

CITTÀ DI MERATE

COMMISSIONE AMBIENTE E TERRITORIO

03 marzo 2026



Città di
MERATE

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO

IL PERCORSO SVOLTO DAL TERRITORIO

- **Giugno '24** - V Commissione Regione Lombardia (e riunioni di coordinamento annesse)
- **Luglio e Agosto '24** - Conferenze dei Sindaci di coordinamento sul tema
- **Settembre '24** - Mozioni Ponte San Michele in CC 30/09/2024 (due mozioni)
- **Ottobre '24** - Riunioni di coordinamento sovraprovinciali (con Sindaci del Vimercatese e Meratese)
- **Dicembre '24** - Conferenza dei Sindaci di coordinamento sul tema
- **Febbraio – Aprile '25** - Altri incontri di coordinamento sovraprovinciali (con Sindaci del Vimercatese e Meratese) diversi incontri nei Comuni di Paderno, Aicurzio, Merate.
- **Marzo '25** - Incontro sovraprovinciale in Provincia MB
- **Aprile '25** - Proposta studio del traffico area Meratese
- **Giugno '25 - Agosto '25** - Incontri sovraprovinciale Comuni di 2° fascia presso Comune di Merate per stesura documento programmatico infrastrutture viabilistiche (diversi incontri)
- **Maggio '25** - Avvio Dibattito Pubblico
- **Giugno '25** - Approvazione convenzione per studio del traffico Area Meratese e avvio studio (terminato Novembre '25)
- **Giugno '25** - Invio da parte di ogni Comune (Merate compreso) di una lettera a Regione al fine di valutare l'infrastruttura del nuovo San Michele in coordinamento con le altre opere lungo l'Adda, chiarire tema passaggio gronda ferroviaria, valutare gli impatti sulla viabilità territoriale, la sospensione del dibattito pubblico per 30 giorni per valutare meglio possibili opzioni
- **Agosto '25** - Caricamento sul sito del Dibattito Pubblico dei documenti di proposta di 1° e 2° fascia (passaggio svolto in Commissione a Merate per illustrare documento prima del caricamento)

IL PERCORSO SVOLTO DAL TERRITORIO



- **Ottobre '25** - Risposte al dibattito pubblico da RFI
- **Novembre '25** - Invio lettera da parte di tutti i Comuni del territorio a Regione di poter essere auditi in V Commissione Regionale
- **Novembre '25 – Dicembre '25** - Partecipazione del Comune di Merate al tavolo competitività e infrastrutture di Camera di Commercio, Confindustria, Provincia di Lecco e discussione sul tema viabilità e infrastrutture
- **Dicembre '25** - Conclusione studio del traffico Provincia/Comuni Meratese (Step 1)
- **Dicembre '25** - Riunione tecnica Provincia / Regione
- **Gennaio '26** - Richiesta posticipo definizione altri nuovi scenari per proseguo studio del traffico area Meratese
- **Gennaio '26** - Incontro Comuni area Meratese e Provincia e discussione opzioni migliorative
- **Gennaio - Febbraio '26** - Incontro Comuni 1° fascia e Provincia e discussione opzioni migliorative
- **Febbraio '26** - Nomina Commissario
- **Febbraio '26** - Riunione pubblica Paderno
- **Febbraio '26** - V Commissione Regionale

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO



Il presente rapporto intende dapprima fornire il quadro del comportamento del traffico nella situazione attuale con particolare riferimento alla rete secondaria (statale e provinciale, ecc.), per poi valutare, dal punto di vista trasportistico, gli effetti indotti dall'apertura del nuovo ponte San Michele

A Paderno d'Adda e delle diverse possibili alternative dell'assetto della viabilità in questo quadrante. Tali valutazioni verranno effettuate testando alcuni scenari futuri, al fine di quantificare, con particolare riferimento all'ambito della Provincia di Lecco e nello specifico alla porzione di territorio ricomprendente i Comuni di Brivio, Calco, Cernusco Lombardone, Imbersago, Lomagna, Merate, Montevecchia, Osnago, Paderno D'Adda, Verderio, i carichi attesi, le condizioni di deflusso ed il livello di servizio e gli effetti indotti (variazione dei volumi di traffico rispetto allo scenario programmatico) sulla rete viaria esistente, sia di lunga che di breve-media percorrenza (locale/sovracomunale).

