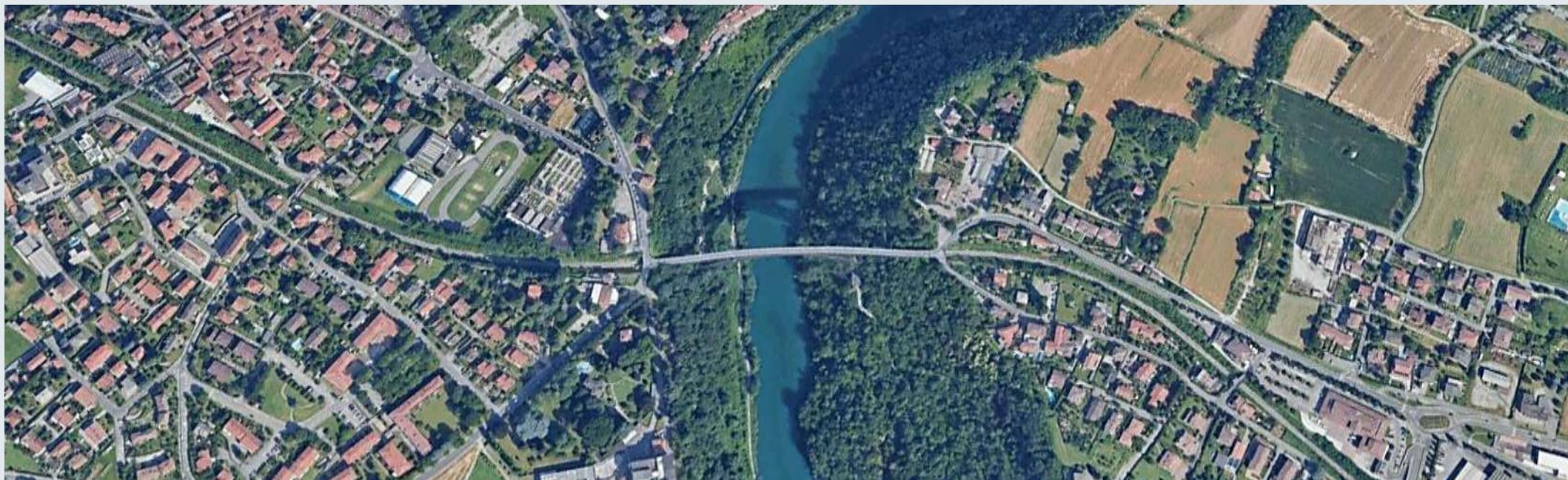


DIBATTITO PUBBLICO

Nuovo Ponte San Michele

Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago



IL CONTESTO



IL PONTE SAN MICHELE

- Il ponte San Michele il maggior monumento italiano dell'architettura in ferro dell'Ottocento.
- Per anni in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO con altri 5 ponti europei



L'AREA LEONARDESCA PARCO ADDA NORD

- Armonica fusione tra bellezza naturale e intervento tecnologico dell'uomo.
- Riconosciuta come «**visuale sensibile**» del paesaggio lombardo (Piano Paesaggistico Regionale)
- Qui convivono la **Forra dell'Adda**, l'**incile del naviglio** del 1777, la **diga Poiret**, la **diga** e la **centrale Semenza** di inizio '900.
- Il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "**Area Leonardesca**" del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco regionale Adda Nord

LO SCENARIO 1



IL PAESAGGIO

- Un nuovo ponte in affiancamento a sud - 37 m tra gli interassi delle due strutture - con un impalcato di almeno 10 m di altezza (3 m in più dell'attuale)
- **impatto devastante sulla vista DEL ponte e DAL ponte**

