



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

Documento conclusivo *a cura di RFI*

www.dpnuovopontesanmichele.it



Indice

1 PREMESSA.....	3
2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	3
2.1 INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO.....	3
2.2 L'IMPORTANZA DELL'INFRASTRUTTURA.....	4
3 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI	4
4 I TEMI EMERSI.....	5
5 OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE NON RIMANDATE ALL'ANALISI DELLA STAZIONE APPALTANTE.....	6
6 OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE DA APPROFONDIRE A CURA DELLA STAZIONE APPALTANTE.....	6
7 QUADRO SINOTTICO RIASSUNTIVO DELLE OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE	7
8 CONCLUSIONI.....	7
9 ALLEGATI.....	8



1 PREMESSA

Il presente documento si pone l'obiettivo di analizzare le osservazioni presentate dalle amministrazioni statali, enti pubblici, amministrazioni territoriali e soggetti portatori di interessi diffusi coinvolti nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al progetto del nuovo Ponte San Michele. Il presente documento tiene altresì conto dell'esito del Dibattito Pubblico come da Relazione Conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico del 14 ottobre 2025 e pubblicata sul sito web <http://www.dpnuovopontesanmichele.it>.

Come già ampiamente trattato nella Relazione Conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico, nel corso della fase dibattimentale sono state rivolte numerose domande ai rappresentanti di RFI e ai progettisti di Ital ferr. A molte di esse è stata data risposta durante gli incontri di confronto con le Istituzioni e la collettività, le cui registrazioni e report sono disponibili sul sito web del Dibattito. Nel presente documento viene fornito riscontro ai contributi per i quali il Responsabile del Dibattito Pubblico ha richiesto alla Committenza di prendere posizione.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il percorso del dibattito pubblico si è articolato in diverse fasi. Il 15 maggio 2025 si è avuto l'avvio formale del DP con la pubblicazione della Relazione di Progetto contenente l'analisi di fattibilità delle alternative progettuali, e l'organizzazione di una conferenza stampa che ha lanciato ufficialmente il percorso, aprendo la fase di consultazione pubblica. Successivamente si è svolta la fase centrale del Dibattito Pubblico, con la realizzazione di incontri in presenza e online, momenti informativi e tavoli tecnici. In questo periodo, nel rispetto dei tempi previsti dalla normativa, è stata richiesta e concessa una sospensione di 30 giorni per consentire la formulazione e la consegna delle osservazioni da parte di enti e portatori di interesse. La data inizialmente fissata per l'invio delle osservazioni è stata quindi prorogata, e le osservazioni sono state raccolte entro il nuovo termine stabilito l'11 agosto 2025. Al termine della fase di ascolto, il Responsabile del Dibattito Pubblico ing. Rosa Pannetta ha redatto la relazione conclusiva, che è stata pubblicata sul sito di RFI e sul sito del dibattito pubblico (<https://www.dpnuovopontesanmichele.it>) il 14 ottobre 2025. L'intero percorso del Dibattito Pubblico si conclude con la predisposizione del presente Documento Conclusivo, la trasmissione al MIT e la sua pubblicazione sui siti di RFI e su quello di progetto.

2.1 Inquadramento dell'intervento

Il progetto del nuovo Ponte San Michele si inserisce in una fase iniziale del potenziamento della direttrice ferroviaria Seregno/Monza - Bergamo. Questa linea, attualmente dedicata al traffico regionale, collega nodi ferroviari strategici come Seregno, Carnate e Ponte San Pietro ed è parte della rete TEN-T. La stazione di Seregno costituisce un punto d'interscambio rilevante con altre importanti linee ferroviarie, comprese quelle verso Malpensa e Chiasso.

La linea Seregno - Carnate - Ponte San Pietro soffre attualmente di limitazioni infrastrutturali, in particolare per via del ponte San Michele, che riduce la velocità e impedisce il traffico merci. La sostituzione del ponte mira ad eliminare queste limitazioni, introducendo il doppio binario e aumentando così la performance della linea in termini di capacità, puntualità e possibilità di trasporto merci.

Sono già previsti o in corso diversi interventi infrastrutturali lungo la direttrice Paderno - Calusco - Terno.

