



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



Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Comune Cornate d'Adda

11 agosto 2025

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Andrea Panzeri

Recapito personale (telefono o mail)

sindaco@comune.cornatedadda.mb.it

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Cornate d'Adda

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Cornate d'Adda (MB)

Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

OGGETTO: osservazioni della Città di Cornate d'Adda per il Dibattito Pubblico per il nuovo ponte san Michele

All'interno del Dibattito Pubblico avviato da Rete Ferroviaria Italiana sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) per il nuovo attraversamento dell'Adda in sostituzione dello storico ponte san Michele, la Città di Cornate d'Adda intende presentare le seguenti osservazioni finalizzate ad una migliore valutazione delle esigenze del territorio.

1) PREMESSE

Prima di entrare nel merito dei contributi, si ritiene opportuna un'analisi rispetto all'andamento del DP, condotto da RFI e avente per oggetto un duplice attraversamento, sia ferroviario che stradale (eventualmente realizzati nella medesima infrastruttura): riconoscendo la piena titolarità di RFI per un'interlocuzione rispetto alla rete ferroviaria, emerge un evidente difetto di

competenza rispetto alla gestione della rete viaria. Ciò ha determinato difficoltà nel dialogo tra RFI e Amministrazioni locali, palesato in più sedi, rispetto alla questione non secondaria della programmazione della viabilità.

In questa fase del DP sarebbe stato opportuno un confronto aperto e diretto con Regione Lombardia, ente che progetta la mobilità su larga scala sia ferroviaria che stradale.

Questo incontro avrebbe anche chiarito i fini per i quali il nuovo ponte san Michele sarà utilizzato, viste le strette connessioni dell'infrastruttura oggetto di dibattito con altre opere previste o ipotizzate da Regione (progetto Gronda ferroviaria Nord Est e ulteriore attraversamento viario dell'Adda da realizzarsi tra il ponte di Paderno-Calusco e quello di Trezzo-Capriate, con ipotesi elaborate da CAL e ad oggi presentate da UTR Bergamo ai Comuni della sola sponda bergamasca). Queste non sono opere tra loro scollegate, ma tasselli di un unico ampio mosaico.

Tale incertezza non consente ai Comuni e a tutti i soggetti interessati di poter esprimere un parere realmente consapevole e qualificato: sono troppe le incognite non chiarite che possono mutare profondamente lo scenario della mobilità regionale, con infrastrutture che potranno essere utilizzate in maniera diversa rispetto a quanto prospettato in origine.

2) PARERI SUGLI SCENARI PROPOSTI DA RFI

Si procede ora alla valutazione puntuale dei tre scenari contenuti nel DocFAP, senza mai venir meno al principio di competenza territoriale che suggerisce di non esprimere pareri su territori di altri Comuni. **Si sottolinea, però, piena condivisione della posizione manifestata congiuntamente dai quattro Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago rispetto all'analisi dei tre scenari proposti che evidenziano le numerose criticità dei progetti.**

Dettagliando la posizione del Comune di Cornate d'Adda, analizziamo di seguito i tre scenari proposti da RFI:

- Scenario 1: per quanto espresso in precedenza, non si ritiene di entrare nel merito dei dettagli tecnici del ponte proposto.
Rispetto al Comune di Cornate d'Adda, dagli scenari di traffico illustrati da RFI durante l'audizione del 27 giugno 2024 in V Commissione regionale, emerge il notevole incremento di veicoli previsto sul nuovo attraversamento (+244%), maggiormente attrattivo dell'attuale in quanto a doppia corsia. Parte di essi inevitabilmente percorrerà via Festini e via dei Contadini Verderesi, innestandosi sulla strada provinciale SP55 in direzione di Cornate d'Adda, arteria già oggi notevolmente utilizzata sia da veicoli a motore, sia da utenti deboli della strada (in particolare ciclisti).



Alla luce del previsto aumento di traffico, si richiede la messa in sicurezza completa della SP55 con la realizzazione di una ciclabile per tutelare gli utenti deboli della strada e permettere una viabilità più sicura, soprattutto nelle ore serali e notturne.

- Scenario 2: esso vede il territorio di Cornate d'Adda direttamente coinvolto, essendo prevista la deviazione della linea ferroviaria più a sud rispetto all'attuale.

Riguardo l'infrastruttura stradale, non rientrando nel territorio di Cornate d'Adda, non si esprimono osservazioni sui dettagli tecnici; si evidenzia la pericolosità del tratto di SP55 sprovvisto di sede ciclabile per gli utenti deboli della strada e si chiede il completamento della stessa lungo tutta la strada provinciale, sulla base degli aumenti di traffico previsti.

