



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele

tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda

Relazione conclusiva

del Responsabile del Dibattito Pubblico

www.dpnuovopontesanmichele.it

Indice

1	PREMESSA	3
2	OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	3
2.1	INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO.....	3
2.2	L'IMPORTANZA DELL'INFRASTRUTTURA.....	3
2.3	GLI SCENARI DI RIFERIMENTO	5
2.3.1	Scenario 1.....	5
2.3.1.1	SCENARIO 1.....	6
2.3.2	Scenario 2.....	6
2.3.2.1	SCENARIO 2.....	6
2.3.3	Scenario 3.....	7
2.3.3.1	SCENARIO 3.....	7
3	IL DIBATTITO PUBBLICO.....	7
3.1	L'ITER PROCEDURALE	7
3.2	IL DIBATTITO PUBBLICO DEL NUOVO PONTE SAN MICHELE TRA CALUSCO D'ADDA E PADERNO D'ADDA.....	8
3.2.1	Le fasi principali.....	8
3.2.2	Inclusione e accessibilità del percorso.....	9
3.2.3	La conferenza stampa d'avvio.....	9
3.2.4	Comunicazione:.....	9
3.2.5	Il sito web.....	10
3.3	GI INCONTRI.....	10
3.3.1	Incontro Plenario del 22 Maggio 2025.....	10
3.3.1.1	Domande e risposte.....	11
3.3.1.2	Monitoraggio della partecipazione all'Incontro	12
3.3.2	Incontro online di Approfondimento del 29 Maggio 2025.....	14
3.3.2.1	Monitoraggio della partecipazione all'Incontro	15
4	I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI.....	17
5	I TEMI EMERSI.....	18
5.1	VIABILITÀ E MOBILITÀ STRADALE IN RELAZIONE AL PROGETTO DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	18
5.2	RICHIESTE DI STUDI VIABILISTICI E ANALISI INTEGRATIVE DI CARATTERE TECNICO.....	21
5.3	TUTELA STORICO, PAESAGGISTICA E AMBIENTALE.....	24
5.4	INTERMODALITÀ E PIANIFICAZIONE INTEGRATA E SOSTENIBILE.....	27
5.5	INTERFERENZE CON LE AZIENDE.....	28
5.6	ESPROPRI	29
5.7	VALUTAZIONE DEGLI SCENARI E PROPOSTE ALTERNATIVE	29
5.8	COINVOLGIMENTO DELLA REGIONE LOMBARDIA.....	31
5.9	INTERFERENZE CON INFRASTRUTTURE IDRAULICHE ED ELETTRICHE ESISTENTI.....	32
6	OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE NON RIMANDATE ALL'ANALISI DELLA STAZIONE APPALTANTE	33
7	OSSERVAZIONI E QUESTIONI APERTE DA APPROFONDIRE A CURA DELLA STAZIONE APPALTANTE	34
8	CONCLUSIONI	36
9	QUADRO SINOTTICO RIASSUNTIVO DELLE OSSERVAZIONI.....	37
10	CREDITI.....	38

1 PREMESSA

L'Istituto del Dibattito Pubblico (DP) sulle grandi opere d'interesse generale è normato dal D.Lgs 36/2023 Codice degli appalti, all'art.40 e all'allegato I.6 che disciplinano i casi in cui il DP è obbligatorio, le modalità di svolgimento, le modalità di individuazione e i compiti del responsabile del DP, gli eventuali contenuti della Relazione di progetto dell'opera e della Relazione conclusiva del procedimento.

Di rilievo, rispetto al precedente Codice degli Appalti, D.Lgs 50/2016 art. 22, l'assenza della Commissione nazionale del DP e la definizione dei soggetti titolati a partecipare al DP e a presentare osservazioni entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione della relazione di progetto dell'opera, che sono circoscritti a *“ le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possono presentare osservazioni (...)”*.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 Inquadramento dell'intervento

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

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

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

L'intervento è coerente con le politiche di sviluppo sostenibile dell'UE e con l'Agenda 2030. Contribuisce a ridurre le emissioni climalteranti, migliora la coesione economica e territoriale, e sostiene lo sviluppo di infrastrutture resilienti e inclusive. Il progetto mira anche ad aumentare l'attrattività del servizio ferroviario, ridurre la congestione stradale e migliorare la qualità della vita nelle aree coinvolte.

Tra gli effetti concreti previsti:

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

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

2.2 L'importanza dell'infrastruttura

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

In particolare, l'intervento mira a:

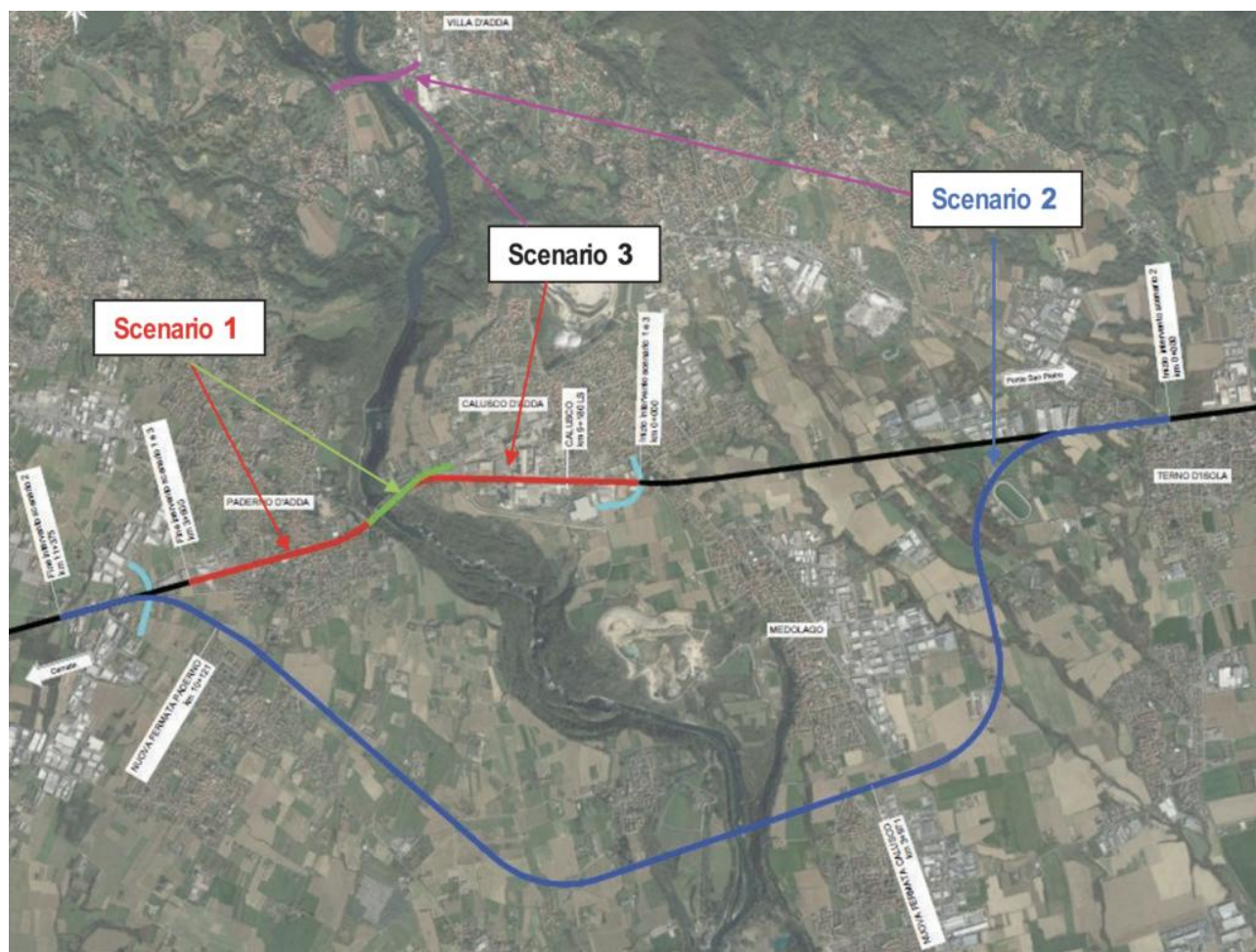
1. Eliminare le restrizioni del vecchio ponte, che impone:
 - massa assiale inferiore ad A;
 - velocità limite di 15 km/h per i treni;
2. Incrementare la performance della linea con l'introduzione del doppio binario e opere che permettono:
 - il passaggio di treni merci senza vincoli;
 - l'eliminazione dei passaggi a livello;
 - un traffico potenziale di 108 treni regionali e 36 merci al giorno, con maggiori margini di puntualità.

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

1. **Promuovere un sistema di trasporti più sostenibile**, migliorando l'operatività e l'efficienza della rete ferroviaria. Questo obiettivo mira a incentivare l'uso del trasporto su rotaia, riducendo la dipendenza dall'auto privata e favorendo soluzioni di mobilità a minore impatto ambientale.
2. **Ridurre la congestione stradale e l'inquinamento associato**, oggi aggravati dalle limitazioni strutturali del vecchio ponte. Il nuovo intervento consentirà una circolazione più fluida, con benefici anche sul fronte ambientale, grazie alla diminuzione delle emissioni da traffico su gomma.
3. **Rafforzare i collegamenti con i principali poli attrattori del territorio**, come ad esempio l'aeroporto di Bergamo, aumentando l'accessibilità e la competitività dell'area e creando nuove opportunità per la mobilità regionale.
4. **Tutela del paesaggio e valorizzazione del territorio**, con particolare attenzione alla salvaguardia degli elementi naturali e culturali che caratterizzano l'identità dei luoghi attraversati dall'infrastruttura.
5. **Contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico**, limitando le emissioni climalteranti sia durante la costruzione dell'opera che nella sua successiva gestione. Questo obiettivo è coerente con le strategie europee di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale.

2.3 Gli scenari di riferimento

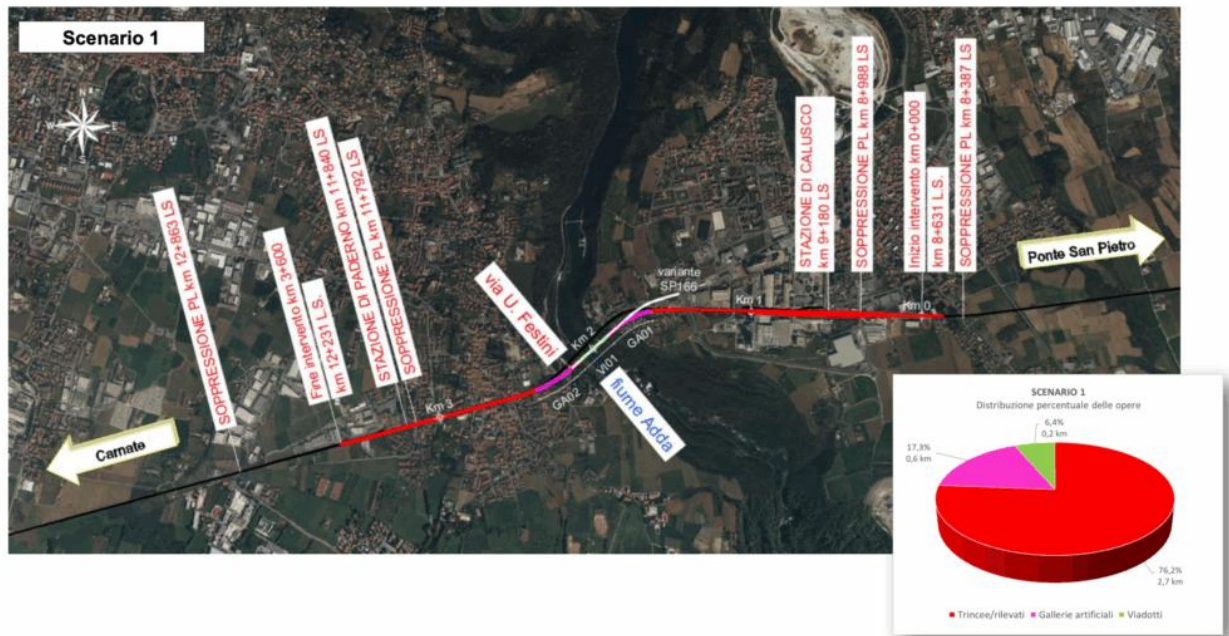
Nell'ambito dello studio per il potenziamento infrastrutturale dell'area, sono state analizzate varie soluzioni per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale. Alcune alternative sono state escluse a causa di criticità geologiche, ambientali o per la presenza di aree urbanizzate, mentre altre hanno portato alla definizione di tre scenari progettuali principali. È stato anche considerato uno "Scenario 0", frutto di un accordo tra RFI e le istituzioni nel 2022, ma poi scartato per l'instabilità geologica dell'area interessata.



2.3.1 Scenario 1

Questa opzione propone la costruzione di un unico ponte accanto all'attuale struttura, mantenendo la stessa configurazione: la ferrovia nella parte inferiore e la strada sopra. Il tracciato ferroviario viene abbassato di circa 10 metri rispetto al piano viario, per garantire le quote necessarie al nuovo scavalco. Sono previsti il ripristino del collegamento tra Calusco e Paderno e una variante della SP166, che però impatterà sull'area tra l'attuale linea ferroviaria e via del Monastero dei Verghi. Per quanto riguarda la stazione di Calusco, il progetto include due nuove banchine e un sottopasso. Lo scenario comporta anche l'eliminazione di quattro passaggi a livello, migliorando la regolarità del servizio ferroviario.

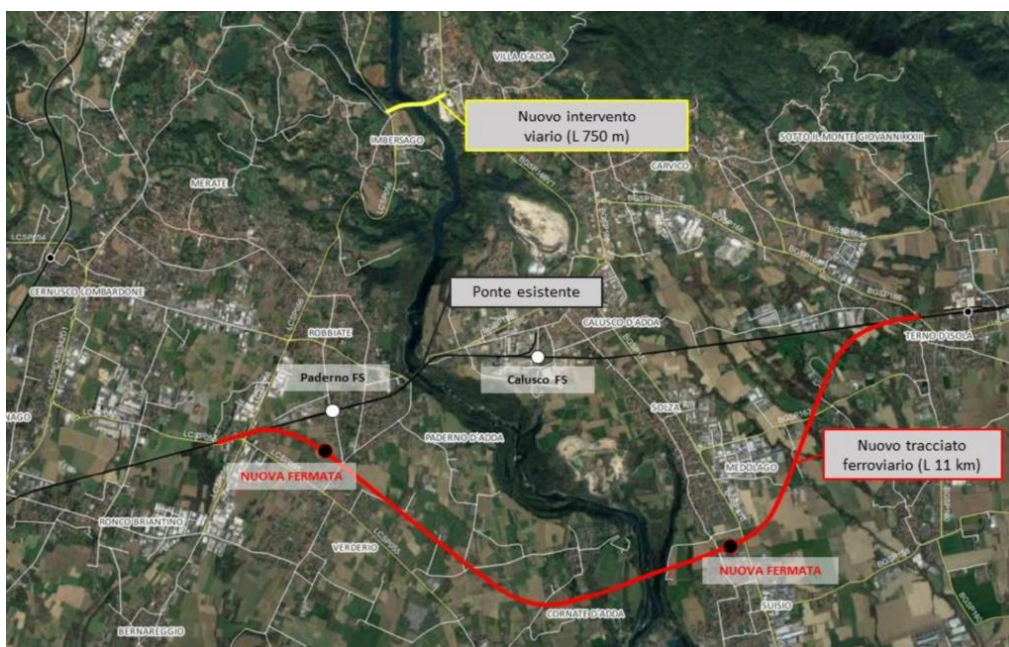
2.3.1.1 SCENARIO 1



2.3.2 Scenario 2

In questa opzione, il nuovo tracciato ferroviario si sviluppa a sud rispetto alla linea attuale, in un'area libera tra Medolago e Suisio, evitando così zone soggette a frane. È prevista anche la realizzazione di due nuove fermate ferroviarie, una delle quali potrebbe servire anche Calusco. La nuova linea si estende per circa 11 km e consente velocità fino a 115 km/h. Il nuovo ponte stradale, invece, è situato 3,5 km a nord rispetto all'attuale, collegandosi alla viabilità esistente nei pressi di Imbersago. Tuttavia, questa soluzione presenta criticità per la presenza di abitazioni sul percorso e per la necessità di adeguare le intersezioni esistenti.

