrimonio storico, in caso di chiusura.	Sì		Nel momento in cui si verificheranno le condizioni per la dismissione del ponte ferroviario esistente e messa in esercizio del nuovo sarà possibile stipulare una convenzione per il successivo riutilizzo.
Comune di Calusco d'Adda	- Il Comune è favorevole alla localizzazione tra Calusco e Paderno, purché siano adottate soluzioni progettuali che riducano l'impatto su residenti e ambiente. - Necessità di collegare il nuovo ponte a una rete viaria adeguata, evitando congestioni e rischi per la sicurezza. - Importanza di coordinare le opere con la pianificazione sovracomunale e con le priorità infrastrutturali provinciali e regionali.	- Scenario 1 (RFI) con variante a sud: collegamento diretto alla nuova rotatoria della variante sud, evitando espropri in "zona Ponte" e riducendo l'impatto ambientale. - Variante interna: modifica dell'asse stradale in "zona Ponte" per limitare espropri pur mantenendo l'assetto generale di RFI.	Proposta di scenario 1bis, in subordine, variante allo scenario 1 di RFI, la soluzione di cui all'allegato 2; in caso di	Proposta di scenario 1bis e: nuovo ponte a nord dell'esistente, ottimizzazione del consumo di suolo, riduzione espropri e probabile contenimento dei costi. In subordine, Scenario 1 di RFI con Variante, la soluzione di cui all'allegato 2 che prevede la soluzione stradale a sud dell'esistente con allaccio diretto alla nuova rotatoria esistente della variante sud di Calusco d'Adda; in caso di esclusione delle prime due ipotesi si propone la soluzione Scenario 1	Sì	A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Ad oggi non si ha	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
			esclusion e delle due ipotesi si propone la soluzione di cui allegato 3.	di RFI con Modifica Puntuale di cui allegato 3. Minore impatto sul territorio in relazione al consumo di suolo e espropri.		evidenza della fattibilità della soluzione. Con riferimento alle soluzioni stradali proposte, si precisa che quanto riportato nel DocFAP deve essere inteso come individuazione di un corridoio e non come tracciamento planimetrico puntuale. L'esatta ubicazione dell'impronta in pianta sarà definita nelle successive fasi progettuali, a seguito delle necessarie ottimizzazioni locali, analoghe a quella illustrata nell'Allegato 3. Si evidenzia, inoltre, che la soluzione presentata nell'Allegato 2 sarà oggetto di specifiche analisi di dettaglio nelle fasi progettuali successive; tuttavia, da una valutazione preliminare, essa risulta caratterizzata da un maggiore impatto in termini di demolizioni e di consumo di suolo.	

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				Nella previsione della realizzazione un solo sovrappasso carrale in via Trieste si propone un percorso carrale di collegamento dei residenti della "zona Torre" e di conseguenza dei veicoli provenienti da Solza diretti al centro di Calusco d'Adda che potrebbero quindi passare dal sovrappasso ipotizzato nello scenario progettuale proposto da RFI.	Sì		L'intervento proposto si configura come un corridoio viario finalizzato a garantire la continuità della circolazione a seguito della soppressione dei passaggi a livello nel comune di Calusco d'Adda. Le opere complementari e il ripristino di collegamenti locali saranno oggetto di valutazione delle successive fasi progettuali, sulla base di studi di traffico di dettaglio.
				Limitazione temporanea del traffico pesante sul nuovo ponte fino al completamento delle opere viarie complementari.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comitato L'Isola in Movimento	- La chiusura del San Michele senza infrastrutture alternative comporterebbe rischi elevati per mobilità, economia e coesione sociale del territorio. - Il nuovo ponte deve essere parte di una strategia integrata ferroviaria e stradale, evitando soluzioni che aggravino il traffico nei centri abitati. - Necessità di salvaguardare le abitazioni e ridurre gli espropri al minimo.	- Criticità per la Soluzione 1 di RFI, soprattutto per impatti su abitazioni ed esercizi storici e per l'aumento del traffico locale. - Interesse per una soluzione "3 bis" che separi flussi ferroviari e stradali, preservi il San Michele e realizzi infrastrutture viarie a scorrimento veloce.	Un ponte ferroviario o dedicato vicino al San Michele soluzione "3 bis", con doppio binario sulla Carnate–Ponte San Pietro e tracciato in aree non densamente urbanizzate.	Realizzare un ponte ferroviario dedicato vicino al San Michele soluzione "3 bis", con doppio binario sulla Carnate–Ponte San Pietro e tracciato in aree non densamente urbanizzate.	Sì	Il collegamento ferroviario è già previsto a doppio binario. Per quanto riguarda l'interferenza con il territorio, è obiettivo della progettazione adottare la soluzione migliore che comporti il numero minimo di espropri. A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Ad oggi non si ha evidenza della fattibilità della soluzione.	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
				Non costruire un ponte a doppia funzione ferroviaria e stradale a Calusco–Paderno; in alternativa valutare un nuovo ponte stradale a sud del San Michele (Medolago–Porto d'Adda) con collegamenti diretti a viabilità provinciale/statale.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	Nelle successive fasi progettuali, qualora le analisi di traffico dovessero evidenziare la necessità o l'opportunità di un diverso corridoio stradale, come quello proposto tra Medolago e Porto d'Adda, la relativa fattibilità sarà sottoposta all'Ente competente.

