



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele

tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

Relazione conclusiva

del Responsabile del Dibattito Pubblico

Quadro sinottico allegato

www.dpnuovopontesanmichele.it

QUADRO SINOTTICO

<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
Comitato "Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca, fattore di sviluppo sostenibile"	Osserv. inviate il 30 maggio 2025	- 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		La realizzazione di un unico attraversamento dell'Adda tra Medolago (BG) e Cornate d'Adda. (MB) con ponte, ferroviario a doppio binario e stradale	Sì	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 approfondita la possibile ottimizzazione della localizzazione del ponte stradale.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			territoriale, impatti ambientali e mancanza di integrazione ferro-strada-ciclabile.		La realizzazione di collegamenti ferroviari locali con tram-treno, su doppio binario senza interruzioni dalla riva dell'Adda a Bergamo	NO	Il servizio misto "Tram-Treno" per il trasporto pubblico locale non ha trovato negli anni uno sviluppo diffuso all'interno del territorio nazionale, a causa, soprattutto, di un quadro regolatorio ancora in discussione e valutazione per tale specifico servizio. Solo a fine settembre 2025, infatti, sono state pubblicate da parte dell'ANSFISA le prime "Norme per l'Autorizzazione e per l'Esercizio dei veicoli Tram-Treno" che definiscono i requisiti tecnici, operativi e organizzativi specifici per questi regimi di circolazione. Il servizio tram-treno, prevede materiali rotabili, requisiti tecnici e i titoli autorizzativi specifici, che richiedono un percorso congiunto di adozione del nuovo sistema sia da parte del gestore dell'infrastruttura che del soggetto che esercirà il servizio, nonché dell'Amministrazione committente. Le tempistiche associate all'obsolescenza del Ponte prevista al 2030 (dopo il quale sarà necessario procedere alla sua chiusura, se mantenuto lo stato esistente) non consentono attualmente cambi significativi di impostazione progettuale, che rischierebbero di incidere sulle tempistiche di completamento dell'opera. In ogni caso, l'attuale dimensionamento dell'infrastruttura per il traffico ferroviario non presenta elementi significativi che possano precludere in futuro l'eventuale utilizzo di materiali tram-treno in coerenza con le normative di settore.
					Collegamento ciclabile e pedonale tra la fermata terminale del Tram-treno (riva bergamasca dell'Adda) e la nuova stazione di Paderno d'A., tramite l'attuale tracciato ferroviario e attraversando tutto l'abitato di Paderno d'Adda	NO	Riscontro unitario al punto precedente, in quanto ad esso correlato
					Collegamento esclusivo – con minibus elettrici "a chiamata" –	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					sulla parte superiore dell'attuale ponte San Michele		
					Collegamenti stradali di scorrimento veloce (vedi doc)	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
Consulta territorio, ambiente ed ecologia di Imbersago	Osserv. inviate il 30 maggio 2025	• Forte preoccupazione per due dei tre VALUTAZIONE SCENARI E PROPOSTE ALTERNATIVE INTEGRATIVA del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) di RFI che prevedono un nuovo ponte stradale Imbersago – Villa d'Adda (3,5 km a nord dell'attuale ponte San Michele). • Vengono evidenziati impatti ambientali e paesaggistici molto negativi in una delle aree più pregiate del fiume Adda, con compromissione di un panorama di alto valore turistico-culturale. • L'opera non trova fondamento negli strumenti di pianificazione esistenti (Piano Regionale della Mobilità e Trasporti, Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali di Lecco e Bergamo), che indicano altre aree per eventuali attraversamenti. • Viene definita un'ipotesi	• Scenario 1 e Scenario 2: entrambi includono il nuovo ponte Imbersago– Villa d'Adda. Le critiche riguardano: - o Necessità di demolizioni di abitazioni a Imbersago. - o Realizzazione di viabilità extraurbana con corsie da 3,50 m che consentirebbero il transito di mezzi pesanti in doppio senso, eliminando i limiti attuali del ponte San Michele. - o Rischio di spostamento di traffico pesante su tratti urbani non		Escludere le ipotesi di ponte Imbersago–Villa d'Adda, la soluzione di scavalco del fiume Adda posta 3,5 chilometri a nord rispetto al tracciato ferroviario, giudicata non percorribile.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
		viabilistica inadeguata, capace di aggravare la congestione esistente e generare ulteriori criticità su viabilità provinciale e locale, soprattutto sulla SP 56 e sulle strade secondarie collinari.	idonei, con aggravio per la sicurezza e vivibilità. o Creazione di un "imbuto" sulla SP 56, con probabile aumento del traffico su strade secondarie strette e pericolose. o Problematiche aggiuntive su curve e discese pericolose (via Moratti a Imbersago e via dei Tigli a Robbiate).				
Comune di Solza	Osserv. inviate il 27 giugno 2025	• 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	• 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,	Nuova infrastruttura ferroviaria e stradale collocata esattamente nel sedime del Ponte San Michele	Venga mantenuto l'attuale passaggio a livello tra via Roma (Solza) e via Dante (Calusco d'Adda)	NO	Tale richiesta va contro gli input funzionali di progettazione. La Soppressione del PL e la realizzazione dell'opera sostitutiva miglioreranno il flusso viabilistico come quello ferroviario, grazie all'eliminazione dell'interferenza stessa. Oltre alla migliore affidabilità e puntualità del servizio ferroviario e riduzione dei tempi di attesa per il traffico stradale, si avrà una maggiore sicurezza (riduzione del rischio incidenti) e miglioramento della qualità dell'ambiente (minori emissioni dovute ai veicoli in attesa e riduzione del rumore).
					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	