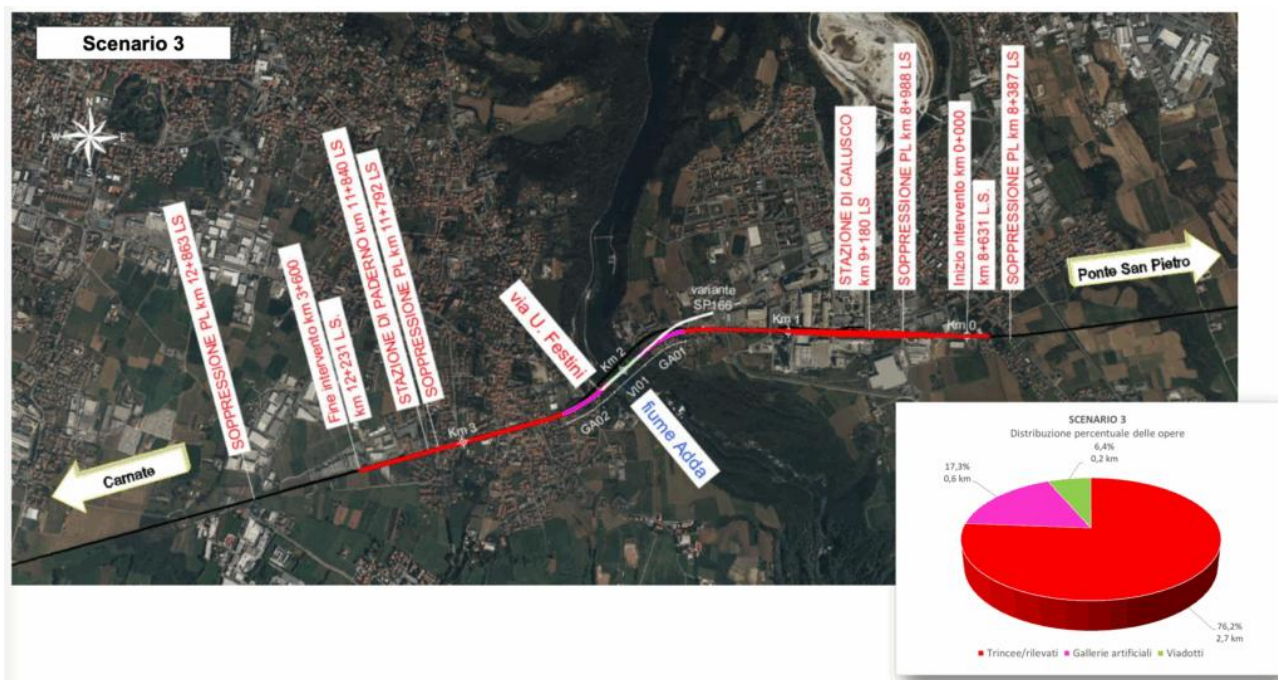
2.3.2.1 SCENARIO 2



2.3.3 Scenario 3

Questa soluzione combina elementi dei due scenari precedenti: il ponte ferroviario è previsto in affiancamento a quello attuale (come nello scenario 1), ma senza la componente stradale. La nuova strada di collegamento tra Calusco e Paderno si trova invece più a nord, seguendo il tracciato e le caratteristiche già individuate nello scenario 2. La scelta di posizionare lo scavalco viario così lontano dall'attuale è legata alla necessità di evitare aree problematiche come una cava vicina o tratti viari in galleria, che renderebbero complessa la connessione.

2.3.3.1 SCENARIO 3



3 IL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 L'iter procedurale

Il dibattito pubblico è uno strumento introdotto per assicurare trasparenza, confronto e condivisione nelle fasi preliminari dei grandi interventi infrastrutturali. Si applica alle opere pubbliche di particolare rilevanza economica e impatto territoriale: per quanto riguarda le opere ferroviarie a quelle che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e comunque con un valore di investimento superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.

La procedura si avvia con la pubblicazione, da parte della stazione appaltante, della Relazione di progetto dell'opera che illustra in modo chiaro le caratteristiche dell'opera, le alternative progettuali analizzate, le motivazioni tecniche alla base delle scelte effettuate e gli obiettivi generali dell'intervento.

A gestire il dibattito è un responsabile nominato direttamente dalla stazione appaltante. Questa figura ha il compito di organizzare le attività informative, coordinare gli incontri pubblici, curare il rapporto con gli enti e le rappresentanze collettive del territorio e, infine, redigere una relazione conclusiva.

Il dibattito pubblico si svolge nell'arco di 60 giorni. Durante questo periodo vengono promossi momenti di confronto aperti – anche in forma mista, online e in presenza – in cui sono coinvolte le amministrazioni pubbliche interessate, i comitati, le associazioni, gli enti territoriali e altri soggetti

collettivi che rappresentano gli interessi delle comunità locali. Anche i cittadini, pur non potendo inviare formalmente osservazioni, possono assistere alle iniziative pubbliche previste.

Al termine della fase di raccolta delle Osservazioni, entro 60 giorni dall'avvio del DP, il responsabile elabora una relazione finale che sintetizza i contenuti emersi, le criticità sollevate e le proposte formulate. Entro i successivi 60 giorni dal termine della raccolta delle Osservazioni, la relazione conclusiva viene pubblicata sul portale dedicato e rappresenta la sintesi ufficiale dell'intero processo di dibattito.

Entro i successivi 60 giorni dal termine della Pubblicazione della Relazione Conclusiva, la stazione appaltante è tenuta a pubblicare un documento conclusivo, nel quale comunica in modo trasparente se, e in quale misura, intende modificare il progetto sulla base delle valutazioni raccolte. Questo passaggio segna la conclusione del dibattito pubblico

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

Il Dibattito Pubblico del nuovo ponte fra le località di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda è stato un percorso di informazione, partecipazione e confronto pubblico, su un'opera di interesse strategico che ha permesso di far emergere osservazioni e proposte sul progetto da parte di soggetti pubblici e portatori d'interesse.

Lo studio delle alternative del collegamento ferroviario ha esplorato diverse soluzioni sino all'individuazione degli attuali 3 Scenari di Progetto che sono stati oggetto del DP.

Il Dibattito è stato condotto dal Responsabile del DP, Ing. Rosa Pannetta, che ha promosso la partecipazione degli stakeholder individuati a norma del Nuovo Codice degli Appalti, con lo scopo di:

- presentare al pubblico il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) relativo alla realizzazione del nuovo ponte fra le località di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, in sostituzione dell'attuale ponte San Michele;
- raccogliere le osservazioni e le proposte per consentire a RFI, a valle del DP, di approfondire e approntare la soluzione che risulterà tecnicamente e socialmente più sostenibile da realizzare.

3.2.1 Le fasi principali.

Il dibattito pubblico del nuovo ponte tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda si è articolato in diverse fasi.

- *Fase preparatoria (attività propedeutiche):* è iniziata con la predisposizione del sito web dedicato e degli strumenti informativi, la predisposizione del Documento di Progetto e della relazione di progetto dell'opera redatta dal Soggetto Proponente.
- *Avvio formale:* il 15 maggio 2025 è stata pubblicata la relazione di progetto dell'opera (contenente l'analisi di fattibilità delle alternative progettuali) e si è tenuta una conferenza stampa per lanciare ufficialmente il percorso. Da questo momento si è aperta la fase di consultazione pubblica.
- *Svolgimento del dibattito pubblico:* è la fase centrale del procedimento, in cui sono stati organizzati incontri pubblici (in presenza e online), momenti informativi, tavoli tecnici e il responsabile del DP redige la relazione conclusiva. La durata prevista dalla norma è di 120 gg. Nel caso del DP per il Nuovo Ponte San Michele, con nota via PEC, è stata richiesta una sospensione di 30gg da parte dei Comuni di Carnate, Paderno d'Adda, Robbiate, Osnago, Lomagna, Cornate d'Adda, Trezzo sull'Adda, Merate, Ronco Briantino, Verderio, Sulbiate, Imbersago, Bernareggio per la formulazione e la consegna delle Osservazioni.

- *Partecipazione degli enti e dei comitati e soggetti portatori di interessi diffusi*: il 14 luglio era la data prevista dalla norma per l'invio delle osservazioni. In conformità con la decisione di proroga di 30 gg, previa comunicazione del 4 luglio 2025 da parte del Responsabile del DP Ing. Rosa Pannetta, la nuova scadenza per la consegna delle osservazioni è stata fissata per il giorno 11 agosto 2025.
- *Conclusione del dibattito pubblico*: al termine della fase di ascolto, il Responsabile del DP redige la relazione conclusiva (il presente documento), che sarà pubblicata sul sito web di RFI e sul sito web del DP entro il 15 ottobre 2025. Successivamente, RFI predisporrà un documento conclusivo, da trasmettere anche al MIT, in cui indica se e come intende modificare il progetto alla luce del confronto avuto. L'intero percorso si concluderà il 15 dicembre 2025, con la pubblicazione ufficiale del documento finale.

3.2.2 Inclusione e accessibilità del percorso

La partecipazione al DP è avvenuta attraverso diverse modalità pensate per garantire la massima accessibilità e trasparenza. In particolare:

- è stato possibile prendere parte agli incontri pubblici organizzati sul territorio, che si sono svolti sia in presenza che online, in modo da permettere un'ampia partecipazione anche a distanza;
- tutti i materiali, gli approfondimenti e gli aggiornamenti relativi al progetto sono stati resi disponibili sul sito ufficiale del DP, all'indirizzo www.dpnuovopontesanmichele.it;
- attraverso lo stesso portale, i soggetti collettivi come comitati, associazioni o enti territoriali hanno inviato osservazioni, richieste di chiarimento o proposte, in linea con quanto stabilito dalla normativa vigente;
- durante gli incontri è stata utilizzata la piattaforma Zoom, che offre diverse funzionalità di accessibilità: la possibilità di attivare i sottotitoli automatici, di ingrandire i caratteri sullo schermo, di scrivere e inviare i propri contributi via chat, di chiedere la parola attivando videocamera e microfono. Inoltre, la piattaforma è compatibile con i principali screen reader (JAWS, NVDA, VoiceOver, TalkBack), consentendo alle persone non vedenti o ipovedenti di accedere ai contenuti e partecipare attivamente al dibattito,
- il sito web dedicato al Dibattito Pubblico è stato progettato secondo le **linee guida WCAG 2.1 – livello AA** del W3C, garantendo accessibilità inclusiva. La sua struttura semplice, con menu chiari e ben organizzati, facilita la navigazione da tastiera e rende il contenuto facilmente fruibile anche da persone con disabilità visive o motorie.

3.2.3 La conferenza stampa d'avvio

Il 15 maggio 2025 si è tenuta presso Regione Lombardia la conferenza stampa di presentazione e avvio del DP, con la partecipazione della Responsabile del DP, di RFI e Regione Lombardia. All'incontro hanno preso parte anche Sindaci e rappresentanti di enti territoriali e stakeholder del territorio oggetto dell'intervento.

Contestualmente alla Conferenza stampa è stato messo online il sito ufficiale del procedimento www.dpnuovopontesanmichele.it dove era pubblicata la Relazione di progetto, dando così il via formale al DP e ai 60 gg previsti per la presentazione delle osservazioni, conseguenti a tale pubblicazione.

3.2.4 Comunicazione:

Le attività di comunicazione relative al progetto e allo svolgimento del DP sono state realizzate utilizzando una pluralità di canali, così da raggiungere il maggior numero possibile di interlocutori. Oltre al sito ufficiale, le informazioni sono state pubblicate sul portale di RFI dedicato ai dibattiti

pubblici. A supporto, sono stati attivati anche strumenti di comunicazione più diretta, come comunicati stampa, relazioni con i media e i canali social ufficiali di RFI, con l'obiettivo di garantire una comunicazione chiara, trasparente e continuativa durante tutto il percorso partecipativo.

3.2.5 Il sito web

Il sito web ufficiale del Dibattito Pubblico dedicato al nuovo ponte San Michele – www.dpnuovopontesanmichele.it – è stato il principale strumento di informazione, partecipazione e coordinamento delle attività legate al processo di confronto promosso ai sensi dell'articolo 40 del D.lgs. 36/2023. Ideato con l'obiettivo di garantire massima trasparenza e accessibilità, il portale ha rappresentato un punto di riferimento costante per tutti gli attori coinvolti, offrendo contenuti, aggiornati e organizzati in modo funzionale all'interazione con il territorio.

Fin dalla sua apertura, il sito ha raccolto e messo a disposizione tutti i materiali progettuali rilevanti, a partire dalla Relazione di progetto dell'opera, scaricabile in formato integrale, e da una serie di documenti ed elaborati relativi alle alternative progettuali considerate per la realizzazione del nuovo ponte (DOCFAP). I contenuti sono stati redatti in un linguaggio accessibile anche a un pubblico non tecnico, con l'intento di facilitare la comprensione delle scelte progettuali da parte di cittadini, comitati, amministrazioni ed enti interessati.

Una delle funzionalità più significative offerte dal sito è stata la possibilità di iscriversi agli incontri pubblici previsti durante il dibattito, grazie a moduli online. Questa modalità ha permesso a chiunque – cittadini, membri della società civile – di assistere agli appuntamenti previsti. Parallelamente, il sito ha previsto un apposito modulo di accreditamento per associazioni, comitati e enti collettivi, che hanno potuto così registrarsi formalmente, scegliendo la partecipazione agli eventi in presenza e in modalità telematica, ricevere aggiornamenti dedicati e trasmettere le proprie osservazioni in modo ufficiale.

Tutti i contributi ricevuti sono stati raccolti e pubblicati in una sezione dedicata, garantendo piena tracciabilità e visibilità ai contenuti condivisi nel corso del percorso partecipativo. Anche l'agenda degli incontri, con date, orari, sedi e modalità di accesso, è stata aggiornata costantemente sul sito, che ha svolto anche una funzione di archivio e diario pubblico delle attività svolte.

A livello di comunicazione, il portale è stato integrato con gli altri strumenti ufficiali come i comunicati stampa e i canali social istituzionali dei Comuni interessati dal Progetto. Questa sinergia ha permesso una diffusione capillare delle informazioni e ha contribuito a coinvolgere in modo più ampio e consapevole le comunità locali. Nel periodo di attività compreso tra il 15 maggio e il 13 agosto, il sito web <https://www.dpnuovopontesanmichele.it> ha registrato un totale di 28.309 pagine visitate da 8.817 utenti unici, con un tempo medio di permanenza sul sito pari a 3 minuti.