Provincia di Bergamo	- Il ponte è strategico ma deve essere realizzato con soluzioni che minimizzino impatti su residenti e ambiente. - Fondamentale coordinare il progetto con opere viarie e ferroviarie già previste, per garantire un assetto infrastrutturale efficiente. - Necessità di un approccio integrato che includa mobilità stradale, ferroviaria, ciclabile e sostenibile.	- Scenario 1bis: preferito per minor consumo di suolo, riduzione espropri e probabile contenimento dei costi. - Scenario 1 di RFI con Variante a sud: seconda opzione, con allaccio diretto alla rotatoria della variante sud per evitare espropri in "zona Ponte". - Scenario 1 di RFI con Modifica Puntuale: terza opzione, riduzione espropri mantenendo il tracciato nella "zona Ponte".	Proposta di scenario 1bis, in subordine, variante allo scenario 1 di RFI, la soluzione di cui all'allegato 2; in caso di esclusione delle prime due ipotesi si propone la soluzione di cui all'allegato 3.	Proposta di scenario 1bis e: nuovo ponte a nord dell'esistente, ottimizzazione del consumo di suolo, riduzione espropri e probabile contenimento dei costi. In subordine, Scenario 1 di RFI con Variante, la soluzione di cui all'allegato 2 che prevede la soluzione stradale a sud dell'esistente con allaccio diretto alla nuova rotatoria esistente della variante sud di Calusco d'Adda; in caso di esclusione delle prime due ipotesi si propone la soluzione Scenario 1 di RFI con Modifica Puntuale di cui all'allegato 3. Minore impatto sul territorio in relazione al consumo di suolo e espropri.	Sì	A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Ad oggi non si ha evidenza della fattibilità della soluzione. Con riferimento alle soluzioni stradali proposte, si precisa che quanto riportato nel DocFAP deve essere inteso come individuazione di un corridoio e non come tracciamento planimetrico puntuale. L'esatta ubicazione dell'impronta in pianta sarà definita nelle successive fasi progettuali, a seguito delle necessarie ottimizzazioni locali, analoghe a quella illustrata nell'Allegato 3. Si evidenzia, inoltre, che la soluzione presentata nell'Allegato 2 sarà oggetto di specifiche analisi di dettaglio nelle fasi progettuali successive; tuttavia, da una valutazione preliminare, essa risulta caratterizzata da un maggiore impatto in termini di demolizioni e di consumo di suolo.	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
-----------------------------	--	--	--	---	----	--	--

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				Sovrappasso Carrale e Sottopassi Ciclopeditoni: La soluzione finalizzata a garantire un percorso carrale di collegamento per i residenti della "zona Torre" e per i veicoli provenienti da Solza diretti al centro di Calusco d'Adda, consentendo loro l'utilizzo del sovrappasso previsto nello scenario progettuale di RFI.	Sì		L'intervento proposto si configura come un corridoio viario finalizzato a garantire la continuità della circolazione a seguito della soppressione dei passaggi a livello nel comune di Calusco d'Adda. Le opere complementari e il ripristino di collegamenti locali saranno oggetto di valutazione delle successive fasi progettuali, sulla base di studi di traffico di dettaglio.
				Limitare temporaneamente il traffico pesante sul nuovo ponte fino al completamento della rete viaria.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Integrare il progetto con la rete infrastrutturale strategica regionale (Pedemontana, Asse interurbano, circonvallazioni, MM2).	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca	- Il nuovo San Michele è un'opera strategica ma va inquadrata in una visione di lungo periodo e su scala vasta. - Gli scenari 2 e 3 di RFI sono considerati inadeguati alle esigenze locali. - Senza opere complementari il ponte rischia di fallire nel suo scopo di migliorare la mobilità e la qualità della vita.	- Scenario sud (proposto da AIB): nuovo ponte pochi centinaia di metri a sud dell'attuale, connesso alla tangenziale sud di Calusco e alla SP 170, senza impatto su abitazioni, minore impatto paesaggistico e tempi di approvazione più rapidi. - Scenario 1 – variante nord: soluzione alternativa solo se il sud non fosse tecnicamente fattibile, ma con osservazioni per ridurre impatti su residenti e attività. - Scenari 2 e 3: non rispondono alle esigenze di traffico e di equilibrio infrastrutturale dell'area.	Nuovo ponte poche centinaia di metri a sud dell'attuale; in alternativa a nord dell'attuale.	In subordine, adottare lo scenario 1 – variante nord, con mitigazioni per espropri e impatti ambientali.	Sì	A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Ad oggi non si ha evidenza della fattibilità della soluzione.	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
Comitato Cittadini Ponti	- Le soluzioni proposte da RFI aggraverebbero problemi di traffico, inquinamento e impatto paesaggistico. - Il ponte San Michele deve essere restaurato e mantenuto operativo come simbolo storico e funzionale alla mobilità locale sostenibile. - La nuova infrastruttura deve inserirsi in un quadro di viabilità su scala ampia, coordinato e non frammentato.	- Scenario 1: rigettato per impatto visivo e paesaggistico sul San Michele e sulla Valle leonardesca. - Scenario 2: apprezzata la separazione ferrovia/strada ma rigettato per consumo di suolo e viabilità irrazionale verso nord con ricadute negative sui centri abitati. - Scenario 3: rigettato per impatto paesaggistico e acustico, non idoneo a ospitare traffico ferroviario merci in zona già urbanizzata.		Evitare il transito di traffico pesante nei centri abitati, garantendo arterie alternative a scorrimento veloce.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Coordinare le scelte con Regione Lombardia e gli enti locali, con una visione di mobilità integrata e sostenibile.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
