



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITALFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea
Codogno - Cremona - Mantova**

TRATTA CODOGNO- PIADENA

www.dpcodognopiadena.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

Simona Ferretti (3)



Premessa

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 ha individuato modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico. Tuttavia è possibile avviare un dibattito pubblico facoltativamente, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indirne, infatti, la procedura su propria iniziativa quando ne rileva l'opportunità.

L'obiettivo del Dibattito Pubblico è mettere in atto tutte le azioni per garantire l'informazione sull'intervento, favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito - facendo emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti, evitando che ci siano posizioni non rappresentate – al fine di arricchire e migliorare la realizzazione dell'opera.

In tal senso, chiunque lo ritenga opportuno, **può proporre osservazioni, contributi, spunti di riflessione che verranno resi disponibili a tutti sul sito www.dpcodognopiacenza.it.**

Qui di seguito viene presentata un modello molto semplice di come strutturare un contributo, ma verranno anche raccolti e pubblicati elaborati più complessi, arricchiti da immagini o quanto altro possa rendere maggiormente comprensibile la posizione che si vuole rappresentare rispetto al Raddoppio Ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piacenza.

MODULO BASE

Nome Cognome

Ferretti Simone

Recapito (telefono o mail)

simone@mariangelaesimone.it

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

Pizzighettone villaggio Pirelli



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

Sono un cittadino residente a Pizzighettone villaggio Pirelli.

A seguito dell'incontro avvenuto a Pizzighettone in data 12/01/2024 e pensando a tutte le criticità emerse ho provato a pensare una soluzione fuori dagli schemi che potesse ridurre l'impatto a raso su viabilità e territorio inteso in tutto il suo complesso dalle aree verdi fino agli impatti socio economici e di interscambio tra le comunità limitrofe di Pizzighettone e Maleo. Con opportuni accorgimenti potrebbe essere limitato fortemente anche l'impatto acustico e vibrazionale e dare una nuova linea di orizzonte per chi arriva a Pizzighettone sia dalla SP84 che dalla rotatoria sulla SP234 o dal comune di Maleo.

L'idea è di realizzare un viadotto alto, 6 o più metri dall'attuale piano della ferrovia che scavalchi la " valle del Fiume Adda " partendo prima della stazione di Pizzighettone e concludendosi a raso con i piani di campagna molto più alti dopo l'abitato di Roggione riempiendo l'attuale passaggio in fossa (zona nota localmente come " Munta del Panigal " . Il tutto dovrebbe avere uno stile architettonico adeguato al territorio richiamando in linea ideale la cerchia muraria di Pizzighettone, l'altezza lo porrebbero fuori dal campo visivo diretto (ho provato ad immaginarmelo guardando fuori dalla mia finestra in zona Pirelli) e campate di larghezza variabile in modo da impattare, con i piloni di sostegno e luci tra gli stessi, il meno possibile con le abitazioni limitrofe. L'effetto visivo delle campate dovrebbe richiamare gli acquedotti romani quindi sebbene costruito con le tecniche moderne: calcestruzzi, cemento armato, però con già riportano nelle forme in cui verrà effettuato il getto del cemento le sagome di cornici e pietre e i colori dovranno richiamare quello delle pietre romane ocra-rossastro.

Ovviamente l'ingombro a raso dei piloni di sostegno dovrebbe rimanere all'interno dell'attuale sede ferroviaria e le luci delle campate garantirebbero permeabilità. Con opportuni sistemi il rumore del passaggio del treno potrebbe essere diretto verso l'alto e ponendo opportuni antivibranti tra piloni e travi delle campate anche l'impatto vibrazionale sarebbe ridotto notevolmente.