3.3 Gi incontri

3.3.1 Incontro Plenario del 22 Maggio 2025

L'incontro si è svolto in modalità ibrida dalle 10:00 alle 13:00 e ha rappresentato il primo appuntamento del percorso partecipativo sul nuovo ponte San Michele.

Sono presenti 30 enti pubblici (22 Comuni: Cornate d'Adda, Paderno d'Adda, Calusco d'Adda, Medolago, Chignolo d'Isola, Verderio, Merate, Osnago, Ponte San Pietro, Imbersago, Bernareggio, Solza, Suisio, Bottanuco, Sotto il Monte G. XXIII, Carvico, Trezzo sull'Adda, Aicurzio, Lomagna, Ronco Briantino, Carnate, Presezzo, Sulbiate; e 8 enti sovra-locali: Province di Bergamo e Lecco, RL DG Territorio e Sistemi Verdi, RL DG Infrastrutture e OO.PP., Parco Adda Nord, ARPA Lombardia, AIPO, ADBO). Accreditati anche Comitato Cittadini Ponti, Comitato Nuova Viabilità dell'Isola Bergamasca – Fattore di Sviluppo Sostenibile, Associazione AltroGas. Sono iscritti 78 cittadini in modalità webinar.

Dopo l'apertura della Responsabile del Dibattito Pubblico, sono seguite le presentazioni tecniche.

I progettisti di Italfer hanno curato quattro interventi specialistici: Geol. Gabriele Amato (Inquadramento geologico e geotecnico), Ing. Paola Di Gennaro (Alternative di tracciato e scenari progettuali), Arch. Gloria Dajelli (Analisi degli scenari di progetto nel contesto territoriale), Ing. Filippo A. Marciànò (Studio dei trasporti e analisi costi-benefici).

La fase successiva è stata dedicata al confronto con il territorio, che ha visto 11 interventi complessivi tra amministratori locali, rappresentanti provinciali e comitati. Sono intervenuti i sindaci Danillo Villa (Verderio), Giampaolo Torchio (Paderno d'Adda), Simone Biffi (Solza), Fabio Vergani con due interventi (Imbersago), Francesco Colombo (Ronco Briantino), Gianluca Piazza (Bernareggio), Mattia Salvioni (Merate), per la Provincia di Bergamo è intervenuto Massimiliano Rizzi. Dal fronte associativo hanno preso la parola Pierluigi Toccagni per il Comitato Nuova Viabilità Isola Bergamasca – Fattore di Sviluppo Sostenibile e Angelo Mandelli per il Comitato Cittadini Ponti.

Il confronto ha fatto emergere alcune questioni centrali. Molti amministratori hanno manifestato forte preoccupazione per la viabilità stradale: il nuovo ponte è percepito come un'opera ferroviaria necessaria, ma rischia di riversare nei centri abitati un volume insostenibile di traffico veicolare, in particolare pesante, su strade già oggi congestionate e sottodimensionate. Più voci hanno sollecitato lo studio di alternative di tracciato, con richieste di valutare anche ipotesi non incluse nel DOCFAP (variante a nord, attraversamenti a sud), oltre a chiedere un approccio più integrato che tenga insieme ferrovia e viabilità ordinaria.

Altro tema emerso con chiarezza riguarda la tutela del paesaggio e delle abitazioni: diversi sindaci hanno sottolineato la necessità di ridurre demolizioni e interferenze, proponendo soluzioni in galleria o allineamenti alternativi per minimizzare gli impatti diretti sulle comunità.

Il futuro del ponte San Michele ha rappresentato un ulteriore punto di discussione: da più parti è stato chiesto di chiarire le prospettive di utilizzo e la responsabilità della sua conservazione una volta dismesso dal servizio ferroviario. Alcuni comitati hanno proposto scenari di valorizzazione alternativa, come un possibile riuso in chiave culturale o ciclopedonale. I contenuti integrali dell'incontro sono disponibili al seguente [link](#).

3.3.1.1 Domande e risposte

Durante il dibattito sono stati posti alcuni quesiti da parte dei sindaci, ai quali ha risposto il referente di progetto di RFI, l'Ing. Daniele Mari.

Il Sindaco di Merate, Mattia Salvioni, ha chiesto di includere la soppressione del passaggio a livello tra Ronco Briantino e Merate (via Cesare Battisti). L'Ing. Daniele Mari ha precisato che tale passaggio non rientra al momento nel perimetro dell'intervento, ma sarà oggetto di una valutazione più ampia, nell'ambito del programma generale di soppressione dei passaggi a livello previsto da RFI.

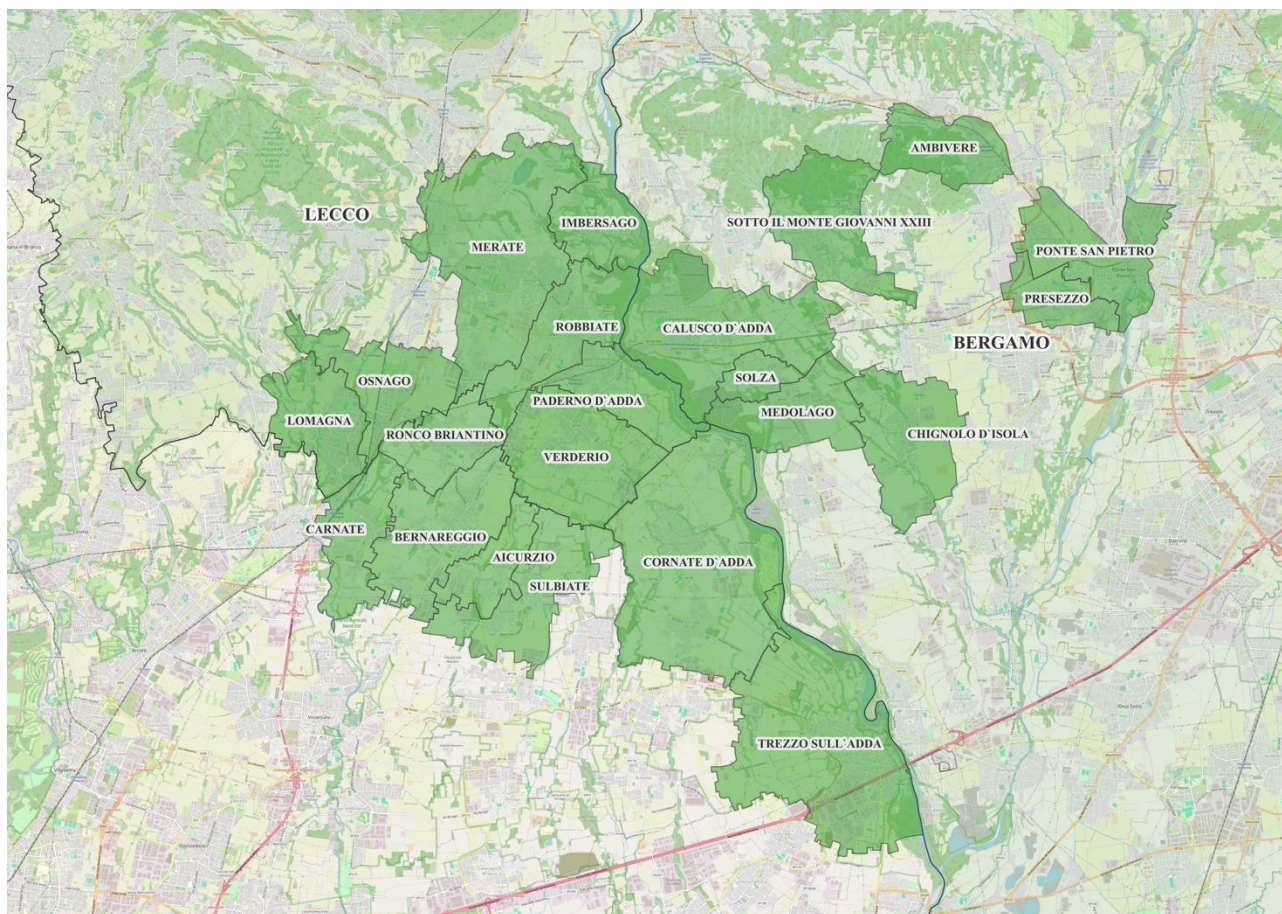
Il Sindaco di Solza, Simone Biffi, ha sollevato più questioni. In merito alla gestione del traffico, ha chiesto se siano disponibili studi comparativi tra le diverse soluzioni progettuali. Ha poi domandato chiarimenti sugli espropri, richiedendo una mappatura delle aree interessate. L'Ing. Daniele Mari ha spiegato che, essendo il progetto in fase preliminare, non esiste ancora un piano particellare dettagliato, ma sono state individuate fasce di impatto con potenziali interferenze, evidenziate nelle slide presentate e pubblicate sul sito.

Biffi ha inoltre chiesto chiarimenti sui tempi di realizzazione, in particolare per l'ipotesi dei due ponti. La risposta è stata che tecnicamente è possibile avviare due cantieri in parallelo, come previsto dal cronoprogramma, ma che restano da definire soggetti e modalità di realizzazione della parte stradale, richiedendo ulteriori accordi.

Infine, il Sindaco ha domandato quale sarà il destino del ponte San Michele dopo la dismissione. L'Ing. Daniele Mari ha chiarito che, cessato l'interesse da parte di RFI, saranno i Comuni e gli enti locali i primi interlocutori per definirne gli utilizzi futuri, che potranno riguardare, ad esempio, la sua

Albino	1	Paderno d'Adda	13
Azzano San Paolo	1	Ponte San Pietro	1
Bernareggio	4	Presezzo	1
Bottanuco	3	Robbiate	1
Brembate	1	Ronco Briantino	3
Calusco d'Adda	21	Santa Maria Hoè	1
Capriate San Gervasio	1	Solza	1
Carvico	3	Sotto il Monte Giovanni XXIII	2
Cassago Brianza	1	Suisio	3
Cernusco Lombardone	2	Terno d'Isola	2
Chignolo d'Isola	3	Trezzo sull'Adda	1
Cornate d'Adda	1	Verderio	1
Lecco	1	Vimercate	1
Merate	4		

Qui di seguito la mappa delle Amministrazioni Pubbliche comprensive delle Province di Bergamo, Lecco, che hanno partecipato attivamente all'incontro.



3.3.2 Incontro online di Approfondimento del 29 Maggio 2025

L'incontro, interamente online, si è svolto dalle 14:00 alle 15:30 ed è stato dedicato al tema della viabilità connessa al nuovo ponte.

Hanno preso parte 23 Comuni (Osnago, Ponte San Pietro, Robbiate, Imbersago, Bernareggio, Solza, Calusco d'Adda, Suisio, Bottanuco, Sotto il Monte Giovanni XXIII, Carvico, Trezzo sull'Adda, Aicurzio, Lomagna, Ronco Briantino, Carnate, Medolago, Presezzo, Verderio, Merate, Sulbiate, Paderno d'Adda, Chignolo d'Isola, Verderio), le Province di Bergamo, Monza e Brianza, Lecco, la Regione Lombardia (DG Territorio e Sistemi Verdi, DG Infrastrutture e OO.PP.), Parco Adda Nord, ARPA Lombardia, AIPO, ADBO. Accreditati 4 comitati/associazioni (tra cui Comitato Cittadini Ponti e Comitato Nuova Mobilità Isola Bergamasca). Iscritti 107 cittadini in modalità webinar.

Dopo l'introduzione della Responsabile del Dibattito Pubblico, sono seguiti gli interventi istituzionali con repliche tecniche di RFI. Al termine, una sessione conclusiva di domande e risposte con una sintesi di criticità e proposte. Gli interventi degli Amministratori quali Massimo Bocchi (assessore Calusco d'Adda), Matteo Baraggia (sindaco Aicurzio), Fabio Fabbri (Provincia di Monza e Brianza), Andrea Panzeri (sindaco Cornate d'Adda), Gianluca Piazza (sindaco Bernareggio), Danillo Villa (sindaco Verderio), Giampaolo Torchio (sindaco Paderno d'Adda, con 2 interventi distinti), Massimiliano Rizzi (Provincia BG), Fabio Colleoni (Comitato Nuova Mobilità Isola Bergamasca) hanno sottolineato soprattutto istanze legate alla viabilità ordinaria: timori per l'aumento del traffico pesante nei centri abitati, richiesta di limitazioni selettive all'accesso dei mezzi pesanti e, in parallelo, indicazioni su opere complementari (varianti, connessioni con il sistema brianzolo e con la futura Pedemontana).

Più interventi hanno sollecitato l'analisi di alternative di tracciato (ipotesi più a nord o, in chiave sistemica, attraversamenti a sud tra Cornate e Suisio) e una valutazione integrata che tenga insieme ferro e gomma, evitando decisioni "a pezzi". Tra i punti maggiormente richiamati va sottolineata l'assenza della Regione al tavolo del confronto su un tema—la viabilità—che richiede programmazione sovracomunale, da qui l'invito a un coinvolgimento più esplicito nei passaggi successivi. Sul piano locale, forte l'attenzione alla tutela delle abitazioni prossime ai possibili tracciati, con richieste di soluzioni in galleria o di allineamenti alternativi per ridurre demolizioni e impatti.

L'incontro ha fatto emergere con chiarezza alcuni temi ricorrenti. La prima riguarda la viabilità e il traffico pesante: molti interventi hanno evidenziato come il nuovo ponte rischi di riversare sulle strade locali fino a 2.000 mezzi pesanti al giorno, un dato considerato insostenibile per i centri abitati già congestionati. Sono state dunque fatte richieste di introdurre limitazioni mirate o di prevedere infrastrutture complementari.

Un secondo filone di confronto ha riguardato le alternative di tracciato: diversi amministratori e comitati hanno sollecitato l'esplorazione di ipotesi ulteriori rispetto a quelle attualmente in valutazione, come un attraversamento più a nord o, in chiave sistemica, a sud tra Cornate e Suisio, con possibili integrazioni alla rete della Pedemontana.

La tutela delle abitazioni ha rappresentato un altro nodo centrale. Le comunità locali hanno manifestato forte preoccupazione per le possibili interferenze con edifici residenziali e hanno chiesto che siano approfondite soluzioni meno impattanti, come tratti in galleria o varianti di percorso che evitino demolizioni e disagi diretti ai residenti.

Dal fronte tecnico, è stato chiarito lo stato della Gronda Merci: si tratta di un progetto formalmente esistente ma oggi fermo. È stato sottolineato che questa infrastruttura non può sostituire il nuovo ponte, in quanto concepita per funzioni diverse, esclusivamente legate al traffico merci.

Infine, si è tornati sul destino del ponte San Michele. Pur essendo riconosciuto come bene storico e identitario, è stato ribadito che non potrà mantenere a lungo né la funzione ferroviaria né quella stradale, per limiti strutturali. Alcune proposte di valorizzazione alternativa – come il riuso in chiave ciclopeditonale – sono state avanzate, ma restano da approfondire in futuro.

