

LE IPOTESI

Costi, in base agli scenari si va da 356 a 673 milioni

Per ogni scenario di ponte previsto in alternativa al San Michele, Rfi ha preventivato in modo preciso un costo. Per lo «scenario 1», ossia un unico ponte ferroviario e stradale, rispettivamente a doppio binario e doppia corsia di marcia, costruito in af-

fiancamento al San Michele, è stato previsto un costo di 356 milioni di euro. Poco di più, 381 milioni, è il costo quantificato per lo «scenario 2» consistente nella costruzione, sempre in affiancamento al ponte fra Calusco e Paderno, di due ponti separati, uno appunto stradale e uno ferroviario. Molto più co-



stoso, pari a 673 milioni di euro, è lo «scenario 2». In questa ipotesi, il ponte stradale e ferroviario è previsto a sud di Medolago: ciò implicherebbe un'importante traslazione della linea ferroviaria appunto a sud, con lo smantellamento di un tratto della ferrovia esistente e la necessità di realizzare

nuove stazioni in sostituzione di quelle attuali di Paderno e Calusco. Per il momento per la costruzione del ponte alternativo al San Michele sono stati stanziati 90 milioni di euro, di cui uno è già stato utilizzato da Rfi per le fase progettuali prope-

## «Ora concentrare tutti gli sforzi per partire presto con i lavori»

**Il dibattito.** Ieri in V Commissione anche l'assessore regionale Terzi con i sindaci e le Province: «Non possiamo più permetterci di aspettare»

**CALUSCO D'ADDA**

«Non si può prescindere da un collegamento stradale e ferroviario che colleghi la sponda bergamasca sul fiume Adda a quella Lecchese. Chiedo quindi a tutti di lavorare per un unico obiettivo. Il tempo stringe».

C'era anche l'assessore regionale alle Infrastrutture e opere pubbliche, Claudia Terzi, all'audizione di ieri di Rfi alla V Commissione regionale Territorio, infrastruttura e mobilità. E con il suo intervento ha chiesto a tutti i Comuni presenti - della Bergamasca, del Lecchese e di Monza-Brianza -, oltre che delle tre Province, di lavorare insieme perché si arrivi il più presto a dare il via ai lavori al ponte alternativo al San Michele.

L'appello di Terzi è arrivato dopo che, in V commissione, non sono mancate divergenze fra i sindaci presenti soprattutto per quanto riguarda la viabilità connessa al futuro nuovo viadotto che, essendo previsto a doppia corsia e aperto anche al passaggio dei mezzi pesanti, avrà un impatto molto più pesante rispetto al San Michele. «Non stiamo comunque trascurando nulla - ha aggiunto Terzi -. Ora però la cosa certa è che non possiamo più aspettare: va individuata una soluzione progettuale del nuovo ponte su cui concentrare gli sforzi per poi far partire l'iter autorizzativo».

Per la Provincia di Bergamo era presente il consigliere Massimo Cocchi, che è anche assessore ai Lavori pubblici di Calusco d'Adda. La sua posizione è stata netta: «Noi abbiamo



la seduta di ieri della V Commissione regionale Territorio, infrastruttura e mobilità

sempre ribadito che quando il San Michele verrà chiuso dovrà essere messo a nostra disposizione un altro ponte stradale/ferroviario, né più né meno». Anche Cocchi, poi, ha evidenziato la necessità di opere stradali accessorie come la «Calusco-Terno» e la riqualificazione della Riviera verso Capriate San Gervasio.

**Il sindaco di Calusco**

Sulla stessa linea il sindaco di Calusco d'Adda, Michele Pellegrini, che ha rimarcato la necessità di far presto, facendo presente prima di tutto «le code inverosimili di auto» che si formano negli orari di punta per attraversare l'Adda sul San Michele (percorribile a senso unico alternato solo quando non passano i treni). E, poi, ri-

cordando «i disagi che abbiamo sofferto quando il San Michele nel 2018 aveva chiuso: la nostra zona era morta».

Pellegrini ha poi espresso il suo favore per lo scenario 1 proposto ieri da Rfi, ossia la costruzione di un nuovo ponte unico stradale/ferroviario nella fascia territoriale distante 40 metri dal San Michele.

**La posizione di Paderno**

Contrario, invece, si è detto il sindaco di Paderno d'Adda, Gianpaolo Torchio, secondo cui la realizzazione del nuovo viadotto a sud dell'attuale, «scaricherebbe sul nostro territorio un traffico che travolgerà i nostri territori. Servono soluzioni più alte, che tengano in considerazione il quadro d'insieme in cui il nuovo progetto

si andrà a inserire».

