

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI

DEL MERATESE



Egr. sig.

Attilio Fontana

Presidente Regione Lombardia

Mail: segreteria_presidente@regione.lombardia.it

Pec: presidenza@pec.regione.lombardia.it

Egr. Sig.ra

Claudia Maria Terzi

Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità
sostenibile Regione Lombardia

Mail: claudia_maria_terzi@regione.lombardia.it

Pec: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Egr. Sig.

Claudio Uselli

Presidente della Provincia di Lecco

Mail: presidenza@provincia.lecco.it

Pec: provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

Egr. Sig.

Gianfranco Gafforelli

Presidente Provincia di Bergamo

Mail: presidenza@provincia.bergamo.it

Pec: protocollo@pec.provincia.bergamo.it

Egr. Sig.

Luca Santambrogio

Presidente della Provincia di Monza e Brianza

Mail: presidente@provincia.mb.it

pec: provincia-mb@pec.provincia.mb.it

Egr. Sig.

Vera Fiorani

Amministratore delegato RFI Spa

Pec: segreteriaacda@pec.rfi.it

Egr Sig.

Luca Cavicchioli

Direttore Direzione Territoriale Produzione Milano RFI Spa

Mail: l.cavacchioli@rfi.it

Pec: rfi-dpr-dtp.mi.it@pec.rfi.it

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI DEL MERATESE

Robbiate, 17.06.2021

Oggetto: documento della conferenza dei sindaci del Meratese contenente osservazioni e considerazioni in ordine alla realizzazione dei nuovi attraversamenti sul Fiume Adda tra la provincia di Bergamo e la Provincia di Lecco.

Sui nuovi ponti sull'Adda

I territori della provincia di Bergamo, della Brianza monzese e della Brianza lecchese sono tra i contesti produttivi più densi e innovativi del territorio lombardo ed europeo. Sono, inoltre, caratterizzati da una fitta urbanizzazione diffusa, con importanti movimenti pendolari al proprio interno e verso l'area metropolitana di Milano.

Al loro incrocio, nel triangolo definito dall'isola bergamasca, dalla parte sud orientale della provincia di Lecco e nord orientale della provincia di Monza e della Brianza, il fiume Adda divide con uno squarcio naturale di grande pregio ambientale, storico e paesaggistico il susseguirsi dei paesi e degli agglomerati produttivi.

Le vie di comunicazione che attraversano l'Adda e mettono in connessione questi contesti sono ancora oggi quelle disegnate più di un secolo fa.

L'improvvisa chiusura del ponte al traffico veicolare e ferroviario del 15 settembre 2018, insieme alle attuali limitazioni di percorrenza e alle indicazioni di RFI sulla vita utile del manufatto, stimata dalle ultime informazioni condivise da RFI in soli 10 anni, hanno evidenziato la fragilità dei collegamenti viari esistenti e reso urgente la necessità di progettare strutture alternative per l'attraversamento dell'Adda in quest'area.

Ponte ferroviario

La linea ferroviaria sul percorso Milano, Monza, Carnate, Bergamo attraversa il Ponte San Michele dalla sua messa in esercizio del luglio 1889 (inizialmente sulla direttrice principale Seregno-Bergamo).

Poiché è da considerarsi irrealistico un consistente spostamento della linea ferroviaria e non sembrano al momento praticabili soluzioni alternative quali metropolitane urbane leggere, è sicuramente necessario prevedere un nuovo attraversamento nelle immediate vicinanze dell'attuale.

La prossimità con il ponte San Michele è uno degli elementi che rende questo progetto particolarmente delicato. Il ponte, realizzato con una grande struttura ad arco reticolare, è oggi considerato il maggior monumento italiano all'architettura in ferro

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI

DEL MERATESE

dell'ottocento. Un capolavoro dell'archeologia industriale inserito in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO insieme a altri 5 ponti europei con caratteristiche simili.