Questo rapporto (prima fase) contempla:

- **una panoramica/analisi dei carichi di traffico disponibili lungo la rete stradale secondaria** (statali, provinciali, ecc.) e quella **primaria** (tangenziale e autostradale);
- **le macro-simulazioni modellistiche relative all'ora di punta del mattino nello scenario attuale (LCA) e in quelli progettuali al 2030: Programmatico (LCB) e di progetto (LC1).**

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO



SCENARIO LCA

Stato attuale delle infrastrutture

- Situazioni di criticità si riscontrano su tutte le tratte stradali di ogni ordine e grado
- **Ponte Brivio-Cisano Bergamasco**, (flussi bidirezionali pari a circa **2.494 veicoli eq./ora bidirezionali**) con un **livello di servizio pari a D** in entrambe le direzioni di marcia
- **Ponte San Michele a Paderno d'Adda**, a senso unico alternato e con divieto al transito per mezzi pesanti (flussi bidirezionali pari a circa **1.000 veicoli eq./ora bidirezionali**) con un **livello di servizio pari a E** in entrambe le direzioni
- **P342dir** (tra circa **2.300 e 2.400 veicoli eq.bidir/ora**) con un **LOS pari a D-E** in entrambe le direzioni;
- **SP54 Monticello Brianza - Paderno d'Adda** (**1.740 veicoli eq.bidir/ora in Merate**) con **LOS D** in entrambe le direzioni, ecc..

SCENARIO LCB

Scenario programmatico
(realizzazione Pedemontana B2 e C
con svincolo Usmate, Nuovo San
Michele, Lecco-Bergamo)

- La realizzazione del Nuovo Ponte Paderno d'Adda induce un **aumento dei flussi in attraversamento dell'Adda di circa l'86% (+890 v.eq.bidir/ora)** rispetto a quello dell'attuale ponte a larghezza ridotta e senso unico alternato. Si stimano circa **1.930 veicoli eq.bidir/ora con un livello di servizio pari a E in direzione ovest e D in quella opposta**. Si prevede comunque un **miglioramento delle condizioni di esercizio rispetto allo scenario di stato di fatto**.
- Si stima un generale **aumento dei flussi e congestione sulle strade secondarie di attraversamento dei territori a ovest del fiume Adda lungo la SP342dir** (nei tratti di Brivio e a sud della SP55 a Osnago e a Cernusco Lombardone), la **SP56** (nei tratti nei comuni di Brivio, Imbersago, Robbiate e Verderio), la **SP54** (a est della SP342dir e più marcati a est della SP56) e la **SP55** (lungo tutto lo sviluppo).

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO



SCENARIO LC1

**Scenario di Progetto
(realizzazione della variante alla
SPexSS342 Olgiate Molgora-Calco-
Ponte Brivio, della variante
SP342dir Olgiate Molgora-Merate,
del nuovo collegamento SP3-
SP342dir Ronco Briantino-Osnago)**

- I maggiori benefici attesi per la rete secondaria di questo quadrante si registrano con l'attuazione dello Scenario di Progetto (Scenario LC1), in quanto la realizzazione di un **nuovo attraversamento del fiume Adda (variante alla SPexSS342)** genera benefici sul tracciato storico (ponte di Brivio) e sul **nuovo Ponte San Michele** e, in sinergia con la realizzazione della **variante alla SP342dir**, induce benefici sulla rete secondaria a ovest dell'Adda, con riferimento in particolare alla SP56 a nord di Verderio, alla SP54 e alla SP342dir a nord della variante.

