

CONVEGNO PUBBLICO GIOVEDÌ 2 LUGLIO - ore 20,45

CALUSCO D'ADDA - SALA CIVICA SAN FEDELE

**NON POSSIAMO RESTARE SENZA PONTE,
MA DEV'ESSERE UN PROGETTO CONDIVISO.**



ELEMENTI PER UNA RIPIANIFICAZIONE VIABILISTICA

RISPETTOSA DEL TERRITORIO

Chiara Taiariol - Ingegnere Civile
con competenze nel campo
della pianificazione dei trasporti
e delle simulazioni di traffico.



UNISCITI



ALLA RETE

CONVEGNO PUBBLICO · CALUSCO D'ADDA · 2 LUGLIO 2026

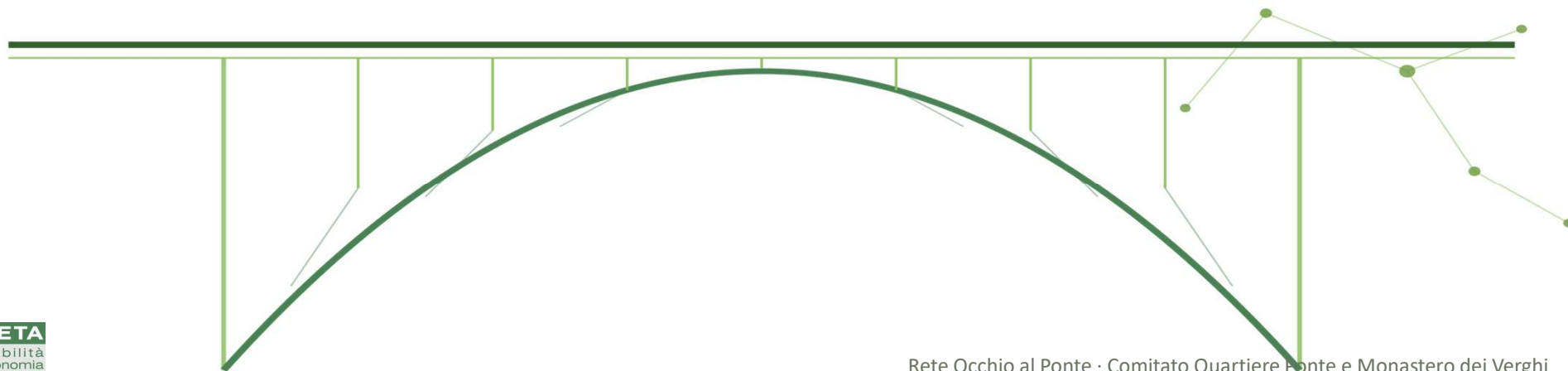
LA VIABILITÀ DEL NUOVO PONTE SAN MICHELE

I flussi di traffico e la ripianificazione della rete

ing. Chiara Taiariol — META srl

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

Rete Occhio al Ponte · Comitato Quartiere Ponte e Monastero dei Verghi



PREMESSA

Contesto e obiettivo dell'analisi

Il nuovo ponte San Michele sostituirà lo storico attraversamento ferro-stradale tra Paderno e Calusco, lungo il corridoio Bergamo–Monza. È un'opera che ridisegna la mobilità di un intero territorio: non va letta sul singolo imbocco, ma sul sistema dei tre ponti sull'Adda — Brivio, Paderno, Trezzo — e sulle grandi opere che vi interagiscono.

OBIETTIVO

Estendere la descrizione dello scenario di riferimento ricomprendendo le tratte C e D dell'autostrada Pedemontana; e trattare in modo più specifico l'impatto sul traffico pesante, verificando l'estensione degli itinerari deviati e le possibili variazioni delle limitazioni oggi vigenti in attraversamento dell'Adda.