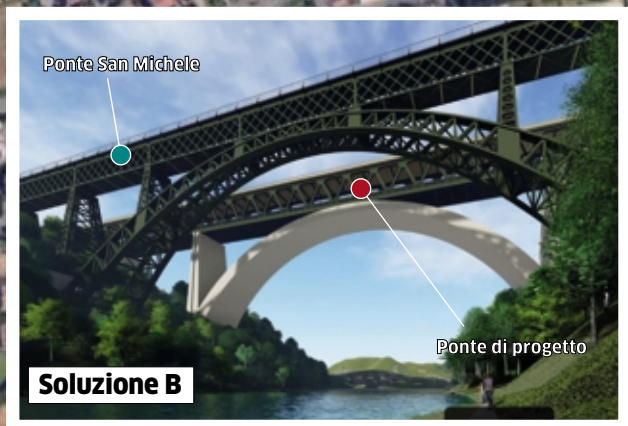
Alla V Commissione di ieri era presente anche il consigliere regionale del Pd, Davide Casati, il quale ha auspicato «un cambio di passo» per arrivare alla costruzione del nuovo viadotto: «Serve decidere alla svelta, facendo sintesi delle criticità evidenziate dai sindaci e recuperando poi le risorse finanziarie necessarie».

Presidente della V commissione è il consigliere regionale di Forza Italia, Jonathan Lobati, che si è preso l'impegno di «vigilare affinché i tempi che ci sono stati prospettati da Rfi vengano rispettati. Il ponte alternativo al San Michele è troppo importante per permetterci di perdere del tempo».

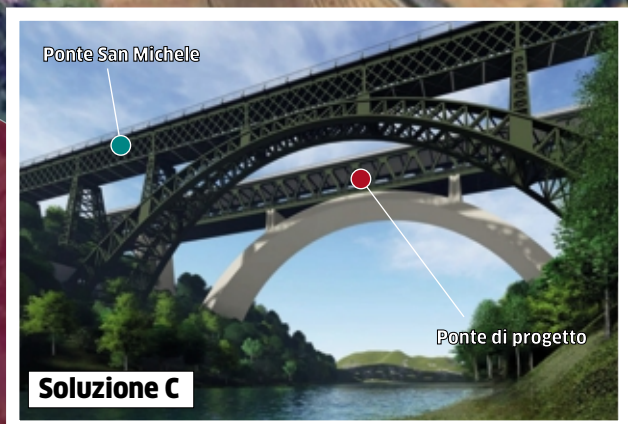
**Pa. Po.**



Soluzione A



Soluzione B



Soluzione C

Area instabile con spiccate criticità

TORESANI DANIELE

### LA STORIA IL SAN MICHELE PROGETTATO DA RÖTHLISBERGER

## Realizzato a fine Ottocento per collegare Ponte alla Brianza

Il ponte San Michele, progettato dall'ingegnere svizzero Jules Röthlisberger, venne costruito tra il 1887 e il 1889. La sua realizzazione era legata alla necessità di costruire un raccordo ferroviario tra Carnate-Usmate e Ponte San Pietro superando il fiume Adda, in modo da colle-

gare i poli produttivi tessili dell'area rivierasca dell'Isola con la zona del Lecchese.

Il viadotto nella sua storia venne sottoposto a diversi interventi di restauro.

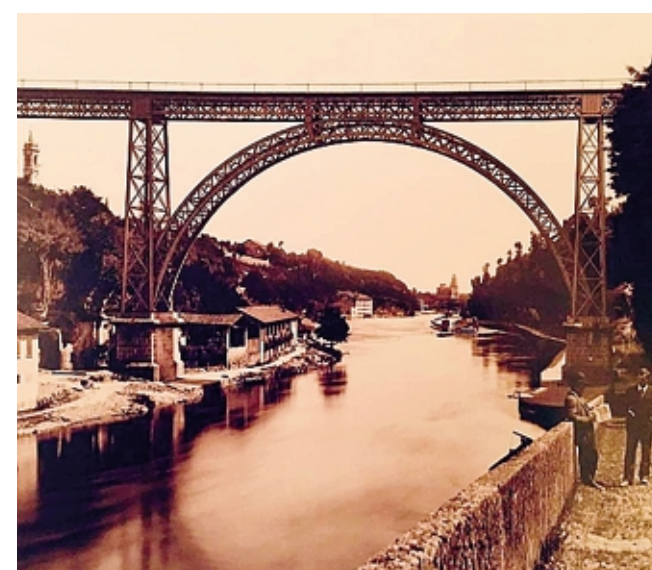
L'ultimo si è reso necessario dopo il 14 settembre 2018, data in cui il ponte è stato chiuso d'urgenza al traffico sia veicolare che ferroviario. Iniziati i la-

vori per la sua messa in sicurezza è stato riaperto il 23 marzo 2019 al traffico veicolare, l'8 novembre 2019 al traffico stradale e, infine, a quello ferroviario il 14 settembre 2020. Nell'occasione Rfi ha annunciato come vita utile dell'infrastruttura il tempo massimo di 10 anni. Prima di quest'ultima data, ossia il 30 giugno 2020, si era

tenuto un tavolo tecnico con la Regione, le Sovrintendenze competenti, le Province interessate, il Parco Adda Nord e i Comuni per valutare le ipotesi dei tracciati in sostituzione del viadotto esistente. Ne era seguito un sopralluogo sul posto con tutte le parti in causa. Nell'occasione Rfi aveva proposto delle ipotesi e alla fine era stato condiviso di realizzare il nuovo ponte alternativo a sud.

Capolavoro riconosciuto come uno dei simboli dell'archeologia industriale italiana, nel 2017 il ponte San Michele è stato candidato per essere inserito nella lista Unesco dei patrimoni dell'umanità.

**P. P.**



Uno scatto d'archivio sul ponte San Michele