L'intervento è coerente con le politiche di sviluppo sostenibile dell'UE e con l'Agenda 2030. Contribuisce a ridurre le emissioni climatiche, migliora la coesione economica e territoriale, e



sostiene lo sviluppo di infrastrutture resilienti e inclusive. Il progetto mira anche ad aumentare l'attrattività del servizio ferroviario, ridurre la congestione stradale e migliorare la qualità della vita nelle aree coinvolte.

Tra gli effetti concreti previsti:

- aumento della regolarità del servizio ferroviario e sua attrattività rispetto all'auto privata;
- riduzione delle emissioni grazie al passaggio modale verso il treno;
- soppressione di passaggi a livello per maggiore sicurezza e continuità della rete;
- miglioramento dell'accessibilità territoriale grazie a nuove fermate e collegamenti.

In sintesi, il nuovo ponte rappresenta un nodo strategico per la mobilità regionale, con ricadute positive sia a breve che a lungo termine sulla sostenibilità ambientale, l'efficienza del trasporto e lo sviluppo socioeconomico del territorio.

2.2 L'importanza dell'infrastruttura

L'intervento nasce dall'esigenza di ripristinare il collegamento tra le province di Bergamo e Lecco, a seguito della chiusura del ponte storico San Michele, eliminando le limitazioni attuali (massa assiale e velocità dei treni).

In particolare, l'intervento mira a:

1. Eliminare le restrizioni del vecchio ponte, che impone:
 - massa assiale inferiore ad A;
 - velocità limite di 15 km/h per i treni;
2. Incrementare la performance della linea con l'introduzione del doppio binario e opere che permettono:
 - il passaggio di treni senza vincoli;
 - l'eliminazione dei passaggi a livello nell'ambito dei tratti interessati dall'intervento;
 - un incremento dei margini di puntualità dei servizi regionali;
 - uno sviluppo dei servizi, unitamente agli ulteriori interventi di potenziamento oggetto di studio sulla linea.

L'intervento progettuale per il nuovo collegamento ferroviario e stradale tra le province di Bergamo e Lecco persegue una serie di obiettivi di sostenibilità, fondamentali per garantire un'infrastruttura moderna, efficiente e in armonia con il territorio.

3 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Qui di seguito si riporta l'elenco di tutte le osservazioni/contributi arrivati, entro e successivamente il limite di tempo indicato, da amministrazioni statali, enti pubblici, amministrazioni territoriali e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati. Tutte le osservazioni sono riportate nell'allegato al presente Documento Conclusivo.

- Associazione AIB - Ambito Isola Bergamasca
- Comune di Calusco d'Adda
- Comune di Calusco d'Adda - Integrazioni
- Comitato Cittadini Ponti
- Comitato L'Isola in Movimento
- Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi

- Comune Cornate d'Adda
- Comune di Aicurzio
- Comune di Merate e altri 12 Comuni
- Comune di Solza
- Comune di Solza – Integrazioni
- Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII
- Comune di Trezzo sull'Adda
- Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago
- Confagricoltura Como Lecco
- Confagricoltura Milano Lodi e Monza Brianza
- CONFAPI – Lecco
- Consulta Comune di Imbersago
- Edison Spa
- Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca, fattore di sviluppo sostenibile
- Parco Adda Nord
- Provincia di Bergamo
- Regione Lombardia
- Provincia di Lecco (*Osservazioni pervenute oltre la scadenza*)
- Ministero della Cultura (*Osservazioni pervenute oltre la scadenza*)
- Comune Trezzo sull'Adda – Danilo Villa e Mara Margutti (*Osservazioni pervenute oltre la scadenza*)

4 I TEMI EMERSI

Nell'ambito del Dibattito Pubblico, i contributi pervenuti da amministrazioni comunali, comitati, associazioni, aziende hanno fatto emergere un quadro di istanze molto articolato ma riconducibile ad alcuni nuclei tematici condivisi. Al centro delle osservazioni si collocano le preoccupazioni per gli effetti del nuovo collegamento ferroviario sulla viabilità e sulla mobilità stradale, insieme alla richiesta di disporre di studi aggiornati e approfonditi che consentano di valutare in modo comparato gli scenari di progetto, i loro impatti e le possibili alternative.

Parallelamente, molti interventi richiamano con forza l'esigenza di tutelare il contesto storico, paesaggistico e ambientale della valle dell'Adda e del ponte San Michele, e di collocare l'infrastruttura in una visione di mobilità integrata e sostenibile, che valorizzi il ruolo del trasporto ferroviario e della mobilità dolce.