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO



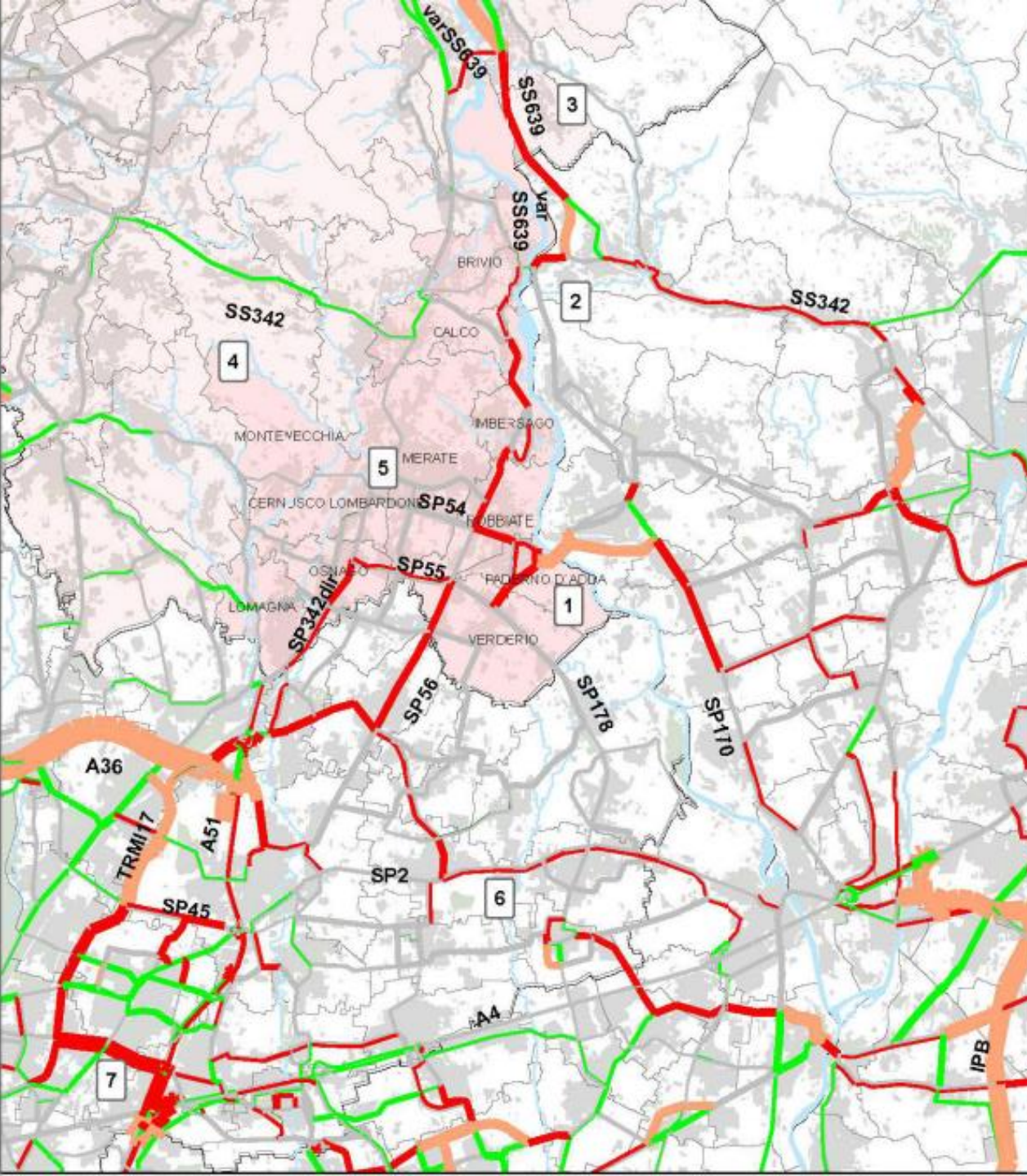
Livello	Condizione	Qualità
A	Flusso libero	Eccellente
B	Flusso stabile	Molto buona
C	Flusso stabile con interazioni	Buona
D	Flusso instabile	Mediocre
E	Al limite capacità	Critica
F	Congestione	Pessima