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
		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.	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.		In alternativa, siano previste infrastrutture sicure e accessibili per pedoni e biciclette, come sottopassi o cavalcavia ciclopedonali;	Sì	
					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
					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	
					Una proposta di smontaggio dell'attuale ponte San Michele, da sostituire con una nuova infrastruttura ferroviaria e stradale collocata esattamente nel suo sedime	NO	Ponte San Michele è sottoposto a vincolo paesaggistico e culturale. È considerato un monumento italiano di architettura in ferro e un'opera di grande valore storico-artistico. Per tale motivo la richiesta non è perseguibile.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
					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).
Comune di Solza	Integrazione alle osserv. inviate il 5 agosto 2025	- 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	- 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		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.
					Condurre una valutazione comparativa delle opzioni, includendo il recupero del progetto originario del San Michele e alternative meno impattanti.	NO	Ponte San Michele è sottoposto a vincolo paesaggistico e culturale. È considerato un monumento italiano di architettura in ferro e un'opera di grande valore storico-artistico. A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					Prevedere opere complementari per mitigare impatti, migliorare	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
		condivisione delle alternative con enti e cittadini.	confronto progettuale.		la sicurezza e favorire la mobilità sostenibile		
					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
Comune di Aicurzio	Osserv. inviate il 29 giugno 2025	- 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 o come da piano Gronda Nord Est	Approvare il progetto definitivo della nuova linea Carnate–Bergamo come da piano Gronda Nord Est, con avvio lavori entro il 2030. Realizzare almeno due nuove stazioni passeggeri sulla nuova linea Carnate – Bergamo (una a servizio del Centro Commerciale Il Globo e una sull'Isola Bergamasca), dotate di parcheggi sicuri.	NO	La valutazione circa la possibilità di introdurre nuove fermate deve considerare ed esaminare una serie di fattori, tra cui, principalmente: - l'attrattività della fermata in termini di bacino di utenza e potenzialità; - la distanza dalle fermate/stazioni contigue esistenti; - le implicazioni sul modello di esercizio della linea nonché sui fattori produttivi delle imprese ferroviarie (es. maggiore disponibilità di materiale rotabile) e i costi del servizio a carico di Regione Lombardia. In ogni caso si ritiene che tale argomento sia svincolato dall'oggetto del Dibattito Pubblico
					Mantenere la linea storica Carnate–Bergamo a binario singolo per trasporto passeggeri locale, conservando tutte le stazioni.	NO	Il progetto di gronda ferroviaria a cui si fa riferimento è incluso nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2022-2026 tra RFI e MIT, alla riga 0277 “Potenziamento Seregno – Bergamo”. Lo stato di attuazione del progetto è giunto all'approvazione della Progettazione Preliminare da parte del CIPE nel 2005. Ad oggi l'intervento non è finanziato per la parte realizzativa. In considerazione del mutato quadro normativo, lo stesso Contratto di Programma – parte Investimenti prevede una possibile rivisitazione progettuale. A tale fine, entro il corrente anno, sarà avviata la redazione di un Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), che esaminerà ulteriori possibili ipotesi di itinerario merci, che potrebbe confermare o meno l'ipotesi localizzativa del Progetto Preliminare. Ad ogni modo, tale intervento assume funzionalità diverse da