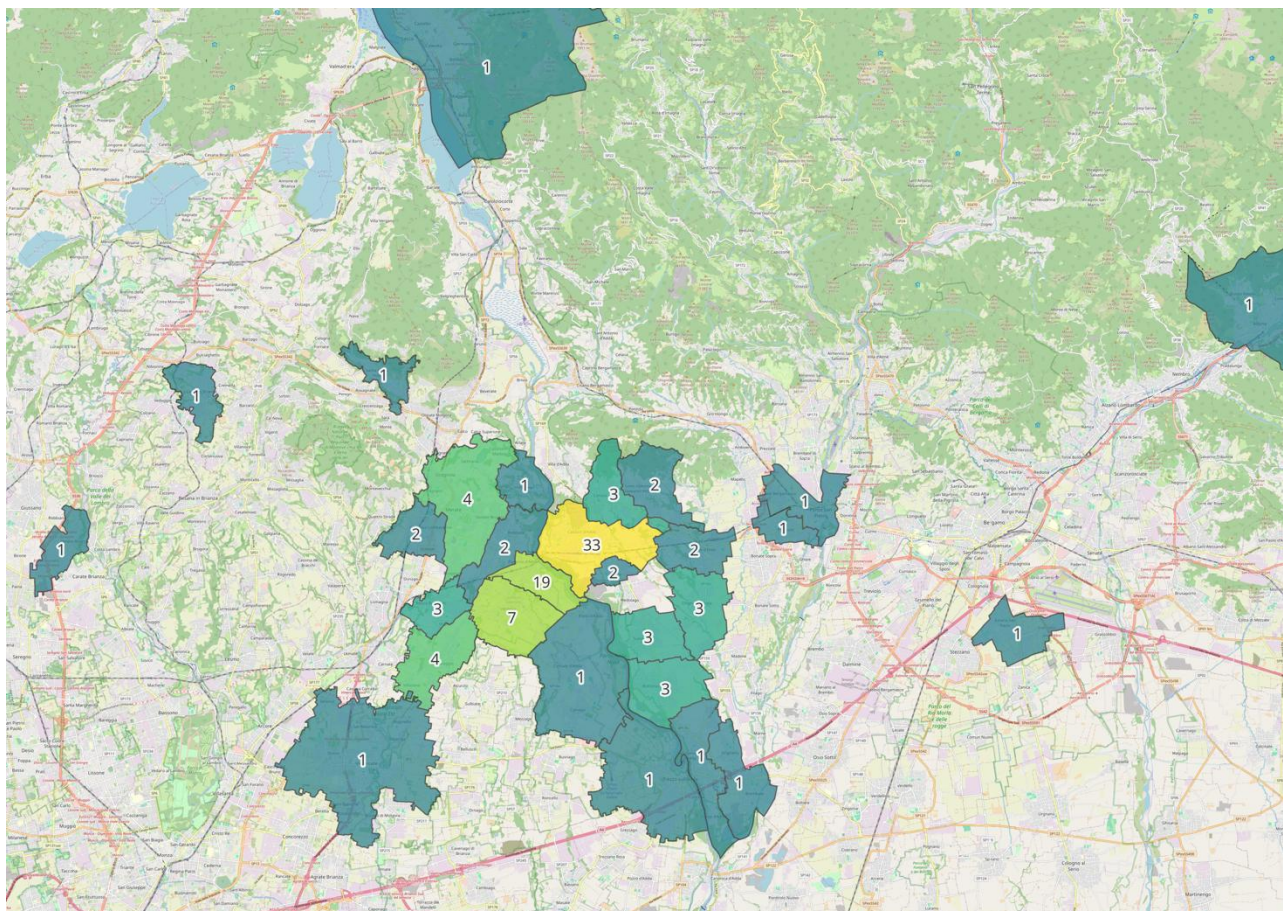
I contenuti integrali dell'incontro sono disponibili al seguente [link](#).

3.3.2.1 Monitoraggio della partecipazione all'Incontro

Agli incontri pubblici si sono iscritti complessivamente **148 partecipanti**, tra rappresentanti delle amministrazioni comunali e sovracomunali, associazioni e cittadini. Nel modulo di registrazione erano richiesti anche dati anagrafici di base, come genere e residenza. Dall'analisi di tali informazioni anche in questo incontro emerge una prevalenza maschile: hanno partecipato **37 donne (25,0%)** e **111 uomini (75,0%)**.

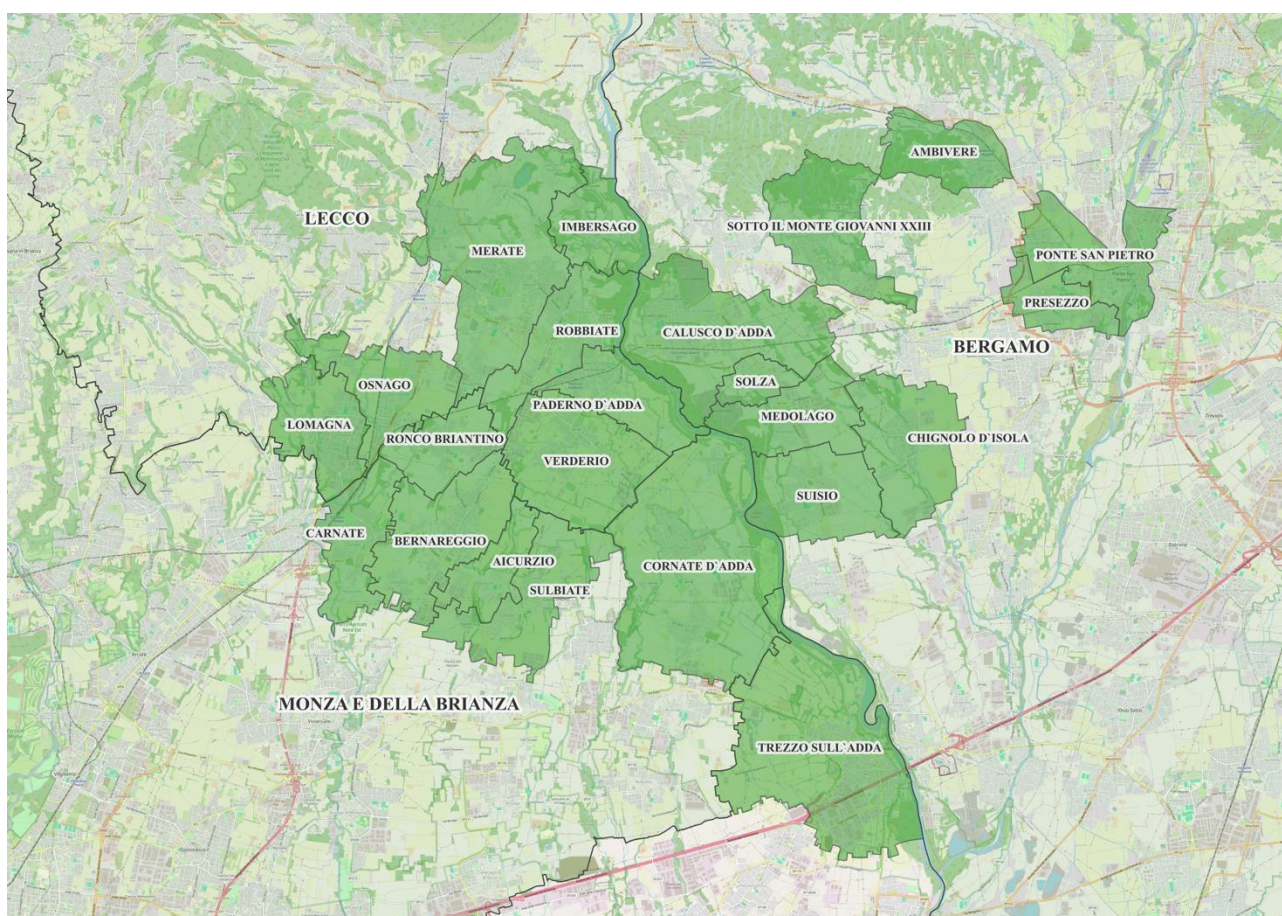


Qui di seguito la mappa della distribuzione degli iscritti sul territorio, realizzata attraverso i dati della residenza. Questi dati forniscono una traccia sull'indicazione delle aree territoriali maggiormente interessate all'intervento.



Albino	1	Paderno d'Adda	19
Azzano San Paolo	1	Ponte San Pietro	1
Bernareggio	4	Presezzo	1
Bottanuco	3	Robbiate	2
Brembate	1	Ronco Briantino	3
Calusco d'Adda	33	Santa Maria Hoè	1
Capriate San Gervasio	1	Solza	2
Carvico	3	Sotto il Monte Giovanni XXIII	2
Cassago Brianza	1	Suisio	3
Cernusco Lombardone	2	Terno d'Isola	2
Chignolo d'Isola	3	Trezzo sull'Adda	1
Cornate d'Adda	1	Vanzago	1
Imbersago	1	Verano Brianza	1
Lecco	1	Verderio	7
Merate	4	Vimercate	1

Qui di seguito la mappa delle Amministrazioni Pubbliche comprensive delle Province di Bergamo, Lecco e Monza Brianza che hanno partecipato attivamente all'incontro.



4 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Qui di seguito si riportano i link a tutte le osservazioni/contributi arrivati entro il limite di tempo indicato da amministrazioni statali, enti pubblici, amministrazioni territoriali e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati.

[Associazione AIB - Ambito Isola Bergamasca](#)

[Comune di Calusco d'Adda](#)

[Comune di Calusco d'Adda - Integrazioni](#)

[Comitato Cittadini Ponti](#)

[Comitato L'Isola in Movimento](#)

[Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi](#)

[Comune Cornate d'Adda](#)

[Comune di Aicurzio](#)

[Comune di Merate e altri 12 Comuni](#)

[Comune di Solza](#)

[Comune di Solza – Integrazioni](#)

[Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII](#)

[Comune di Trezzo sull'Adda](#)

[Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago](#)

[Confagricoltura Como Lecco](#)

[Confagricoltura Milano Lodi e Monza Brianza](#)

[CONFAPI – Lecco](#)

[Consulta Comune di Imbersago](#)

[Edison Spa](#)

[Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca, fattore di sviluppo sostenibile](#)

[Parco Adda Nord](#)

[Provincia di Bergamo](#)

[Regione Lombardia](#)

[Provincia di Lecco](#) (Osservazioni pervenute oltre la scadenza)

[Ministero della Cultura](#) (Osservazioni pervenute oltre la scadenza)

[Comune Trezzo sull'Adda – Danilo Villa e Mara Margutti](#) (osservazioni pervenute oltre i termini stabiliti)

5 I TEMI EMERSI

5.1 Viabilità e mobilità stradale in relazione al progetto della nuova infrastruttura ferroviaria

La viabilità stradale rappresenta il tema più discusso e approfondito nei documenti presentati da Comuni, comitati, associazioni e altri portatori di interesse. In molti contributi le Amministrazioni hanno espresso consapevolezza della piena titolarità di RFI per quanto riguarda l'interlocuzione sulla rete ferroviaria, riconoscendo, al contempo, che il contesto del DP non poteva comprendere una pianificazione in materia di viabilità a livello provinciale e/o locale.

Dalle osservazioni raccolte emerge una preoccupazione diffusa per le ricadute viabilistiche derivanti dai diversi scenari di nuovo attraversamento dell'Adda. I Comuni, i comitati e le associazioni segnalano rischi di aumento significativo dei flussi di traffico, in particolare di quello pesante, con possibili effetti di congestione e peggioramento della sicurezza stradale su arterie provinciali e strade locali già critiche (SP56, SP55, viabilità collinare e accessi urbani).

Viene richiesto lo svolgimento di analisi di traffico aggiornate e specifiche per le aree maggiormente esposte agli impatti. L'obiettivo, condiviso da più portatori di interesse, è garantire che le nuove infrastrutture migliorino l'accessibilità e la sicurezza senza aumentare le congestioni sulle strade locali e sui centri urbani, e che siano integrate con una pianificazione coordinata a livello provinciale e regionale.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Si evidenzia il rischio di peggiorare la congestione viaria e la sicurezza sulle principali direttrici e strade locali, in particolare sulla SP 56 e nelle aree collinari circostanti, con possibili ricadute negative sulla qualità della vita. La proposta di un nuovo ponte stradale a 3,5 km a nord del San Michele viene ritenuta non praticabile, perché potrebbe avere gravi impatti ambientali e paesaggistici su un'area di pregio e con potenziali effetti negativi sulla viabilità locale. **(Consulta territorio, ambiente ed ecologia di Imbersago)**
- Criticità di introdurre un nuovo ponte a doppia corsia, aperto anche ai mezzi pesanti, in un reticolo di strade prevalentemente comunali a vocazione residenziale, con conseguente rischio di incremento di traffico nei centri abitati. Si sottolinea inoltre la scarsa funzionalità della rete viaria esistente per la mobilità est-ovest e la necessità di disincentivare il traffico pesante nei centri abitati, indirizzandolo verso arterie di grande scorrimento. **(Comune di Trezzo sull'Adda)**
- Il nuovo duplice attraversamento ferroviario e stradale dell'Adda, pur essendo un'opera di lunga durata, porterebbe solo a un incremento poco significativo (+12%) della quota di mobilità su ferro, mentre determinerebbe un aumento consistente (+150%) dei flussi complessivi, in particolare di merci, su strada e ferrovia. L'aumento di traffico coinvolgerebbe non solo i territori rivieraschi, ma anche tre province e la Città Metropolitana di Milano, con possibili effetti negativi su ambiente, salute, tempi di spostamento e sicurezza. Si evidenzia inoltre il rischio di aggravare le criticità della mobilità già congestionata nell'area pedemontana, caratterizzata da vincoli naturali e infrastrutturali, con aumento di incidentalità, inquinamento e consumo di energia da fonti fossili. **(Comitato Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca fattore di sviluppo sostenibile)**



- Preoccupazione per l'eliminazione del passaggio a livello Solza–Calusco, che comporterebbe spostamento di traffico sulla SP 170 già congestionata, aumento dei rischi per pedoni e ciclisti in assenza di attraversamenti sicuri, rottura della rete di mobilità dolce e potenziale consumo di suolo agricolo per nuove arterie. Rilevata la necessità di mantenere connessioni sicure e sostenibili tra i due Comuni. **(Comune di Solza)**
- Il territorio presenta già oggi gravi criticità viabilistiche, con congestione cronica su SP342dir, SP54, SP55, SP3, SP177 e difficoltà di accesso/uscita dalla Tangenziale Est (A51). Le proposte RFI, in tutti e tre gli scenari, aggraverebbero il traffico nei centri abitati, sia per attraversamenti che per trasporto merci, senza garantire soluzioni efficaci per la viabilità locale. L'accessibilità al ponte è morfologicamente difficile e la chiusura o riduzione di capacità renderebbe l'area vulnerabile. **(Comune di Merate e altri 12 Comuni)**
- Le ipotesi progettuali presentano elevati impatti sulla viabilità locale e sui centri abitati, con possibili incrementi del traffico merci e conseguenti impatti acustici e vibrazionali. Si segnala il rischio di espropri di abitazioni, consumo di suolo in area di Parco Adda Nord e notevole impatto paesaggistico a danno del ponte San Michele. **(Comune di Solza)**
- Forte preoccupazione per un collegamento Calusco–Paderno a doppio senso e aperto ai mezzi pesanti, che aggraverebbe la saturazione della rete viaria esistente (SP 3, SP 177, SP 342, SP 45, SP 2, A51 Tangenziale Est) con flussi provenienti dalla bergamasca verso la provincia di Monza e Brianza. Criticità legate al traffico già intenso, attraversamento di centri abitati, mancanza di circonvallazioni (Trezzo sull'Adda) e rischio di peggiorare sicurezza e vivibilità. **(Comune di Aicurzio)**
- Preoccupazione per l'assenza di un'adeguata rete stradale in grado di sostenere i futuri flussi di traffico, in particolare pesante, derivanti dal nuovo ponte. Si evidenziano criticità sulla sponda lecchese, dove mancano infrastrutture capaci di assorbire i volumi previsti. Rilevato il rischio di aggravare la viabilità locale senza una gestione diversa delle direttrici stradali. **(Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII)**
- Si evidenzia la necessità di sviluppare una rete viaria complementare al nuovo ponte per gestire i futuri flussi di traffico leggero e pesante. Tra le opere ritenute indispensabili: un secondo ponte stradale sull'Adda tra Bottanuco e Trezzo d'Adda e la strada di collegamento Calusco d'Adda – Terno d'Isola (variante SP 166), già approvata. Si propone inoltre di limitare temporaneamente il traffico pesante sul nuovo viadotto fino alla realizzazione delle opere viarie di supporto. **(Comune di Calusco d'Adda)**
- Preoccupazione per la chiusura del ponte San Michele senza alternative operative, con rischio di isolamento dell'Isola Bergamasca, gravi ripercussioni economiche, sociali e sulla qualità della vita. Segnalati rischi di traffico urbano incontrollato nei centri abitati, aggravati dall'aumento previsto di veicoli (fino a 13.950 al giorno, di cui 15% mezzi pesanti), con peggioramento della sicurezza e della vivibilità. **(Comitato L'Isola in Movimento)**
- Si sottolinea la necessità di sviluppare una rete viaria complementare per assorbire i nuovi flussi di traffico generati dal ponte, compreso un secondo ponte stradale sull'Adda tra Bottanuco e Trezzo e il collegamento Calusco–Terno (variante SP 166). Si chiede di prevedere la limitazione temporanea del traffico pesante sul nuovo ponte fino al completamento delle opere viarie. Importante il mantenimento della continuità dei percorsi



ciclopeditoni e il collegamento delle zone residenziali isolate (zona Torre) tramite sovrappasso carrabile e due sottopassi ciclopeditoni. **(Provincia di Bergamo)**

