



Commissioni Consiliari “Capigruppo” e “Territorio” in seduta congiunta

Verbale seduta congiunta del 12 ottobre 2021.

Alle ore 18:20 del giorno 12 ottobre 2021, presso la Sede comunale, si sono riunite in seduta pubblica congiunta la Commissione Consiliare Permanente “Capigruppo” e la Commissione Consiliare Permanente “Territorio”, convocate in data 08 ottobre 2021 con avviso prot. n. 60899, risultando all’appello nominale:

“Commissione Capigruppo”

	Cognome nome	Presenti	Assenti	entra alle ore.....
1	Arosio Simona Presidente del Consiglio	X		
2	Boffi Roberto Vicepresidente del Consiglio	X		
3	Caputo Daniela (Partito Democratico)	X		Entra alle 18:50
4	Tiano Walter (Insieme per Cambiare)	X		
5	Laganà Daniela (Vivere Paderno Dugnano)	X		
6	Testa Valerio (Paderno Dugnano Futura)	X		
7	Zanardi Elia (Persone al Centro)	X		
8	Bogani Gianluca (Lega Paderno Dugnano)	X		
9	Torraca Umberto (Forza Italia)	X		
10	Ghioni Alberto (Si)	X		
	Presenti n.	10		

“Commissione Territorio”

	Cognome nome	Presenti	Assenti	entra alle ore.....
1	CAPUTO DANIELA	X		Entra alle 18:50
2	ROMANI LUCIO	X		
3	SETTE MARCO	X		
4	TIANOWALTER	X		
5	LAGANA' DANIELA	X		
6	TESTA VALERIO	X		
7	BOGANI GIANLUCA	X		
8	MOSCONI MARIO GIOVANNI	X		
9	RIENZO FRANCESCO IGNAZIO	X		
10	TORRACA UMBERTO	X		

Partecipano inoltre alla seduta, il ViceSindaco Giovanni Di Maio, l'Assessore ai Lavori Pubblici Giovanni Giuranna e l'Assessore al Commercio Paolo Mapelli, i Consiglieri Francesco Boatto e Federico Cattaneo.

Sono, altresì, presenti il Segretario Generale Dott.sa Franceschina Bonanata e il Sirettore di settore Governo e Opere del Territorio e l'Ambiente arch. Paola Ferri, e i tecnici incaricati ing. Angelo Novara e ing. Pietro Torregiani.

Svolge il ruolo di Segretario Matteo Moroni dipendente del settore Governo e Opere del Territorio e l'Ambiente

Il Presidente Arosio accertato che la Commissione è validamente costituita, invita i presenti a trattare gli argomenti iscritti all'ordine del giorno:

1. Ponte di via Camposanto/via Battisti-Illustrazione relazione tecnica depositata.

Il presidente Arosio introduce la serata e passa la parola al Sindaco Casati.

Il Sindaco Casati prende la parola per presentare l'ing. Novara, tecnico incaricato dal Comune della progettazione dei lavori di sistemazione del ponte, e riassumere, a beneficio dei cittadini che avranno modo di vedere la seduta, in diretta o in un momento successivo, quanto accaduto dal 29 maggio ad oggi, cioè da quando ebbe la notizia dall'arch. Ferri di un peggioramento della situazione del ponte monitorato da alcuni giorni. Si decise allora di concerto di farsi supportare dall'ing. Novara, che già negli anni 2015/16 si era occupato di collaudare i lavori di rinforzo dei muri laterali della rampa, e quindi era a conoscenza dei dettagli tecnici del ponte. Prosegue affermando che la chiusura del ponte al traffico veicolare e pedonale è stata una scelta forte ma obbliga considerato che su quel ponte transitano almeno 3 milioni di veicoli. La storia del ponte è nota a tutti in quanto è stato realizzato nel 2001 e fin dall'inizio aveva dimostrato criticità che sono state risolte. Tralasciando ogni polemica oggi occorre guardare avanti. È stato contattato anche l'Esercito a cui è stato chiesto di verificare la possibilità di intervenire sul ponte; sono state proposte 3 ipotesi; la prima quella di sovrapporre una struttura sulla parte di ponte precario, automaticamente scartata perché non è possibile eseguire la ristrutturazione; la seconda è quella di realizzare un ponte a scavalco di Seveso e ferrovia ma tutte le strutture di collegamento e pilastrate dovevano essere fatte dal comune con un grosso esborso di denaro; la terza soluzione che potrebbe dare un piccolo sfogo è quella di realizzare a fianco del ponte esistente un passaggio a raso che scavalcasse il Seveso e le FNM con un nuovo passaggio a livello per poi raccordarsi con le strade esistenti. Anche questa soluzione è stata scartata per i costi elevati, per i tempi di realizzazione e perché in controtendenza con gli indirizzi europei che impongono di chiudere i passaggi a livello. Per sopperire al disagio provocato dalla chiusura del ponte che riversa le auto verso i due passaggi a livello di via Roma e via Riboldi, sono state messe in campo soluzioni tecniche sfruttando cartelli stradali con segnaletica luminosa che consiglia agli utenti il percorso alternativo su via L. da Vinci. Questo congestionamento del traffico che si è creato costringe a rivedere tutta la programmazione degli interventi da realizzarsi sulla rete stradale; ad esempio il rifacimento della rete fognaria di via Rotondi è stata rinviata così come l'intervento sulla rete idrica di via Gramsci è stato ridimensionato per creare meno disagio; anche le asfaltature previste su via L. da Vinci sono state rimandate a data da altra data. Risulta evidente che non si potrà riaprire il ponte per la fine dell'anno in quanto si prevede una durata dei lavori di circa un anno; per l'individuazione delle ditte saranno utilizzate le procedure consentite dalle norme provvedendo a selezionare mediante procedura negoziata gli operatori economici che più danno garanzie di riuscita.