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
							quelle attribuite al nuovo attraversamento dell'Adda oggetto di Dibattito Pubblico, il cui compito principale è quello di mantenere l'attuale collegamento ferroviario viaggiatori sulle relazioni Milano - Carnate - Bergamo.
					Valutare la cessione del ponte San Michele a Stato o Regione come patrimonio storico, in caso di chiusura.	Sì	
					Utilizzare il corridoio della Pedemontana tratta D per ferrovia, nuova strada provinciale a doppia corsia e pista ciclopedonale, riducendo consumo di suolo e creando un corridoio verde.	NO	Il corridoio indicato è collocato molto più a sud del viadotto di attraversamento ferroviario previsto nello scenario 2. La collocazione di un nuovo viadotto misto in tale posizione comporterebbe una ingiustificata occupazione del suolo, oltre che un impatto ambientale maggiore. Per tali ragioni la proposta non è perseguibile.
					Costruire una nuova provinciale a doppio senso di marcia Vimercate-Dalmine con pista ciclabile, collegando le provinciali bergamasche e milanesi e risolvendo il nodo di Trezzo sull'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Si raccomanda che la nuova strada provinciale, la nuova rete ferroviaria e la ciclopedonale siano in affiancamento, con il minor consumo di suolo vengano realizzate nel corridoio già previsto e vincolato.	NO	Il corridoio indicato è collocato molto più a sud del viadotto di attraversamento ferroviario previsto nello scenario 2. La collocazione di un nuovo viadotto misto in tale posizione comporterebbe una ingiustificata occupazione del suolo, oltre che un impatto ambientale maggiore. Per tali ragioni la proposta non è perseguibile.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII	Osserv. inviate il 2 luglio 2025	• Mancanza di una visione strategica di lungo termine che inquadri il nuovo ponte in un sistema infrastrutturale più ampio. • Rischio di impatti ambientali, paesaggistici e sociali rilevanti senza un'adeguata valutazione delle alternative. • Necessità di opere complementari per migliorare la connessione viaria e ridurre l'impatto sui centri abitati.	Scenario 1 – Presenta vantaggi solo economici apparenti, con forti criticità tecniche, sociali e paesaggistiche, espropri rilevanti e mancata gestione dei flussi di traffico sulle sponde. • Scenario 2 – È il più costoso, con allungamento del percorso ferroviario, spostamento delle stazioni in altri comuni e ponte in posizione discutibile tra Imbersago e Villa d'Adda. • Scenario 3 – Riassume le mancanze degli scenari precedenti.	Unico ponte ferroviario e stradale circa 300 metri a sud dell'attuale	Proposta di realizzare un unico ponte ferroviario e stradale circa 300 metri a sud dell'attuale, con tipologia a ponte strallato e piloni arretrati rispetto alle scarpate, evitando interferenze col San Michele con i vantaggi di: utilizzare l'attuale tangenziale di Calusco e realizzare bypass stradali sul versante lecchese per salvaguardare i centri abitati (Paderno, Verderio, Robbiate); localizzare la stazione ferroviaria di Paderno fuori dal centro abitato, in posizione strategica e accessibile; limitare impatti sociali concentrando l'intervento su terreni agricoli, evitando demolizioni di immobili residenziali e commerciali; assicurare cantierabilità ottimale con spazi adeguati e ridotti rischi di interferenze con il San Michele; inquadrare il progetto in un piano infrastrutturale integrato su scala vasta, includendo il completamento della Pedemontana, il secondo ponte sull'Adda, la Dorsale dell'Isola Bergamasca e la Variante Calusco-Terno-Bonate Sopra.	NO	Lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW-SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si ribadisce che un'opera di scavalco posta ad una distanza di 300 m a sud del ponte attuale ricadrebbe all'interno dell'area instabile e dunque non perseguibile.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
Comune di Calusco d'Adda	Osserv. inviate l' 11 luglio 2025	- 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 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 allegato 3. Minore impatto sul territorio in relazione al consumo di suolo e espropri	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 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.
					Realizzazione di un secondo ponte stradale tra Bottanuco e Trezzo d'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Costruzione della strada Calusco-Terno (variante SP 166) per alleggerire la SP 170.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
				allegato 3	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	
					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.
Comitato L'Isola in Movimento	Osserv. inviate il 19 luglio 2025	- 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	Un ponte ferroviario dedicato o vicino al San Michele soluzione e "3 bis", con doppio binario sulla Carnate-Ponte	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.
					Conservare e mantenere il San Michele per traffico leggero e ciclopeditonale, con corsia	NO	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. Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
			scorrimento veloce.	San Pietro e tracciat o in aree non densamente urbanizzate	protetta e semafori sincronizzati. Ripensare la viabilità dell'Isola Bergamasca con nuove strade a scorrimento veloce per evitare congestione nei centri urbani. 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.		
						NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
						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.
Provincia di Bergamo	Osserv. inviate il 24 luglio 2025	- 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	Proposta di scenario 1bis: a di scenari o 1bis, in subordine, variante allo scenario o 1 di RFI, la soluzione e di cui all'allegato 2; in caso di esclusione delle	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 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