CONFAPI – Lecco	• Gli scenari 1 e 3, così come presentati, minano la sopravvivenza di una realtà produttiva storica e strategica l'Azienda Colombo. • Manca una programmazione tecnico-economica preliminare per garantire l'accessibilità e la continuità produttiva durante e dopo il cantiere. • Necessario un approccio progettuale che tuteli le attività economiche esistenti.	• Scenario 1: nuovo ponte stradale e ferroviario in affiancamento – impatta direttamente su via Edison 34, sede dell'Azienda Colombo, bloccando l'accesso. • Scenario 3: nuovo ponte ferroviario in affiancamento e variante stradale a nord – medesima criticità di accesso. • Entrambi privi di soluzioni per mantenere operativo l'impianto durante lavori e a regime.		Individuare una soluzione progettuale che eviti il coinvolgimento diretto di via Edison e dell'area produttiva di Molino Colombo. La questione non può risolversi con un eventuale spostamento dell'ingresso all'azienda in altro sito del perimetro produttivo: un diverso ingresso comporterebbe l'inversione di tutto il processo di gestione del ricevimento della materia prima, e dunque l'integrale rifacimento di tutti gli impianti aziendali coinvolti in tale processo con un onere economico insostenibile per la società.	Sì		Nelle successive fasi progettuali verrà approfondito il tema legato alla geometrizzazione dell'intersezione fra il nuovo ponte e via T. Edison. L'accesso all'area produttiva sarà inserito come requisito da perseguire nel tracciamento del nuovo innesto.
				Prevedere, prima dell'avvio del cantiere, opere esterne e interne necessarie a garantire continuità produttiva, compresa eventuale riconfigurazione logistica a carico del proponente.	Sì		Nelle successive fasi progettuali sarà data evidenza di tutte le opere accessorie necessarie per garantire la continuità dei collegamenti viari, sia in fase di esercizio che di realizzazione delle opere stradali e ferroviarie.
				Coinvolgere i tecnici aziendali nella definizione di soluzioni alternative.	Sì		Nelle le successive fasi progettuali, durante le quali verranno definite le modalità di cantierizzazione e la configurazione di dettaglio dell'innesto su via Edison, si potrà concordare la soluzione ottimale per garantire la continuità viaria con l'area produttiva.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Regione Lombardia	- Il nuovo ponte è un'infrastruttura prioritaria per il sistema di trasporto lombardo, ma va integrato con opere complementari e coerenti con la pianificazione regionale. - Necessaria una visione di lungo periodo e una pianificazione unitaria per massimizzare i benefici e minimizzare impatti negativi. - La scelta deve minimizzare consumo di suolo, garantire continuità ferroviaria e integrarsi con la rete infrastrutturale regionale. - Il progetto deve rispettare le normative paesaggistiche, ambientali e idrauliche, salvaguardando il contesto del fiume Adda.	- Confermare lo Scenario 1 come soluzione di riferimento, ma con ottimizzazioni lato Calusco. - Effettuare studio di traffico di area vasta e prevedere opere viarie complementari (SP166, SP170, Asse Interurbano). - Mantenere il ponte San Michele in esercizio fino alla piena operatività del nuovo ponte. - Migliorare l'accessibilità TPL e ciclopeditone alle stazioni di Calusco e Paderno-Robbiate. - Attuare il progetto nel rispetto delle normative paesaggistiche e idrauliche (PAI, PGRA, AIPO, Autorità di Bacino Po). - Lanciare concorso di idee per il design del nuovo ponte.		Scelta dello Scenario 1: per minore consumo di suolo, migliore coerenza con il Sistema Ferroviario Regionale e mantenimento delle stazioni esistenti. Considerato più vantaggioso sotto il profilo tecnico-economico.	Sì		La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
				Necessità di acquisire nelle prossime fasi progettuali - in particolare per approfondire e valutare la domanda di traffico attualmente inespressa che verrà attratta dal nuovo ponte e la sostenibilità della rete viabilistica locale di adduzione ad esso – uno Studio di traffico di area vasta, secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con dettagliate analisi di rete negli scenari di domanda/offerta relativi all'opera in progetto come da criteri definiti nella disciplina tecnica regionale di settore.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Da un punto di vista progettuale, relativamente all'ambito di riconnessione in sponda bergamasca della nuova viabilità con la SP166, si chiede di valutare una possibile soluzione alternativa che risulti meno	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				impattante rispetto all'interferenza con gli edifici esistenti nella porzione di territorio compresa tra la SP166 e Via Monastero dei Verghi.		viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	
				Necessità di garantire, durante tutte le fasi di cantiere, la continuità operativa della linea ferroviaria, evitando interruzioni prolungate che potrebbero compromettere la qualità del servizio	Sì		La necessità di garantire la continuità operativa della linea ferroviaria durante tutte le fasi di cantiere, evitando interruzioni prolungate, potrà essere adeguatamente valutata soltanto attraverso un approfondimento progettuale specifico da sviluppare nelle successive fasi progettuali. Solo in queste fasi, in cui verranno individuate e dettagliatamente definite tutte le opere da realizzare, sarà possibile stabilire con precisione i tempi e le modalità di eventuali interruzioni necessarie.