Nella pagina seguente un confronto tra i livelli di servizio delle principali direttrici nei diversi scenari LCA, LCB LC1

AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO E PONTE DI PADERNO



STRADA / INFRASTRUTTURA	LCA (STATO ATTUALE)	LCB (PROGRAMMATICO 2030)	LC1 (PROGETTO 1 – 2030)
SP54	D	E (peggioramento nei tratti a est SP342dir / SP56)	C–D (miglioramento nei tratti principali)
SP55	C–D	D–E (aumento congestione)	A–B (forte miglioramento nei tratti Robbiate–Osnago; resta criticità a est SP56)
SP56	D (tratto centrale D–E)	E (peggioramento tra Brivio–Robbiate)	C–D (migliora rispetto a LCA e LCB; lieve criticità a Verderio)
Uscita Ponte Paderno (Ponte San Michele)	E (senso unico alternato)	D (est) – E (ovest)	C–D (miglioramento generale)
Ponte di Brivio	D	D (leggera riduzione flussi, ma LOS simile)	C (alleggerito grazie a variante SPexSS342)
SP342dir	D–E	D–E (peggioramento a sud SP55)	C–D (miglioramento nei tratti Calco–Merate)



1 Nuovo Ponte Paderno d'Adda presenta flussi maggiori rispetto all'attuale ponte, con un aumento di circa 890 v.eq.bidir/ora. Considerando le migliori caratteristiche si prevede un miglioramento delle condizioni di esercizio.

2 Lieve redistribuzione flussi tra Ponte Brivio e Nuovo Ponte Paderno d'Adda, con una diminuzione dei flussi sul superamento del fiume Adda a Brivio di circa il -4% (circa -80 veicoli eq. bidir./ora).

3 la realizzazione della variante alla S-S639 alleggerisce i tratti storici di attraversamento urbano (comuni di Cisano Bergamasco e Bisone)

4 Lieve flessione dei flussi lungo la SPexSS342 e degli assi stradali di collegamento est-ovest a nord della nuova tratta C della A36

5 Aumento dei flussi e congestione sulle strade secondarie di attraversamento dei territori a ovest del fiume Adda:

SP342 dir: aumento dei flussi nel tratto a sud della SP55 a Osnago del +14% (+268 veicoli eq. bidir./ora). Lieve diminuzione compresa tra il 2% e 3% dei flussi nei tratti nei comuni di Brivio (-40 v.eq. bidir./ora), Cernusco Lombardone (-50 v.eq.bidir./ora), e compreso tra l'8% e il 12% a Calco (-280 v.eq.bidir./ora) e Merate (-140 v.eq.bidir./h).

SP56: aumento dei flussi nei tratti nei comuni di Brivio, Imbersago, Robbiate e Verderio tra il +28% e +39% (+167/+237 v.eq.bidir/ora).

SP54: aumento dei flussi nei tratti nei comuni di Paderno d'Adda, Robbiate e Merate tra il +8% e +30% (+145/+414 v.eq.bidir/ora).

SP55: aumento dei flussi nei tratti nei comuni di Verderio, Robbiate e Osnago tra +9% e +22% (+148/+212 v.eq.bidir/ora).

6 SP2 aumento dei flussi a ovest di Bellusco pari al +2% (circa +40 veicoli eq. bidir/ora) e a Trezzo d'Adda +17% (+360 veicoli eq.bidir/ora).