Prende la parola l'ing. Novara il quale ricorda che già nel 2015/2016, facendo il collaudo statico di un'attività di rinforzo (inerente il ponte in oggetto) che fu messa in campo perché i muri della rampa di contenimento avevano dato segni di rotazione e di cedimento verso l'esterno, durante le ispezioni di controllo aveva notato che c'era un altro problema, quello della spalla del ponte (lato

Camposanto) ovvero il manufatto aveva subito una specie di rotazione verso il torrente Seveso e quindi consigliò di monitorare e tenere in attenzione il problema. Problema che si è accentuato come ha potuto riscontrare quando è stato chiamato ad eseguire un sopralluogo nel mese di maggio ultimo scorso durante il quale si è constatato che questa rotazione e traslazione verso l'interno del fiume ha fatto sì che si siano generate delle sollecitazioni di compressione che hanno lesionato i muri segno di una evidente pressione; al che ha consigliato all'Amministrazione Comunale di chiudere al transito il ponte. Questo ha permesso di effettuare delle indagini; in un primo momento si pensava di fare delle indagini superficiali del calcestruzzo - perché la conoscenza del ponte era molto approfondita - per testare il materiale. Questi assaggi però hanno dato dei risultati piuttosto scadenti che hanno preoccupato; a seguito delle risultanze la prima ipotesi di intervento è stata la demolizione completa con totale rifacimento del ponte. Tuttavia si è preferito fare ulteriori approfondimenti con dei carotaggi più profondi per avere una classificazione più puntuale e precisa del materiale. Questi risultati hanno dato risultati molto soddisfacenti, pertanto si è scelto di intervenire solo sulla parte lato Camposanto mantenendo inalterata la parte che sovrappassa la ferrovia. L'ing. Novara illustra poi le risultanze delle prove che sono state eseguite sulle spalle e sulla pila del ponte. Per eseguire l'intervento si dovrà rimuovere la parte dell'impalcato del ponte lato Camposanto conservando le travi portanti principali e ricostruendo il manufatto (spalla, muri e rampa) lato Camposanto per tutta la sua lunghezza ricollocando successivamente le travi e rifacendo il piano stradale e applicando tutte quelle migliorie che sono necessarie per un ponte e che in questo caso non sono mai stati presenti come ed esempio i giunti di dilatazione, guardrail che non sono a norma e relativi parapetti. L'ing. Novara spiega che il manufatto è composto da due ponti affiancati uno a scavalco del torrente Seveso e l'altro a scavalco della ferrovia; questa situazione permette di intervenire su un manufatto (lato Camposanto) lasciando inalterato l'altro (lato Battisti). Gli importi previsti per l'opera prevedono 870 mila euro circa di lavori di cui 64 mila euro per gli oneri della sicurezza con un quadro economico complessivo comprensivo di spese tecniche di 1.250.000 euro. Le opere previste riguardano anche la rettifica del fuori piombo della pila centrale che già diede segni di cedimento nel 2001, che obbligò all'esecuzione di micropali sulla fondazione centrale per arrestare gli spostamenti, che oggi si sono congelati, arrestando di fatto le rotazioni.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Rienzo che chiede delle precisazioni sugli interventi esposti e se gli stessi siano già una scelta definitiva dell'Amministrazione o se non sia opportuno abbattere e ricostruire il ponte visti i problemi insorti fin da 2001.