- Criticità sugli scenari 2 e 3 di RFI che non garantiscono un corretto equilibrio del traffico locale e la gestione dei flussi veicolari, specie alla luce delle condizioni precarie del ponte di Brivio. Si richiede un nuovo attraversamento stradale in prossimità del San Michele e un secondo attraversamento a monte di Trezzo sull'Adda, oltre alla realizzazione di opere viarie strategiche come la Variante Calusco–Terno–Bonate e la Dorsale dell'Isola. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- Preoccupazione per il rischio di aggravare la congestione viaria nei centri abitati, già in sofferenza, soprattutto con l'aumento del traffico pesante proveniente dalla provincia bergamasca. Critiche all'ipotesi di ponte tra Villa d'Adda e Imbersago, che costringerebbe i mezzi a percorsi tortuosi su strade strette e già congestionate. Richiesta di tenere il traffico pesante fuori dai centri abitati con viabilità alternativa a scorrimento veloce. Proposta di una pianificazione integrata che contempli la Gronda ferroviaria nord-est già approvata dal CIPE nel 2005 e collegamenti stradali in aree non urbanizzate (ponte a sud) con connessioni rapide alla rete provinciale e statale, riducendo il traffico locale e salvaguardando le aree residenziali. **(Comitato Cittadini Ponti)**
- Gli scenari 1 e 3 comportano l'innesto diretto del nuovo ponte su via Edison, unica via di accesso allo stabilimento Molino Colombo. Tale situazione determinerebbe l'interruzione dell'accesso sia in fase di cantiere sia a regime, con gravi ripercussioni sulla logistica aziendale e sulla circolazione di mezzi pesanti (bilici da 30 tonnellate), aggravando la complessità delle manovre e la sicurezza della viabilità locale. **(CONFAPI – Lecco)**
- Tra gli scenari proposti, si ritiene sia da perseguire lo scenario 1 con ponte a traffico misto ferroviario e stradale in stretto affiancamento all'attuale Ponte San Michele. La soluzione infatti, con le indicazioni e le prescrizioni indicate nel documento di osservazioni, risulta complessivamente di maggiore interesse per Regione Lombardia per il suo approfondimento nell'ambito delle successive fasi progettuali.
- Pur non affrontando in dettaglio la viabilità veicolare, si segnala che le criticità diffuse della rete stradale avranno ricadute paesaggistiche e ambientali anche in aree distanti dall'opera, specialmente sulla sponda destra. Si richiedono studi ante-operam sugli impatti cumulativi, considerando anche la mobilità dolce/ciclabile da integrare efficacemente con le nuove infrastrutture. **(Parco Adda Nord)**
- Preoccupazione per il forte incremento di traffico previsto (+244% sul nuovo attraversamento) con ricadute sulla SP55, già molto utilizzata anche da utenti deboli (ciclisti). Necessità di messa in sicurezza della SP55 con pista ciclabile illuminata lungo tutto il tracciato. Criticità anche per possibili nuovi collegamenti viari che, se mal pianificati, potrebbero frammentare il territorio comunale. **(Comune Cornate d'Adda)**
- Gli scenari 1 e 3, che prevedono un nuovo ponte stradale in affiancamento al San Michele, aggraverebbero la congestione su strade provinciali e comunali (SP166, SP170, SP54, SP55), aumentando il traffico pesante e riducendo la sicurezza per utenti deboli (pedoni, ciclisti). Scenario 2, con ponte stradale Imbersago–Villa d'Adda, genererebbe nuovi flussi veicolari in aree collinari e agricole prive di infrastrutture idonee, con possibili incidenti e degrado viario.

Si teme l'utilizzo della nuova infrastruttura come corridoio per traffico merci in transito, con peggioramento delle condizioni di vivibilità nei centri abitati. (**Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago**)

- Si ribadisce la necessità di garantire, in tutte le fasi realizzative, la continuità della mobilità ferroviaria e stradale, evitando interruzioni prolungate che comprometterebbero la qualità del servizio e le attività economiche locali. Particolare attenzione a minimizzare l'impatto sul transito di treni e veicoli e a ridurre i disagi già sperimentati durante la chiusura del ponte San Michele (settembre 2018 – marzo 2019). La nuova soluzione proposta dovrebbe innestarsi direttamente sulla nuova SP166 var (aperta il 6 agosto 2025) per migliorare la connessione viaria ed evitare interferenze con la viabilità urbana (**Comune di Calusco d'Adda**)
- Si evidenzia che lo Scenario 1, con ponte stradale in affiancamento al San Michele, devierebbe il traffico pesante e di attraversamento verso il quartiere Monastero, aumentando notevolmente i flussi veicolari su vie locali strette, con peggioramento della sicurezza stradale e della vivibilità. Scenario 2 comporterebbe comunque ricadute viarie significative, in particolare per la necessità di nuove connessioni stradali in aree non idonee. (**Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi**)
- Si ritiene che le soluzioni con il ponte ferroviario in stretto affiancamento all'esistente siano maggiormente coerenti con gli obiettivi del Servizio Ferroviario, questa soluzione andrà ottimizzata. Sarà necessario garantire, durante tutte le fasi di cantiere, la continuità operativa della linea ferroviaria, evitando interruzioni. Nell'ambito delle successive fasi di progettazione, gli interventi sulle località di Calusco e Paderno-Robbiate siano integrati con elementi di segnaletica. (**Regione Lombardia**)
- Si ritiene prioritaria la costruzione di un nuovo ponte ferroviario a doppio binario e di un nuovo ponte stradale a doppio senso, entrambi in sostituzione del San Michele. Chiede opere connesse (variante di Verderio, nuova viabilità di Brivio, superamento centri abitati) per garantire fluidità e sicurezza della mobilità locale e sovralocale. (**Provincia di Lecco - Osservazioni pervenute oltre la scadenza**)

5.2 Richieste di studi viabilistici e analisi integrative di carattere tecnico

Le osservazioni insistono sulla necessità di sviluppare analisi comparate tra gli scenari di traffico, includendo anche opzioni non ancora esplorate o versioni riviste di ipotesi già note, nonché l'“opzione zero” e la riqualificazione dell'esistente ponte.

Le richieste più ricorrenti riguardano:

1. **analisi di traffico** su scala sovracomunale, con proiezioni di lungo periodo e stime degli effetti indotti sulla viabilità locale e provinciale;
2. **indagini geologiche e idrogeologiche** approfondite per garantire la sicurezza delle opere e prevenire criticità legate alla stabilità dei versanti e al rischio idrogeologico;
3. **valutazioni ambientali** complete (VIA, VIncA) che integrino impatti su aria, rumore, vibrazioni, ecosistemi e biodiversità, comprese aree Natura 2000;
4. **studi di impatto sanitario** per correlare gli effetti ambientali con la salute pubblica;
5. **analisi socio-economiche** per misurare l'impatto di espropri, frammentazione territoriale e modifiche all'assetto urbano.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Mancano simulazioni specifiche sugli scenari proposti da RFI, in particolare valutazioni calibrate sul territorio (“su misura”) e sull’efficacia in termini di sostenibilità. Non sono presenti analisi approfondite sull’intermodalità, sulla complementarità ferro-strada, sull’uso del trasporto ferroviario locale e merci, né sulle alternative per il riuso del ponte San Michele per mobilità dolce. **(Comitato Nuova Mobilità dell’Isola Bergamasca fattore di sviluppo sostenibile)**
- Si attende l’esito dell’analisi di traffico sugli effetti indotti dal nuovo ponte San Michele, commissionata dalla Provincia di Lecco con la partecipazione di numerosi Comuni del territorio, per disporre di dati oggettivi a supporto delle decisioni. **(Consulta territorio, ambiente ed ecologia di Imbersago)**
- Richiesta di valutazioni dettagliate sugli impatti viabilistici e ambientali delle soluzioni proposte, compresa la verifica della sostenibilità economica e tecnica delle ipotesi progettuali e l’analisi delle ricadute sul traffico, anche in caso di chiusura dei passaggi a livello. **(Comune di Solza)**
- Richiesta una valutazione comparativa che includa il recupero del progetto originario di riqualificazione del San Michele, alternative localizzative meno impattanti e una verifica tecnica e amministrativa per l’eventuale prolungamento della vita utile dell’attuale ponte. Si sottolinea la necessità di inquadrare la nuova infrastruttura in un piano strategico regionale coerente con la mobilità lombarda e non come opera isolata. **(Comune di Solza)**
- Richiesta una revisione dei dati sul traffico merci/passeggeri riportati negli atti, ritenuti incoerenti con le reali frequenze. Necessità di confrontare costi e benefici tra l’ipotesi di raddoppio della linea storica Carnate–Bergamo e la realizzazione della nuova tratta Carnate–Bergamo prevista dal progetto Gronda Nord Est, valutando impatti ambientali, sociali ed economici. **(Comune di Aicurzio)**
- Richiesta di approfondimenti sull’impatto dei flussi di traffico, sull’integrazione con la rete ferroviaria e stradale esistente e su una visione infrastrutturale di lungo periodo. Evidenziata la necessità di valutare alternative progettuali meno impattanti e più condivise. **(Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII)**
- Richiesta una valutazione più approfondita sulle alternative localizzative, con attenzione agli impatti viabilistici e ambientali, e l’analisi di varianti progettuali (1bis, variante a sud, variante con riduzione impatti in “zona Ponte”) per ridurre le criticità e ottimizzare costi e tempi. **(Comune di Calusco d’Adda)**
- Richiesta una valutazione approfondita costi–benefici per individuare la soluzione più equilibrata, comprensiva di analisi sulle alternative di attraversamento dell’Adda, sulla gestione dei flussi ferroviari e stradali e sull’integrazione con le infrastrutture esistenti (Pedemontana e rete viaria provinciale/statale). **(Comitato L’Isola in Movimento)**
- Richiesta la valutazione comparativa di varianti progettuali (scenario 1bis, variante a sud, modifica puntuale) per ridurre impatti e ottimizzare costi e tempi. Richiesta anche un’analisi



approfondita sul potenziamento ferroviario (doppio binario continuo fino a Bergamo, nuove fermate intermedie) e integrazione con la rete TPL e ciclabile. **(Provincia di Bergamo)**

- Richiesta di sviluppo di uno scenario alternativo (più a sud dell'attuale ponte) che riduca l'impatto paesaggistico e garantisca la funzionalità del traffico ferroviario e stradale durante i lavori. In alternativa, valutazione dello scenario 1 – variante nord, con osservazioni tecniche e ambientali per tutelare abitazioni e attività economiche. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- Richiesta di un'analisi più ampia sugli impatti ambientali, paesaggistici ed economici delle proposte RFI, includendo valutazioni sul consumo di suolo, sull'inquinamento atmosferico e acustico e sulla perdita di valore storico e turistico dell'area del San Michele e della Valle Leonardesca. **(Comitato Cittadini Ponti)**
- Si rileva l'assenza, nei documenti progettuali, di una valutazione specifica sugli impatti diretti al sito produttivo e sulle modalità per garantire la continuità operativa di Molino Colombo. Non sono analizzate alternative progettuali o soluzioni viabilistiche che evitino il blocco dell'accesso. **(CONFAPI – Lecco)**
- Si richiede una valutazione integrata degli scenari alla luce della programmazione regionale e della pianificazione di area vasta, con analisi di traffico aggiornate e coordinate tra sponda lecchese e bergamasca, comprese le proposte CAL del 12 maggio 2025. **(Comune di Merate e altri 12 Comuni)**
- Si chiede una valutazione approfondita degli effetti del tracciato ferroviario previsto nello Scenario 2 sulle aree agricole interessate, con analisi delle alternative localizzative per ridurre l'impatto su terreni agricoli produttivi. **(Confagricoltura ML e MB)**
- Il DOCFAP è ritenuto carente di un'analisi completa del contesto ambientale ed ecosistemico (omette l'analisi delle possibili interferenze con il sistema della rete ecologica) inclusi effetti cumulativi e valutazione di tutti i tratti ferroviari e stradali previsti. Si richiede l'integrazione con dati e valutazioni sulla pianificazione vigente (PTC, Piano di Indirizzo Forestale), rete ecologica, aree boscate, biodiversità e linee guida regionali. **(Parco Adda Nord)**
- Si segnala mancanza di confronto strategico con Regione Lombardia e assenza di un quadro chiaro sulle altre opere collegate (Gronda Nord-Est, nuovo attraversamento viario Adda). Si richiedono indagini geomorfologiche più approfondite, studi sul traffico integrati e valutazioni comparative complete per definire soluzioni realmente efficaci e sostenibili. **(Comune Cornate d'Adda)**
- Si rileva la carenza di analisi approfondite sugli effetti cumulativi del progetto, soprattutto sulla rete stradale sovrallocale e sui nodi critici della viabilità regionale. Mancano studi di traffico ante-operam aggiornati, confronti dettagliati tra gli scenari su parametri ambientali e sociali, e una valutazione reale dell'opzione zero (riqualificazione del San Michele). Viene richiesta anche un'analisi comparativa delle proposte alternative già depositate. **(Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago)**
- Si richiede di considerare attentamente le esigenze attuali e future dell'agricoltura nell'ambito della valutazione degli scenari, non limitandosi alla sola sostenibilità delle opere di

collegamento. Serve una valutazione comparativa più approfondita di tutti gli scenari e della possibilità di riqualificare il Ponte San Michele. **(Confagricoltura Como Lecco/Azienda Agricola Sala Pietro/Società Agricola Boschi)**

- Richiesta la rivalutazione dell'“Ipotesi SUD” sviluppata da DOIT Milano nel 2021 (cosiddetta “Ipotesi 0”), con aggiornamento tecnico e inserimento delle nuove condizioni infrastrutturali (SP166 var). Si sollecita un'analisi comparativa che tenga conto non solo di occupazioni e demolizioni, ma anche di vivibilità urbana, traffico e cantierabilità. **(Comune di Calusco d'Adda)**
- In assenza di elaborati di dettaglio, non è possibile valutare pienamente le interferenze strutturali con i manufatti Edison. Si richiedono studi più approfonditi e tavoli tecnici dedicati. **(Edison Spa)**
- Si rileva la necessità di acquisire uno Studio di Traffico di Area Vasta (Bergamo–Treviglio–Monza; SS470–A4–SS36) per valutare i livelli di servizio e definire eventuali opere viarie complementari da inserire nel progetto. Particolare attenzione alle connessioni lato Bergamo con SP166 e SP170, evitando soluzioni troppo impattanti su aree residenziali (via Monastero dei Verghi). Necessità di mantenere il San Michele operativo fino all'apertura del nuovo ponte per evitare interruzioni. **(Regione Lombardia)**
- Si richiede uno studio complessivo del traffico sul Meratese e sul ponte di Brivio, da realizzare preliminarmente a qualsiasi scelta progettuale. Si propone la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Province, Comuni, Regione e RFI per avviare subito una progettazione condivisa. **(Provincia di Lecco - Osservazioni pervenute oltre la scadenza)**

5.3 Tutela storico, paesaggistica e ambientale

Le osservazioni ricevute pongono una forte attenzione alla salvaguardia del patrimonio storico, architettonico e paesaggistico dell'area dell'Adda, riconosciuta come contesto di pregio sia a livello regionale che nazionale. Particolare rilevanza assume la presenza del Ponte San Michele, infrastruttura ottocentesca vincolata dal Ministero della Cultura, e del paesaggio fluviale della valle dell'Adda, in parte ricompreso nel Parco Adda Nord e in aree tutelate da vincoli paesaggistici e ambientali.