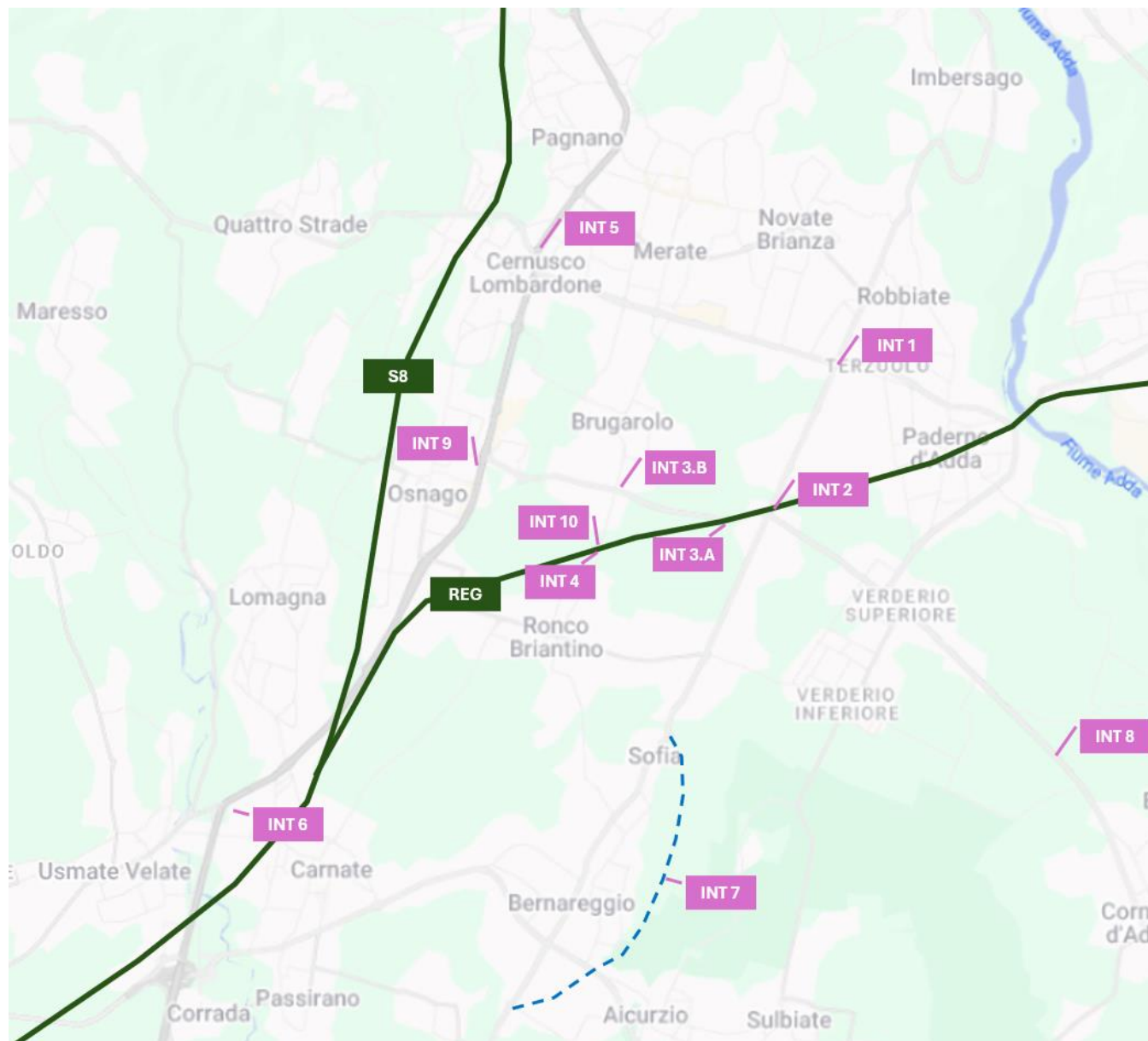
7 La realizzazione della tratta C della A36, delle opere connesse (TRMI 17 e pot. della SP45 e il completamento degli svincoli A4-A51 e A36-A51 inducono incrementi contenuti nei tratti a nord della SP13 pari a circa il 4% (+200/+220 v.eq.bidir/h) e al contempo favoriscono l'utilizzo del tratto più prossimo alla Barriera ad oggi sottoutilizzato, con un aumento bidirezionale pari a circa il +70% (+1.350 v.eq/ora in dir. nord e +830 v.eq./ora in direzione sud).

