

Oggetto: Mozione circa la costruzione di due nuovi ponti, uno ferroviario e uno viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda

PREMESSO CHE:

Nella seduta del 27 giugno 2024 la V Commissione Territorio, Infrastrutture e Mobilità del Consiglio Regionale ha audito i Sindaci dei Comuni di Paderno d'Adda, Robbiate, Verderio, Calusco d'Adda, Lomagna, Osnago, Cornate d'Adda, Bernareggio, Ronco Briantino, Sulbiate, Aicurzio, Solza, Medolago, Suisio, Bottanuco, Carvico, Imbersago, Merate, i Presidenti delle Province di Lecco, Bergamo, Monza e Brianza, il Presidente di Rete Ferroviaria Italiana e l'Assessore regionale a Infrastrutture e Opere pubbliche in merito alla “Riqualificazione del Ponte di Paderno d'Adda”.

In tale sede, RFI ha presentato tre possibili scenari per il posizionamento del ponte ferroviario e del ponte viario in sostituzione funzionale del ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Lo scenario presentato con il miglior rapporto costi/benefici prevede la costruzione di un ponte ferroviario e stradale unico in stretto affiancamento al ponte San Michele.

Dalla documentazione presentata in sede di audizione è possibile apprendere che:

- il progetto presentato risulta cambiare parzialmente gli esiti della prima progettazione di fattibilità tecnico-economica sviluppata nel 2021 che posizionava i nuovi ponti a più di 150 m a sud dell'attuale;
- i vincoli della prima progettazione di fattibilità tecnico-economica erano:
 - *il mantenimento delle funzionalità nelle stazioni di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda;*
 - *la continuità della strada provinciale SP54/166;*
 - *la separazione del ponte stradale da quello ferroviario;*
 - *il non affiancamento tra ponte storico e nuove opere;*
- sussistono importanti criticità geomorfologiche, legate alla presenza di una frana attiva, in movimento estremamente lento e in evoluzione retrogressiva, con estensione di circa 1 km², che impediscono la collocazione dei ponti nella posizione inizialmente ipotizzata;
- nelle proiezioni al 2030, la nuova infrastruttura attrarrà complessivamente, nelle condizioni meno favorevoli, 550/600 veicoli equivalenti/ora nelle due direzioni, con un incremento di traffico del 60 % sul traffico attuale nelle ore di punta;
- la previsione del traffico veicolare complessivo sulla giornata prevede un aumento dagli attuali 5.700 veicoli ai 13.950 veicoli, con un incremento complessivo del 145 %;
- il traffico atteso di mezzi pesanti si attesta al 15% del totale, traducibile in circa 2.100 mezzi transitanti al giorno;
- il collegamento viario è previsto che approdi sulla strada comunale a vocazione residenziale del Comune di Paderno d'Adda denominata Via Festini;

- nello scenario di sviluppo dei servizi ferroviari è prevista la trasformazione dell'attuale tratta R14 (Milano Porta Garibaldi –Carnate – Bergamo) nel servizio suburbano S18 con origine dalla futura stazione di Orio al Serio e termine a Milano Porta Garibaldi / Milano Bovisa, con il possibile raddoppio della frequenza di servizio.

Tali indirizzi sono stati confermati nella videoconferenza organizzata il 24 luglio 2024 da Regione Lombardia con la presenza del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, dell'Assessore Regionale alle Infrastrutture e Opere pubbliche, dei Presidenti delle Province di Lecco e di Bergamo, dei Sindaci dei Comuni di Paderno d'Adda e Calusco d'Adda e del Direttore Investimenti Area Nord Ovest di RFI. In tale sede sono state riportate le indicazioni del Ministero della Cultura sia in merito all'incompatibilità tra la candidatura UNESCO del Ponte San Michele e la realizzazione del nuovo ponte sull'Adda, sia di procedere con un concorso internazionale di idee per la sua realizzazione.

I contenuti della presentazione in sede di audizione consiliare e gli esiti dell'incontro istituzionale del 24 luglio confermano che rimangono aperti i temi posti dalla Conferenza dei Sindaci del meratese nel documento indirizzato al Presidente e all'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia, ai Presidenti delle Province di Lecco, di Bergamo e di Monza e della Brianza, all'Amministratore delegato e al Direttore Direzione Territoriale Produzione Milano di RFI S.p.A. in data 17 giugno 2021.