Risponde, sotto il profilo tecnico, l'ing. Novara puntualizzando che gli interventi proposti riguardano anche la realizzazione dei micropali in corrispondenza della fondazione della spalla opposta a quella di Camposanto, in quanto anche se oggi non si percepisce alcun spostamento è opportuno realizzarla per dare più sicurezza al manufatto; gli interventi di rettifica previsti sulla pila centrale invece servono per evitare che l'attuale eccentricità dovuta all'inclinazione generi sollecitazioni ulteriori sulla fondazione. In merito alla demolizione completa del ponte risulta evidente che è una soluzione percorribile tant'è che sulla scorta delle prime indagini effettuate si prospettava questo tipo di intervento. Le indagini successive invece hanno fatto propendere per un intervento limitato alla parte sul Seveso, anche perché i tempi per una progettazione esecutiva di un nuovo manufatto risultano essere più lunghi.

Il Sindaco Casati precisa che i risultati delle indagini eseguite sono confortanti e che pertanto con gli interventi che si andranno a realizzare si avrà comunque un manufatto idoneo e con un risparmio di soldi, cosa che un amministratore deve tenere in debito conto ai fini delle scelte da assumere; si mette in sicurezza il ponte con un contenimento delle spese e con un intervento più celere, come qualsiasi buon padre di famiglia farebbe.

L'ing. Novara precisa ulteriormente che i risultati dei carotaggi hanno dato delle prestazioni molto più performanti di quelle previste in progetto ecco perché si è fatta la proposta di intervenire solo sulla parte di ponte sul Seveso.

Il Consigliere Rienzo interviene per precisare di condividere la necessità di agire con la diligenza del buon padre di famiglia ma di temere che la soluzione proposta possa non essere definitiva. Il ponte ha avuto problemi fin dall'inizio, già in passato si è ricorso ad un intervento di messa in sicurezza che oggi ha manifestato queste criticità, pertanto la proposta di intervento potrebbe generare tra 15 anni ulteriori problemi; a questo punto, per evitare qualsiasi preoccupazione, sarebbe meglio fare un ragionamento a lungo termine che preveda il rifacimento totale del ponte.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Sette che chiede se i micropali saranno inseriti anche sul lato del ponte di via C. Battisti e quale sia la vita media di questa soluzione.

L'ing. Novara risponde che non è possibile determinare la durata di questi micropali in quanto sono completamente interrati e non si possono vedere. Il progetto che sarà sviluppato terrà necessariamente conto della vita nominale di tutti i materiali che saranno utilizzati anche perché la normativa in vigore lo impone. La cosa più importante per un manufatto come un ponte è il piano di manutenzione che prevede sia prove strumentali ma anche e soprattutto visite ispettive per constatare lo stato di conservazione del manufatto. Il progetto che verrà sviluppato sarà accompagnato da un piano di manutenzione come prevede la normativa, che come fine avrà quello di diminuire il rischio di crollo, in quanto il c.d. rischio zero non esiste.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Boffi il quale evidenzia che il costo per l'intervento e la difficoltà di eseguire le opere solamente su una parte non sia difficile da attuare e se quindi non vale la pena realizzare un ponte nuovo. Chiede inoltre, a fronte della somma di un milione e 250 mila euro prevista per gli interventi in programma quale sia, invece, il costo per realizzare un ponte nuovo, considerato che magari con poco più della somma prevista non si possa ottenere un'opera compiuta che rispetti tutte le normative vigenti. Prosegue chiedendo, qualora si proceda ad eseguire l'intervento presentato, quali siano i tempi di approntamento del progetto esecutivo e i tempi della gara pubblica, e se da qui a quando inizieranno i lavori non si possa aprire al transito delle biciclette e ai pedoni, considerato che anche questo aiuterebbe a diminuire il traffico in città limitandone l'aggravio. Chiede inoltre i tempi di apertura della complanare della Rho-Monza.

