



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.dpcodognopiacenza.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO

**Simone Ferretti, Manuela Bonardi,
Giuseppe Cavalcanti, Paolo Capelli, Giorgio Ottoboni,
Roberto Valdameri, Germana Bertuzzi, Silvia Ariberti,
Miriana Ferretti**



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.dpcodognopiadena.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-Piadena.

MODULO BASE

Nome Cognome

Simone Ferretti, Manuela Bonardi, Giuseppe Cavalcanti, Paolo Capelli, Giorgio Ottoboni, Roberto Valdameri, Germana Bertuzzi, Silvia Ariberti, Miriana Ferretti,

Recapito (telefono o mail)

simone@mariangelaesimone.it, mbonardi73@yahoo.it, beppecavalca@gmail.com,
cape88@gmail.com, gbonit@gmail.com, rob.valdameri@gmail.com ,
bertuzzigermana2@libero.it , s.ariberti66@gmail.com ,
miriana@mariangelaesimone.it

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

Pizzighettone villaggio Pirelli, Pizzighettone Quartiere Gera, Pizzighettone,
Pizzighettone villaggio Pirelli, Roggione (Pizzighettone), Pizzighettone villaggio
Pirelli, Maleo, Pizzighettone villaggio Pirelli, 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)

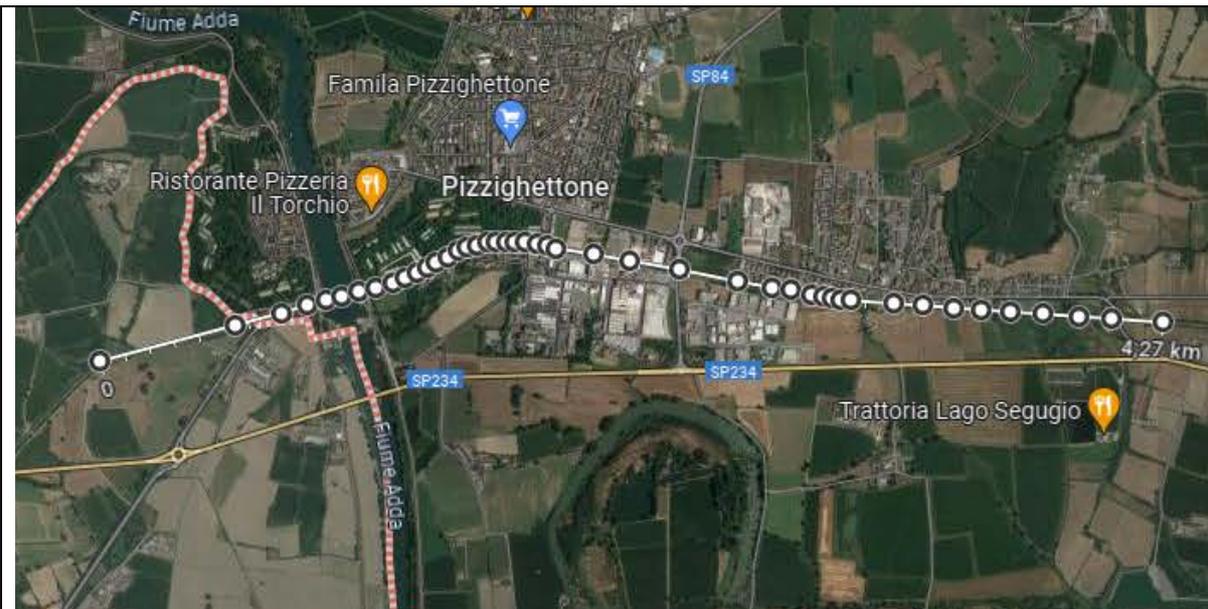
Dopo aver partecipato agli incontri del dibattito pubblico si ha il dubbio che quest'opera sia stata pensata solo come una qualunque operazione di manutenzione straordinaria, senza una vera e propria visione strategica degli impatti che avrà sul territorio nel lungo periodo.

Pensiamo sia necessario invece considerare che la prospettiva del raddoppio ferroviario non possa essere meno di 100 anni, e che debba coniugare funzionalità ed efficienza con la preservazione di ambiente e paesaggio antropico.

Simone Ferretti dice: *"Mi piace pensare che mio nonno Giacomo Taino, classe 1898, come tanti altri operai, pensasse che il suo piccolo contributo alla ricostruzione del ponte nel dopo guerra avrebbe permesso alle sue pro nipoti, nate nei primi anni 2000, di partire alle 7:40 dalla stazione di Ponte d'Adda e arrivare a Roma Termini alle 12:30..."*

Partendo da questi presupposti crediamo sia necessario ripensare l'opera, uscire dagli schemi e darsi un traguardo ambizioso e a lunghissima scadenza.

La soluzione che viene proposta per una valutazione **è un viadotto ferroviario sopraelevato, della lunghezza di circa 4 Km, per l'attraversamento dell'abitato di Pizzighettone**, partendo dal superamento della SP234, poco dopo la stazione di Maleo, fino ad oltrepassare la frazione di Roggione.



Con l'esperienza fatta per la costruzione della linea AV ci sembra corretto pensare che le problematiche tecniche, per questo tipo di intervento, siano già abbondantemente conosciute e risolte da parte di RFI e ITALFER, alle quali si riconoscono indubbe competenze.

Tuttavia, non è certamente possibile pensare di inserire nell'attuale configurazione urbana del paese una serie di brutti piloni e travi. Si propone quindi di utilizzare forme che riprendano la struttura di un acquedotto romano, con forme sinuose dei piloni che, alla loro sommità, vadano a congiungersi con le travi, formando archi aperti, con un tratto lineare per ridurre, per quanto possibile, il numero dei piloni stessi.