LA VIABILITÀ

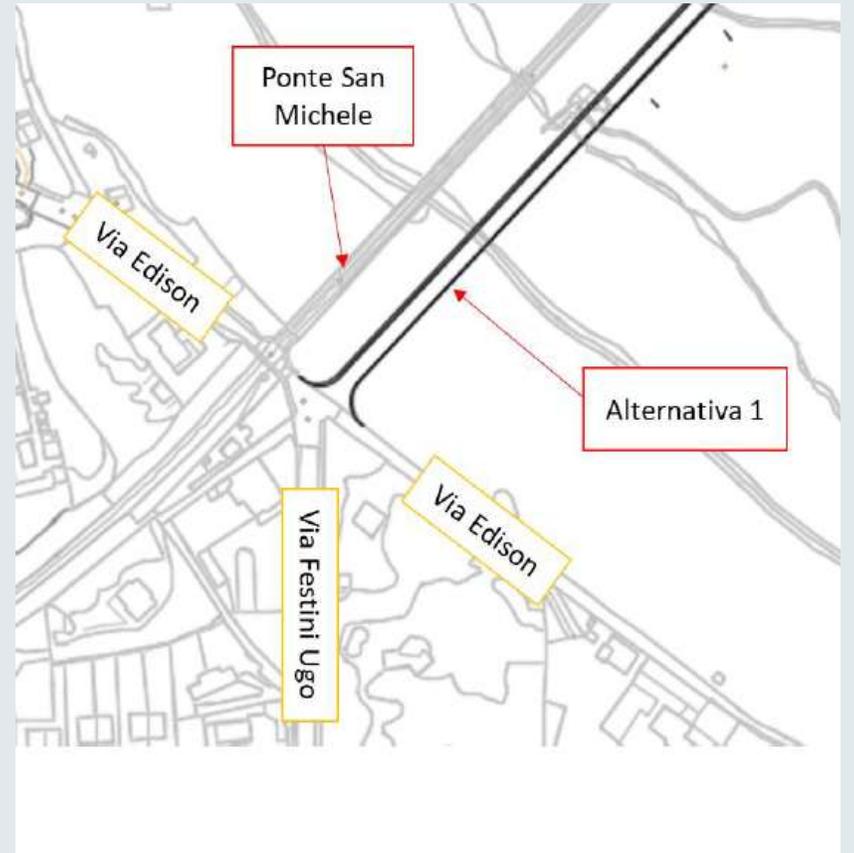
LA VIABILITÀ

- Dalle indagini del traffico previsionale effettuate da **RFI** e **ITALFER**, sappiamo che questo progetto porterà un importante incremento di traffico sulla viabilità locale
- fino a **più 60%** di transiti in ora di punta
- fino a **più 150%** di transiti sulla giornata: **da 5.700 a 13.950 veicoli**, di cui **15% mezzi pesanti** (più di 2.000 al giorno)
- Previsioni confermate dallo studio di Provincia MB su pedemontana



LA VIABILITÀ

- L'attestazione del nuovo Ponte a Paderno avviene sulla **strada comunale** via Festini, vicino alla S.P. 54.
- Entrambe le strade sono “**Viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali**” dal PTCP Provincia di Lecco, che prevede: “*la pianificazione persegue l'obiettivo di rendere e mantenere tali strade il più possibile libere da traffico pesante e da traffico non locale*”
- A valle l'attraversamento dei centri abitati e centri storici di **Verderio, Robbiate, Ronco Briantino, Bernareggio**



LA VIABILITÀ

Proposte infrastrutturali:



Alternative proponibili su Paderno:
quasi impossibili con un ponte a 30 m dall'attuale

LA FERROVIA

LA FERROVIA

Elementi di interesse per la linea R14, che oggi ha performance di servizio tra le peggiori in Lombardia:

- Il potenziamento della linea con **trasformazione nel suburbano S18**
- il collegamento diretto con gli aeroporti di Orio al Serio e Malpensa (traffico passeggeri) con
 - offerta di servizi per i residenti dell'area
 - valorizzazione turistica del medio Adda



LA FERROVIA

Si prospettano però **criticità**:

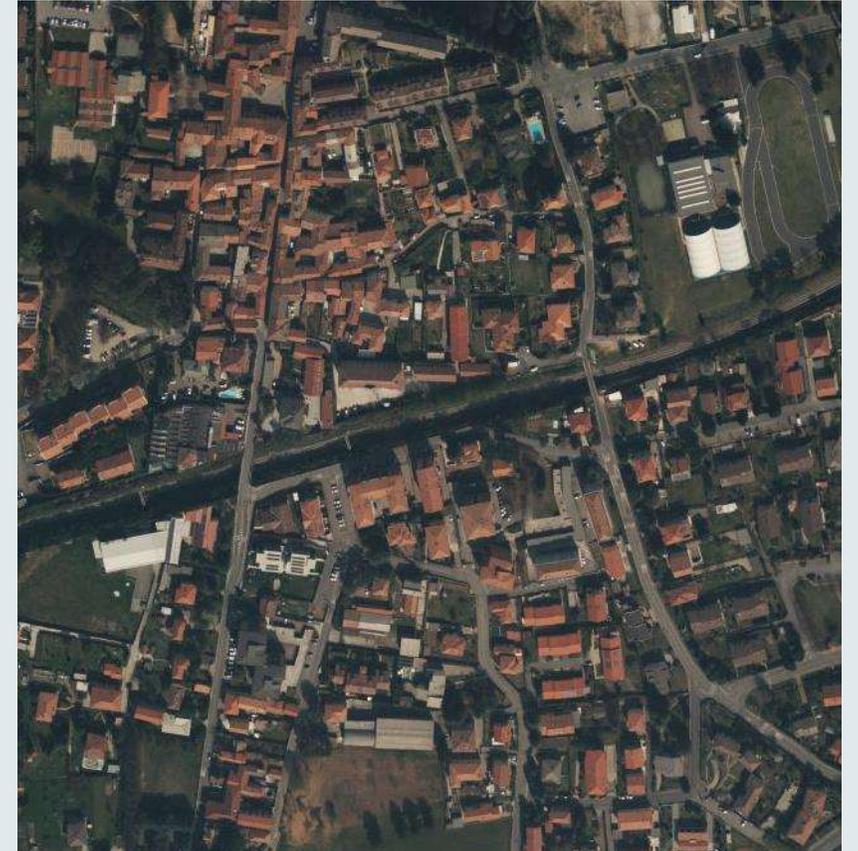
- previsioni di **abbattimenti totali, parziali o interferenze** con abitazioni e attività economiche
- La **chiusura del passaggio a livello di via Gasparotto** con sottopasso solo pedonale



LA FERROVIA

Anche **insormontabili**:

- l'ipotesi di *“utilizzo futuro della linea potenziata come linea merci alternativa all'attraversamento dei treni nel Nodo di Milano”*, prospetta il **trasferimento sull'attuale linea Carnate-Bergamo** della programmata **“gronda nord est”** Seregno-Bergamo
- l'attraversamento dell'abitato di Paderno d'Adda di una **linea merci ad alta capacità**, con convogli lunghi fino a 750 m anche in orario notturno, è **incompatibile con il contesto residenziale e quindi insostenibile**



LE ALTRE IPOTESI

PONTE VIARIO A IMBERSAGO

L'immissione sulla Sp 56 nel comune di Imbersago:

- non intercetterebbe il reale bisogno di mobilità sull'asse est-ovest, creando un "imbuto" che farebbe collassare la viabilità in direzione Robbiate nelle ore di punta, spingendo il traffico automobilistico a cercare vie alternative nelle strade secondarie
- è inoltre nota la pericolosità della Sp 56 in via Moratti a Imbersago e di via dei Tigli a Robbiate, non solo per il calibro stradale, ma anche per la pendenza e la difficoltà di risoluzione legata ai vincoli di intervento posti dalla Soprintendenza



PONTE FERROVIARIO A PORTO D'ADDA

- Oltre al costo elevato, la soluzione a sud comporta l'allungamento della ferrovia per 11,4 Km con un elevato consumo di suolo, il coinvolgimento di ampie parti del territorio di Verderio (oggetto di dichiarazione di notevole interesse pubblico" a tutela degli aspetti naturali, paesaggistici, dei nuclei storici e degli edifici rurali) e creerebbe un'importante cesura attraverso tutto l'ambito agricolo e naturale, con ampie aree paesaggisticamente pregevoli del parco Adda Nord che sarebbero danneggiate irrimediabilmente.



LA NOSTRA ANALISI

LA NOSTRA ANALISI

Sulla sostituzione del ponte San Michele stanno convergendo prospettive di connessione stradale e ferroviaria di primaria importanza che, fino pochi anni fa, **trovavano soluzioni diverse** nel quadro della programmazione regionale.