Molti enti e comitati segnalano che alcuni scenari progettuali, soprattutto quelli in affiancamento al ponte storico o in aree visivamente sensibili, comporterebbero impatti rilevanti sulla percezione visiva e sull'integrità del contesto, alterando panorami di alto valore identitario e turistico. Viene richiesta la predisposizione di studi di impatto paesaggistico. In diversi contributi si richiede inoltre l'attivazione di tavoli tecnici congiunti tra RFI, Regione Lombardia, enti locali e Parco Adda Nord per valutare soluzioni che riducano l'impatto visivo, integrino il nuovo manufatto nel paesaggio e salvaguardino le visuali storiche.

In più occasioni si richiede di adottare procedure come il concorso di idee per il disegno architettonico del nuovo ponte, in modo da garantire la qualità estetica e la coerenza con il contesto paesaggistico e storico.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Forte attenzione alla salvaguardia di aree di pregio naturalistico, corridoi ecologici, ambiti agricoli di qualità, boschi vincolati e siti di Rete Natura 2000. Si rileva che alcuni scenari

(specie lo Scenario 2) si sovrappongono a corridoi e nodi ecologici fondamentali, in contrasto con gli indirizzi di conservazione e ricucitura ambientale del PTC del Parco. **(Parco Adda Nord)**

- Il ponte San Michele è considerato un'opera storica e paesaggistica di valore europeo e perciò si critica la scelta di collocare il nuovo ponte a soli 30 metri di distanza - definendo tale operazione un "massacro" ecologico e paesaggistico - e la mancanza di un piano chiaro per il suo futuro utilizzo in chiave di mobilità lenta e turistica. **(Comitato Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca fattore di sviluppo sostenibile)**
- Il ponte San Michele è riconosciuto come elemento identitario e di valore paesaggistico; si chiede di definire ufficialmente il passaggio di proprietà a un nuovo soggetto, che subentri a RFI, con oneri manutentivi e garanzia di sostenibilità economica di lungo periodo per la conservazione dell'opera. Viene ribadita la necessità di proteggere il ponte San Michele e il contesto paesaggistico circostante, evitando interventi che ne compromettano il valore storico e culturale. **(Comune di Solza)**
- Difesa del ponte San Michele come opera storica e artistica di rilevanza internazionale, da valorizzare e salvaguardare, evitando la costruzione di un nuovo ponte in affiancamento che comprometterebbe l'area paesaggistica. Proposta di cessione allo Stato o alla Regione come "Patrimonio dell'Umanità" in caso di dismissione. **(Comune di Aicurzio)**
- Il Ponte San Michele, potenziale patrimonio UNESCO, rischia di subire interferenze paesaggistiche e funzionali con le ipotesi di nuovo ponte in affiancamento. Si propone di preservare il contesto attuale, favorendo la valorizzazione turistica e la riqualificazione dell'opera storica per usi ciclopeditoni. **(Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII)**
- Volontà di conservare e mantenere il ponte San Michele destinandolo a traffico veicolare leggero e uso ciclopeditono, mantenendo le attuali limitazioni per mezzi pesanti e salvaguardando il suo valore storico e paesaggistico (sito candidato UNESCO). **(Comitato L'Isola in Movimento)**
- Il nuovo ponte deve salvaguardare il contesto del San Michele, candidato a patrimonio UNESCO. Si propone la sua riqualificazione per uso ciclopeditono con servizi turistici e ricettivi, rendendolo anche economicamente sostenibile. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- Forte opposizione a soluzioni che oscurino o deturpino il ponte San Michele, ritenuto un bene di rilevanza nazionale e internazionale e candidato UNESCO. Critica alla prevista "dismissione" da parte di RFI, considerata inaccettabile, e richiesta di restauro e valorizzazione del manufatto per un uso combinato ferroviario (treni leggeri) e stradale leggero/ciclopeditono. **(Comitato Cittadini Ponti)**
- La costruzione di un ponte a meno di 30 metri dal San Michele, con impalcato più grande, oscurerebbe e altererebbe la percezione del monumento e dell'area dell'Adda, compromettendo un punto di alto valore paesistico. **(Comune di Merate e altri 12 Comuni)**

- Le aree interessate rientrano nel Parco Adda Nord e in zone di pregio paesaggistico, con specifici vincoli e azzonamenti (TP03 del PTC). L'opera impatterebbe sull'equilibrio ecologico e sulla continuità del paesaggio agrario. **(Confagricoltura ML e MB)**
- Lo scenario 2 comporterebbe forte consumo di suolo in area Parco Adda Nord, attraversando zone agricole biologiche e aree di pregio paesaggistico, con impatto amplificato dalla presenza della ferrovia in rilevato. **(Comune Cornate d'Adda)**
- Gli scenari 1 e 3 comporterebbero un impatto diretto sull'iconico Ponte San Michele e sulla valle dell'Adda, con un nuovo impalcato di grandi dimensioni a meno di 30 metri dal manufatto storico, alterando irreversibilmente la percezione e il contesto paesaggistico, tutelato da vincoli del PPR e dal Parco Adda Nord. **(Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago)**
- Si evidenzia che le aree interessate dallo Scenario 2 sono paesaggisticamente pregiate e, in un contesto già fortemente antropizzato come la Brianza Lecchese; l'opera determinerebbe un'ulteriore frammentazione territoriale e la distruzione di realtà agricole uniche. **(Confagricoltura Como Lecco/Azienda Agricola Sala Pietro/Società Agricola Boschi)**
- Tutti gli scenari hanno criticità dal punto di vista paesaggistico: lo Scenario 1 compromette la percezione del San Michele, lo Scenario 2 impatta aree agricole e naturali, lo Scenario 3 combina entrambi. Regione si ritiene necessaria, nelle successive fasi di progettazione, un'esplorazione delle più ampie alternative architettonico- ingegneristiche e si valuta positivamente l'indicazione relativa alla possibilità di utilizzare lo strumento del concorso di idee che consenta di individuare la migliore soluzione progettuale ed esecutiva. **(Regione Lombardia)**
- Il nuovo ponte deve tenere conto del valore ambientale e culturale della Valle dell'Adda, del Parco Adda Nord e della "visuale sensibile" dal Ponte di Paderno. La Provincia sottolinea la necessità di strategie architettoniche per ridurre l'impatto paesaggistico e preservare il San Michele, candidato UNESCO. **(Provincia di Lecco - Osservazioni pervenute oltre la scadenza)**
- L'area è oggetto di una straordinaria concentrazione di vincoli storici, ambientali e culturali, che rendono il paesaggio dell'Adda un unicum di valore nazionale e internazionale. In questo quadro, la costruzione di un nuovo ponte in affiancamento al San Michele (Scenario 1) è considerata la più critica, poiché rischia di compromettere irrimediabilmente le vedute e l'eccezionalità visiva del monumento ottocentesco. Dallo specifico punto di vista della tutela paesaggistica, di conseguenza, 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. . **(Ministero della Cultura - Osservazioni pervenute oltre la scadenza)**

5.4 Intermodalità e pianificazione integrata e sostenibile

Una parte rilevante delle osservazioni sottolinea l'esigenza che il nuovo collegamento sull'Adda non sia progettato come opera isolata, ma inserito in una **strategia di mobilità integrata** che contempli il coordinamento tra trasporto ferroviario, viabilità stradale e mobilità dolce. Gli enti locali e le associazioni chiedono che la progettazione del ponte e delle opere connesse valorizzi il ruolo della linea ferroviaria come asse portante per il trasporto passeggeri e merci, riducendo la dipendenza dal traffico veicolare privato e favorendo il trasferimento modale. Tra le proposte ricorrenti:

- miglioramento dell'interscambio ferro-gomma, anche attraverso parcheggi di attestamento e nodi di interscambio vicino alle stazioni;
- potenziamento delle connessioni ciclopedonali, sia in termini di sicurezza che di continuità, per favorire spostamenti brevi e turismo sostenibile;
- inserimento del progetto in un quadro più ampio di pianificazione regionale e provinciale della mobilità, con obiettivi di riduzione del traffico di attraversamento nei centri abitati e incremento dell'offerta di trasporto pubblico.

L'orientamento complessivo è che l'opera diventi un **elemento di riequilibrio modale**, contribuendo alla sostenibilità complessiva del sistema di trasporti e non soltanto a risolvere una criticità puntuale di attraversamento fluviale.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Si rileva una grave carenza di pianificazione sistemica per integrare diverse modalità di trasporto (ferro, gomma, ciclabile, pedonale, aereo), con assenza di connessioni regionali strategiche e di collegamenti ferroviari dedicati al trasporto merci e passeggeri locali. Manca inoltre la distinzione di servizi e tracciati tra treni regionali e tram-treni, così come l'eliminazione di tratti a binario unico critici per la capacità di linea. **(Comitato Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca fattore di sviluppo sostenibile)**
- Si sollecita un approccio progettuale orientato a favorire il trasferimento modale dalla gomma al ferro, a potenziare il trasporto pubblico di prossimità, a garantire continuità alla mobilità dolce e limitare il consumo di suolo e l'impatto paesaggistico. **(Comune di Solza)**
- Si propone un sistema integrato che combini potenziamento ferroviario (trasporto passeggeri e merci), collegamenti ciclabili, infrastrutture stradali strategiche (Pedemontana, Asse interurbano, circonvallazioni) e collegamenti di ultimo miglio. Importante la creazione di nodi di interscambio merci alimentati da fonti rinnovabili e la connessione alle aree urbane e produttive circostanti. **(Provincia di Bergamo)**
- Necessità di un sistema infrastrutturale integrato (ferroviario e stradale) su scala vasta, con connessioni a caselli autostradali, asse interurbano e grandi poli di interesse (Bergamo, aeroporto di Orio al Serio). Urgenza di programmare in modo coordinato per evitare congestioni e garantire continuità in caso di manutenzioni o chiusure di altri ponti sull'Adda. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- Criticata la scarsa intermodalità attuale; occorre potenziare il coordinamento tra trasporto ferroviario, autobus e viabilità stradale, riducendo il carico automobilistico nei centri e migliorando la connessione con poli produttivi e metropolitani. **(Comune di Merate e altri 12 Comuni)**

- Il contributo sottolinea che il progetto dovrebbe integrarsi in una visione strategica che comprenda collegamenti ferroviari, stradali e trasporto pubblico locale, evitando di concentrare tutte le funzioni su un'unica infrastruttura. Importante collegare l'eventuale nuovo ponte con la rete a scorrimento veloce esistente (Pedemontana, tangenziali) per ridurre il traffico di attraversamento nei centri urbani. **(Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago)**
- L'opera dovrà inserirsi in una strategia di mobilità integrata: ferrovia, viabilità stradale, trasporto pubblico locale e ciclabilità. Previsto il mantenimento delle stazioni di Calusco e Paderno-Robbiate e il coordinamento con la futura linea S18 (Bergamo–Orio al Serio). Miglioramento dell'accessibilità alle stazioni, con fermate bus vicine, segnaletica chiara e standard informativi regionali. **(Regione Lombardia)**

5.5 Interferenze con le aziende

Le osservazioni raccolte segnalano come diversi scenari del nuovo attraversamento dell'Adda può comportare impatti diretti su realtà produttive locali, in particolare aziende agricole e imprese storicamente radicate nel territorio, come il Molino Colombo.

Per le aziende agricole (Azienda Agricola Valle di Porto, Azienda Agricola Boschi, Azienda Agricola Sala Pietro) l'attenzione va alle superfici coltivate, la frammentazione dei fondi, le difficoltà di accesso ai terreni e le interferenze con la rete irrigua, con conseguente riduzione della produttività e aggravio dei costi di gestione.

Per le altre attività economiche coinvolte, l'attenzione va alla funzionalità degli impianti e sull'accessibilità per il trasporto di materie prime e prodotti finiti, elementi vitali per la continuità operativa.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Lo stabilimento Molino Colombo, fondato nel 1882 e considerato eccellenza del settore molitorio, è strettamente legato alla viabilità di via Edison. L'interruzione dell'accesso comprometterebbe l'intero processo produttivo, con rischi per la sopravvivenza aziendale, l'occupazione e il tessuto economico locale. **(CONFAPI – Lecco)**
- Le aree interessate dallo Scenario 2 comporterebbe l'attraversamento diretto di aziende agricole certificate biologiche e con allevamento all'aperto di bovini da carne (Azienda Agricola Valle di Porto e Azienda Agricola Boschi) situate in località Porto d'Adda (Cornate d'Adda – MB). Ciò determinerebbe perdita di superfici coltivabili, frammentazione dei fondi, compromissione delle certificazioni bio e difficoltà gestionali delle attività. **(Confagricoltura ML e MB)**
- Segnalata la presenza, nei tracciati dello Scenario 2, di aziende agricole biologiche certificate, la cui integrità sarebbe compromessa dall'opera. **(Parco Adda Nord)**
- Le aree interessate dallo Scenario 2 comprendono la Valle di Porto, un'ex cava completamente recuperata e destinata ad agricoltura biologica, con rischio di compromissione della produzione e perdita di qualità dei suoli agricoli. **(Comune Cornate d'Adda)**

- Le aree interessate dallo Scenario 2 attraversano aree agricole produttive di alto valore nel comune di Verderio (LC), colpendo direttamente due aziende associate (Azienda Agricola Sala Pietro/Società Agricola Boschi). **(Confagricoltura Como Lecco)**

5.6 Espropri

Nei documenti analizzati emerge la preoccupazione per le conseguenze che gli espropri legati alla realizzazione del nuovo attraversamento dell'Adda potrebbero avere sui residenti, sulle attività economiche e sull'assetto sociale dei territori coinvolti.

Le osservazioni chiedono in primo luogo una mappatura puntuale degli immobili e delle aree soggette a esproprio (non previste nell'ambito del DOCFAP), con indicazione della tipologia (residenziale, produttiva, agricola) e della funzione svolta.