Per l'opera ferroviaria, sono evidenti le ricadute sia di natura ambientale che di natura economica.

Un'estensione così ampia della ferrovia comporterebbe un notevole consumo di suolo (+6206 e +1923% rispetto agli altri due scenari) che nel Comune di Cornate d'Adda ricade totalmente nel perimetro del Parco Adda Nord, attraversando zone agricole (in primis la zona della Valle di Porto, una ex cava completamente recuperata e destinata ad agricoltura biologica dal 2014, come riconosciuto dall'allegato alla delibera di Giunta Regionale 7170/2022 denominato *PTR_B_qualita_suoli_agricoli*) e zone di interesse naturalistico e paesistico come da PTC del Parco. Analogamente si riscontra un preventivo di spesa quasi doppio rispetto agli altri scenari, determinato dal già citato allungamento della ferrovia, dalla presenza di numerosi corsi d'acqua che richiedono opere di attraversamento e da un'infrastruttura di scavalco dell'Adda di lunghezza davvero notevole, essendo ampia l'apertura della vallata del fiume in questo punto.

Sempre rispetto alla collocazione del ponte ferroviario, dall'indagine geologica (DocFAP, foglio 20 di 222) non emerge chiaramente che la natura geomorfologica della sponda sia stata adeguatamente valutata, come invece avvenuto in altri punti del versante con un'alta densità di punti di acquisizione. Inoltre, si invita a rivalutare la quota di avanzamento della ferrovia all'interno del territorio di Cornate d'Adda: in tale zona, priva di corsi d'acqua minori da scavalcare e con la necessità di scendere ad una quota idonea per l'attraversamento del fiume Adda, si riscontra la presenza della ferrovia in rilevato (DocFAP, foglio 80 d8 222), fatto che amplifica l'impatto paesaggistico, ambientale e acustico dell'infrastruttura.



- Scenario 3: non si avanzano particolari osservazioni per le stesse motivazioni addotte rispetto allo scenario 1 e si ribadisce la richiesta di messa in sicurezza della SP55 lungo tutto il suo tracciato con la realizzazione di una ciclabile per tutelare gli utenti deboli della strada, alla luce dei supposti aumenti di traffico.

Per tutti e tre gli scenari proposti da RFI si sono presentate alcune osservazioni migliorative, ma per le forti criticità illustrate anche e soprattutto dai Comuni di Paderno d'Adda, Verderio, Robbiate e Imbersago, nessuno dei tre rappresenta la soluzione migliore per l'attraversamento del fiume Adda, sia viario che ferroviario.

Ulteriore riprova della scarsa aderenza di questi scenari alle necessità degli utenti è data dallo studio di trasporto relativo allo shift modale (sezione 4.2 del DocFAP), il quale sostiene che nella migliore delle tre alternative proposte da RFI si registra uno spostamento dalla gomma al ferro solamente di 7.955 utenti (pari allo 0,0047% del totale degli spostamenti quotidiani).

3) SCENARIO OTTIMALE

Principio cardine della progettazione della rete di trasporti di carattere sovraprovinciale deve essere quello della tutela dei centri abitati, per garantirne la vivibilità e preservarne l'identità: il miglioramento della mobilità su larga scala non può essere a discapito della qualità della vita di interi comuni e centri abitati. Ciò si traduce in una programmazione di strade e ferrovie che occupi il più possibile i territori di confine tra comuni o le zone industriali o produttive, tralasciando i centri storici o i quartieri residenziali; inoltre sarebbe bene disincentivare realmente il trasporto su gomma, obbligando i mezzi pesanti a percorrere prevalentemente arterie di grande scorrimento, meglio se di natura autostradale.

Per questo, valutando le proposte sorte attorno al DP e considerando le attuali possibilità ingegneristiche, **si ritiene valevole di approfondimento l'ipotesi di collocamento di un ponte viario circa 1,5 km più a sud dell'attuale san Michele.** Questa soluzione consente di rimanere ampiamente al di fuori dei centri abitati, prevede uno scavalco del fiume in un punto in cui l'ampiezza della vallata è ridotta e in cui la nuova infrastruttura non avrebbe interferenze con l'iconica visuale del ponte san Michele sul fiume Adda. Tra i territori di Paderno d'Adda, Verderio e Cornate d'Adda, il nuovo ponte può essere opportunamente connesso all'attuale rete viaria in sponda destra (in particolare la SP55 e la SP54) e anche in sponda bergamasca la progettazione della viabilità appare priva di significativi ostacoli.

