

Spettabili:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Direzione Investimenti Area Nord Ovest
Progetti Milano C
Ing. Rosa Pannetta: r.pannetta@rfi.it
Ing. Daniele Mari: d.mari@rfi.it

Italferr S.p.A.

Direz. Operativa Infrastrutture Nord Ovest
PM Infrastrutture Milano 2
Ing. Daniele Scataglini: d.scataglini@rfi.it
Ing. Aldo Isi - Commissario ed
Amministratore Delegato Rfi: a.isi@rfi.it

e, per conoscenza:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche
abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le
risorse umane e strumentali
dip.oopp@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per il Trasporto e le
Infrastrutture Ferroviarie
dg.tf@pec.mit.gov.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e Opere
Pubbliche - Unità Organizzativa Infrastrutture
ferroviarie e opere pubbliche
infrastrutture@pec.regione.lombardia.it
trasporti@pec.regione.lombardia.it
segreteria_terzi@regione.lombardia.it
Vcommissione@consiglio.regione.lombardia.it

Provincia Lecco

provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

Provincia Bergamo

protocollo@pec.provincia.bergamo.it

Oggetto: Progetto nuovo ponte ferroviario sul fiume Adda

Buongiorno,

A seguito della conclusione del Dibattito Pubblico, e fatte salve le singole osservazioni già depositate, si prende atto della procedura di gara per il concorso di progettazione relativo alla realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul fiume Adda (linea Carnate - Ponte San Pietro, tra le stazioni di Paderno e Calusco) e delle connesse opere di adeguamento viabilistico nei Comuni di Paderno d'Adda, Calusco d'Adda e territori limitrofi.

Con la presente, i Comuni appartenenti all'Isola Bergamasca, al Meratese e all'alto Vimeratese intendono esprimere alcuni concetti fondamentali.

Guidati dall'obiettivo di tutelare e valorizzare il territorio attraverso un approccio equilibrato e sostenibile, i Sindaci e le Amministrazioni desiderano condividere queste riflessioni — frutto di una profonda conoscenza delle dinamiche, delle necessità e delle criticità locali — per informare e supportare i professionisti che si occuperanno della progettazione. Si tratta, infatti, di un'opera che inciderà profondamente sulla funzionalità trasportistica e che avrà un impatto straordinario sull'ambiente e sul contesto antropico della Valle dell'Adda per i prossimi 150/200 anni

Considerazioni:

1. Valutazione degli scenari proposti da RFI:

Nessuno degli scenari presentati dall'ente ferroviario tra quelli posti a dibattito pubblico e quelli messi attualmente alla base del concorso di progettazione risponde adeguatamente alle esigenze del territorio, per i diversi motivi ampiamente descritti nelle osservazioni dei singoli Enti.

Ognuno di essi presenta significative interferenze con il contesto ambientale, paesaggistico e sociale, senza risolvere del tutto i problemi di viabilità e di connessione tra le aree orientali e occidentali. Anzi, alcuni scenari rischiano di acuire le difficoltà esistenti, aggravando le criticità già presenti nei rispettivi ambiti territoriali e compromettendo la qualità della vita dei cittadini e la tutela del patrimonio locale. Si ritiene pertanto necessario che in fase progettuale i progettisti siano liberi di proporre alternative migliori, anche tenendo conto delle osservazioni formulate dagli Enti locali e dalle comunità interessate, nonché valutazioni comparative più trasparenti e articolate (compresi gli effetti cumulativi delle opere) che comprendano anche analisi del traffico prospettiche.

2. Tutela del ponte esistente:

Quale che sia la soluzione individuata, il San Michele dovrà essere mantenuto in efficienza preservando il bene storico come simbolo identitario del contesto territoriale in cui è inserito, a condizione che venga garantito, con atti formali e fin da subito, che lo stesso verrà mantenuto da RFI o comunque che venga esplicitato chi sosterrà il suo mantenimento nel tempo. L'attuale ponte inoltre dovrà restare in

servizio fino alla realizzazione della nuova struttura e comunque per tutta la durata dei lavori. In caso di intervento sul ponte o in prossimità dello stesso i lavori dovranno essere programmati per minimizzare l'impatto sul transito di treni e veicoli. Questa misura è essenziale per garantire la continuità della mobilità ferroviaria e stradale, prevenendo disagi alla viabilità locale e regionale arrecando quindi il minor impatto possibile sulle attività produttive locali. Per le fasi di cantiere dovrà essere valutato lo specifico impatto sui centri abitati, con particolare attenzione alla rumorosità, all'incremento di traffico pesante e alla dispersione di polveri.

3. Limitazioni al traffico pesante:

Si ritiene necessario imporre limitazioni al transito dei mezzi pesanti sul nuovo ponte fino al completamento delle opere di connessione alla rete stradale esistente, in particolare in relazione alle varianti di Calusco – Terno, di Verderio e alla risoluzione del superamento del nodo di Paderno d'Adda. E comunque finché non sarà effettuata una valutazione preventiva dei carichi e dei flussi, anche in relazione alla rete stradale secondaria. Queste misure mirano a ridurre l'impatto sul territorio e a garantire la sicurezza e la fluidità del traffico durante le fasi di realizzazione.