L'ing. Novara risponde confermando che la realizzazione di micropali su fondazioni esistenti è una tecnica molto praticata e molto consueta e non si intravede una grossa difficoltà; l'unica interferenza è data dalla presenza della ferrovia che tuttavia in ogni caso è gestibile. Per quanto riguarda la percorribilità di biciclette e pedoni, si conferma la chiusura, in quanto le condizioni in cui si trova la spalla sul Seveso per effetto dell'erosione dell'acqua non danno garanzie. Per quanto riguarda i tempi si prevede di consegnare il progetto esecutivo per il 15 dicembre, mentre per i tempi di gara rimanda all'Amministrazione; l'esecuzione dei lavori si presume essere di circa otto mesi, che saranno meglio definiti nel cronoprogramma che accompagnerà il progetto esecutivo. In merito ai costi per la realizzazione di un nuovo ponte si può presumere che possano essere circa il doppio di quelli qui presentati a cui comunque vanno aggiunte le spese per la demolizione della pila centrale e delle spalla ovest.

Il Sindaco Casati interviene spiegando che con l'intervento che si sta progettando i tempi di realizzazione, compresi quelli per l'espletamento della gara, possono ragionevolmente essere contenuti in un anno, quindi approvando il progetto nel 2021, per la fine del 2022 il ponte potrebbe essere concluso; pensando ad un nuovo ponte invece si andrebbe più in là ovvero nella seconda metà del 2023 o addirittura nel 2024. L'intervento proposto restituirà un ponte di prima categoria cosicché anche i mezzi pesanti potranno attraversarlo, data la sinuosità del tracciato sarà

mantenuto il limite di velocità di 30km/h. Per l'interferenza con la ferrovia già da subito si può richiedere il parere agli uffici preposti; per quanto riguarda invece la bretella è stato richiesto a Seravalle di aprire fin da subito il tratto di complanare fino alla Comasina ma fino a tutto dicembre gli è necessaria come strada di cantiere per ultimare i lavori.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Boatto che chiede quali siano le garanzie dell'intervento proposto in rapporto alle garanzie che si avrebbero un'opera nuova.

Il Sindaco Casati risponde che il ponte una volta ristrutturato sarà di prima categoria, quindi senza limitazioni di percorrenza; in merito al passaggio di traffico pesante considerato che la struttura è posta nel centro dell'abitato, insieme si deciderà il da farsi; mentre per il mantenimento del limite di velocità, considerata la lunghezza totale del ponte, non inciderà se non di 3 o 4 secondi sui tragitti. In merito alla sinuosità del tracciato delle rampe del ponte, fin dalla loro prima progettazione furono necessarie con quel andamento per rispettare le pendenze minime necessarie per superare la ferrovia. L'ing. Novara precisa inoltre che le garanzie di un manufatto riqualificato sono le stesse di uno nuovo, certo che oltre ai lavori, per prolungare la vita del ponte occorre un buon piano di manutenzione con una serie di controlli periodici.

Il Consigliere Boatto precisa che le garanzie di cui parlava erano rivolte alla portata del terreno che in passato, se pur note, hanno generato i problemi di oggi; si auspica che tutte queste cose vengano tenute in considerazione per evitare nuovi problemi.

L'ing. Novara precisa che anche in presenza di un buon terreno un manufatto del genere non viene mai fondato con fondazioni dirette, ma con fondazioni indirette; il perché non venne eseguito in passato non è in grado di dirlo.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Bogani che ringrazia il Sindaco Casati per aver dato la possibilità di seguire il dibattito in streaming e l'ing. Novara in quanto è di aiuto per capire quali possono essere le vie d'uscita per questa situazione che ha grandi ripercussioni su tutto il traffico cittadino. Pone alcune domande: di quanto si è spostata la spalla lato est dal 2016 a oggi e se il fenomeno si è arrestato; ma soprattutto, dato che non si può transitare neanche a piedi, se il ponte rischia di crollare da un momento all'altro. La preoccupazione nasce dal fatto che all'epoca della sua costruzione - 20 anni fa - vennero date certezze di durabilità ma oggi ci troviamo in questa situazione; allora venne richiesto di demolirlo e rifarlo, quindi oggi non è il caso di mettere l'ennesima pezza, ma di valutare un intervento drastico, anche se si è già deciso di riqualificarlo, si è ancora in tempo per cambiare rotta. Il Consigliere Bogani prosegue puntualizzando che avrebbe preferito che il confronto venisse fatto su due ipotesi: costi e tempi della ristrutturazione del lato est e la totale demolizione e nuova costruzione del ponte, in quanto con i documenti fin qui prodotti non si è in grado di avere un quadro completo affinché la politica possa decidere; si spenderebbero dei mesi in più ma il problema si risolverebbe definitivamente, per contro confermare l'intervento di riqualificazione si corre il rischio di compiere gli stessi errori che sono stati fatti 20 anni fa.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Caputo che chiede cosa è stato eseguito nell'intervento realizzato nel 2016 quando vennero fatti dei tiranti per evitare le oscillazioni della pareti e ci si è accorti del cedimento verso il basso e perché non si è intervenuti subito a ripristinare il cedimento e se dal 2016 a oggi è stato attenzionato. Non ricorda che in quell'anno ci siano stati dei riscontri alla Giunta o al Consiglio Comunale che rilevassero le problematiche. Non è stata data alcuna informazione sulla questione reale; probabilmente se l'avessimo conosciuta tutti quanti noi avremmo caldeggiato già allora un intervento come quello che chiediamo oggi. Chiede delucidazioni in merito alla bontà dell'intervento per il rifacimento del ponte. Il Consigliere Caputo inoltre chiede del raffronto, in termini di risultati finali, tra un intervento che coinvolge tutto il manufatto rispetto a un intervento sulla sola parte ammalorata dello stesso e se un intervento offre