Vedendo i notevoli vantaggi di questa proposta condivisa dai territori rispetto agli altri scenari, si invita ad eseguire un'ulteriore indagine geomorfologica per approfondire le caratteristiche delle sponde e per



ipotizzare soluzioni ingegneristiche che consentano la miglior sicurezza possibile per questa infrastruttura. Tale soluzione riteniamo meriti un'ulteriore valutazione.

Inoltre si invita a riprendere il progetto di riqualificazione del 2016 del ponte san Michele, che avrebbe consentito il transito dei treni ad una velocità di 70 km/h, così da mantenere attiva la linea ferroviaria attuale migliorandone i tempi di percorrenza grazie ad un protocollo di attraversamento del ponte più snello. Contestualmente, l'utilizzo del ponte san Michele riqualificato per il solo collegamento ferroviario, offrirebbe ulteriori garanzie rispetto alla tenuta strutturale e all'allungamento del suo tempo di utilizzo, a parità di interventi manutentivi.

4) VISIONE PROGRAMMATICA DELL'ATTRAVERSAMENTO VIARIO DELL'ADDA

Pur consapevoli di discostarci dalla tematica centrale dell'attuale DP, riteniamo necessario allargare lo sguardo per poter offrire una visione d'insieme sull'attraversamento del fiume Adda, che da decenni rappresenta una criticità reggendosi ancora oggi su infrastrutture pensate e realizzate oltre un secolo fa.

Appare evidente come sia opportuno individuare una nuova via di collegamento tra le due sponde per il traffico veicolare di natura provinciale

e in questo senso si inquadrano le ipotesi studiate da CAL su mandato di Regione.

Questa ulteriore infrastruttura può rappresentare un beneficio per la viabilità del territorio solamente se pensata in relazione agli altri interventi previsti e con principi che tengano in considerazione le esigenze del territorio e dei cittadini residenti: l'area, infatti, è già notevolmente urbanizzata e una cattiva programmazione potrebbe comportare la perdita dei pochi corridoi verdi rimasti e un peggioramento delle criticità del traffico sulle arterie già esistenti.

Per questo scopo **si individua come zona ideale di scavalco del fiume quella indicata nel progetto originario della tratta D di Pedemontana,** vicino all'intersezione tra la Strada Costiera e la via Rocca al confine tra i comuni di Cornate d'Adda e Trezzo sull'Adda, in corrispondenza del comune di Bottanuco in sponda sinistra.

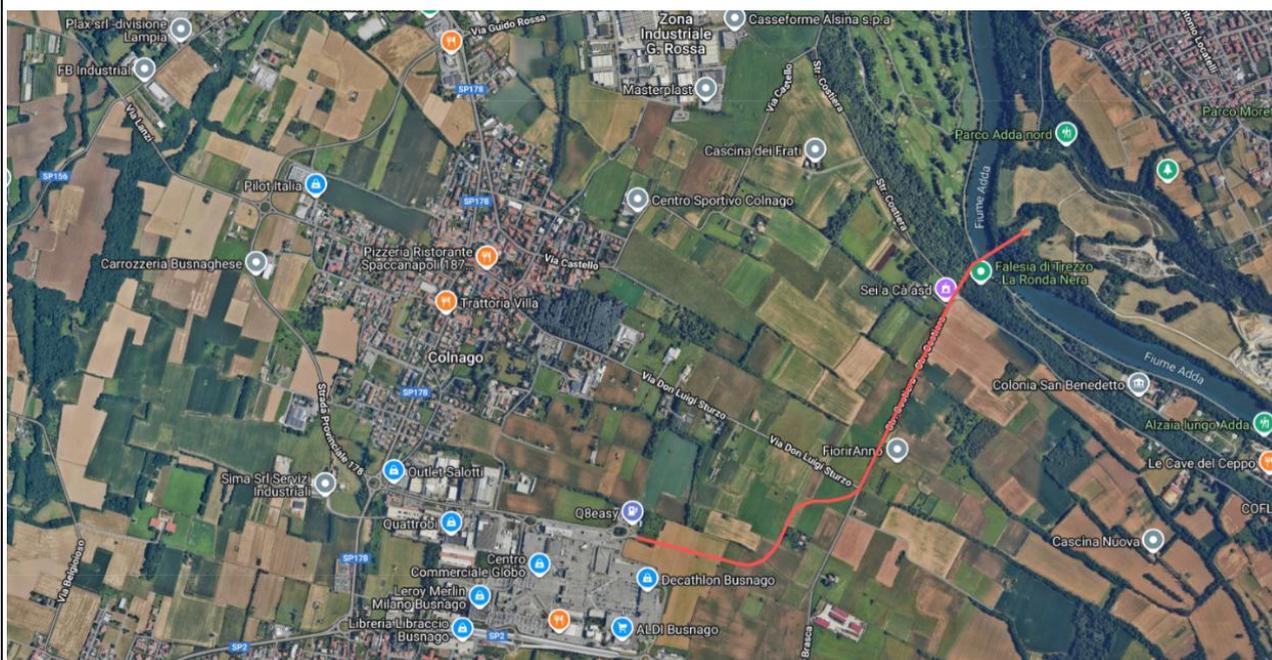
Uno scavalco ivi collocato sarà utile per alleggerire i due ponti più prossimi (il nuovo san Michele e il quello cittadino di Trezzo) purchè venga pensato per una mobilità non autostradale e sia connesso in maniera sapiente alla rete viaria, cercando un equilibrio tra le esigenze dei viaggiatori e la tutela del verde e dell'integrità territoriale dei Comuni.