Un ulteriore filone di osservazioni riguarda le ricadute sul tessuto socio-economico locale: vengono evidenziate le interferenze con aziende agricole e attività produttive, i possibili impatti degli espropri



su residenti e imprese, nonché la necessità di un attento bilanciamento tra interesse pubblico e salvaguardia delle realtà esistenti. In questo quadro si inseriscono anche le richieste di un maggiore coinvolgimento della Regione Lombardia, in un'ottica di pianificazione sovralocale, e di un'accurata analisi delle interferenze con le infrastrutture idrauliche ed elettriche già presenti nell'area di progetto.

In sintesi, ecco i temi comuni presenti nelle Osservazioni:

- viabilità e mobilità stradale in relazione al progetto della nuova infrastruttura ferroviaria;
- richieste di studi viabilistici e analisi integrative di carattere tecnico;
- tutela storico, paesaggistica e ambientale;
- intermodalità e pianificazione integrata e sostenibile;
- interferenze con le aziende;
- espropri;
- valutazione degli scenari e proposte alternative;
- importanza del coinvolgimento della regione Lombardia nella definizione degli scenari sulla viabilità;
- interferenze con infrastrutture idrauliche ed elettriche esistenti.

5 OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE NON RIMANDATE ALL'ANALISI DELLA STAZIONE APPALTANTE

Nel corso del Dibattito Pubblico, la Responsabile ha valutato con attenzione e spirito inclusivo tutte le osservazioni pervenute, cercando di valorizzare il contributo di ciascun soggetto e di restituire una sintesi quanto più rappresentativa delle diverse istanze emerse.

Tuttavia, alcune osservazioni, pur contenendo spunti di interesse o elementi di riflessione sul tema della mobilità, non sono state rimandate all'analisi della stazione appaltante poiché riferite a temi infrastrutturali o progettuali esterni all'ambito dell'intervento in discussione.

Tali osservazioni, già trattate nell'ambito della Relazione del Responsabile del Dibattito Pubblico, non vengono riprese nella presente relazione.

6 OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE DA APPROFONDIRE A CURA DELLA STAZIONE APPALTANTE

Nel corso del Dibattito Pubblico, numerosi contributi provenienti da amministrazioni, comitati, enti e associazioni sono stati inquadrati dal Responsabile del Dibattito Pubblico, ai sensi della normativa, come questioni aperte rispetto alle quali è stato chiesto alla stazione appaltante di prendere posizione nella relazione conclusiva in quanto direttamente riferiti alle finalità del confronto: la definizione della localizzazione e delle caratteristiche del nuovo attraversamento dell'Adda in sostituzione del ponte San Michele, nonché la valutazione delle possibili varianti e mitigazioni ambientali e territoriali.

Le osservazioni, pur provenendo da soggetti diversi, convergono nella richiesta di approfondire ulteriormente gli scenari proposti da RFI, con l'obiettivo comune di individuare una soluzione tecnicamente sostenibile, paesaggisticamente compatibile e funzionale alle esigenze di mobilità del territorio.



Nel quadro sinottico allegato sono riportate, per ogni osservazione, le ricadute delle stesse sul proseguo delle attività progettuali individuando quali hanno incidenza diretta sul progetto, andando a costituire input per il successivo livello progettuale, e quali necessitano di azioni dedicate, come l'ulteriore implementazione dello studio del traffico, oltre che altre, che seppur non rientranti all'interno del perimetro progettuale della nuova opera, sono strettamente correlate ad essa e necessiteranno di ulteriori approfondimenti, come le modalità di riutilizzo del ponte esistente.

7 QUADRO SINOTTICO RIASSUNTIVO DELLE OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE

In allegato alla presente.

8 CONCLUSIONI

Il presente paragrafo sintetizza le considerazioni del proponente dell'opera a conclusione del Dibattito Pubblico.