- **Le esigenze di collegamento viario sull'asse Est-Ovest**, che caratterizzano tutta la Brianza, trovavano risposta nella **Autostrada Pedemontana** e, in particolare nella tratta D
- **Le necessità di un collegamento per il trasporto merci** connesso alla direttrice del Gottardo che decongestioni il nodo di Milano, trova risposta nella **Gronda Ferroviaria Nord-Est**.

LA NOSTRA ANALISI

- Il progetto di riqualificazione del San Michele, annunciato del 2016, per 20 milioni di euro prevedeva
 - **di allungare di 50 anni** la vita utile del ponte
 - **di portare i treni a 70 km orari**
 - **uso stradale in concomitanza** con il transito degli stessi
- Obiettivi che rispondevano alle esigenze di trasporto territoriale locale e pendolare, con scarsissimo impatto ambientale e paesaggistico
- Intervento sinergico al trasferimento sulla pedemontana delle esigenze di attraversamento verso la viabilità maggiore



LA NOSTRA ANALISI

Le proposte del presente dibattito sommano impatti pesantissimi:

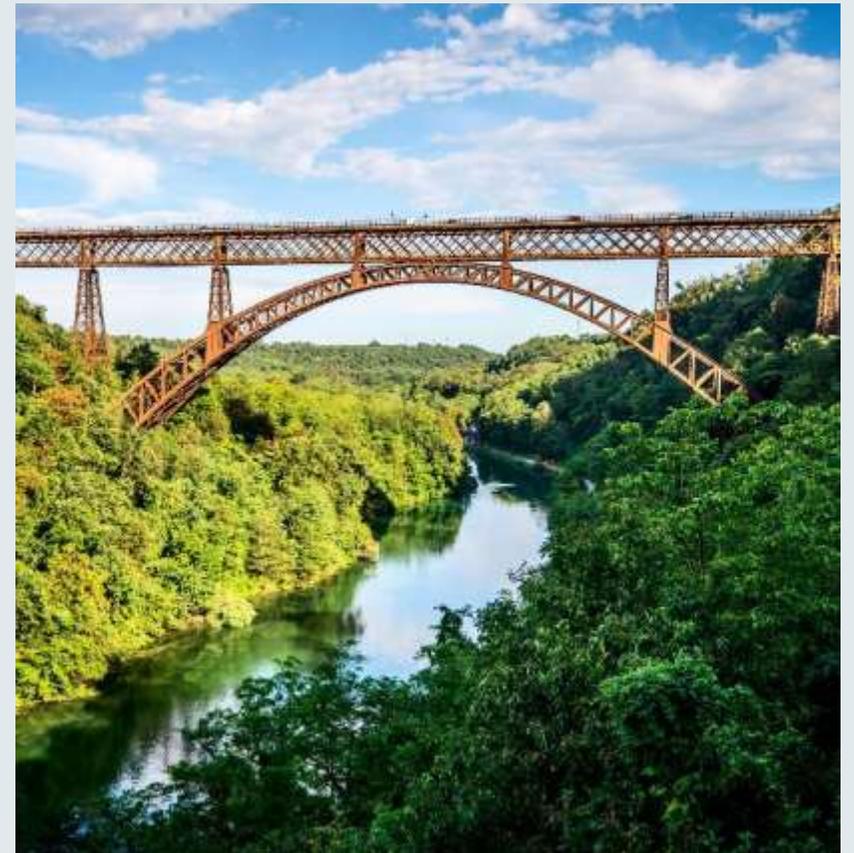
- **scaricano sulla viabilità locale necessità di attraversamento e di trasporto merci** impattando pesantemente sui centri abitati e in generale sulla viabilità già critica del meratese e del nord est vimercatese
- ipotizza l'uso della **struttura ferroviaria potenziata che attraversa il centro abitato di Paderno quale nuova gronda ferroviaria merci Nord Est**
- **deturpazione e deperimento paesistico-ambientale dell'Adda** in uno dei punti di maggior valore