Conosciamo bene le attuali criticità della SP2, che ormai costantemente consente velocità di viaggio notevolmente ridotte a causa del traffico, ed esse non potranno che peggiorare ipotizzando un ulteriore ingresso di veicoli provenienti da questo nuovo ponte. Analizzando le possibili destinazioni dei mezzi provenienti dalla sponda

bergamasca verso la sponda monzese/milanese, si possono evidenziare le seguenti tre principali direttrici:

- Centro commerciale Globo, facilmente raggiungibile attraverso una minima revisione dell'attuale rete viabilistica;
- Autostrada A4 casello di Trezzo, facilmente raggiungibile attraverso la rete viabilistica esistente;
- Vimercate ed imbocco tangenziale Est A51/Pedemontana A36: essa rappresenta la destinazione più distante e per questo scopo si ipotizza la creazione di una nuova strada di calibro provinciale che corra parallela alla SP2 in direzione est-ovest. Tale infrastruttura, la cui utilità viene anche rimarcata dallo studio del traffico commissionato dalla provincia di Monza e Brianza allo studio PIM (scenari C4 e C5), dovrà necessariamente tutelare i corridoi verdi che caratterizzano l'estremità orientale della provincia MB e non creare cesure all'interno dei Comuni, cercando il più possibile di percorrere zone di confine o industriali.

Senza venir meno al principio di competenza territoriale, rispetto al Comune di Cornate d'Adda si chiede di evitare di sfruttare il corridoio tra le frazioni di Cornate e Colnago, in quanto una strada qui collocata a raso creerebbe una importante frattura nel pieno del territorio comunale. Si auspica una rivisitazione migliorativa del tracciato originario di Pedemontana tratta D che si avvicini al confine comunale sud, transitando lungo il perimetro nord del centro commerciale Globo, eventualmente appoggiandosi alla via Berlinguer, già dotata di un calibro significativo anche per il transito dei mezzi pesanti. L'ulteriore sviluppo di questa infrastruttura potrà essere approfondito in sede provinciale per un allargamento agli altri comuni della Brianza orientale.





5) CONCLUSIONI

Con queste osservazioni si è cercato di fornire un quadro di dettaglio sui tre scenari proposti da RFI per il nuovo ponte san Michele, verso i quali si esprime parere negativo; contemporaneamente si è proposta una soluzione alternativa da indagare in maniera approfondita, per evitare di scartare con leggerezza un'opzione gradita ai molti Comuni più direttamente interessati dallo scavalco del fiume, tra cui Cornate d'Adda. Allo stesso tempo si è ritenuto necessario ampliare lo sguardo per offrire una proposta progettuale di sviluppo viabilistico della zona, cercando un equilibrio fondamentale tra esigenze dell'ambiente ed esigenze dei cittadini.

Reputiamo pertanto fondamentale un momento di confronto coordinato dall'ente di riferimento per lo studio della mobilità, cioè Regione Lombardia, per evitare di procedere con progetti significativi per quest'area di incrocio tra più province come se fossero totalmente scollegati tra loro. Al contrario, essi devono rappresentare una risposta omogenea alle problematiche di spostamento dei cittadini e alle esigenze di tutela del territorio verde rimasto al limitare nord-orientale dell'area metropolitana milanese.

Questo documento è stato presentato e discusso nella Commissione Comunale Urbanistica e Lavori Pubblici del Comune di Cornate d'Adda riunitasi in data 05 agosto 2025.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Data

Cornate d'Adda, 08 agosto 2025