La struttura si inserisce, peraltro, in un contesto di armonica fusione tra bellezza naturale e intervento tecnologico dell'uomo. Nel raggio di poche centinaia di metri, convivono la prima parte della Forra dell'Adda, unico tratto di rapide di tutto il corso del fiume, l'incile del naviglio inaugurato nel 1777, la diga Poiret a panconcelli in legno, la diga di inizio '900 di Robbiate e la coeva centrale Semenza di Calusco d'Adda.

Inoltre, il nuovo ponte si inserirebbe all'interno della "Area Leonardesca", riconosciuta come Monumento Naturale dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco regionale Adda Nord.

Il piano, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale 22 dicembre 2000 – n. VII/2869 prevede che *"Nel territorio del parco è sottoposta a specifica tutela come monumento naturale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 24 della L.R. 30 novembre 1983, n. 86, l'area denominata "Area leonardesca", [...]. Il monumento naturale dell'Area leonardesca ha la finalità di tutelare le caratteristiche morfologiche, naturali e paesaggistiche dell'area [...] Nell'area del monumento naturale è vietato a) installare nuovi impianti o reti di distribuzione e infra-strutture, che modifichino l'effetto paesistico dei luoghi con manufatti quali piloni, attraversamenti aerei o superficiali dicavi o di condotte, ponti [...]"*

Infine, il citato Piano individua la veduta dell'Adda dal ponte di Paderno quale *"visuale sensibile di particolare rilevanza per la tutela paesistica del parco"* (art 30), in piena coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale vigente.

Considerate tali premesse, è fondamentale che qualsiasi progetto di attraversamento dell'Adda con un ponte ferroviario debba:

- limitare al massimo l'impatto costruttivo sulla valle e alterare il meno possibile la vista del ponte San Michele e dal ponte San Michele verso l'area monumentale leonardesca;
- prevedere un preciso piano di impatto ambientale e paesaggistico, costruito con i Comuni interessati, le Soprintendenze competenti e il Parco Adda Nord;
- prevedere un percorso progettuale che porti a soluzioni architettonicamente e tecnologicamente all'altezza del contesto storico-ambientale in cui si inserisce e del vicino ponte San Michele, anche valutando l'attivazione di un concorso internazionale di idee.

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI DEL MERATESE

Ponte viario

Nel quadro del contesto viario veicolare il ponte San Michele rappresenta una via di collegamento da tempo soggetta a forti limitazioni per numero di transiti e dimensione dei mezzi che possono transitarvi.

Sui 25 km di fiume dal Ponte autostradale di Trezzo-Capriate al ponte di Olginate-Calolziocorte, sono presenti tre ponti, tutti con significative limitazioni di carico e un'età compresa tra i 70 e i 130 anni.

Il ponte tra Brivio e Cisano Bergamasco inaugurato nel 1917, percorribile con veicoli fino a 40 tonnellate e i superiori di 30 tonnellate distanziati a 50 m.

Il ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, inaugurato nel 1889, percorribile a senso unico alternato con veicoli inferiori a 3,5 tonnellate e limite di velocità a 20Km/h.

Il ponte urbano tra Trezzo sull'Adda e Capriate San Gervasio percorribile con veicoli fino a 20 tonnellate e limite di velocità fino a 30Km/h.

In tale contesto, risulta evidente come una nuova opera di collegamento viario pienamente fruibile sia al contempo una necessità per i territori ma anche un forte attrattore di traffico stradale di media percorrenza, sia di mezzi leggeri sia di mezzi pesanti.

Questa opera non può quindi essere studiata senza un'attenta valutazione dei flussi viari ad essa connessi e da essa generati.

Sul territorio a ovest dell'Adda, deve essere considerata la rilevanza del traffico di attraversamento verso l'area metropolitana di Milano, il monzese e il comasco. In particolare costituiscono poli attrattivi verso questi territori gli accessi all'Autostrada A4 a Trezzo d'Adda, alla Tangenziale Est Milano a Carnate e alla provinciale 342 a Cernusco Lombardone.