LA NOSTRA PROPOSTA

TORNARE AL QUADRO PROGRAMMATICO

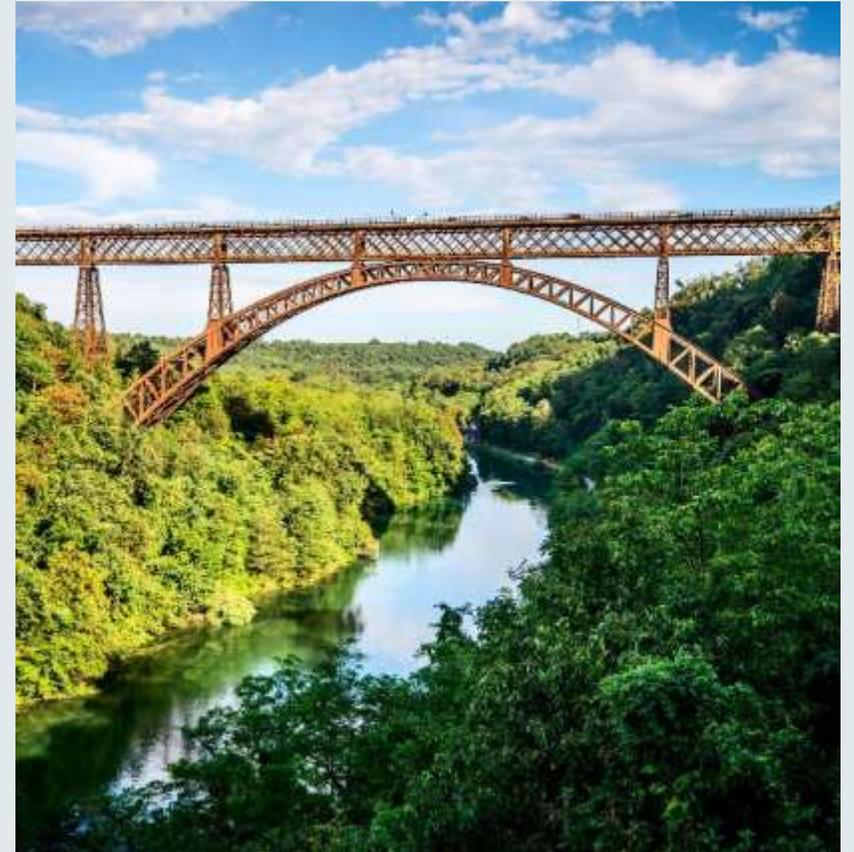
Ripresa delle linee essenziali della programmazione regionale e dell'intervento originale al ponte San Michele:

- **mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto** preliminare approvato dal C.I.P.E. con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;
- **individuazione di una connessione viaria tra isola bergamasca e Brianza dell'est nell'ambito del corridoio della Pedemontana o limitrofi**, senza impattare direttamente su centri abitati e aree residenziali (proposte CAL-Regione Lombardia del 12/05/2025 presso l'UTR di Bergamo);



TORNARE AL QUADRO PROGRAMMATICO

- **recupero del progetto originale di riqualificazione del ponte San Michele**, riverificando lo stesso con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio nel quadro delle alternative presenti e, in specifico, dell'ipotesi di un ponte in stretto affiancamento all'attuale.



NUOVA PROPOSTA VIABILISTICA

- In data 12/06/2025 è giunta a tutti i soggetti istituzionali coinvolti nel dibattito pubblico, una **nuova soluzione progettuale da parte dell'Arch. Andreotti Fabio Maria Roberto**.
- I nostri Comuni ritengono che **questa ipotesi debba essere attentamente valutata nella sua componente di risoluzione del nodo viabilistico**, integrando e completando il quadro della nostra proposta.

PROPOSTA VIABILISTICA



NUOVA PROPOSTA VIABILISTICA

PAESAGGIO

Attraversamento dell'Adda a distanza dal San Michele (1.650 m)

- **senza interferenza con la vista** del ponte dal fiume e dalle sue sponde
- **fuori dal cono visivo** della valle dell'Adda visibile dal San Michele

VIABILITÀ

Il nuovo ponte collega la tangenziale di Calusco d'Adda con il territorio di Paderno d'Adda per poi **connettersi con la sp 55 con due braccia in direzione est verso Cornate d'Adda e ovest verso Robbiate**, sostitutive della variante di Verderio, già programmata in PTCP

- La soluzione proposta ha il significativo vantaggio di **spostare il traffico di attraversamento dai centri abitati**, inserendolo su strade a maggior scorrimento, non al servizio di abitazioni e servizi.