				Per gli aspetti inerenti alla segnaletica per l'informazione ai viaggiatori presso le stazioni, si chiede che, nell'ambito delle successive fasi di progettazione, gli interventi sulle località di Calusco e Paderno-Robbiate siano integrati con bacheche, segnali sui marciapiedi, teleindicatori del trasporto pubblico (autobus), Paline.	Sì		Tali aspetti di dettaglio saranno affrontati e concordati nelle successive fasi progettuali.
				La successiva fase di progettazione consideri anche la riorganizzazione dell'accessibilità alle stazioni di Calusco e Paderno-Robbiate tenendo conto dell'integrazione con il	Sì		Tali aspetti di dettaglio saranno affrontati e concordati nelle successive fasi progettuali.

Soggetto che formula l'osservazione	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evole	Controdeduzione di competenza	Approfondimenti della Stazione Appaltante
				Trasporto Pubblico Locale (TPL), Collaborazione con le Agenzie per il TPL competenti.			
				Sia mantenuto un costante raccordo con il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi, in qualità di soggetto delegato dalla Regione Lombardia alla gestione del demanio del Naviglio Paderno, e sia monitorata attentamente la fase esecutiva dell'intervento.	Sì		Nella successiva fase progettuale oltre a essere redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il progetto sarà oggetto di Conferenza dei servizi cui parteciperanno gli Enti interessati tra cui il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi.
				Per gli aspetti Idrogeologici si rilevano interferenze per i tre scenari. Necessario uno Studio di compatibilità idraulica, Compatibilità con aree Eb ed Em (dissesti), Pareri di polizia idraulica, invarianza idraulica e idrologica.	Sì		Nella presente fase progettuale di DocFAP è stato eseguito un inquadramento generale delle tre alternative proposte individuandone le rispettive interferenze con il reticolo idrografico e/o le aree di pericolosità idraulica, nonché le aree in dissesto, ai fini di una preliminare definizione delle opere e di conseguenza dello sviluppo plano-altimetrico dei tracciati ferroviari e stradali indagati. Nella successiva fase progettuale di PFTE saranno svolti tutti i necessari studi idrologici, idraulici, geomorfologici e geologici di dettaglio ai fini dell'acquisizione delle autorizzazioni in materia di polizia idraulica e di invarianza idraulica e idrologica.
				Al fine di rispettare principi di integrazione paesaggistica e minimizzazione dell'impatto ambientale si ritiene necessaria,	Sì		Al fine di preservare il migliore inserimento storico paesaggistico della nuova opera, la soluzione che sarà sviluppata in stretto affiancamento e

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				nelle successive fasi di progettazione, un'esplorazione delle più ampie alternative architettonico-ingegneristiche utilizzando lo strumento del concorso di idee che consenta di individuare la migliore soluzione progettuale ed esecutiva.			quindi nel cono visivo dell'opera esistente, deriverà da un concorso di progettazione.
				Per quanto riguarda le tematiche di Agricoltura e tutela del suolo si chiede che i relativi impatti sull'occupazione di suolo che queste comporteranno, vengano considerati nel medesimo progetto, mediante uno studio di area vasta, così come meglio declinato nella precedente sezione "Rete stradale"	Sì		Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, in cui sarà trattato il tema dell'utilizzo del suolo.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comune di Merate e altri 12 Comuni	- Il nuovo ponte non può essere progettato isolatamente: deve far parte di un sistema viabilistico complessivo e coerente con la pianificazione regionale. - L'attuale impostazione delle proposte RFI concentra su un'unica struttura esigenze incompatibili (traffico locale, attraversamento, pendolari, merci), con elevati impatti sui centri abitati. - Necessario recuperare la visione infrastrutturale originaria (Gronda Nord-Est, connessioni viarie di rango superiore, riqualificazione San Michele).	Si ritiene che le proposte messe oggi sul tavolo da RFI non possano rispondere alle esigenze che la programmazione regionale aveva individuato e a cui veniva data risposta con gli interventi sopraesposti. L'utilizzo del ponte (o dei ponti) sostitutivo del San Michele per rispondere a tali esigenze viabilistiche e ferroviarie non solo comporta pesanti limiti ed esternalità negative sui territori, ma rappresenta un netto impoverimento del programma infrastrutturale lombardo.		Avviare un confronto effettivo con Regione Lombardia e tutti gli enti territoriali coinvolti per una visione condivisa e sostenibile.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
Confagricoltura ML e MB (Azienda Agricola Valle di Porto di Rusca Paola)	- Lo Scenario 2, nella configurazione proposta, è incompatibile con il mantenimento delle attività agricole interessate. - Le aziende coinvolte svolgono un ruolo importante per l'economia agricola locale e per la conservazione del paesaggio rurale. - L'opera deve essere riprogettata tenendo conto delle peculiarità produttive e ambientali delle aree attraversate.	- Scenario 2: giudicato altamente impattante sulle aziende agricole citate, sia in termini economici sia ambientali. - Gli altri scenari non sono analizzati nel dettaglio, poiché non interessano direttamente le stesse aree agricole.		Rivedere il tracciato dello Scenario 2 per evitare l'attraversamento delle aziende agricole interessate (Azienda Agricola Valle di Porto di Rusca Paola)	Sì		La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