In più casi si richiede di esplorare modifiche alle soluzioni progettuali alternative in grado di ridurre al minimo la necessità di espropri, privilegiando tracciati o configurazioni costruttive meno invasive. Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Si richiede una mappatura puntuale degli immobili e delle aree soggette a esproprio, con valutazione delle ricadute economiche e sociali sui residenti e sulle attività locali. Si sollecita l'adozione di soluzioni progettuali meno invasive per ridurre al minimo gli espropri e, nei casi inevitabili, la definizione di misure compensative adeguate per i soggetti coinvolti. **(Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi)**
- Il tema è presente: lo scenario sud proposto mira a evitare impatti diretti su abitazioni e immobili, semplificando la cantierizzazione e riducendo i tempi di approvazione. In caso di scenario nord, necessaria attenzione a ridurre espropri e tutelare le proprietà interessate. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- La priorità è ridurre al minimo le procedure espropriative, in particolare nelle aree residenziali del “quartiere Ponte” di Calusco. Le varianti proposte (1bis, a sud, modifica puntuale) sono orientate ad evitare acquisizioni di proprietà private e a salvaguardare insediamenti e attività economiche. **(Provincia di Bergamo)**
- Necessità di preservare il più possibile le abitazioni soggette a esproprio, in particolare nell'ambito della Soluzione 1 di RFI, sia sul lato bergamasco (quartiere Ponte e Monastero dei Verghi) sia sul lato lecchese e brianzolo. **(Comitato L'Isola in Movimento)**
- L'Amministrazione indica come priorità la riduzione al minimo delle procedure espropriative a carico dei cittadini, proponendo soluzioni alternative (scenario 1bis a nord, variante a sud, variante interna) per evitare o limitare l'acquisizione di proprietà private. L'obiettivo è minimizzare l'impatto sociale e ambientale, salvaguardando abitazioni e aree sensibili. **(Comune di Calusco d'Adda)**

5.7 Valutazione degli Scenari e proposte alternative

Il confronto sugli scenari progettuali presentati da RFI per il nuovo ponte sull'Adda ha fatto emergere un quadro articolato di osservazioni e critiche, provenienti da amministrazioni comunali, comitati, associazioni e istituzioni. Pur condividendo la necessità di un nuovo attraversamento in sostituzione del ponte San Michele, la gran parte dei contributi ha evidenziato forti criticità, dall'impatto

paesaggistico e ambientale, al rischio di congestione viaria, fino al tema degli espropri e delle interferenze con attività economiche e agricole esistenti.

In generale, le comunità locali hanno richiesto una visione più ampia e integrata, che vada oltre il singolo attraversamento. Nel confronto pubblico sugli scenari RFI emerge una tendenza netta:

- **SCENARIO 1** (affiancamento al San Michele, ponte misto ferro-strada). È lo scenario più “lavorabile”: non mancano contrarietà, ma molte amministrazioni chiedono **varianti che prevedono lo** spostamento di poche centinaia di metri **a sud o a nord** del tracciato RFI, (arretramento dei piloni, ottimizzazioni lato Calusco) e **mitigazioni** su viabilità e paesaggio. Diverse posizioni convergono sull’ipotesi “**1bis**” (variante a nord dello Scenario 1 di RFI).
- **SCENARIO 2 e SCENARIO 3** (doppio ponte separato con nodo Imbersago–Villa d’Adda per la strada). In questo caso esistono maggiori contrarietà rispetto impatti paesaggistici e agricoli elevati, consumo di suolo, criticità sulla viabilità collinare (SP56 e secondarie), incoerenza con gli strumenti di pianificazione, interferenze con filiere agricole e infrastrutture energetiche. Vengono richieste opzioni alternative che prevedono l’attraversamento viario dell’Adda alla distanza di circa 1.650 m dal ponte San Michele.

Una richiesta quasi unanime di **studio di traffico di area vasta, opere complementari** (variante SP166 Calusco–Terno, connessioni a SP170/assi principali, secondo ponte a Bottanuco–Trezzo o Brivio), **intermodalità** (TPL, ciclabilità, parcheggi/scambi) e **tutela paesaggistica** dell’“area leonardesca” con soluzioni architettoniche selezionate via concorso.

Il dibattito mostra dunque una convergenza sulla necessità del nuovo ponte, ma anche una forte richiesta di ripensamento delle soluzioni RFI, al fine di trovare un equilibrio tra funzionalità infrastrutturale, tutela del paesaggio e salvaguardia della vivibilità dei territori. Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP:

- *Comitato “Nuova Mobilità Isola Bergamasca*: unico attraversamento Medolago–Cornate, ponte misto.
- *Consulta Territorio/Imbersago*: escludere il ponte Imbersago–Villa d’Adda (3,5 km a nord del San Michele) per impatti paesaggistici, demolizioni e “imbuto” su SP56.
- *Comune di Solza*: nuovo ponte sul sedime del San Michele oppure leggermente a nord su aree agricole; mantenimento del PL Solza–Calusco o opere ciclopedonali sicure; eventuale passaggio di proprietà del San Michele; variante di smontaggio/ricostruzione sul sedime.
- *Comune di Aicurzio*: puntare sulla nuova linea Carnate–Bergamo (Gronda Nord-Est) a doppio binario (conservando la linea storica per servizio locale); usare il corridoio Pedemontana per ferrovia/nuova provinciale/pista ciclabile; nuova Vimercate–Dalmine a scorrimento.
- *Comune di Sotto il Monte G. XXIII*: unico ponte misto ~300 m a sud, tipologia strallata con piloni arretrati; stazione di Paderno fuori dal centro; bypass viari sul versante lecchese.
- *Comune di Calusco d’Adda*: preferenza per “Scenario 1bis nord”; in subordine “variante sud” con allaccio diretto alla rotatoria; terza opzione variante interna in “zona Ponte”.
- *Comitato “L’Isola in Movimento”*: soluzione “3 bis” con ponte ferroviario dedicato vicino al San Michele (separazione flussi), San Michele mantenuto per traffico leggero/ciclopedonale.
- *Provincia di Bergamo*: sequenza preferenze 1bis nord in subordine “variante sud” con allaccio diretto alla rotatoria; terza opzione variante interna in “zona Ponte”.
- *Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca*: scenario sud a poche centinaia di metri dal ponte attuale (collegato a tangenziale sud di Calusco e SP170), con San Michele operativo il più a lungo possibile; in subordine variante nord.
- *Comitato Cittadini Ponti*: riuso/valorizzazione del San Michele; nuovo ponte stradale a sud connesso a direttrici provinciali/regionali; mantenere Gronda Nord-Est.
- *Parco Adda Nord*: valutare la proposta uso alleggerito San Michele + raddoppio linea.

- *Comune di Cornate d'Adda*: proposta: ponte viario ~1,5 km a sud fuori dai centri; riqualificazione 2016 del San Michele per uso ferroviario; connessione viaria nell'asse Pedemontana.
- *Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate, Imbersago*: 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;.
- *Calusco d'Adda (integrazioni)*: rilancio dell'ipotesi "SUD – DOIT 2021 (Ipotesi 0)": nuova opera ~150 m a sud, senza interferenze con aree urbanizzate, miglior cantierabilità, innesto sulla SP166 var (aperta 6 ago 2025), non in affiancamento.
- *Comitato Quartiere Ponte e Monastero*: richiede alternative che evitino flussi pesanti nei quartieri.
- *Comune di Trezzo sull'Adda*: privilegiare tracciati in aree di confine/industriali; disincentivare pesanti nei centri e integrare il ponte in una strategia viaria ampia.
- *Provincia di Lecco*: posizione generale sulla necessità di un nuovo ponte ferroviario a doppio binario e carrabile sulla direttrice Carnate–Calusco–Bergamo.
- *Ministero della Cultura*: Scenario 1 è il meno auspicabile paesaggisticamente; da valutare Scenario 2 e la proposta 1bis (nord) del Comune di Calusco, per minore impatto visivo.
- *Edison*: preferenza tecnica per Scenario 1 (minori interferenze su canali/linee elettriche e continuità impianti); forti criticità operative su Scenario 2 (possibile distacco linea AT 130 kV).

5.8 Coinvolgimento della Regione Lombardia

Dalle osservazioni emerge la richiesta di un coinvolgimento attivo e strutturato della Regione Lombardia in tutte le fasi decisionali riguardanti il nuovo attraversamento dell'Adda. I contributi sottolineano che la Regione, in quanto ente titolare della pianificazione della mobilità e del governo del territorio a scala sovracomunale, deve garantire la coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione esistenti (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, piani territoriali, piani paesaggistici).

Molti soggetti chiedono che la Regione partecipi ai tavoli tecnici con RFI, Province, Comuni e altri enti competenti, assumendo un ruolo di indirizzo e di supervisione sulle scelte di localizzazione e configurazione dell'opera, con particolare attenzione:

- allineamento degli interventi ferroviari con la pianificazione della mobilità su larga scala;
- alla tutela ambientale e paesaggistica;
- alla riduzione degli impatti sulla mobilità locale;
- alla verifica della compatibilità con la rete infrastrutturale regionale.

Qui di seguito si riportano, relativamente a questo tema, la sintesi di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP.

- Emerge la richiesta di un ruolo attivo e visibile di Regione Lombardia nel dibattito, per garantire coordinamento sovracomunale e sovraprovinciale, coerenza con la programmazione infrastrutturale e supporto alle scelte strategiche di lungo periodo. **(Comune di Solza)**
- Si sollecita la Regione a svolgere un ruolo attivo per riavviare l'iter progettuale della nuova linea Carnate–Bergamo, prevista nei piani regionali come collegamento ferroviario strategico, garantendo coerenza con la programmazione infrastrutturale e salvaguardia del territorio. **(Comune di Aicurzio)**

- Viene rilevata la mancanza di un confronto diretto e aperto con Regione Lombardia, ritenuta essenziale per una corretta pianificazione della mobilità su scala sovracomunale, vista la connessione del nuovo ponte San Michele con altre opere previste o ipotizzate a livello regionale, come un ulteriore attraversamento dell'Adda tra Paderno-Calusco e Trezzo-Capriate e la Gronda ferroviaria Nord Est. **(Comune di Trezzo sull'Adda)**
- Si auspica il coinvolgimento tecnico e politico di Regione, insieme alle Province e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per una pianificazione integrata e coordinata delle opere infrastrutturali strategiche (Pedemontana, secondo ponte sull'Adda, Dorsale dell'Isola Bergamasca, Variante Calusco-Terno-Bonate Sopra). **(Comune di Sotto il Monte Giovanni XXIII)**
- Si chiede che Regione partecipi alla definizione del quadro infrastrutturale sovracomunale, coordinando il nuovo ponte con altre opere stradali e ferroviarie previste sul territorio. **(Comune di Calusco d'Adda)**
- Si richiede un coinvolgimento tecnico e politico di Regione Lombardia, Province e MIT per attuare investimenti infrastrutturali attesi da decenni e strategici per uno dei territori più produttivi della Lombardia. **(Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca)**
- Si richiede un confronto con tutti gli attori istituzionali, compresa Regione Lombardia, per individuare soluzioni che evitino impatti su attività produttive e zone urbanizzate. **(CONFAPI – Lecco)**
- Si segnala la mancanza di un confronto diretto con Regione Lombardia, titolare della programmazione territoriale sovraprovinciale, nell'ambito del dibattito pubblico. **(Comune di Merate e altri 12 Comuni)**
- Si chiede un coordinamento diretto con Regione Lombardia, ente titolare della pianificazione della mobilità su larga scala, per garantire coerenza tra il nuovo ponte e le altre opere infrastrutturali previste. **(Comune Cornate d'Adda)**
- Si lamenta l'assenza di un vero coinvolgimento della Regione nel dibattito pubblico, nonostante sia l'ente titolare della pianificazione infrastrutturale sovralocale e degli indirizzi di tutela paesaggistica. **(Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago)**
- E' richiesto un confronto diretto con la Regione per garantire coerenza tra la scelta progettuale e gli strumenti di pianificazione territoriale, con attenzione alle tutele ambientali e storiche. **(Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi)**

5.9 Interferenze con infrastrutture idrauliche ed elettriche esistenti

Per quanto riguarda le interferenze con le strutture idrauliche ed elettriche si registrano le Osservazione da parte di Edison Spa che gestisce gli impianti idroelettrici e le infrastrutture sulle sponde dell'Adda in prossimità del ponte San Michele nel territorio dei comuni di Comune di Robbiate (LC), Comune di Calusco d'Adda (BG), Comune di Paderno d'Adda (LC), Comune di Cornate d'Adda (MB).

Viene rappresentato che gli sviluppi progettuali dagli scenari del DOCFAP non devono interferire con le centrali idroelettriche Edison e relative opere idrauliche ed elettriche (C.le Esterle, C.le Bertini,



C.le Semenza, dighe di Robbiate e Paderno, opere di presa e restituzione, canali di adduzione e restituzione). Sia in fase di cantiere sia, potenzialmente, in fase di esercizio. Particolare attenzione viene posta nella necessità di garantire continuità operativa agli impianti in fas di cantiere, perché per Edison è prioritario che l'accesso e la piena operatività di tutte le centrali e infrastrutture collegate siano garantiti 365 giorni/anno, 24h/g.

Anche riguardo l'impatto sulla viabilità di accesso alle centrali Edison evidenzia che i cantieri non devono interferire con le strade di accesso alle opere idrauliche (sia a monte che a valle del San Michele). Si raccomanda inoltre di mantenere sempre percorribili le vie di servizio verso dighe, canali e centrali.

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

Nel corso del Dibattito Pubblico, la Responsabile ha valutato con attenzione e spirito inclusivo tutte le osservazioni pervenute, cercando di valorizzare il contributo di ciascun soggetto e di restituire una sintesi quanto più rappresentativa delle diverse istanze emerse. Tuttavia, alcune osservazioni, pur contenendo spunti di interesse o elementi di riflessione sul tema della mobilità, non sono state rimandate all'analisi della stazione appaltante poiché riferite a temi infrastrutturali o progettuali esterni all'ambito dell'intervento in discussione.

Di seguito si riportano sinteticamente le osservazioni escluse e le relative motivazioni al fine di garantire comunque completezza e trasparenza del processo.