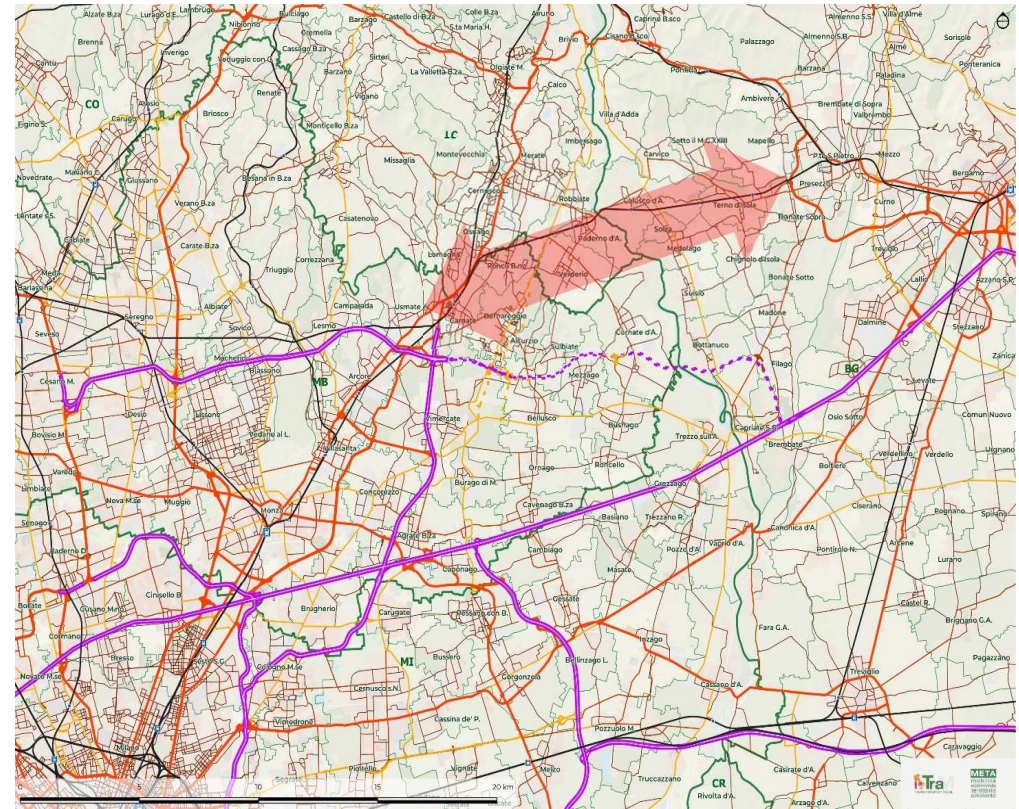
PREMESSA

Contesto e obiettivo dell'analisi

Già nel 2021 META aveva analizzato gli studi di RFI evidenziando che la rimozione degli attuali vincoli di capacità stradale del ponte San Michele potrebbe aprire una nuova connessione di medio raggio tra la Pedemontana a Carnate e l'Asse Interurbano di Bergamo (Presezzo).

OBIETTIVO

Il problema del traffico non è dunque locale ma provinciale/regionale: la scala alla quale si sviluppano i maggiori volumi di traffico della Lombardia.



Gli attraversamenti dell'Adda

Gli studi di traffico presentati da RFI nel 2021 stimavano sul nuovo ponte un forte aumento dei flussi rispetto ad oggi. E soprattutto evidenziavano un aspetto spesso trascurato: il ponte non redistribuisce soltanto il traffico tra i tre attraversamenti — ne **attrae di nuovo** nell'area, in parte dalla A4.

+150÷250

v.eq/h attratti da altri itinerari, inclusa la A4

+44÷59%

flussi sul nuovo ponte rispetto ad oggi

→ Il nuovo ponte non solo sposta traffico: ne genera di nuovo, concentrandolo sul Ponte S. Michele.

GLI SCENARI PIM

Dallo stato di fatto al progetto

Per la Provincia di Lecco, il Centro Studi PIM ha simulato gli effetti del nuovo ponte sulla rete, costruendo tre scenari:

LCA — stato di fatto: la rete di oggi.

LCB — scenario programmatico: con le opere già previste al 2030 (nuovo ponte, Pedemontana, quarto ponte di Lecco).

LC1 — scenario di progetto: con le varianti provinciali.

→ Tre fotografie della stessa rete: senza opere, con le opere previste, con le varianti.

GLI SCENARI PIM

Stato di fatto (LCA)

È la rete di oggi. Il modello restituisce un quadro già critico: gli attraversamenti dell'Adda e le principali direttrici sono in congestione quotidiana. Il ponte San Michele opera a senso unico alternato, con divieto ai mezzi pesanti, al limite della capacità (livello di servizio E).