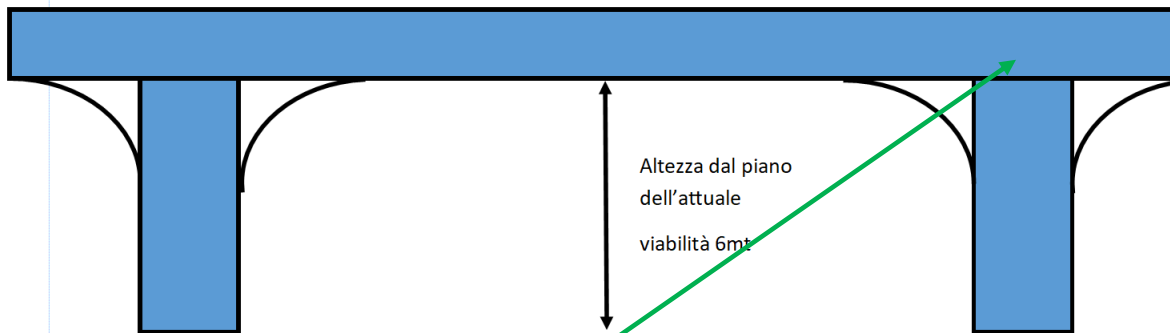
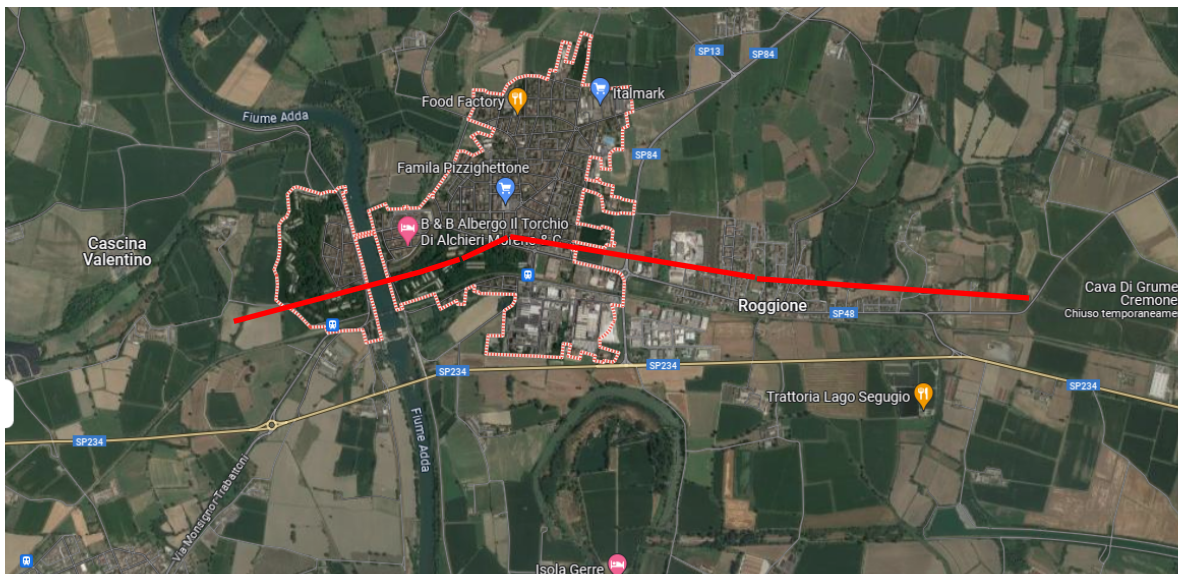
Le stazioni di Pizzighettone e Ponte d'Adda potrebbero essere costruite come la stazione di Reggio Emilia dell'alta velocità ma non semplici pensiline a protezione dalle intemperie dei viaggiatori in attesa, questo per ridurre al massimo l'impatto visivo quando non è presente il treno, gli stessi pali della linea elettrica posti al centro tra i due binari in modo da ridurre il numero e la visibilità, indispensabile però porre adeguati strumenti per limitare le barriere architettoniche per garantire l'accessibilità.

Ovviamente tutta la viabilità attuale rimarrebbe esattamente dov'è ora, sotto il viadotto in corrispondenza le stazioni oltre agli eventuali ambienti tecnici e per i viaggiatori potrebbero essere predisposti parcheggi in parte coperti dal viadotto stesso. Per il ponte sull'Adda invece immagino un ponte in stile assolutamente moderno a campata unica quasi in totale contrasto stilistico con il resto del viadotto. Chiedo l'aiuto dei progettisti di ITALFER e RFI, che certamente dispongono di strumenti adeguati, di provare a fare una virtualizzazione dell'idea e di porla nel contesto reale. Chiedo uno sforzo ai lettori per provare ad immaginare questa soluzione certamente di fortissimo impatto visivo ma che penso, se adeguatamente



progettata architettonicamente si inserirebbe nel territorio senza violentarlo ma arricchendolo. Di seguito una foto di una situazione reale che penso possa rendere l'idea, purtroppo noi non abbiamo il mare...

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo





Ipotesi di campata con dettaglio di come potrebbero essere le pile di sostegno. L'effetto visivo delle campate dovrebbe richiamare gli acquedotti romani quindi sebbene costruito con le tecniche moderne: calcestruzzi, cemento armato, però con già riportano nelle forme in cui verrà effettuato il getto del cemento le sagome di cornici e pietre. I colori dovranno richiamare quello delle pietre romane ocra-rossastro

Ipotesi per il ponte sull'Adda in totale discontinuità stilistica con il resto del viadotto



Ipotesi di impatto, sul territorio. Con il viadotto inserito nel ma soprattutto sopra il contesto io immagino campate più larghe e conseguentemente piloni meno fitti.



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piadena
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Data 14/01/2024