In tale documento, i Sindaci di Robbiate, Merate, Paderno d'Adda, Verderio, Imbersago, Calco, Brivio, Airuno, Olgiate Molgora, La Valletta Brianza, Santa Maria Hoé, Montevecchia, Cernusco Lombardone, Osnago, Lomagna chiedevano in merito al ponte ferroviario di:

- *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,*

e, con riferimento al ponte viario, chiedevano 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 342dir a Cernusco Lombardone;*
- *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;*

- *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.*

Tali posizioni si sono in parte tradotte nei contenuti della nota congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022 con la quale si avanzavano le prime richieste per gestire l'impatto dell'opera. Tra queste, le principali erano:

- *il superamento del centro abitato di Paderno d'Adda con soluzioni alternative a quella prospettata di utilizzare la strada urbana residenziale di via Festini, valutando un percorso interrato o una strada in trincea a sud del paese;*
- *la realizzazione completa della variante di Verderio;*
- *la deviazione del traffico della attuale SP54 che attraversa Robbiate e Paderno sulla nuova direttrice di accesso al ponte;*
- *soluzioni per la SP55 da Verderio a Osnago con il superamento del restringimento di Brugarolo e l'immissione sulla 342dir (ex SS36);*
- *la riprogettazione dell'uscita della tangenziale est a Usmate Velate / Lomagna.*

Il tema dell'incremento del traffico sul territorio è altresì recentemente confermato dallo studio elaborato dalla Provincia di Monza e della Brianza *“A36 autostrada pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)”*.

Lo studio analizza gli impatti viabilistici delle diverse ipotesi di realizzazione della tratta D della Autostrada Pedemontana dal termine della tratta C a Usmate Velate fino alla autostrada A4, comparando lo stato di fatto attuale sia con lo scenario programmatico che prevede la realizzazione della tratta D “lunga”, così come prevista nel progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in data 6 novembre 2009 comprensiva del ponte a scavalco dell'Adda, sia con gli scenari connessi alla realizzazione della tratta D “breve” senza attraversamento dell'Adda o alla mancata realizzazione della stessa.

Nello studio, tutti gli scenari che non prevedono la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento dell'Adda nel corridoio previsto per la tratta D dell'Autostrada Pedemontana comportano importanti incrementi di traffico sulla rete provinciale e comunale nell'ampia area oggetto di approfondimento e, in particolare:

- *l'incremento prossimo al 50% del traffico sul nuovo ponte di Paderno d'Adda nelle ore di punta, sostanzialmente coincidente con quanto previsto da RFI, anche se in quota parzialmente ridotta, probabilmente per l'inclusione nello scenario del nuovo ponte Brivio-Cisano Bergamasco;*
- *alti livelli di congestione della tratta 342dir da Usmate Velate a Calco, a riprova che l'interazione tra le due opere coinvolge un ampio quadrante territoriale posto tra l'attraversamento dell'Adda a Paderno d'Adda e il raccordo con il termine della tangenziale est e la tratta C della pedemontana a Usmate Velate.*

Si può affermare che la costruzione di un nuovo ponte, ferroviario e viario, a scavalco sull'Adda tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda è un progetto che trasforma in modo significativo il nostro territorio, il suo ambiente e il suo paesaggio, incidendo in modo significativo non solo sulla viabilità ma anche sulla vivibilità dei nostri centri abitati.

Per questo, fin dalla lettera sottoscritta da tutti i 15 Sindaci componenti della Conferenza del meratese nel giugno 2021, sono stati individuati due temi centrali e irrinunciabili:

1. le conseguenze dell'incremento del traffico sui centri abitati;
2. l'impatto ambientale e paesaggistico dei ponti ipotizzati sulla valle dell'Adda.

Su tutto ciò è quindi indispensabile che vi sia un confronto territoriale che coinvolga i Comuni interessati e le rispettive Province, garantendo il principio del maggior coinvolgimento ove maggiori siano gli impatti dell'opera e del suo traffico indotto.