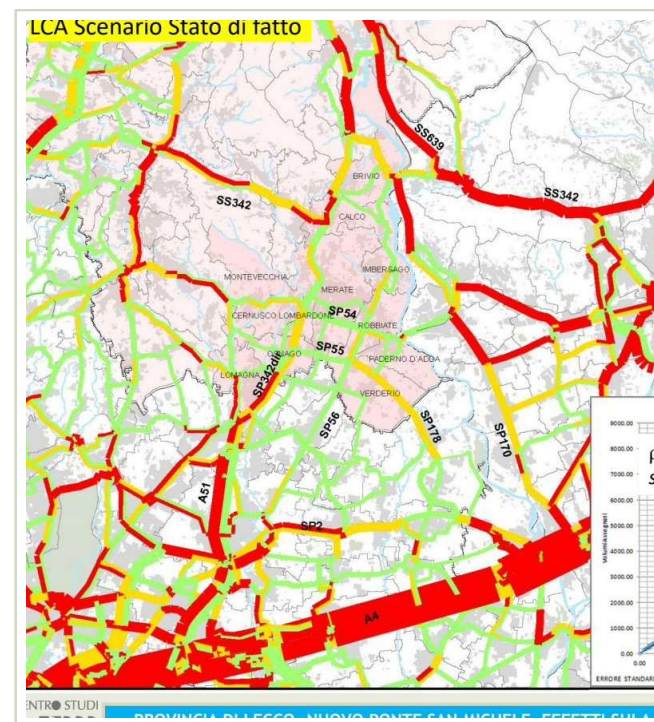
20 km/h

velocità media di rete
(ora di punta del mattino)

39%

archi fortemente congestionati

→ Il punto di partenza è una rete saturata: un nuovo attraversamento serve davvero.



Congestione ora di punta — rosso = fortemente congestionato. Fonte: PIM 2025

GLI SCENARI PIM

Scenario programmatico (LCB)

Aggiunge le opere già previste al 2030: il nuovo ponte San Michele, la Pedemontana (tratte B2 e C ma non D, con gli svincoli A4–A51 e A36–A51), il quarto ponte di Lecco, la variante della exSS639.

Il ponte assorbe l'attraversamento, ma i suoi flussi si scaricano a ovest, sulla rete secondaria e sugli abitati. Via Festini è la sezione con l'incremento maggiore dell'intera rete.

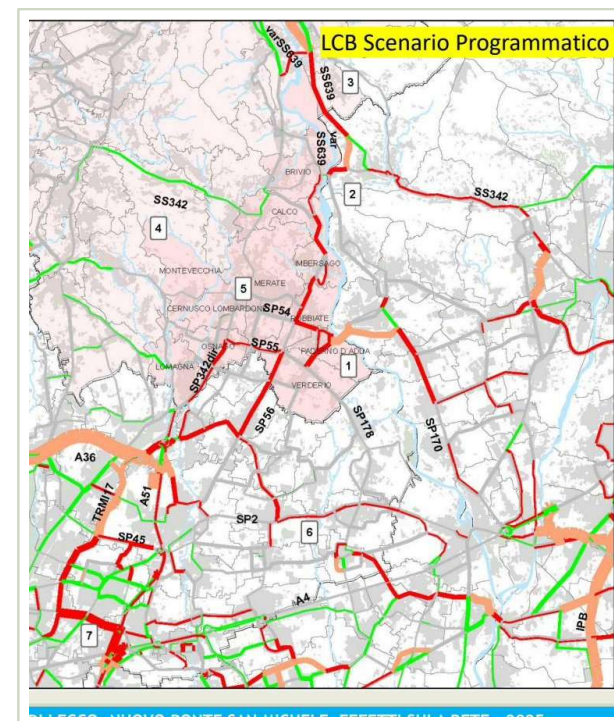
+86%

flussi sul nuovo ponte

+135%

via Festini (imbocco ovest)

→ Il traffico si sposta a ovest, verso i centri abitati di Paderno, Robbiate e Verderio.



Variazioni LCB–LCA — rosso = aumento, verde = diminuzione.
Fonte: PIM 2025

GLI SCENARI PIM

Scenario di progetto (LC1)

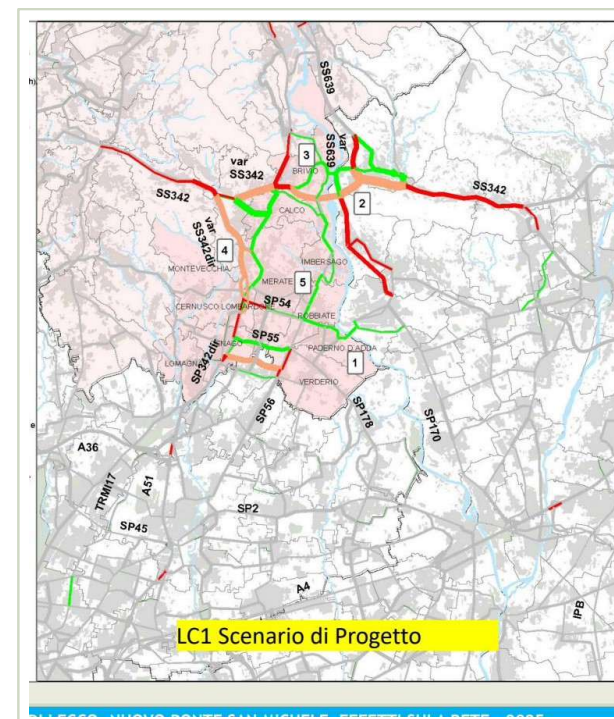
Aggiunge le varianti provinciali (SP342dir Olgiate–Merate, variante exSS342, collegamento SP3–SP342dir, variante SP178 a Cornate).