Questa soluzione offre molteplici vantaggi rispetto a quanto fin qui proposto da RFI, un eventuale aumento di costi sarebbe comunque di pochi punti percentuali sul totale del costo dell'opera completa, oltre 1,2 mld di euro.

Di seguito alcune valutazioni dei vantaggi della soluzione proposta:

- Impatto quasi nullo sul piano del consumo di suolo perché verrebbe costruito sull'attuale percorso senza occupare altro territorio. Gli spazi tra i vari piloni potrebbero essere fruibili come aree verdi o parcheggi in prossimità delle stazioni. L'altezza 6-8 metri dall'attuale livello dei binari porterebbe le travi al di fuori del campo visivo diretto anche degli edifici più alti, in modo particolare si pensi a quelli a ridosso della ferrovia in prossimità del SP84.
- Considerando la vicinanza delle case dell'abitato di Roggione, la permeabilità dell'opera ed un adeguato posizionamento dei piloni, garantirebbe luce e circolazione dell'aria. Diversamente un terrapieno innalzato rispetto all'attuale e le barriere anti



deraggiamento e anti rumore creerebbero un muro che, soprattutto nel periodo invernale, oscurerebbero un intero quartiere.

- Con adeguate soluzioni tecniche si potrebbe deviare verso l'alto il rumore generato dal passaggio del treno e l'adozione di sistemi antivibranti, già normalmente in uso, garantirebbe un isolamento tra le travi e i piloni, così da non scaricare a terra vibrazioni e rumore generati dai treni.
- L'attuale viabilità non verrebbe intaccata e con la rimozione dei passaggi a livello risulterebbe più fluida riducendo l'inquinamento, generato normalmente durante le soste per l'attesa del passaggio dei treni.
- Tutto il tessuto socio-economico di interscambio tra Pizzighettone e Maleo non avrebbe ripercussioni. Attualmente gli abitanti di Maleo distano poco più di 1,5 km dal centro di Pizzighettone, e possono usufruire di tutte le attività commerciali e dei servizi ivi presenti, a cominciare da quelli primari della farmacia.
- Il mantenimento delle stazioni dove attualmente ubicate, nel centro abitato, garantirebbero il mantenimento dei collegamenti, in primo luogo, al servizio di pendolari e studenti, in secondo luogo a fini turistici. Da tempo la ferrovia viene utilizzata come mezzo di promozione per la visita del nostro borgo: ne è un esempio il biglietto combinato Trenord-Consorzio "Navigare l'Adda" che permette di visitare Pizzighettone e dintorni e fare l'esperienza della navigazione fluviale.
- Sotto il profilo ambientale, la permeabilità dell'opera garantirebbe il libero movimento della fauna selvatica diversamente bloccata dall'innalzamento del terrapieno e dalle barriere anti rumori.
- Le stazioni di Pizzighettone e Ponte d'Adda rimarrebbero nella posizione attuale, sopraelevate e dotate di tutti i sistemi per abbattere le barriere architettoniche, offrirebbero l'indubbio vantaggio di disporre di numerosi parcheggi, di fatto coperti, al di sotto della linea stessa. Sempre sotto la linea posso essere realizzati i locali tecnici e quelli per l'attesa dei treni.

Relativamente al profilo architettonico e paesaggistico, la soluzione proposta andrebbe indubbiamente ad impattare profondamente lo stato attuale ma, sempre tenendo presente la premessa di un orizzonte lunghissimo, diventa indispensabile una progettazione artistico architettonica adeguata. Si propone di prendere come riferimento gli



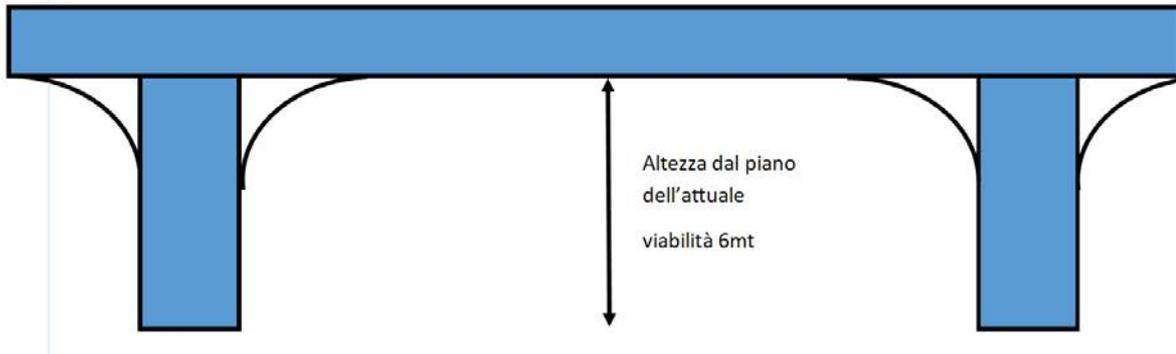
innumerevoli esempi che la storia millenaria dell'Italia ci offre con gli Acquedotti Romani che, certamente impattano ma, essendo ben costruiti esteticamente, arricchiscono il panorama.



Le seguenti immagini sono puramente di esempio e servono solamente a dare un'idea più precisa della proposta.

Esempio di possibile fruizione dello spazio sottostante la linea ferroviaria:





Ipotesi del raccordo pilone travi (dettaglio):



Ipotesi con profili moderni:





Esempi di ambiente antropico dove è già presente un viadotto che sovrasta le case:







Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 09/02/2024