RICHIAMATO il *“Verbale di accordo tra i Comuni di Robbiate, Paderno d'Adda, Verderio Inferiore e Verderio Superiore per il progetto di variante della strada provinciale n. 55 e scelte ad esse collegate” sottoscritto in data 23 luglio 2012* che affrontava le problematiche di viabilità su tutto l'asse est – ovest e il superamento viabilistico dei due passaggi a livello;

Viste le premesse,

IL CONSIGLIO COMUNALE

- 1) **ESPRIME** la propria preoccupazione per l'impatto che la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Adda posto nel comune di Paderno d'Adda possa avere sul volume di traffico, sia leggero che pesante, in attraversamento al proprio territorio e nei Comuni limitrofi del meratese e non solo, con le inevitabili conseguenze in termini di congestione, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico e complessiva pericolosità stradale;
- 2) **RITIENE** che i livelli di congestione della viabilità locale, rilevata negli studi citati in premessa e quotidianamente sperimentata dai propri cittadini, evidenzino come già oggi la rete viaria di tutto il bacino del meratese sia insufficientemente strutturata e non possa sostenere incrementi di traffico senza importanti interventi di adeguamento e razionalizzazione;
- 3) **RILEVA** come il tema dell'attraversamento viabilistico dell'Adda tra la Provincia di Bergamo e le Province di Lecco e Monza Brianza e il territorio dell'alto milanese non si possa ridurre alla sostituzione funzionale del ponte San Michele tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda, ma debba essere affrontato alla luce dello stato complessivo dei ponti compresi tra il ponte autostradale di Trezzo e quello di Olginate-Calolziocorte, anche alla luce delle progettualità già ipotizzate in sede di pianificazione della tratta D “lunga” della autostrada Pedemontana e della necessaria riqualificazione strutturale del ponte di Brivio;

- 4) **DICHIARA** la propria preoccupazione per l'impatto ambientale e paesaggistico che la nuova opera potrà avere sul contesto della valle dell'Adda nell'area di particolare pregio del Parco Adda Nord denominata "Area leonardesca" dove, nel raggio di poche centinaia di metri, convivono evidenze ambientali, storiche e culturali di grande rilievo tra cui il ponte San Michele stesso, capolavoro dell'archeologia industriale di fine '800 che è stato a lungo in un progetto di candidatura a patrimonio dell'umanità UNESCO insieme a altri 5 ponti europei con caratteristiche simili.
- 5) **DA' MANDATO** al Sindaco di concordare con i Comuni limitrofi, la Provincia di Lecco e Regione Lombardia, operando in forma associata (ma anche disgiunta ove necessario), la predisposizione di un approfondito studio del traffico che valuti le conseguenze su tutto il territorio dei Comuni del meratese derivanti dall'apertura di un nuovo ponte a Paderno d'Adda e analizzi i diversi scenari viabilistici correlati alla realizzazione delle opere già previste nel PTCP provinciale e gli interventi richiesti nella lettera congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022;
- 6) **CHIEDE** che tale studio sia completato da una analisi particolareggiata dell'impatto sui centri abitati e le aree residenziali del territorio coinvolto con particolare riferimento alla qualità dell'aria, all'inquinamento acustico e ai rischi di incidentalità connessi all'incremento di traffico previsto;
- 7) **CHIEDE** al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e a Regione Lombardia:
- a) di confermare il coinvolgimento diretto e costante dei Comuni su cui si insedierà il nuovo ponte sull'Adda nel gruppo di lavoro tecnico e politico insediatosi a valle della riunione del 24 luglio 2024 citata in premessa;
 - b) di prevedere adeguate forme di coinvolgimento dei territori impattati dall'incremento di traffico previsto, in particolare per tutta l'area del meratese;
 - c) di integrare nel progetto del nuovo ponte anche la realizzazione degli interventi richiesti nella lettera congiunta delle Province di Lecco e Bergamo dell'aprile 2022, con le necessarie coperture economiche associate;
- 8) **CHIEDE** a Provincia di Lecco, anche secondo quanto previsto dall'art 13, comma 4, dello Statuto provinciale, di istituire una cabina di regia comprendente una rappresentanza dei Comuni interessati che sia costantemente informata e coinvolta in ogni passaggio, sia di natura tecnica, sia di natura istituzionale, che venga effettuato sul tema;
- 9) **SI APPELLA** a Rete Ferroviaria Italia S.p.A., al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e al Ministero della Cultura perché il percorso progettuale del nuovo ponte sulla valle dell'Adda porti a soluzioni architettonicamente e tecnologicamente all'altezza del contesto storico-ambientale, condividendo l'utilità di un concorso internazionale di idee per il perseguimento di tale fine.