più garanzie dell'altro. L'ing. Novara risponde che entrambe le tipologie di intervento offrono le stesse garanzie finali.

Il presidente Arosio, passa la parola al Consigliere Torraca che chiede di confrontare i costi e benefici per l'ipotesi di sistemazione del ponte con l'ipotesi della sua demolizione e ricostruzione e anche se la tempistica di nuova realizzazione risulta essere più lunga di circa 4 o 5 mesi la città potrebbe essere disposta a sopportare il disagio perché avrebbe un nuova struttura. In merito agli interventi eseguiti nel 2016 e citati dal Consigliere Caputo precisa che nei documenti dell'ing. Novara si evidenzia di tenere sotto osservazione il fenomeno riscontrato dello spostamento della spalla est. Conclude l'intervento evidenziando che se nel 2013 con l'amministrazione Alparone l'attuale maggioranza -allora minoranza- avesse concesso di partecipare al tavolo della conferenza di servizi per le compensazioni dovute da Serravalle per i lavori della RHO-MONZA, oggi avremmo avuto un nuovo ponte.

In risposta agli interventi dei Consiglieri Caputo e Torraca, il Sindaco Casati comunica che la documentazione prodotta dall'ing. Novara è a disposizione di tutti essendo un incartamento depositato agli atti. In merito alla relazione a corredo del collaudo dei lavori effettuati nel 2016 in cui l'ing. Novara evidenziava lo spostamento della spalla est e consigliava un monitoraggio, precisa che, da informazioni assunte personalmente, parrebbe che gli interventi non sono stati eseguiti per una questione di costi. Circa la possibilità di far rientrare la realizzazione del nuovo ponte nelle compensazioni che Serravalle deve rendere al Comune, le stesse sono state dichiarate dal Ministero non pertinenti all'opera in fase di realizzazione. In merito alla scelta che si vuole perseguire lo studio effettuato dall'ing. Novara da garanzie della completa sicurezza della struttura anche in considerazione dal fatto che la pila centrale, che ha subito dei problemi che sono stati risolti dall'allora impresa esecutrice mediante la realizzazione di pali nella fondazione, a oggi sono immutati, quindi la problematica è stata risolta. La scelta che si sta portando avanti di riqualificazione del ponte è una scelta che il buon amministratore deve fare cioè quella di risolvere celermente i problemi con le garanzie di una buona riuscita dell'intervento.

L'ing. Novara risponde alle domande del Consigliere Bogani chiarendo che dopo il 2016 anno in cui è stata riscontrata la rotazione della pila est, non sono state eseguite ulteriori misurazioni, ma c'è stato un campanello d'allarme, ossia la rottura dei muri laterali che hanno subito una compressione dovuta la fatto che la spalla sta ruotando verso il Seveso. C'è stata invece la misurazione del fuori piombo delle pila centrale che è risultato invariato dopo l'inserimento dei pali in fondazione, segno che lo spostamento è stato bloccato. In merito alla possibilità di un crollo imminente la determinazione dell'evento è difficile da stabilire, perché non è possibile rispondere in termini deterministici ma in termini probabilistici, ossia le condizioni in cui la spalla si trova, con un cemento armato molto dilavato, se non si interviene prima o poi crollerà. In merito alle garanzie dell'intervento. Gli interventi che saranno eseguiti restituiranno un manufatto ricondizionato in buone condizione di esercizio e sia le garanzie che il piano di manutenzione partirà da quando si concluderanno le opere.