				Garantire il rispetto dei vincoli del Parco Adda Nord e del PTC, tutelando il paesaggio e la continuità ecologica.	Sì		Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, e la Relazione paesaggistica.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Parco Adda Nord	• La documentazione messa a disposizione che risulta carente di una completa analisi del contesto ambientale ed ecosistemico interessato • Le diffuse criticità viabilistiche genereranno ricadute sugli aspetti paesaggistici e ambientali, anche in aree distanti dall'opera, specialmente nei territori posti sulla sponda destra. • Criticata la limitata comparabilità degli scenari per mancanza di parametri ambientali significativi. • Richiesta progettazione a delle opere di mitigazione e compensazione, da avviare ben prima dell'inizio lavori.	• Scenario 1: ricade in ambiti di elevato valore paesaggistico e naturalistico ("area leonardesca"), con vincoli di tutela e divieti di nuove infrastrutture; non sono indicate azioni specifiche di mitigazione e compensazione. • Scenario 2: impatta fortemente su corridoi ecologici primari, ambiti agricoli biologici e aree dichiarate di "notevole interesse pubblico"; presenta criticità geologiche (frane) e paesaggistiche (vicinanza traghetto leonardesco). • Scenario 3: combina criticità di Scenario 1 e 2.	Ipotesi progetto alternativo per transito viario (ristrutturazione del ponte San Michele e la realizzazione della Gronda ferroviaria a Nordest).	Integrare lo studio con analisi completa 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.	Sì		Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, in cui sarà approfondito il contesto ambientale ed ecosistemico.
				Prevedere misure di mitigazione e compensazione proporzionate, dettagliate e condivise, avviandole in anticipo.	Sì		Nella successiva fase progettuale oltre a essere redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il progetto sarà oggetto di Conferenza dei servizi.
				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.	Sì		Nella successiva fase progettuale oltre a essere redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il progetto sarà oggetto di Conferenza dei servizi.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				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.	Sì		Tali aspetti di dettaglio saranno affrontati e concordati nelle successive fasi progettuali.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comune Cornate d'Adda	• Mancanza di una visione integrata tra attraversamento ferroviario, viario e programmazione regionale. • Il miglioramento della mobilità su larga scala non deve penalizzare la vivibilità e l'identità dei centri abitati. • Necessità di privilegiare tracciati in aree di confine o industriali, riducendo al minimo l'impatto su zone residenziali e verdi.	• Scenario 1: aumento significativo di traffico sulla SP55 con rischio per la sicurezza di ciclisti e pedoni; richiesta di messa in sicurezza. • Scenario 2: impatti ambientali, agricoli e paesaggistici rilevanti; consumo di suolo molto elevato; costi quasi doppi rispetto agli altri scenari; criticità geologiche non adeguatamente approfondite; ferrovia in rilevato con impatto acustico e visivo. • Scenario 3: stessi problemi di sicurezza stradale della SP55 dello Scenario 1. • Nessuno dei tre scenari risponde adeguatamente alle esigenze di mobilità e tutela territoriale.	Ipotesi progetto alternativo o per transito viario.	Avviare confronto strutturato con Regione Lombardia per una strategia infrastrutturale coerente e coordinata.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Confagricoltura Como Lecco (Azienda Agricola Sala Pietro e Società Agricola Boschi)	- Lo Scenario 2 è ritenuto incompatibile con la salvaguardia delle attività agricole coinvolte e con gli obiettivi di minimizzare gli impatti territoriali. - L'area interessata è caratterizzata da frammentazione fondiaria e forte pressione antropica: ulteriori infrastrutture aggraverebbero il problema. - Il progetto deve tener conto del contributo dell'agricoltura al mantenimento della biodiversità e del paesaggio.	Scenario 2: giudicato il più impattante in ambito agricolo, con gravi ricadute economiche, ambientali e paesaggistiche. Vengono attraversate aree agricole produttive, in particolare due Aziende: 1) Azienda Agricola Sala Pietro (La Valletta Brianza): 19 ettari di vivaio in pieno campo, di cui 3,2 ettari in località Sernovella sarebbero divisi in due dal tracciato, con perdita delle piante, frammentazione del fondo, aumento dei costi di gestione e possibili ulteriori sottrazioni di terreno per la prevista nuova stazione. 2) Società Agricola Boschi (Verderio): 50 ettari attorno al centro aziendale di Via Ai Boschi, utilizzati per allevamento bovini da carne e pascolo. Lo Scenario 2 causerebbe espropri significativi, divisione del corpo aziendale in due lotti, aumento dei tempi di lavoro e dei consumi di carburante, necessità di riorganizzare i recinti di pascolo, interruzione dell'accesso principale (viale alberato), perdita di biodiversità legata alle siepi e fasce alberate.		Considerare, nella progettazione, non solo criteri ingegneristici e di collegamento viario/ferroviario, ma anche le esigenze del settore agricolo e la tutela delle aziende produttive.	Sì		I cespiti oggetto di occupazione definitiva e/o temporanea a vario titolo saranno puntualmente individuati nelle successive fasi progettuali, nell'ambito delle quali verranno anche valutate le potenziali ricadute economiche sul territorio conseguenti alla realizzazione delle opere in progetto.