La rete di media distanza si alleggerisce in modo netto. Ma l'attestazione locale del ponte resta critica: **via Festini rimane a +142% sullo stato di fatto, anche con tutte le varianti.**

+142%

via Festini resta critica anche in LC1

→ Le varianti provinciali non risolvono l'imbocco del ponte: serve una connessione locale dedicata.



Variazioni LC1–LCB — verde = diminuzione. Fonte: PIM 2025

Previsioni di traffico RFI

I risultati delle elaborazioni condotte dal PIM trovano una sostanziale conferma anche nello studio di traffico sviluppato indipendentemente da RFI e presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico.

Categoria	Situazione attuale	Situazione futura	Incremento (v.a.)	Incremento %
Auto	5.070	10.870	+5.800	+114%
Furgoni	660	1.410	+750	+114%
Autocarri	0	1.670	+1.670	=
TOTALE	5.730	13.950	+8.220	+143%
Totale veicoli eq.	6.060	16.325	+10.265	+169%

→ Dati espresso come Traffico Giornaliero Medio (TGM).

Il totale dei veicoli equivalenti è calcolato assumendo un coefficiente pari ad 1,5 per I furgoni e a 2,0 per gli autocarri

IL NODO

I mezzi pesanti

≈ 2.000

mezzi pesanti al giorno previsti sul nuovo ponte (incidenza ~15%)

Oggi sul ponte i pesanti sono vietati: sarebbe un flusso **nuovo**, non un trasferimento. Duemila camion al giorno sono un carico da strada di scorrimento — dell'ordine di grandezza di arterie importanti del territorio.

La nostra verifica del 2021, nello scenario più sfavorevole, arrivava a oltre 4.000 veq/giorno: più della SS36 Valassina (3.000–3.500 veq/giorno).

→ Un carico da arteria principale, su strade oggi protette dal divieto assoluto ai pesanti.

IL TERMINE DI PARAGONE

La Novedratese



La Novedratese in ora di punta.

Ecco cosa significano quei numeri.

La situazione prevista dagli studi è paragonabile ad esempio a quelli della strada Novedratese che collega la Bassa Comasca da Est ad Ovest collaborando con la rete primaria (autostrade e superstrade). Questo asse sopporta oggi volumi di traffico — e mezzi pesanti — dell'ordine di quelli che il nuovo ponte scaricherebbe sulla rete locale.

Non è un'astrazione da modello: è una strada che possiamo vedere, con code e camion in ora di punta. È questo il contesto che attende via Festini e le vie di distribuzione.

DOVE SI SCARICA

Le strade di distribuzione

+135%

via Festini (da 478 a 1.123 v.eq/h)

resta critica anche con le varianti

via Festini e SP54 / via Edison sono classificate come “*viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali*” (PTCP Lecco, cat. C — art. 18.5)

L'art. 18.5 delle N.T.A. impone di mantenerle «*libere da traffico pesante e da traffico non locale*», per la vivibilità e l'utenza ciclo-pedonale.

Sulle stesse vie gravano inoltre: strade panoramiche (art. 51), Parco Regionale Adda Nord, vincolo monumentale sul ponte storico (candidatura UNESCO).

Fonti: studio PIM 2025 (Via Festini +135%); PTCP Lecco, NTA artt. 18.5, 18.3 e 51.

→ Non è un'opinione: è un vincolo prescrittivo del piano della stessa Provincia che ha commissionato lo studio.

QUESTIONI ANCORA APERTE

Due approfondimenti da completare

Due questioni erano già chiare anni fa e restano irrisolte.

Primo: gli scenari devono rappresentare l'intera Pedemontana — tratte C e D (breve...) — perché è ciò che cambia davvero la distribuzione dei flussi nel quadrante.

Secondo: il traffico pesante va analizzato in modo specifico — le correnti veicolari che devierebbe e le limitazioni oggi vigenti sui ponti dell'Adda, che il progetto rimuoverebbe.