Tra l'attuale ponte San Michele e questi punti di congiunzione con la mobilità maggiore non esistono vie di collegamento libere, ma un reticolo di strade provinciali e locali che attraversano i centri urbani, in buona parte di dimensioni contenute e già oggi frequentemente congestionate. Nelle immediate prossimità si può verificare il passaggio nei centri abitati di Paderno d'Adda, Robbiate, Verderio, Ronco Briantino e Bernareggio, con la presenza di diversi impianti semaforici urbani e l'attraversamento a raso della ferrovia al passaggio a livello della Sernovella.

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI DEL MERATESE

Parimenti, presumibili e significativi incrementi di traffico sono da attendersi su un'area più vasta che comprende Imbersago, Merate, lo snodo viario irrisolto di Cernusco Lombardone, Osnago, Lomagna, Cornate e Carnate.

Un'opera di tale importanza, che connette contesti produttivi e densamente abitati, merita fin dal suo posizionamento di essere pensata su una scala più ampia che non meramente locale, all'interno di una valutazione complessiva della mobilità delle tre Province coinvolte e in connessione con la mobilità maggiore esistente e i suoi potenziali sviluppi, quali il prolungamento della tangenziale Est e la realizzazione del tratto D della Autostrada Pedemontana. Ciò anche in un'ottica di efficiente uso delle risorse ed efficacia economica dell'intervento.

Considerate tali premesse, è necessario che

- che qualsiasi progettualità in merito al ponte viario sia preceduta da un attento studio del traffico che valuti l'impatto sulla viabilità e i centri abitati compresi tra il fiume Adda e gli accessi all'Autostrada A4 a Trezzo d'Adda, alla Tangenziale Est Milano a Carnate e alla provinciale 342 a Cernusco Lombardone;
- che il posizionamento del nuovo ponte sia valutato da Regione Lombardia congiuntamente alle Province di Lecco, Bergamo e Monza Brianza in relazione alla possibilità di connessione con strutture viarie a media percorrenza in grado di assorbire il traffico leggero e pesante da e per il nuovo ponte;
- che l'intervento sia valutato con profonda attenzione a criteri di sostenibilità ambientale, di riduzione dell'inquinamento e di tutela della salubrità dei territori e della salute dei cittadini;

Infine considerando che

- l'alleggerimento del ponte San Michele dal traffico ferroviario nel più breve tempo possibile, ne potrebbe garantire il prolungamento della vita attiva;
- la realizzazione di un ponte alternativo ad alta percorribilità direttamente connesso ad un reticolo stradale maggiore diminuirebbe in modo significativo il traffico di attraversamento e quindi le sollecitazioni sul manufatto;

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI DEL MERATESE

- è, in ogni caso, in previsione un piano di mantenimento del ponte San Michele per preservarne il valore monumentale
- è auspicabile che l'attraversamento viario sul ponte San Michele possa essere mantenuto attivo a garanzia del traffico locale di prossimità tra le due sponde dell'Adda.

Ringraziamo per l'attenzione che vorrete riservarci e chiediamo quale territorio meratese il più ampio coinvolgimento nella programmazione e nell'iter autorizzatorio delle nuove opere

Cordiali saluti

Il Sindaco di Robbiate
Daniele Villa
Presidente della Conferenza dei sindaci del meratese

Il Sindaco di Merate
Massimo Panzeri
Il Sindaco di Paderno d'Adda
Gianpaolo Torchio

Il Sindaco di Verderio
Robertino Manega

Il Sindaco di Imbersago
Fabio Vergani

Il Sindaco di Calco
Stefano Motta

Il Sindaco di Brivio
Federico Airoidi

Il Sindaco di Airuno
Alessandro Milani

Il Sindaco di Olgiate Molgora
Giovanni Battista Bernocco

Il sindaco di La Valletta Brianza
Marco Panzeri

Il Sindaco di Santa Maria Hoé
Efrem Brambilla

Il Sindaco di Montevicchia
Franco Carminati

CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI
DEL MERATESE

Il Sindaco di Cernusco Lombardone
Giovanna De Capitani

Il Sindaco di Osnago
Paolo Brivio

Il Sindaco di Lomagna
Cristina Citterio

**CONFERENZA PERMANENTE DEI SINDACI
DEL MERATESE**