				Evitare ulteriore frammentazione fondiaria e consumo di suolo agricolo in un contesto già compromesso.	Sì		I cespiti oggetto di occupazione definitiva e/o temporanea a vario titolo saranno puntualmente individuati nelle successive fasi progettuali, nell'ambito delle quali verranno anche valutate le potenziali ricadute economiche sul territorio conseguenti alla realizzazione delle opere in progetto.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
Comitato Quartier e Ponte e Monastero dei Verghi	- La localizzazione e la tipologia del nuovo ponte devono garantire la salvaguardia della vivibilità dei quartieri limitrofi e la protezione del patrimonio storico-paesaggistico. - Gli scenari proposti non considerano adeguatamente l'impatto di prossimità sui residenti e sugli spazi pubblici del quartiere Monastero. - Il progetto deve valutare soluzioni alternative che evitino la concentrazione di flussi di traffico pesante in aree residenziali dense.	- Scenario 1: giudicato il più impattante per il quartiere Monastero per l'aumento del traffico e il degrado della qualità della vita; forte impatto visivo e paesaggistico in prossimità del San Michele. - Scenario 2: pur non passando direttamente sul quartiere, comporta interventi viari che potrebbero incidere sulla mobilità locale. - Scenario 3: condivide parte delle criticità di Scenario 1 in termini di impatto visivo e possibile attrazione di traffico di attraversamento.		Impatto sanitario e ambientale - studi di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica	Sì		Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, il Progetto Ambientale della Cantierizzazione, che conterrà tutte le valutazioni relative allo studio degli impatti del corso d'opera rispetto a tutte le componenti ambientali, e il Progetto di Monitoraggio Ambientale per le tre fasi (ante opera, corso d'opera, post operam) utile ad intercettare e risolvere eventuali criticità ambientali.
				La valutazione del rischio idrogeologico e principio di precauzione - incongruenza progettuale.	Sì	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale che verrà sottoposto al MASE/MIC per parere di competenza.	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, in cui sarà approfondito anche il rischio idrogeologico presente nell'area di intervento.
				Valutazione paesaggistica e coinvolgimento della Soprintendenza - mancata valutazione di impatto paesaggistico.	Sì	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale che verrà sottoposto al MASE/MIC per parere di competenza	Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, e la Relazione paesaggistica.
				Mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali.	Sì		I cespiti oggetto di occupazione definitiva e/o temporanea a vario titolo saranno puntualmente individuati nelle successive fasi progettuali, nell'ambito delle quali verranno anche valutate le potenziali ricadute economiche sul territorio conseguenti alla realizzazione delle opere in progetto.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				Conformità con normative UE e valutazione d'incidenza - incompletezza procedurale rispetto a normative europee.	Sì	Nella successiva fase progettuale sarà redatto lo Studio di Impatto Ambientale che verrà sottoposto al MASE/MIC per parere di competenza	Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, e la Relazione paesaggistica.
				Percorso di concertazione tra RFI e Regione Lombardia relativamente alla gestione degli innesti stradali e dei nuovi snodi viari che necessariamente deriveranno dalla costruzione del nuovo ponte e delle opere complementari.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Dettaglio sulla cantierizzazione delle opere.	Sì		Il PFTE, oggetto della successiva fase progettuale e comprensivo della cantierizzazione, sarà oggetto di Conferenza dei servizi.
Comune di Trezzo sull'Adda	Il Comune rileva un difetto di competenza di RFI nella gestione della rete viaria, che rende difficile il dialogo con le amministrazioni locali sulla programmazione della viabilità. La mancanza di chiarezza sugli obiettivi e sulle connessioni con altre infrastrutture compromette la possibilità di esprimere un parere consapevole e completo. Si ribadisce il principio che la progettazione deve tutelare la vivibilità e l'identità dei centri abitati, collocando le nuove infrastrutture in aree di confine	Scenario 1: criticità per il traffico indotto da un ponte a doppia corsia aperto ai mezzi pesanti in un'area a viabilità comunale e residenziale. Scenario 2: contrarietà per l'opera ferroviaria a causa di impatti ambientali e finanziari elevati, costi quasi doppi rispetto agli altri scenari, complessità tecnica dovuta a numerosi attraversamenti di corsi d'acqua e lunghezza del ponte per la conformazione della valle. Scenario 3: perplessità analoghe a quelle dello scenario 1 riguardo alla rete viaria.		Coinvolgere attivamente Regione Lombardia per coordinare la pianificazione con tutte le infrastrutture connesse prevedendo soluzioni progettuali che tutelino i centri abitati, privilegiando tracciati in aree di confine o industriali; disincentivando il traffico pesante nei centri urbani indirizzandolo verso arterie di grande scorrimento, preferibilmente autostradali. Ampliare la visione progettuale per integrare il ponte San Michele in una strategia viabilistica più ampia e coerente.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternate</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
	o industriali e non nei centri storici o residenziali.	In sintesi, nessuno dei tre scenari è ritenuto la soluzione migliore per l'attraversamento dell'Adda.					