In risposta al Consigliere Caputo, l'ing. Novara spiega che nel 2015/2016 ha collaudato i lavori di contenimento dei muri laterali - lato fiorista - perché i tiranti che erano stati previsti dal progetto iniziale hanno ceduto; durante le ispezioni di verifica dei lavori, lo scrupolo ha fatto sì di considerare il manufatto nella sua interezza e si è riscontrato che la parte frontale della spalla verso il Seveso - non oggetto dei lavori - era inclinata.

Il presidente Arosio passa la parola al Consigliere Renzo che ribadisce che la questione del ponte è politica in quanto è la politica che decide quale soluzione proporre, quando attuarla e quanto spendere; i tecnici decidono i rilievi e fanno i progetti; se nel 2016 si è reso necessario eseguire dei rilievi e dei lavori deve essere noto, in quanto se il ponte allora non era sicuro dovevano essere presi dei provvedimenti. Prosegue riallacciandosi all'intervento fatto dal Consigliere Bogani,

affermando che si aspettava che in questa sede si discutesse delle ipotesi di intervento, mentre si sta assistendo alla semplice spiegazione di un intervento già deciso.

Il Presidente Arosio passa la parola al Consigliere Sette che chiede conferma che il piano di manutenzione di controllo del ponte preveda interventi con cadenza programmata e risponde al Consigliere Rienzo sostenendo che gli argomenti discussi sono stati adeguatamente approfonditi.

Il Presidente Arosio passa la parola al Consigliere Bogani che chiede come mai dal 2016 a oggi non sia stato rilevato lo spostamento della spalla est per sapere di quanto effettivamente si è spostata. Prosegue chiedendo come mai non sono state portate avanti parallelamente le due ipotesi (ristrutturazione parziale/demolizione e nuova opera) in modo da dare alla Giunta tutte le informazioni per una scelta politica coerente. Prosegue chiedendo al Sindaco di fare i nomi delle persone a cui si è rivolto per sapere che nel 2016 non si è potuti intervenire per ragioni economiche, continua affermando che quando venne eseguito il ponte i dati dello studio geologico erano profondamente sbagliati e l'intervento fatto sulla pila si affermava essere risolutivo, ma a nonostante ciò si stanno pagando le conseguenze. Allora sono stati fatti degli interventi di minima ma il ponte andava abbattuto e rifatto totalmente. Conclude l'intervento chiedendo di produrre due ipotesi di intervento per poter scegliere responsabilmente e non rifare gli stessi errori.

Il Sindaco Casati risponde spiegando che nel 2001, quando si manifestò il problema della pila centrale, ci fu una Commissione che fu incaricata di indagare sull'operato; successivamente il Consiglio Comunale decise di procedere ad intervenire per rinforzare la pila, e oggi dopo 21 anni lo spostamento si è mantenuto, segno che la decisione che fu presa allora fu corretta. Nel tempo si sono susseguiti interventi di manutenzione continui e oggi come allora le opere che si dovranno realizzare metteranno in sicurezza il ponte facendo risparmiare denaro ai cittadini di Paderno Dugnano. Il nuovo ponte - metà ristrutturato e metà così come si trova - sarà idoneo e conforme a tutte le normative; sarà sicuro, fermo restando che, come precisato dall'ing. Novara, il rischio zero non esiste. Ci si muoverà nel rispetto delle norme e il progetto sarà portato nella prossima Giunta perché è arrivato il tempo di fare le cose bene e velocemente e di dare risposte il più rapidamente possibile. In merito agli eventi accaduti nel 2015/2016 è stato confermato che il problema non era solo la mancanza di denaro, ma che la situazione non era tale da dare preoccupazioni; venne poi dato negli anni successivi un incarico ad altra società per un incarico ispettivo di verifica e controllo; se le risultanze di tali analisi fossero state portate in Giunta dalla cariche politiche di allora per effettuare gli interventi necessari, forse oggi non saremo qui a decidere come intervenire sul ponte.

Il Presidente Arosio ringrazia l'ing. Novara per la presenza e per le spiegazioni date, ringrazia tutti per gli interventi fatti e saluta i cittadini e le cittadine collegati in streaming e dichiara alle ore 20:55 chiusi i lavori delle Commissioni.

IL SEGRETARIO

Matteo Moroni

**IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE TERRITORIO**

Lucio Romani

**IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE**

Simona Arosio



*aggiornamento n. 20/A chiuso il 16/10/2017