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
			opzione, riduzione espropri mantenendo il tracciato nella "zona Ponte".	due ipotesi si propongono e la soluzione è di cui allegato 3			caratterizzata da un maggiore impatto in termini di demolizioni e di consumo di suolo.
					Realizzare un secondo ponte stradale tra Bottanuco e Trezzo d'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Costruire il collegamento Calusco-Terno (variante SP 166).	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Sovrappasso Carrale e Sottopassi Ciclopeditoni: La soluzione finalizzata a garantire un percorso carrabile 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	
					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.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Implementare doppio binario fino a Bergamo con nuove fermate e collegamenti ciclabili/TPL.	NO	La valutazione circa la possibilità di introdurre nuove fermate deve considerare ed esaminare una serie di fattori, tra cui, principalmente: - l'attrattività della fermata in termini di bacino di utenza e potenzialità; - la distanza dalle fermate/stazioni contigue esistenti; - le implicazioni sul modello di esercizio della linea nonché sui fattori produttivi delle imprese ferroviarie (es. maggiore disponibilità di materiale rotabile) e i costi del servizio a carico di Regione Lombardia. In ogni caso si ritiene che tale argomento sia svincolato dall'oggetto del Dibattito Pubblico
					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.
Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca	Osserv. inviate il 25 luglio 2025	- 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:	Nuovo ponte poche centinaia di metri a sud dell'attuale; in alternativa a nord dell'attuale	Realizzare il nuovo ponte localizzato qualche centinaio di metri più a sud dell'attuale (in modo da mantenere la presenza delle stazioni sul territorio dei comuni di Calusco e Paderno, collegare il nuovo ponte alla tangenziale sud di Calusco e quindi alla SP 170), mantenendo operativo il San Michele il più a lungo possibile durante i lavori. Minore impatto sul territorio in relazione al consumo di suolo e espropri	NO	Lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW–SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
			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.				ribadisce che un'opera di scavalco posta alcune centinaia di metri a sud del ponte attuale ricadrebbe all'interno dell'area instabile e quindi non perseguibile.
					Riqualificare il San Michele come attraversamento ciclopedonale con servizi turistici e candidatura UNESCO.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					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.
					Realizzare opere complementari: Variante Calusco–Terno–Bonate, Dorsale dell'Isola.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Pianificare interventi coordinati per gestire futuri lavori sui ponti di Brivio e Trezzo.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Coinvolgere Regione Lombardia, Province e MIT per una programmazione infrastrutturale strategica e finanziata.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
Comitato Cittadini Ponti	Osserv. inviate il 2 agosto 2025	- 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.		Recuperare e rinnovare il ponte San Michele per prolungarne la vita utile di 50 anni, adeguandolo a traffico ferroviario leggero e stradale locale, anche ciclopeditonale.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					Mantenere il progetto di Gronda ferroviaria nord-est a doppio binario, già approvato dal CIPE, evitando varianti che penalizzino il territorio.	NO	Il progetto di gronda ferroviaria a cui si fa riferimento è incluso nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2022-2026 tra RFI e MIT, alla riga 0277 “Potenziamento Seregno – Bergamo”. Lo stato di attuazione del progetto è giunto all'approvazione della Progettazione Preliminare da parte del CIPE nel 2005. Ad oggi l'intervento non è finanziato per la parte realizzativa. In considerazione del mutato quadro normativo, lo stesso Contratto di Programma – parte Investimenti prevede una possibile rivisitazione progettuale. A tale fine, entro il corrente anno, sarà avviata la redazione di un Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), che esaminerà ulteriori possibili ipotesi di itinerario merci, che potrebbe confermare o meno l'ipotesi localizzativa del Progetto Preliminare. Ad ogni modo, tale intervento assume funzionalità diverse da quelle attribuite al nuovo attraversamento dell'Adda oggetto di



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
							Dibattito Pubblico, il cui compito principale è quello di mantenere l'attuale collegamento ferroviario viaggiatori sulle relazioni Milano - Carnate - Bergamo.
					Realizzare un nuovo ponte stradale a sud, in area non urbanizzata, con tracciato connesso a direttrici provinciali e regionali.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					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.
					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.
CONFAPI – Lecco	Osserv. inviate il 4 agosto 2025	• Gli scenari 1 e 3, così come presentati, minano la sopravvivenza di una realtà produttiva storica e strategica l'Azienda Colombo.	• Scenario 1: nuovo ponte stradale e ferroviario in affiancamento –		Escludere gli scenari 1 e 3 nelle forme attuali perché non prendono in considerazione l'esistenza dell'Azienda Molino Colombo	NO	Gli scenari in oggetto prendono in considerazione il tessuto urbano esistente, tra cui l'Azienda Molino Colombo. Durante le successive fasi progettuali verrà data evidenza della continuità di collegamento viario, specificando le risoluzioni sia in fase di esercizio che di realizzazione delle opere stradali e ferroviarie.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
		- 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.	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	
					Prevedere, prima dell'avvio del cantiere, opere esterne e interne necessarie a garantire continuità produttiva, compresa eventuale riconfigurazione logistica a carico del proponente.	Sì	
					Coinvolgere i tecnici aziendali nella definizione di soluzioni alternative.	Sì	
Regione Lombardia	Osserv. inviate il 6 agosto 2025	Il nuovo ponte è un'infrastruttura prioritaria per il sistema di trasporto lombardo, ma va integrato con opere complementari e coerenti con la pianificazione	Confermare lo Scenario 1 come soluzione di riferimento, ma con ottimizzazioni lato Calusco.		Scelta dello Scenario 1: per minore consumo di suolo, migliore coerenza con il Sistema Ferroviario Regionale e mantenimento delle stazioni esistenti. Considerato più	Sì	