Provincia di Lecco	La Provincia sottolinea che ogni nuovo progetto deve integrare mobilità locale e sovracomunale, nonché inserirsi in un disegno più ampio di pianificazione territoriale e intermodale. Le richieste convergono sulla necessità che l'opera sia concertata con gli amministratori, con studi di traffico approfonditi e soluzioni condivise			RFI deve realizzare, a proprie spese e prima di ogni scelta progettuale, uno studio del traffico sull'intera area del Meratese, includendo anche il ponte di Brivio (SS 342).	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Ogni scelta deve essere condivisa con le comunità locali, con studi approfonditi sui flussi viari e sugli innesti con le strade a scorrimento veloce, accompagnati da opere di mitigazione e varianti stradali per proteggere la mobilità locale.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Lo studio di RFI deve comprendere anche i flussi sul ponte di Brivio e il collegamento con la 342 dir.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				La progettazione del nuovo ponte stradale deve avvenire solo dopo una valutazione attenta dei flussi viari generati, considerando la forte urbanizzazione e il valore ambientale, storico e paesaggistico del contesto.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				Riconoscere che il nuovo ponte ricadrebbe nell'“Area Leonardesca” e che la vista dall'attuale San Michele è tutelata dal PTCP del Parco Adda Nord come visuale sensibile.	Sì		Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, e la Relazione paesaggistica.
				Il superamento del centro abitato di Paderno dovrà essere previsto con la realizzazione di un percorso interrato, anche sostanzialmente coincidente con l'attuale via Fesni, sfruttando il naturale andamento collinare del terreno o, in alternativa, con la predisposizione di una nuova strada che, passando a ovest dell'abitato potendo in parte utilizzare sedimi già esistente, si riallacci alla SP55 a sud di Verderio.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	In seguito alle osservazioni pervenute in ambito del Dibattito pubblico RFI ha affidato l'incarico per la redazione dello studio del traffico.
				Il contesto rurale, tutelato e di pregio, richiederà di prevedere una strada prevalentemente in trincea e/o opere di contenimento dell'impatto visivo adeguate.	Sì	Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno Studio di Traffico viabilistico, in modo che la nuova infrastruttura si integri efficacemente nel reticolo viabilistico nell'intorno del nuovo Ponte San Michele.	Nella successiva fase progettuale saranno redatti lo Studio di Impatto Ambientale, che verrà sottoposto al MASE per il parere di competenza, e la Relazione paesaggistica.
				Si conferma la necessità di adottare strategie efficaci per ridurre l'impatto paesaggistico dei ponti in progetto sulla valle dell'Adda, privilegiando soluzioni	Sì		Al fine di preservare il migliore inserimento storico paesaggistico della nuova opera, la soluzione che sarà sviluppata in stretto affiancamento e

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternati ve</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
				architettoniche coerenti con il contesto storico e ambientale			quindi nel cono visivo dell'opera esistente, deriverà da un concorso di progettazione.
Ministero della Cultura	Tutti gli scenari presentano problemi di inserimento paesaggistico, vista l'eccezionale concentrazione di vincoli storici, naturalistici e culturali lungo il tratto dell'Adda interessato.	Scenario 1 è l'opzione che comporta il maggiore impatto paesaggistico. Il nuovo viadotto, di dimensioni quasi doppie, rischia di oscurare visivamente il San Michele e di comprometterne le vedute storiche e panoramiche, soprattutto da sud. E' meno auspicabile sotto il profilo paesaggistico. Scenario 2, solleva comunque problemi di inserimento paesaggistico, ma con un grado di impatto minore rispetto all'affiancamento diretto e appare più compatibile	Scenario 2 e 1bis (nord).	Lo scenario 1 non risulta compatibile con la tutela paesaggistica. Dallo specifico punto di vista della tutela paesaggistica, appaiono di qualche interesse per motivi diversi, comunque legati a minori gradi di impatto sotto l'uno o l'altro aspetto, sia lo 'scenario 2' del DOCFAP (due ponti, distanziati, a sud e a nord del ponte storico), sia alcune proposte emerse nel dibattito pubblico, in particolare quella del Comune di Calusco (c.d. '1bis'), meritevole di attenzione perché favorevole a un ponte sia pur affiancato all'esistente ma dal lato nord anziché dal lato sud, con il vantaggio paesaggistico di salvaguardare le vedute panoramiche del ponte da e verso sud, mentre sul lato nord a monte le viste sono meno interferite dal previsto ponte in quanto più ravvicinate e limitate dalla vicina ansa del fiume.	Sì	A seguito del Dibattito Pubblico è stato effettuato uno studio del tracciato ferroviario in stretto affiancamento a nord dell'esistente così da minimizzare gli impatti sull'abitato in particolare nel Comune di Calusco d'Adda. Tale alternativa era stata già esplorata in fase di elaborazione del DocFAP ma ritenuta non perseguibile perché interferente con il cimitero del Comune di Paderno d'Adda: infatti il tracciato ferroviario ricade all'interno della fascia di rispetto del cimitero. Da una valutazione geometrica preliminare essa risulta meritevole di un ulteriore approfondimento ai fini della fattibilità in quanto interferente con il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338).	La realizzazione del tracciato misto in stretto affiancamento al ponte esistente avrà come input funzionale della successiva fase di progettazione il vincolo cimiteriale del Comune di Paderno d'Adda (R.D. 27/07/1934 n.1265 art.338), la minimizzazione dell'impatto espropriativo nonché dell'impatto sul cono visivo dell'opera esistente tutelata.