Dalle osservazioni raccolte è emersa una consapevolezza diffusa circa l'importanza dell'opera per il miglioramento della mobilità ferroviaria e l'integrazione dei sistemi di trasporto, ma anche una forte attenzione agli impatti locali e alla necessità di una pianificazione integrata tra ferrovia e viabilità stradale. I temi maggiormente condivisi hanno riguardato la gestione dei flussi di traffico, la tutela del paesaggio e del patrimonio storico rappresentato dal ponte esistente, la salvaguardia delle comunità e delle aree agricole, nonché la richiesta di studi tecnici più approfonditi sugli effetti ambientali, viabilistici e socioeconomici delle alternative progettuali, seppur non previsti da questo livello di progettazione.

Il dibattito ha inoltre messo in luce la volontà delle amministrazioni locali di partecipare in modo propositivo al processo decisionale, avanzando contributi tecnici e proposte operative che potranno orientare le successive fasi progettuali. La disponibilità di RFI e degli altri soggetti istituzionali al confronto ha consentito di raccogliere elementi utili per una valutazione più consapevole delle soluzioni in campo, rafforzando il legame tra progetto infrastrutturale e contesto territoriale.

Le istanze emerse — in particolare la necessità di una visione sistematica della mobilità e di un equilibrio tra sviluppo e tutela — rappresentano un patrimonio di conoscenza e collaborazione che accompagnerà le fasi successive di progettazione e autorizzazione.

Nel complesso, il dibattito ha evidenziato una sostanziale convergenza degli stakeholder su alcune priorità:

- mantenere e potenziare il collegamento ferroviario e stradale tra le due sponde del fiume Adda;
- minimizzare l'impatto ambientale della nova opera;
- attuare il meglio inserimento architettonico e paesaggistico nel contesto del cono visivo dell'attuale ponte San Michele;
- minimizzare l'impatto espropriativo;
- garantire il più possibile la continuità del servizio ferroviario durante l'esecuzione della nuova opera;
- integrare il nuovo ponte stradale con la rete viabilistica locale di adduzione;
- assicurare una gestione sostenibile della viabilità e mantenere un approccio integrato tra ferro e gomma.



In considerazione dei singoli pareri, i cui approfondimenti sono sintetizzati nel sinottico allegato, della necessità del mantenimento dei servizi ferroviari ai Comuni direttamente connessi dal ponte, nonché delle risultanze dell'analisi costi benefici delle alternative progettuali, la migliore collocazione possibile della nuova opera è quella in stretto affiancamento.

Pertanto, al fine di soddisfare la richiesta di minimizzare l'impatto sul cono visivo, quello espropriativo nonché la viabilità stradale di adduzione si ritiene di bandire un concorso internazionale di progettazione per lo sviluppo del PFTE della nuova opera. Tale concorso avrà, tra gli altri, come obiettivo il recepimento dei requisiti di cui sopra evidenziati dai Portatori di Interesse.

Inoltre, si ritiene di implementare lo studio del traffico di RFI, 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.

L'area di riferimento è, come indicato nelle osservazioni presentate da Regione Lombardia, quella che comprende significative porzioni della rete infrastrutturale indicativamente compresa entro i poli urbanizzati di Bergamo, Treviglio, Monza e, definito in termini viabilistici, dall'asse della SS470 ad est, della A4 a sud e della SS36 ad ovest.

Complessivamente, le specificità che i Portatori d'Interesse vorranno presentare rispetto al PFTE troveranno spazio nell'iter autorizzativo del progetto.

Difatti, l'iter autorizzativo, nel rispetto della normativa vigente, sarà caratterizzato da un articolato percorso di coinvolgimento degli enti competenti e di valutazioni tecniche finalizzato all'acquisizione del parere tecnico obbligatorio presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nonché, nell'ambito delle procedure di Conferenza di Servizi, all'acquisizione dei pareri, intese, nulla osta o altri atti di assenso da parte delle amministrazioni interessate. Parallelamente, verranno espletate sia la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico che la Valutazione di Impatto Ambientale.

L'intero processo sarà condotto con particolare attenzione all'esame delle osservazioni avanzate dagli Enti preposti, assicurando così, non solo il rigoroso rispetto della normativa vigente, ma anche la migliore integrazione possibile dell'opera con il territorio. Quanto sopra anche al fine di garantire la massima partecipazione coinvolgendo attivamente sia le istituzioni competenti che i cittadini direttamente interessati.

9 ALLEGATI

1. Osservazioni Pervenute;
2. Quadro sinottico riassuntivo delle osservazioni e questioni aperte.