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
		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.	• 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 ciclopedonale 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.		vantaggioso sotto il profilo tecnico-economico. 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 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 impattante rispetto all'interferenza con gli edifici esistenti nella porzione di territorio compresa tra la SP166 e Via Monastero dei Verghi.	Sì 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. 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.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					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	
					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	
					La successiva fase di progettazione consideri anche la riorganizzazione dell'accessibilità alle stazioni di Calusco e Paderno-Robbiate tenendo conto dell'integrazione con il Trasporto Pubblico Locale (TPL), Collaborazione con le Agenzie per il TPL competenti.	Sì	
					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	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					monitorata attentamente la fase esecutiva dell'intervento.		
					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	
					Al fine di rispettare principi di integrazione paesaggistica e minimizzazione dell'impatto ambientale si ritiene necessaria, 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.	Sì	
					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	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					precedente sezione "Rete stradale"		
Comune di Merate e altri 12 Comuni	Osserv. inviate il 6 agosto 2025	- 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		Mantenere la Gronda Nord-Est sul tracciato approvato dal CIPE nel 2005.	NO	Il progetto di gronda ferroviaria a cui si fa riferimento è incluso nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2022-2026 tra RFI e MIT, alla riga 0277 "Potenziamento Seregno – Bergamo". Lo stato di attuazione del progetto è giunto all'approvazione della Progettazione Preliminare da parte del CIPE nel 2005. Ad oggi l'intervento non è finanziato per la parte realizzativa. In considerazione del mutato quadro normativo, lo stesso Contratto di Programma – parte Investimenti prevede una possibile rivisitazione progettuale. A tale fine, entro il corrente anno, sarà avviata la redazione di un Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), che esaminerà ulteriori possibili ipotesi di itinerario merci, che potrebbe confermare o meno l'ipotesi localizzativa del Progetto Preliminare. Ad ogni modo, tale intervento assume funzionalità diverse da quelle attribuite al nuovo attraversamento dell'Adda oggetto di Dibattito Pubblico, il cui compito principale è quello di mantenere l'attuale collegamento ferroviario viaggiatori sulle relazioni Milano - Carnate - Bergamo.
					Individuare una connessione viaria tra Isola Bergamasca e Brianza Est nell'ambito del corridoio Pedemontana o limitrofi, con collegamento alla viabilità principale evitando impatti diretti su centri abitati.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			territori, ma rappresenta un netto impoverimento del programma infrastrutturale lombardo.		Recuperare e rivalutare il progetto 2016 di riqualificazione del San Michele, verificando con la Soprintendenza la compatibilità con un eventuale ponte in affiancamento.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					Integrare la riqualificazione del ponte con interventi accessori per risolvere in modo strutturale le criticità viabilistiche del territorio.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					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.
Confagricoltura ML e MB (Azienda Agricola Valle di Porto di Rusca Paola)	Osserv. inviate il 7 agosto 2025	- 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.	- Scenario 2: giudicato altamente impattante sulle aziende agricole citate, sia in termini economici sia ambientali. - Gli altri scenari non sono		Rivedere il tracciato dello Scenario 2 per evitare l'attraversamento delle aziende agricole interessate (Azienda Agricola Valle di Porto di Rusca Paola)	Sì	
					Valutare alternative di localizzazione del ponte ferroviario e delle linee di adduzione ferroviaria.	NO	Nel DocFAP è già stata individuata un'alternativa di tracciato ferroviario che prevede l'attraversamento del fiume Adda a sud in stretto affiancamento all'attuale ponte esistente (scenario 1 e scenario 3).