Edison Spa	• Edison gestisce un sistema complesso di impianti idroelettrici e infrastrutture connesse che si sviluppa lungo entrambe le sponde dell'Adda in prossimità del ponte San	Scenario 1 • Interferenza con canale di adduzione della C.le Esterle nel tratto scoperto e con le linee elettriche e dati dalla C.le Semenza verso l'opera di presa e		Tutta la viabilità di accesso alla C.le Bertini e alla C.le Esterle e alle opere ad esse connesse (canali, vasca di carico, ecc ..) sarà inevitabilmente coinvolta	Sì		Nelle le successive fasi progettuali, durante le quali verranno definite le modalità di cantierizzazione, si potrà concordare la soluzione ottimale per garantire le viabilità di accesso.

Soggetto che formula l'osservazione	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternate	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza	Approfondimenti della Stazione Appaltante
	Michele presenti nel territori ricompresi nei seguenti comuni: • Comune di Robbiate (LC) • Comune di Calusco d'Adda (BG) • Comune di Paderno d'Adda (LC) • Comune di Cornate d'Adda (MB) • Qualsiasi nuova infrastruttura deve evitare impatti sulle opere idrauliche, elettrodotti e sistemi di trasmissione dati, garantendo continuità operativa. • Lo scenario progettuale deve essere valutato non solo in termini viabilistici e ferroviari, ma anche per la compatibilità con impianti energetici strategici e con la sicurezza dell'approvvigionamento elettrico nazionale.	la diga di Paderno. • Nessuna necessità di mettere fuori servizio la linea elettrica L23 MT 17 kV Semenza-Bertini, escluso il distacco della C.le Semenza dalla rete elettrica nazionale. • Impatto limitato rispetto agli altri scenari → ritenuto il più preferibile. Scenario 2 • Interferenze più estese: nuovo tratto ferroviario a sud interferisce con canale di adduzione Esterle (tratto a cielo aperto), vasca di carico, canale di restituzione Bertini. • Potenziali disagi a tutta la viabilità di accesso a Bertini ed Esterle. • Possibile interferenza con linea AT 863 a 130 kV (proprietà TERNA), rischio distacco C.le Esterle dalla rete e fermo impianto totale. • Maggiore impatto operativo rispetto agli altri scenari. Scenario 3 • Stesse interferenze dello Scenario 1. • Nessun distacco previsto per le		con disagi per l'esercizio dell'impianto.			
				Scenario 1: Da scenario di progetto presentato n 1l non dovrebbe rendersi necessario mettere fuori servizio la linea elettrica L23 MT 17kv Semenza-Bertini, in uscita dalla C.le Semenza che attraversa il tratto ferroviario al km 9+868 Della tratta Ponte San Pietro- Seregno, pertanto dovrebbe ritenersi escluso un distacco della C.le Semenza dalla rete elettrica nazionale.	Sì		L'analisi e la verifica dell'effettiva interferenza dei sottoservizi, nonché i progetti di risoluzione verranno sviluppati nelle successive fasi di progetto.
				Scenario 2 : L'Interconnessione della linea elettrica 863 a 130 kv di proprietà TERNA tra la C.le Esterle e la C.le Bertini risulta potenzialmente interferente con la realizzazione del nuovo viadotto ferroviario previsto per la soluzione 2, di conseguenza, potrebbe essere necessario mettere fuori servizio la linea AT o predisporre opere di by-pass con conseguente fermo impianto totale della C.le Esterle per distacco dalla rete elettrica nazionale.	Sì		L'analisi e la verifica dell'effettiva interferenza dei sottoservizi, nonché i progetti di risoluzione verranno sviluppati nelle successive fasi di progetto.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evole</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>	<i>Approfondimenti della Stazione Appaltante</i>
		linee elettriche principali, ma interferenze viarie durante il cantiere.		Scenario 1 2 e 3 : Anche se le opere risultano distanti dalle strutture idrauliche interessate, sicuramente durante la fase di realizzazione il cantiere interferirà con la viabilità di accesso alla diga di Robbiate e canale della C.le Esterle e alla C.le Semenza poste a monte del ponte, nonché alla diga di Paderno e canale della C.le Bertini posti a valle del ponte. Tutte le strade di accesso alle opere idrauliche dovranno essere costantemente disponibili e percorribili (365 g/anno - 24h/g), sia durante la costruzione delle infrastrutture che successivamente.	Sì		Nelle le successive fasi progettuali, durante le quali verranno definite le modalità di cantierizzazione, si potrà concordare la soluzione ottimale per garantire le viabilità di accesso.