CENTRO STUDI RM	strada	Scenario LCA	differenza LCA-LCB		Scenario LCB	Scenario LC1	differenza LCA-LC1		differenza LCB-LC1	
			Δ	$\Delta\%$			Δ	$\Delta\%$	Δ	$\Delta\%$
superamento fiume Adda	ponte Brivio-Cisano B.	2494	-185	↓ -7%	2309	1824	-670	↓ -27%	-485	↓ -21%
	var. exSS342 (Brivio-Cisano B.)	-	-	-	-	1285	-	-	-	-
	ponte Paderno d'Adda	1040	891	↑ 86%	1931	1508	468	↑ 45%	-423	↓ -22%
	Ponte Trezzo d'Adda	1931	-77	↓ -4%	1854	1853	-78	↓ -4%	-1	↓ 0%
	A4 (superamento Adda)	15526	-113	↓ -1%	15413	15376	-150	↓ -1%	-37	↓ 0%
	SPexSS342 - Calco	2488	-183	↓ -7%	2305	365	-2123	↓ -85%	-1940	↓ -84%
	var. SPexSS342 - Calco	-	-	-	-	1697	-	-	-	-
	SP342dir - Brivio	1994	-40	↓ -2%	1954	2347	353	↑ 18%	393	↑ 20%
	SP342dir - Calco	2414	-280	↓ -12%	2134	885	-1529	↓ -63%	-1249	↓ -59%
	SP342dir - Merate	1734	-140	↓ -8%	1594	1012	-722	↓ -42%	-582	↓ -37%
	SP342dir - Cernusco Lomb.	2310	-49	↓ -2%	2261	2133	-177	↓ -8%	-128	↓ -6%
	SP342dir - Osnago	1860	268	↑ 14%	2128	2027	167	↑ 9%	-101	↓ -5%
	SP342dir - Lomagna	2656	-79	↓ -3%	2577	2641	-15	↓ -1%	64	↑ 2%
	SP56 - Brivio	586	167	↑ 28%	753	445	-141	↓ -24%	-308	↓ -41%
	SP56 - Imbersago	707	237	↑ 34%	944	498	-209	↓ -30%	-446	↓ -47%
	SP56 - Robbiate	916	271	↑ 30%	1187	730	-186	↓ -20%	-457	↓ -39%
	SP56 - Verderio	823	325	↑ 39%	1148	1273	450	↑ 55%	125	↑ 11%
	via Festini - Paderno d'Adda	478	645	↑ 135%	1123	1158	680	↑ 142%	35	↑ 3%

CENTRO STUDI 	strada	Scenario LCA	differenza LCA-LCB		Scenario LCB	Scenario LC1	differenza LCA-LC1		differenza LCB-LC1	
			Δ	$\Delta\%$			Δ	$\Delta\%$	Δ	$\Delta\%$
	SP54 - Paderno d'Adda	1203	247	↑ 21%	1450	990	-213	↓ -18%	-460	↓ -32%
	SP54 - Robbiate	1381	414	↑ 30%	1795	1303	-78	↓ -6%	-492	↓ -27%
	SP54 - Merate	1741	145	↑ 8%	1886	1780	39	↑ 2%	-106	↓ -6%
	Sp54 - Cernusco Lomb.	1029	-119	↓ -12%	910	946	-83	↓ -8%	36	↑ 4%
	SP54 - Montevicchia	1067	-55	↓ -5%	1012	1075	8	↑ 1%	63	↑ 6%
	SP178 - Verderio	1546	53	↑ 3%	1599	1620	74	↑ 5%	21	↑ 1%
	SP55 - Verderio	1590	148	↑ 9%	1738	1651	61	↑ 4%	-87	↓ -5%
	SP55 - Robbiate	952	212	↑ 22%	1164	306	-646	↓ -68%	-858	↓ -74%
	SP55 - Osnago	911	193	↑ 21%	1104	276	-635	↓ -70%	-828	↓ -75%
	via del Mulino - Lomagna	1409	-97	↓ -7%	1312	1261	-148	↓ -11%	-51	↓ -4%