*Modello META 2021 (piano del traffic di Villasanta)
variazioni di traffico con la Pedemontana (A36).*

→ Poste già nel 2021: incidono sull'esito dell'opera e restano da completare.

IL QUADRO DI SISTEMA

Le opere ancora da considerare

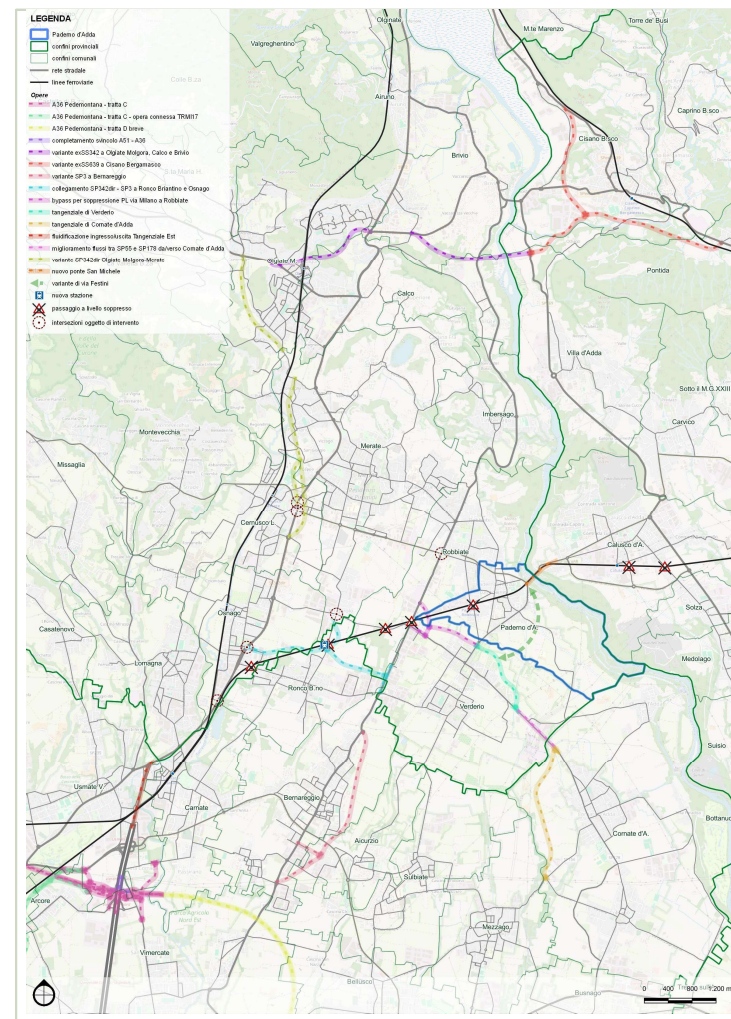
Nodo di Usmate (termine tangenziale Est e connessione SP342dir.)

Pedemontana — tratta C

Pedemontana — tratta D breve

Opera connessa TRMI17 — prolungamento tangenziale di
Monza/SP60 → Carnate

In sintesi, restano da approfondire almeno due temi di fondo: **i mezzi pesanti e la Pedemontana.**



Opere di rete del quadrante — 1:40.000

COSA SERVE

Ripianificare la viabilità

PTCP art. 18.3: il nuovo ponte deve connettersi alla viabilità di grande comunicazione, per liberare i centri abitati dal traffico di attraversamento.

DIRETTRICE NORD-SUD

da via Festini verso la tangenziale di Verderio / Cornate d'Adda

DIRETTRICE EST-OVEST

da SP54 / via Edison verso la SP342dir a Merate

Le prime coincidono con lo scenario LC1; ma LC1 non basta per via Festini: serve in più la connessione locale (variante di via Festini).

→ Principio non negoziabile: le connessioni vanno completate PRIMA dell'apertura del ponte, non dopo.

I PROSSIMI PASSI

Le richieste ai progettisti e alle istituzioni

- 1 Studio di impatto viabilistico obbligatorio nel bando di concorso
- 2 Scenari completati: Pedemontana tratte C e D, nodo di Carnate, opera connessa
- 3 Connessioni di rete contestuali, completate prima dell'apertura del ponte
- 4 Limitazione dei mezzi pesanti con criteri (trigger) espliciti e verificabili anche dai Comuni interessati
- 5 Prescrizioni vincolanti in sede di VIA

Non è solo Paderno: il 30 giugno 2026 43 comuni delle province di Lecco, Bergamo e Monza hanno formalizzato a RFI richieste analoghe.
→ Un nuovo ponte sì — ma con la viabilità del territorio, non contro.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

ing. Chiara Taiariol · META srl · metaplanning.it

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