4. Priorità al trasporto passeggeri:

La futura linea ferroviaria dovrà mantenere la propria vocazione trasporto passeggeri di tipo regionale e suburbano, limitando l'uso per il traffico merci ed escludendo il transito notturno di convogli a questo destinati.

Questo approccio favorisce la mobilità sostenibile e risponde alle esigenze di mobilità quotidiana dei cittadini, contribuendo a ridurre l'impatto ambientale e il traffico veicolare.

5. Impatto sul territorio e caratteristiche estetiche:

La progettazione del nuovo ponte (sia esso ferroviario e stradale o solo stradale) dovrà minimizzare l'impatto sul territorio.

Il nuovo ponte dovrà integrarsi armoniosamente nel contesto paesaggistico e naturale della valle dell'Adda, anche attraverso:

- Massima tutela degli immobili esistenti, residenziali e produttivi;
- attenta progettazione architettonica, con l'adozione di soluzioni che riducano al minimo l'impatto paesaggistico e ambientale derivante dalla stessa;
- funzionalità dell'intervento che incida positivamente sul miglioramento della qualità di vita delle centinaia di migliaia di cittadini che vivono e lavorano in questa porzione di territorio lombardo.

6. Qualità progettuale:

Il progetto della nuova infrastruttura dovrà garantire peculiarità estetiche e architettoniche di alto livello, in modo da inserirsi con stile, eleganza e modernità nel contesto della valle dell'Adda, in coerenza con le opere antropiche già presenti

(Ponte San Michele, diga di Robbiate e Centrale Semenza, diga Poiret, naviglio di Paderno, impianti idroelettrici Bertini e Esterle), inoltre, considerata la dimensione della struttura, la qualità del progetto dovrà essere particolarmente alto in quanto assumerà l'arduo compito di caratterizzare il territorio per decine e centinaia di anni.

7. Opere connesse:

Gli Enti firmatari della presente ritengono indispensabile attivare l'iter che porti entro i prossimi dieci anni alla realizzazione delle seguenti infrastrutture che dovranno inserirsi armoniosamente nel territorio, rispettandone le caratteristiche ambientali e paesaggistiche

- un ulteriore ponte stradale sull'Adda più a sud, per sostenere il traffico veicolare di tipologia extraurbana che attualmente percorre il ponte di Trezzo sull'Adda, la cui collocazione sarà da determinare con il coinvolgimento congiunto degli enti comunali di entrambe le sponde del fiume;
- la "Variante SP 166 Calusco d'Adda – Terno d'Isola – Bonate Sopra" a completamento della tangenziale di Calusco per il collegamento con l'asse interurbano di Bergamo e la "Dorsale dell'Isola Bergamasca";
- La "Tangenziale di Verderio" per la deviazione del traffico pesante della SP55 dal centro abitato, che dovrà essere realizzata in galleria e in trincea;
- La fluidificazione della rete stradale di interconnessione con la Tangenziale Est di Milano e l'Autostrada A4, in particolare lungo la SP54, SP55 e SP342dir, la realizzazione della tangenziale di Bernareggio;
- Prima del completamento dell'intervento, la risoluzione del nodo dell'attraversamento urbano nel Comune di Paderno d'Adda;
- L'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari tra le stazioni di Carnate-Usmate e Ponte San Pietro.

Pur comprendendo che la progettazione di queste infrastrutture ricada su enti differenti e che le tempistiche di realizzazione saranno diverse, si ritiene di fondamentale importanza mantenere un coordinamento territoriale al fine di sviluppare nel migliore dei modi gli studi sulla futura mobilità delle aree interessate.

Conclusione:

I temi sopra esposti hanno trovato ampia condivisione e una forte coesione tra i Comuni appartenenti all'Isola Bergamasca, al Meratese e all'alto Vimercatese, consolidando così un fronte unitario. Tale compattezza istituzionale rappresenta una solida base di partenza per l'apertura di un confronto costruttivo con i professionisti incaricati da RFI e con gli altri soggetti pubblici coinvolti, al fine di promuovere soluzioni condivise e sostenibili nell'interesse dei territori rappresentati.

Nella certezza di aver svolto un lavoro proficuo per la futura fase progettuale, fiduciosi che le considerazioni espresse dal territorio vengano condivise con RFI, restiamo in attesa di un vostro cortese riscontro.

NB: Si richiede che le presenti considerazioni vengano messe, da parte di RFI, a disposizione dei progettisti.

Cordiali saluti.

I Comuni dell'associazione Ambito Isola Bergamasca:



I Comuni del Meratese:



I Comuni dell'alto Vimeratese:



Cornate
d'Adda



Ronco
Briantino



Bernareggio



Usmate
Velate



Sulbiate



Vimercate



Carnate



Aicurzio