SEZIONE			RILIEVO flussi misurati			SCENARIO LCA Stato di Fatto			SCENARIO LCB Scenario Programmatico			SCENARIO LC1 Scenario alternativo 1		
			veic.eq/ora	F/C	LDS	veic.eq/ora	F/C	LDS	veic.eq/ora	F/C	LDS	veic.eq/ora	F/C	LDS
Rete secondaria	SP2 a Ovest di Bellusco	SP2 dir. Ovest	1237	77%	E	1320	83%	E	1395	87%	E	1401	88%	E
		SP2 dir. Est	1177	74%	D	1153	72%	D	1152	72%	D	1117	70%	D
		bidir	2414	75%	D	2473	77%	E	2547	80%	E	2518	79%	E
	SP 177 Carnate	var. SP177 dir. Ovest	1561	87%	E	1369	76%	D	1629	91%	E	1403	78%	E
		var. SP177 dir. Est	665	37%	C	732	41%	C	673	37%	C	738	41%	C
		bidir	2226	62%	D	2101	58%	D	2302	64%	D	2141	59%	D
	SP342dir a Carnate	SP342 dir dir. Ovest	1140	57%	D	1243	62%	D	1419	71%	D	1439	72%	D
		SP342 dir dir. Est	1308	65%	D	1413	71%	D	1158	58%	D	1202	60%	D
		bidir	2448	64%	D	2656	70%	D	2577	68%	D	2641	70%	D
	SP342dir a Osnago (a nord della SP55)	var. SP342 dir dir. Nord	1187	74%	D	1184	74%	D	1199	75%	D	1218	76%	D
		var. SP342 dir dir. Sud	1114	70%	D	1123	70%	D	1042	65%	D	1154	72%	D
		bidir	2301	72%	D	2307	72%	D	2241	70%	D	2372	74%	D
	SP342dir a Merate	var. SP342 dir dir. Nord	951	59%	D	660	41%	C	617	39%	C	312	20%	B
		var. SP342 dir dir. Sud	994	62%	D	1074	67%	D	977	61%	D	700	44%	C
		bidir	1945	61%	D	1734	54%	D	1594	50%	C	1012	32%	B

LE PROPOSTE CONDIVISE DAL TERRITORIO



CODICE INTERVENTO

INT 1_DESEMAFORIZZAZIONE INCROCIO SP56/54 ROBBIATE

INT 2_SOPPRESSIONE PASSAGGIO A LIVELLO SERNOVELLA E CREAZIONE "VARIANTE VERDERIO"

INT 3.A_SOPPRESSIONE PASSAGGIO A LIVELLO SP55 DIREZIONE BRUGAROLO CON PROLUNGAMENTO VIA MILANO

INT 3.B_MIGLIORAMENTO INCROCIO BRUGAROLO SP55/VIA XV APRILE

INT 4_SOPPRESSIONE PASSAGGIO A LIVELLO BRUGAROLO/RONCO B.NO E CREAZIONE SOTTOPASSO CON PISTA CICLABILE

INT 5_MIGLIORAMENTO INCROCI CERNUSCO LOMBARDONE SP342DIR CON REGOLAZIONE ADATTIVA DEI FLUSSI DI TRAFFICO

INT 6_FLUIDIFICAZIONE INGRESSO USCITA TANG. EST COMUNI USMATE / LOMAGNA / CARNATE

INT 7_CREAZIONE "BY-PASS" CENTRO BERNAREGGIO-SP3

INT 8_MIGLIORAMENTO DEI FLUSSI DI TRAFFICO TRA SP55 E SP178 DA/VERSO CORNATE D'ADDA

INT 9_INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DEI FLUSSI SP342DIR AD OSNAGO (TRASFORMAZIONE ALLA FRANCESE ATTRAVERSAMENTO SP342DIR DA VIA TRENTO, MODIFICA DEL CALIBRO ROTONDA DI VIA OLIVETTI, CREAZIONE BRETELLA TRA SP342DIR ED SP55)

INT 10_CREAZIONE DI UNA NUOVA FERMATA AGGIUNTIVA PER LA LINEA CARNATE-BERGAMO NEI PRESSI DEL PASSAGGIO A LIVELLO DI BRUGAROLO / RONCO BRIANTINO



Città di
MERATE