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
		L'opera deve essere riprogettata tenendo conto delle peculiarità produttive e ambientali delle aree attraversate.	analizzati nel dettaglio, poiché non interessano direttamente le stesse aree agricole.		Garantire il rispetto dei vincoli del Parco Adda Nord e del PTC, tutelando il paesaggio e la continuità ecologica.	Sì	
Parco Adda Nord	Osserv. inviate il 1 agosto 2025	- 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";	Ipotesi progetto o alternativo per transito viario (ristrutturazione e del ponte San Michele e la realizzazione della Gronda ferroviaria 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	
					Prevedere misure di mitigazione e compensazione proporzionate, dettagliate e condivise, avviandole in anticipo.	Sì	
					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	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			presenta criticità geologiche (frane) e paesaggistiche (vicinanza traghetto leonardesco). • Scenario 3: combina criticità di Scenario 1 e 2.		È necessario considerare la mobilità dolce/ciclabile connessa all'attraversamento dell'Adda. Il sistema di sentieri e itinerari ciclabili su entrambe le sponde, realizzati dal Parco e dai Comuni, necessita di essere raccordato con le nuove infrastrutture in maniera efficace.	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Valutare la proposta alternativa di utilizzo alleggerito del Ponte San Michele con raddoppio linea.	NO	La proposta citata non rispetta i requisiti funzionali di progetto. La stessa infatti prevede che la connessione ferroviaria tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda venga interrotta, convertendo le due stazioni da passanti a stazioni di testa. Inoltre, lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW-SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si ribadisce che l'alternativa proposta ricadrebbe all'interno dell'area instabile. Per i suddetti motivi l'alternativa proposta non è perseguibile.
Comune Cornate d'Adda	Osserv. inviate il 7 agosto 2025	• 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	• 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	Ipotesi progetto o alternativo per transito viario	Valutare la proposta alternativa: nuovo ponte viario 1,5 km a sud del San Michele, fuori dai centri abitati e con minor impatto paesaggistico.	NO	La proposta citata non rispetta i requisiti funzionali di progetto. La stessa infatti prevede che la connessione ferroviaria tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda venga interrotta, convertendo le due stazioni da passanti a stazioni di testa. Inoltre, lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW-SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
		minimo l'impatto su zone residenziali e verdi.	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.				consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si ribadisce che l'alternativa proposta, posta a 1.5 km a sud del ponte attuale, ricadrebbe all'interno dell'area instabile. Per i suddetti motivi l'alternativa proposta non è perseguibile.
					Riprendere il progetto 2016 di riqualificazione del San Michele per uso ferroviario, aumentando velocità e sicurezza.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					Individuare una nuova via di collegamento tra le due sponde per il traffico veicolare di natura provinciale. La zona ideale di scavalco del fiume quella indicata nel progetto originario della tratta D di Pedemontana, vicino all'intersezione tra la Strada Costiera e la via Rocca al	NO	Il corridoio indicato è collocato molto più a sud del viadotto di attraversamento ferroviario previsto nello scenario 2. La collocazione di un nuovo viadotto misto in tale posizione comporterebbe una ingiustificata occupazione del suolo, oltre che un impatto ambientale maggiore. Per tali ragioni la proposta non è perseguibile.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					confine tra i comuni di Cornate d'Adda e Trezzo sull'Adda, in corrispondenza del comune di Bottanuco in sponda sinistra		
					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.
Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago	Osserv. inviate il 4 agosto 2025	- Il progetto non deve essere affrontato come intervento isolato ma come parte di un sistema infrastrutturale integrato e coerente con la pianificazione regionale e provinciale. - La scelta dello scenario deve essere giustificata da analisi oggettive e comparative, comprensive dell'opzione zero e di alternative locali già	Scenario 1: Nuovo ponte misto (ferrovia + strada) in affiancamento ha impatto paesaggistico severo, possibile aumento di traffico merci sulla linea esistente, congestione della	Ipotesi progetto o alternative per transito viario (ristrutturazione e del ponte San	Valutare seriamente l'opzione zero con riqualificazione strutturale del San Michele per uso ferroviario, integrata con un nuovo ponte stradale a distanza di sicurezza paesaggistica.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
		elaborate. • È essenziale minimizzare impatti ambientali, paesaggistici e sociali, garantendo al contempo la continuità del servizio ferroviario e stradale. • Si evidenzia la necessità di rispettare le normative vigenti in materia di VAS, VIA, tutela paesaggistica e pianificazione territoriale, includendo le prescrizioni del Parco Adda Nord e del PPR.	viabilità locale, rischio per la sicurezza stradale; non in linea con principi di riduzione impatti ambientali. • Scenario 2: Variante ferroviaria a sud e ponte stradale Imbersago-Villa d'Adda evita affiancamento al San Michele ma ha forte impatto ambientale e agricolo, alto consumo di suolo, criticità viarie in zone collinari; costi molto elevati. • Scenario 3: Ponte ferroviario in affiancamento e ponte stradale a nord combina criticità di	Michele e la realizzazione della Gronda ferroviaria Nordest)	Mantenimento della gronda nord est sul tracciato in progetto preliminare approvato dal (C.I.P.E.) con delibera n. 150, del 2 dicembre 2005;	NO	Il progetto di gronda ferroviaria a cui si fa riferimento è incluso nel Contratto di Programma – parte Investimenti 2022-2026 tra RFI e MIT, alla riga 0277 “Potenziamento Seregno – Bergamo”. Lo stato di attuazione del progetto è giunto all’approvazione della Progettazione Preliminare da parte del CIPE nel 2005. Ad oggi l’intervento non è finanziato per la parte realizzativa. In considerazione del mutato quadro normativo, lo stesso Contratto di Programma – parte Investimenti prevede una possibile rivisitazione progettuale. A tale fine, entro il corrente anno, sarà avviata la redazione di un Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), che esaminerà ulteriori possibili ipotesi di itinerario merci, che potrebbe confermare o meno l’ipotesi localizzativa del Progetto Preliminare. Ad ogni modo, tale intervento assume funzionalità diverse da quelle attribuite al nuovo attraversamento dell’Adda oggetto di Dibattito Pubblico, il cui compito principale è quello di mantenere l’attuale collegamento ferroviario viaggiatori sulle relazioni Milano - Carnate - Bergamo.
					Individuazione di una connessione viaria tra isola bergamasca e Brianza dell’est nell’ambito del corridoio della Pedemontana o limitrofi, che risponda alle esigenze di transito senza impattare direttamente su centri abitati e aree residenziali (proposte CAL-Regione Lombardia del 12 maggio 2025 presso l’UTR di Bergamo);	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
			Scenario 1 (paesaggio) e Scenario 2 (consumo di suolo, impatto agricolo). • Nessuno degli scenari affronta in maniera risolutiva le esigenze di mobilità sovralocale, lasciando irrisolti i nodi viari principali.		Recuperare il 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, al fine di verificare quale opzione sia maggiormente accoglibile per la tutela del bene monumentale.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					Considerare la proposta alternativa: ponte stradale 1,6 km a sud, collegato a viabilità a scorrimento, riducendo l'impatto sui centri abitati e senza alcuna interferenza con la vista del Ponte storico, preservando l'area del San Michele.	NO	La proposta citata non rispetta i requisiti funzionali di progetto. La stessa infatti prevede che la connessione ferroviaria tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda venga interrotta, convertendo le due stazioni da passanti a stazioni di testa. Inoltre, lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW-SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si ribadisce che