- **Comitato “Nuova Mobilità Isola Bergamasca”** - Il Comitato “Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca, fattore di sviluppo sostenibile” ha presentato due proposte: la prima relativa alla realizzazione di collegamenti ferroviari locali con tram-treno su doppio binario, senza interruzioni dalla riva dell'Adda fino a Bergamo; la seconda riguardante un collegamento ciclabile e pedonale tra la fermata terminale del tram-treno e la nuova stazione di Paderno d'Adda, utilizzando l'attuale tracciato ferroviario. Si chiarisce che tali proposte, pur innovative, non rientrano nell'ambito del Dibattito Pubblico sul nuovo ponte, poiché il sistema tram-treno è disciplinato dal recente Decreto ANSFISA n. 0000214, che regola l'autorizzazione e l'esercizio di tali veicoli su linee ferroviarie. Tale normativa è di recente emanazione e i tempi di recepimento da parte degli enti locali non risultano compatibili con quelli di realizzazione del nuovo Ponte San Michele.
- **Comune di Solza** - Il Comune di Solza ha avanzato due osservazioni: la prima richiedeva di mantenere l'attuale passaggio a livello tra via Roma (Solza) e via Dante (Calusco d'Adda); la seconda proponeva lo smontaggio dell'attuale ponte San Michele e la costruzione di una nuova infrastruttura ferroviaria e stradale esattamente nel suo sedime. Va sottolineato che la prima richiesta è in contrasto con gli input funzionali di progettazione e con l'obiettivo di eliminare i passaggi a livello per migliorare sicurezza e fluidità del traffico ferroviario e stradale; la seconda non è perseguibile poiché il ponte San Michele è sottoposto a vincolo paesaggistico e culturale ed è riconosciuto come monumento di grande valore storico e architettonico.
- **CONFAPI** - L'associazione CONFAPI ha chiesto di escludere gli scenari 1 e 3, ritenendo che non considerassero adeguatamente la presenza dell'Azienda Molino Colombo. A questo proposito va precisato che le valutazioni progettuali già tengono conto del tessuto urbano ed economico esistente, e che le successive fasi di progettazione garantiranno la continuità dei collegamenti viari e la compatibilità delle opere con le attività produttive presenti nell'area.
- **Comune di Cornate d'Adda** - Il Comune di Cornate d'Adda ha suggerito di riprendere il progetto di riqualificazione del 2016 del ponte San Michele, per mantenerlo in uso ferroviario aumentando velocità e sicurezza. Si sottolinea che, dopo i lavori di restauro e consolidamento

effettuati tra il 2018 e il 2020, è stata condotta un'estesa campagna di indagini strutturali che ha evidenziato una vita utile residua di circa dieci anni. Pertanto, non è tecnicamente perseguibile un ulteriore prolungamento della funzionalità del ponte senza modifiche radicali, e si rende necessaria una nuova infrastruttura capace di garantire stabilmente le esigenze di mobilità del territorio.

- **Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago** - I Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago hanno avanzato una proposta analoga, invitando a valutare l'opzione zero, ovvero la riqualificazione strutturale del ponte San Michele per uso ferroviario, affiancata da un nuovo ponte stradale a distanza di sicurezza paesaggistica. Anche in questo caso sussistono le stesse motivazioni tecniche: gli studi eseguiti hanno definito non praticabile il mantenimento in esercizio ferroviario del ponte storico, pur riconoscendone il valore culturale e paesaggistico e la necessità di salvaguardarlo come bene monumentale.
- **Confagricoltura Como** - Confagricoltura Como-Lecco, per conto dell'Azienda Agricola Sala Pietro e della Società Agricola Boschi, ha chiesto di escludere lo Scenario 2, ritenuto eccessivamente impattante sul paesaggio e sulle aree agricole coinvolte. A questo proposito si conferma che i tre scenari di progetto sono stati individuati nella fase di Documentazione di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) e rientrano nell'ambito del Dibattito Pubblico, dove tali valutazioni vengono discusse nel merito.
- **Provincia di Lecco** - La Provincia di Lecco ha formulato due osservazioni: la prima chiedeva che il nuovo ponte di prima categoria fosse realizzato interamente nel territorio lecchese, la seconda proponeva di potenziare la capacità ferroviaria mediante un impianto di interscambio a Olgiate Molgora-Calco, per migliorare il servizio pendolari. In entrambi i casi si chiarisce che le richieste non rientrano nel perimetro del Dibattito Pubblico sul nuovo ponte: la prima riguarda scelte localizzative già definite in fase di DocFAP, mentre la seconda concerne un intervento su altra linea ferroviaria, estranea al progetto in discussione.

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

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

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

- **Comitato "Nuova Mobilità dell'Isola Bergamasca"** - Il Comitato ha proposto la **realizzazione di un unico attraversamento dell'Adda tra Medolago e Cornate d'Adda**, comprendente un ponte ferroviario a doppio binario e un collegamento stradale integrato. L'osservazione è stata considerata meritevole in quanto finalizzata a ridurre la frammentazione infrastrutturale e a promuovere una visione unitaria della mobilità nell'area dell'Isola Bergamasca. È stato tuttavia rilevato che il tracciato ipotizzato comporterebbe il passaggio in aree fortemente antropizzate e prossime agli abitati di Medolago, con potenziali criticità di inserimento. Nelle fasi successive di approfondimento progettuale potrà essere verificata, anche alla luce di studi di traffico di area vasta, l'eventuale opportunità di valutare corridoi alternativi di attraversamento. Nello stesso ambito, il Comitato ha suggerito, qualora

si confermasse l'attraversamento tra Calusco e Paderno, di **spostare leggermente più a nord il tracciato del nuovo ponte**, interessando aree agricole non edificate. L'osservazione è stata ritenuta meritevole per l'intento di ridurre l'impatto sugli abitati, sebbene la fattibilità tecnica di tale spostamento risulti condizionata da vincoli territoriali e di rispetto cimiteriale.

- **Comune di Calusco d'Adda e Provincia di Bergamo** - Il **Comune di Calusco d'Adda** e la **Provincia di Bergamo** hanno espresso posizioni sostanzialmente convergenti, proponendo una **variante allo Scenario 1** (cosiddetto "Scenario 1bis") con **nuovo ponte a nord dell'esistente**, finalizzata alla riduzione del consumo di suolo, alla diminuzione degli espropri e al contenimento dei costi. In subordine, è stata proposta la possibilità di adottare una **variante dello Scenario 1** che preveda la soluzione stradale a sud dell'attuale attraversamento, con allaccio diretto alla rotatoria della variante sud di Calusco d'Adda, oppure una **modifica puntuale** del tracciato per mitigare gli impatti ambientali e sociali. Tali osservazioni sono state considerate **tra le più articolate e costruttive**, poiché accompagnate da analisi tecniche e cartografiche di dettaglio, e per l'intento di migliorare l'inserimento territoriale del nuovo attraversamento. È stato evidenziato che la localizzazione definitiva del tracciato dovrà essere affinata nelle successive fasi di progettazione, anche in base alle valutazioni ambientali e paesaggistiche.
- **Comitato "L'Isola in Movimento"** - Il Comitato ha presentato due osservazioni di particolare rilievo. La prima riguarda la **realizzazione di un ponte ferroviario dedicato** in prossimità del ponte San Michele ("soluzione 3bis"), con doppio binario e tracciato in aree meno urbanizzate. L'osservazione è stata ritenuta meritevole poiché finalizzata a migliorare la funzionalità ferroviaria e a limitare gli impatti sugli abitati, pur richiedendo approfondimenti tecnici sulla compatibilità del tracciato con i vincoli territoriali presenti. La seconda osservazione propone di **non realizzare un ponte misto ferro-strada** tra Calusco e Paderno, suggerendo invece di valutare una **nuova infrastruttura stradale a sud del ponte esistente**, tra Medolago e Porto d'Adda, collegata alla viabilità provinciale. Anche in questo caso, la proposta è stata considerata meritevole in quanto orientata a separare le funzioni stradali da quelle ferroviarie e a garantire una maggiore coerenza del sistema viario. Tale ipotesi potrà essere oggetto di ulteriori verifiche di fattibilità nelle fasi di analisi dei flussi di traffico.
- **Associazione AIB – Ambito Isola Bergamasca** - L'Associazione ha espresso la preferenza per l'**adozione dello Scenario 1 nella variante nord**, raccomandando di introdurre **misure di mitigazione degli impatti** e di salvaguardia del territorio agricolo. L'osservazione è stata valutata positivamente per la chiarezza e per l'approccio, orientato a migliorare la sostenibilità dell'intervento
- **Comitato "Cittadini Ponti"** - Il Comitato ha proposto di **recuperare e rinnovare il ponte San Michele**, prolungandone la vita utile e adattandolo a traffico ferroviario leggero e stradale locale, anche con funzione ciclopedonale. L'osservazione, pur non risultando tecnicamente praticabile nei termini ipotizzati, è stata ritenuta **meritevole per il valore culturale e simbolico attribuito al ponte**, nonché per la prospettiva di un suo riuso a fini turistici e di valorizzazione del patrimonio storico-industriale del territorio.
- **Regione Lombardia** - La Regione ha espresso una **valutazione complessivamente favorevole allo Scenario 1**, ritenuto più coerente con il sistema ferroviario regionale, caratterizzato da minore consumo di suolo e da una migliore integrazione con la rete e le stazioni esistenti. Particolare rilievo assume la richiesta di elaborare **uno studio di traffico di area vasta**, volto a valutare la domanda di mobilità attuale e potenziale e la sostenibilità della rete viaria di adduzione. Tale esigenza è stata condivisa da più enti territoriali e sarà oggetto di successivi approfondimenti in sede tecnica e di coordinamento interistituzionale. Regione Lombardia ha inoltre suggerito di **verificare con la Soprintendenza la possibilità di**

recuperare il progetto originario di riqualificazione del ponte storico, come opzione di tutela monumentale, e di **estendere lo studio dei flussi di traffico** anche al ponte di Brivio (SS 342) e ai collegamenti con la SS 342dir.

Tali proposte sono state ritenute meritevoli poiché mirate a garantire una visione integrata della mobilità e a mantenere una coerenza con le strategie di pianificazione regionale.

- **Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago** - I Comuni hanno condiviso con la Soprintendenza la necessità di approfondire le possibilità di **recupero e valorizzazione del ponte San Michele** nel quadro delle alternative progettuali, al fine di individuare l'opzione più compatibile con la tutela del bene monumentale. L'osservazione è stata ritenuta meritevole in quanto coerente con gli obiettivi di conservazione del patrimonio storico e di integrazione paesaggistica dell'opera.
- **Provincia di Lecco** - La Provincia ha formulato due contributi specifici, chiedendo di **realizzare uno studio del traffico esteso all'intera area del Meratese**, comprendente anche i flussi del ponte di Brivio e i collegamenti con la SS 342dir. L'osservazione è stata considerata meritevole per la sua attenzione alla scala sovracomunale e per l'importanza attribuita al coordinamento tra infrastrutture regionali e locali.

8 CONCLUSIONI

Il confronto sugli scenari progettuali presentati da RFI per il nuovo ponte sull'Adda ha fatto emergere **un quadro articolato di osservazioni e valutazioni**, provenienti da amministrazioni comunali, comitati, associazioni e istituzioni.

Pur condividendo la necessità di un nuovo attraversamento in sostituzione del ponte San Michele, i portatori di interesse locali hanno evidenziato criticità, dall'impatto paesaggistico e ambientale al rischio di congestione viaria, fino al tema degli espropri e delle interferenze con attività economiche e agricole esistenti.

In generale, le comunità locali hanno richiesto una visione più ampia e integrata, che vada oltre il singolo attraversamento e tenga conto della complessità del sistema della mobilità.

Tra i soggetti istituzionali, Regione Lombardia si è espressa a favore dello Scenario 1, riconoscendone la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e il minor consumo di suolo, purché siano introdotte ottimizzazioni, in particolare sul lato di Calusco. Anche la Provincia di Bergamo ha manifestato una preferenza per lo Scenario 1, suggerendo di approfondire la variante 1bis come soluzione più equilibrata tra efficienza funzionale e riduzione degli impatti. Il Ministero della Cultura, attraverso la Soprintendenza, ha manifestato interesse per motivi diversi, comunque legati a minori gradi di impatto sotto l'uno o l'altro aspetto, sia lo Scenario 2 sia Scenario 1bis (affiancamento a nord).

Nel complesso, il dibattito ha evidenziato una sostanziale convergenza degli stakeholder su alcune priorità: ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici, garantire la continuità del servizio ferroviario, assicurare una gestione sostenibile della viabilità e mantenere un approccio integrato tra ferro e gomma. Le richieste di ulteriori studi tecnici, valutazioni ambientali e analisi socio-economiche confermano l'esigenza di un percorso di progettazione approfondito e condiviso, che tenga conto delle peculiarità territoriali e delle aspettative delle comunità locali.

Il Dibattito Pubblico sul nuovo Ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda ha rappresentato, in questo senso, un momento di confronto ampio, strutturato e trasparente, capace di mettere in dialogo istituzioni, enti territoriali, comitati e cittadini attorno a un'infrastruttura strategica per la mobilità lombarda. Il percorso si è svolto secondo le modalità previste dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 36/2023), garantendo la massima accessibilità, la pubblicità delle informazioni e la piena tracciabilità dei contributi pervenuti.

Dalle osservazioni raccolte è emersa una consapevolezza diffusa circa l'importanza dell'opera per il miglioramento della mobilità ferroviaria e l'integrazione dei sistemi di trasporto, ma anche una forte

attenzione agli impatti locali e alla necessità di una pianificazione integrata tra ferrovia e viabilità stradale. I temi maggiormente condivisi hanno riguardato la gestione dei flussi di traffico, la tutela del paesaggio e del patrimonio storico rappresentato dal ponte esistente, la salvaguardia delle comunità e delle aree agricole, nonché la richiesta di studi tecnici più approfonditi sugli effetti ambientali, viabilistici e socioeconomici delle alternative progettuali, seppur non previsti da questo livello di progettazione.

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

Nel complesso, il percorso del Dibattito Pubblico ha confermato la validità dello strumento come occasione di democrazia partecipativa e come mezzo per migliorare la qualità delle decisioni pubbliche. Le istanze emerse — in particolare la necessità di una visione sistemica della mobilità e di un equilibrio tra sviluppo e tutela — rappresentano un patrimonio di conoscenza e collaborazione che accompagnerà le fasi successive di progettazione e autorizzazione.

Nelle fasi future, il nuovo Ponte San Michele — nelle forme che verranno definite a valle degli approfondimenti tecnici e delle valutazioni di sostenibilità — dovrà essere non solo un'infrastruttura funzionale e moderna, ma anche un'opera capace di dialogare con la storia, il paesaggio e le comunità dell'Adda, contribuendo a un futuro di mobilità più efficiente, sicura e sostenibile per l'intero territorio lombardo.

9 QUADRO SINOTTICO RIASSUNTIVO DELLE OSSERVAZIONI

Vd. allegato

10 CREDITI

Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al Dibattito Pubblico, i relatori e le relatrici di RFI e Italferr, gli Enti, le Associazioni di categoria e i Comitati per i preziosi contributi forniti.

Si ringraziano inoltre per il prezioso contributo fornito nel corso del Dibattito Pubblico:

ENTI CENTRALI

Ministero della Cultura

ENTI TERRITORIALI

Regione Lombardia, Provincia di Lecco, Provincia di Monza e Brianza, Provincia di Bergamo

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Responsabile del potere di indire il dibattito pubblico

Daniele Mari

Referente di Progetto

Daniele Mari

Team: Ivano Rambaldi (Project Manager), Gerbaldo Alice (Project Engineer)

ITALFERR

Paolo Quarantotto - Project Manager

Oldani Silvia - Project Manager Assistant

Luca Martinelli - Project Engineer

Gabriele Amato - Progettista

Paola Di Gennaro - Progettista

Gloria Dajelli - Progettista

Filippo A. Marcianò - Progettista

Cocciuti Mario - Progettista

Cesali Chiara - Progettista

Gerbasio Melissa - Progettista

Demarinis Flavia - Progettista

Seri Susanna - Progettista

Vittozzi Angelo - Progettista

Sega Paolo - Progettista

Vacchiano Marco - Progettista

Guzman Mendoza Camila - Progettista

Bensaadi Daniele - Progettista

Corvaja Alfredo - Progettista

Sciarra Marco - Progettista

Arturo Becchetti - Progettista

GESTIONE DEL DIBATTITO

Responsabile del Dibattito Pubblico

Rosa Pannetta

Gruppo di supporto al Responsabile del Dibattito Pubblico

POA s.r.l.s.

Identità grafica, sito web e gestione piattaforme digitali

POA s.r.l.s.