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
							l'alternativa proposta, posta a 1.6 km a sud del ponte attuale, ricadrebbe all'interno dell'area instabile. Per i suddetti motivi l'alternativa proposta non è perseguibile.
Confagricoltura Como Lecco (Azienda Agricola Sala Pietro e Società Agricola Boschi)	Osserv. inviate il 7 agosto 2025	- 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,		Escludere lo Scenario 2 nella forma attuale per l'elevato impatto su aziende agricole e paesaggio (Azienda Agricola Sala Pietro e Società Agricola Boschi)	NO	Gli scenari sono stati individuati in fase di DocFAP e sono inseriti nell'ambito della discussione di Dibattito Pubblico.
					Valutare con pari attenzione tutti gli scenari alternativi, includendo la riqualificazione del Ponte San Michele.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					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>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			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		Evitare ulteriore frammentazione fondiaria e consumo di suolo agricolo in un contesto già compromesso.	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			principale (viale alberato), perdita di biodiversità legata alle siepi e fasce alberate.				
Comune di Calusco d'Adda - integrazioni	Osserv. inviate l'8 agosto 2025	Alla luce del documento realizzato da Regione Lombardia e degli approfondimenti da parte del Comune •Necessità di un nuovo viadotto a doppio binario e per transito veicolare adeguato ai flussi attuali e futuri, da collocare tra Calusco e Paderno, mantenendo il San Michele in efficienza e in servizio fino al completamento della nuova opera. - La soluzione scelta deve garantire la minima interferenza con aree urbanizzate e il minor impatto sulla vivibilità. - Il cantiere deve essere organizzato per minimizzare i disagi e mantenere in esercizio infrastrutture e viabilità esistenti.	- Gli scenari proposti da RFI non sono condivisi nella forma attuale: il Comune privilegia la rivalutazione della soluzione "SUD" del 2021, modificata come combinazione del tracciato ferroviario S2 (ex S4) e viabilità stradale S2 (ex S4) presentati da RFI il 3 maggio 2023. - La configurazione rivista prevede un ponte misto (stradale + ferroviario) con struttura combinata arco-stralli, arretramento dei piloni portanti per evitare aree a rischio	soluzioni e "SUD" sviluppata a cura DOIT Milano nel 2021 (la c.d. IPOTESI 0)	Rivalutare la possibilità di prendere in considerazione la soluzione "SUD" sviluppata a cura DOIT Milano nel 2021 (la c.d. IPOTESI 0), che prevedeva l'ubicazione della nuova infrastruttura a circa 150 metri a sud dell'esistente con i vantaggi di: l'assenza di interferenze con il territorio urbanizzato e quindi la conservazione delle abitazioni esistenti; la migliore cantierabilità in una zona accessibile senza interferenze con la viabilità esistente; l'innesto della viabilità nella nuova provinciale SP 166 var aperta al traffico il 6 agosto 2025; il non affiancamento tra il ponte storico e la nuova opera realizzata; il mantenimento della funzionalità delle stazioni di Paderno e Calusco.	NO	La proposta di rivalutare e aggiornare la soluzione definita nello "scenario 0" realizzando una sola opera di scavalco stradale-ferroviario a sud dell'esistente non è perseguibile in quanto tale attraversamento ricade all'interno di un'area instabile caratterizzata da fenomeni franosi come già evidenziato nel Doc FAP. Inoltre, lo studio geologico condotto ha evidenziato la presenza di fenomeni di instabilità che interessano entrambi i versanti della valle del fiume Adda, a sud dell'attuale ponte, per una distanza di circa 2400 m misurata lungo la direzione NW-SE, parallela all'asse vallivo in questo settore. Come rappresentato nella cartografia allegata al presente progetto, riportata nella relazione generale e documentata dalla bibliografia tecnica di riferimento, ne consegue che qualsiasi punto localizzato lungo i versanti della valle, e compreso entro la suddetta distanza, deve essere considerato potenzialmente coinvolto nei processi di instabilità. Si ribadisce che evidenze di terreno hanno messo in luce che le instabilità rilevate siano attive e soggette ad un processo di evoluzione retrogressiva. I limiti dei poligoni di frana riportati in cartografia possono dunque essere suscettibili di variazioni nel tempo, in funzione dell'evoluzione geomorfologica del versante e dell'attività dei fenomeni franosi. Pertanto, essi sono da intendersi come la rappresentazione, in scala, della attuale estensione dell'area di instabilità. In conclusione, si ribadisce che un'opera di scavalco posta ad una distanza di 150 m a sud del ponte attuale ricadrebbe all'interno dell'area instabile e quindi non perseguibile.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
			idrogeologico, e non affiancamento al ponte storico.				
Comitato Quartier e Ponte e Monastero dei Verghi	Osserv. inviate il 10 agosto 2025	- 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		Impatto sanitario e ambientale - studi di valutazioni su polveri sottili, rumore, vibrazioni e rischi per la salute pubblica	Sì	
					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.
					Valutazione comparativa delle alternative;	NO	I n.3 scenari sono già stati confrontati tramite Analisi Costi Benefici.
					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
					Mappatura completa delle proprietà coinvolte con stima dei potenziali danni economici e sociali	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			attrazione di traffico di attraversamento.		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
					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.
					Dettaglio sulla cantierizzazione delle opere;	Sì	
Comune di Trezzo sull'Adda	Osserv. inviate l' 11 agosto 2025	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 o industriali e non nei centri storici o residenziali.	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		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.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			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. In sintesi, nessuno dei tre scenari è ritenuto la soluzione migliore per l'attraversamento dell'Adda.				
Provincia di Lecco	Osserv. inviate il 15 agosto 2025	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			Realizzare un nuovo ponte ferroviario a doppio binario e carrabile a doppio senso, senza limitazioni di massa e sagoma, sulla direttrice Carnate-Calusco-Bergamo, in sostituzione funzionale del San Michele, tenendo conto dei futuri flussi di traffico e della compatibilità ambientale.	NO	Gli scenari sono stati individuati in fase di DocFAP e sono inseriti nell'ambito della discussione di Dibattito Pubblico.
					RFI deve realizzare, a proprie spese e prima di ogni scelta progettuale, uno studio del traffico sull'intera area del	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.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Meratese, includendo anche il ponte di Brivio (SS 342).		
					Sulla base dello studio, MIT e Regione Lombardia devono garantire le risorse necessarie per adeguati collegamenti stradali tra il nuovo ponte e la SR 342 dir, con particolare attenzione a Verderio e Paderno d'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Stipulare un protocollo tra Province di Bergamo e Lecco, Comuni di Calusco e Paderno, RFI e Regione Lombardia per avviare la progettazione condivisa.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					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.
					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.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Monitorare e mantenere il ponte esistente, definendone possibili futuri utilizzi.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					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.
					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	
					il posizionamento del nuovo ponte deve essere valutato da Regione Lombardia, Province e Comuni in una scala più ampia, in relazione a connessioni viarie a media percorrenza.	NO	Gli scenari sono stati individuati in fase di DocFAP e sono inseriti nell'ambito della discussione di Dibattito Pubblico. Sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per la redazione di uno studio di traffico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					Mantenere il transito viario sul San Michele per la mobilità di prossimità tra le due sponde.	NO	A seguito degli interventi di restauro e consolidamento eseguiti tra il 2018 e il 2020, l'opera è stata sottoposta a un'estesa campagna di indagini sui materiali e a verifiche strutturali puntuali che hanno portato a stimare in circa dieci anni la vita utile residua del ponte nonché a valutare tecnicamente non perseguibile un prolungamento della vita utile dell'opera oltre l'orizzonte temporale decennale, se non con radicali modifiche alle modalità d'esercizio. Da queste considerazioni scaturisce la necessità di pianificare una nuova infrastruttura in grado di rispondere stabilmente alle esigenze viarie e ferroviarie del territorio, salvaguardando al contempo il valore storico e paesaggistico del ponte esistente.
					il nuovo ponte di prima categoria deve essere realizzato sul territorio della Provincia di Lecco.	NO	Gli scenari sono stati individuati in fase di DocFAP e sono inseriti nell'ambito della discussione di Dibattito Pubblico.
					Province di Lecco e Bergamo devono aggiornare i propri strumenti territoriali per prevedere sia il nuovo ponte ferroviario e stradale in sostituzione del San Michele, sia il nuovo ponte di Brivio sulla SS 342.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Avviare un percorso condiviso con ANAS, Province, Comuni, Regione e MIT per la realizzazione del nuovo ponte di Brivio come variante alla SS 342.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
					Si ritiene necessario individuare soluzioni alternative che evitino impatti sulle aree residenziali dei Comuni interessati, attraverso opere infrastrutturali mirate a contenere gli effetti del nuovo ponte stradale sul tessuto urbanizzato esistente.	NO	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).
					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 alternava, 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.
					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.
					Si conferma la necessità di adottare strategie efficaci per ridurre l'impatto paesaggistico	Sì	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
					dei ponti in progetto sulla valle dell'Adda, privilegiando soluzioni architettoniche coerenti con il contesto storico e ambientale		
					Si ritiene necessaria, la realizzazione di un nuovo ponte a scavalco del fiume Adda in Comune di Brivio lungo la SS342, da attuarsi prima della messa in esercizio del nuovo ponte Stradale in Paderno D'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.
					Potenziare la capacità ferroviaria mediante la realizzazione di un impianto di interscambio a Olgiate Molgora – Calco, così da migliorare il servizio per i pendolari e ridurre il traffico veicolare;	NO	Trattasi di intervento su altra linea ferroviaria, non attinente a quella su cui insiste l'intervento oggetto di Dibattito Pubblico.
					Progettare l'immissione in tangenziale est, a sud del Comune di Lomagna (territorio della Provincia di Monza e Brianza), con interventi mirati ad alleviare l'attuale congestione del traffico, che rischia di peggiorare con la costruzione del nuovo ponte sull'Adda.	NO	Non rientra nel perimetro del Progetto di Dibattito Pubblico.



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
Ministero della Cultura	Osserv. inviate il 19 agosto 2025	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	Scenari o 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).
Edison Spa	Osserv. inviate l' 8	• Edison gestisce un sistema complesso di impianti idroelettrici e infrastrutture connesse che si sviluppa lungo	Scenario 1 •Interferenza con canale di adduzione della		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 ..)	Sì	



Soggetto che formula l'osservazione	Rif. Atto	Considerazioni generali sul progetto	Considerazioni sugli Scenari	Ipotesi alternative	Proposte o Richieste	Merit evolve	Controdeduzione di competenza
	agosto 2025	entrambe le sponde dell'Adda in prossimità del ponte San Michele presenti nei 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.	C.le Esterle nel tratto scoperto e con le linee elettriche e dati dalla C.le Semenza verso l'opera di presa e 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		sarà inevitabilmente coinvolta 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	
					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	



<i>Soggetto che formula l'osservazione</i>	<i>Rif. Atto</i>	<i>Considerazioni generali sul progetto</i>	<i>Considerazioni sugli Scenari</i>	<i>Ipotesi alternative</i>	<i>Proposte o Richieste</i>	<i>Merit evolve</i>	<i>Controdeduzione di competenza</i>
			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 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	