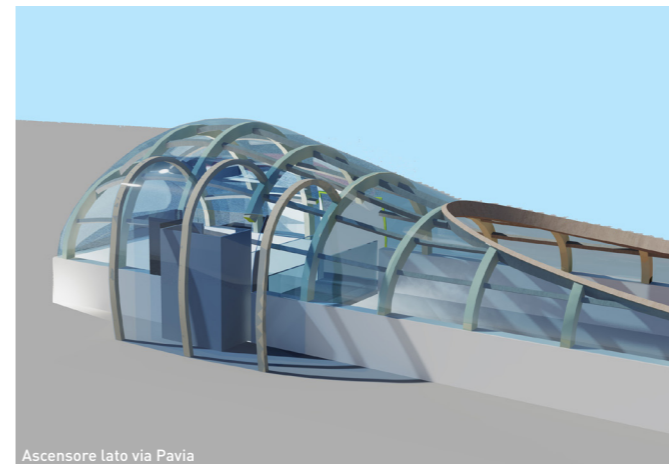
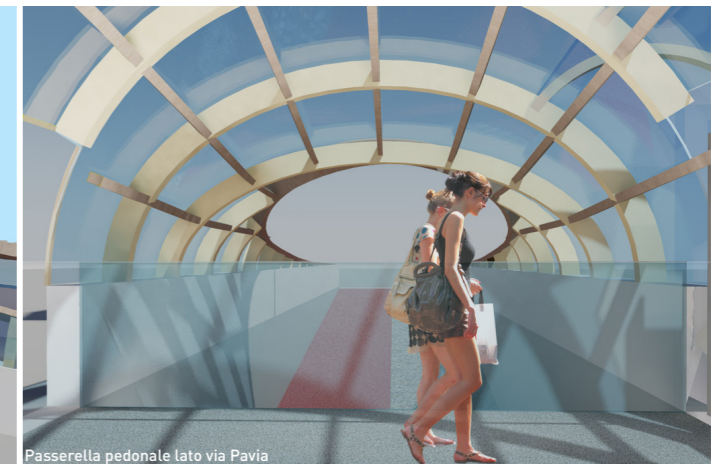


## SOTTOPASSO FERROVIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA VIA PAVIA E LE VIE DELL'ORO E TRENTO E TRIESTE

---



Ascensore lato via Pavia



Passerella pedonale lato via Pavia



## Premessa

Il Dirigente del Settore 6, ing. Giovanni Ligi – con Determinazione numero 385 del Registro Generale del 12 aprile 2016 (Procedimento per la realizzazione dell'ampliamento del sottopasso ferroviario ciclopedonale di collegamento tra le vie Pavia, Trento e Trieste e Dall'Oro - studio per inserimento del manufatto nell'ambito urbano ed elaborazione documentazione per l'esame di impatto paesistico) - al fine di completare l'iter collegato al livello Preliminare della progettazione, mi ha affidato uno Studio finalizzato all'inserimento di questa nuova struttura nell'ambito urbano consolidato.

L'intervento relativo all'ampliamento del sottopasso ferroviario ciclopedonale di collegamento tra le vie Pavia, Trento e Trieste, dall'Oro, è inserito nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche comunale 2015/2017; l'Amministrazione comunale intende infatti completare tale opera nell'arco della legislatura, considerando la stessa tra quelle strategiche del proprio programma di governo in modo da rendere la sezione e i caratteri funzionali ed estetici del sottopasso più consoni e sicuri per i flussi di traffico pedonale e su due ruote che quotidianamente transitano lungo questo percorso strategico per la mobilità dolce (pedonale e ciclabile).

Lo Studio è inoltre finalizzato alla preliminare definizione dei materiali e all'elaborazione dei documenti grafici atti a presentare la richiesta per l'esame di impatto paesistico.

Infatti, ai sensi del vigente Piano di Governo del Territorio – art. 7 del Piano delle Regole (PdR) del Piano di Governo del territorio (PGT), l'opera è soggetta a esame d'impatto, per il quale occorre predisporre elaborati grafici e viste d'inquadramento e inserimento nel contesto urbano esistente.

Le attività sopraelencate sono necessariamente partite dal Progetto preliminare di natura tecnico-ingegneristica predisposto dall'Ammi-

nistrazione comunale, che lo Studio d'inserimento urbano recepisce nella sua sostanza.

L'incarico è in particolar modo relativo allo svolgimento delle seguenti tre attività:

a) inserimento urbano del sottopasso pedonale ferroviario di collegamento tra via Pavia e le vie dall'Oro e Trento e Trieste;

b) prima individuazione degli elementi e dei materiali architettonici di progetto;

c) visualizzazioni tridimensionali relative all'inserimento urbano e architettonico del sottopasso ferroviario,

che sono di seguito sinteticamente descritte sulla base degli elaborati predisposti, parte integrante del presente *book*.

## 1. Inserimento urbano

Nell'inserimento urbano degli accessi al sottopasso (lato città storica - via Trento e Trieste, via Nino dall'Oro - e lato quartiere S. Fereolo - viale Pavia), particolare attenzione è stata dedicata al sistema delle relazioni pedonali e ciclabili esistenti e di progetto e la loro integrazione con il sottopasso pedonale di progetto.

Conseguentemente, il progetto d'inserimento urbano ha predisposto i seguenti elaborati, come detto allegati al presente book di presentazione:

- inquadramento urbanistico generale (scala libera);
- planimetria generale del sistema della rete pedonale - ciclabile (scala 1:5.000);
- planimetria di dettaglio dell'intorno urbano interessato dalla realizzazione del sottopasso pedonale (1:1.000).

L'inquadramento generale relaziona il sottopasso riformato ai tessuti urbani esistenti e alla linea ferroviaria esistente, mettendo in particolare in luce il verde urbano e il verde agricolo, sulla base dello stato di fatto e della programmazione del Piano di Governo del Territorio (PGT).

La planimetria generale del sistema della rete pedonale - ciclabile contiene e sintetizza:

- la viabilità urbana (e relativa gerarchia, sulla base delle indicazioni della programmazione di settore comunale);
- i principali parcheggi pubblici (esistenti e di progetto);

- la rete del trasporto pubblico (e relativi nodi: capolinea, nodo pubblico intermodale);

- la rete delle piste ciclabili (esistenti e di progetto).

## 2. Prime indicazioni relative agli elementi architettonici e ai materiali

La prima individuazione (raccomandazioni e suggerimenti per i successivi sviluppi progettuali), relativa ai materiali e agli elementi architettonici di progetto, è stata affrontata con la predisposizione dei seguenti elaborati:

- planimetrie di progetto, con indicazione dell'assetto architettonico e materico del sottopasso pedonale di progetto (scale 1:1.000, 1:500);

- sezioni tipo e localizzate, con indicazione dell'assetto architettonico e materico del sottopasso pedonale di progetto (scala 1:200);

- viste di progetto (3) che mettano in luce le qualità formali, materiche e prestazionali del sottopasso riformato (come detto, sulla base del Progetto preliminare predisposto dall'Amministrazione comunale).

Le due planimetrie di dettaglio dell'intorno urbano predisposte (in scala 1:1.000, stato di fatto e stato di progetto), confrontano appunto la situazione esistente in rapporto alla riqualificazione proposta con l'allargamento del sottopassaggio esistente e alle conseguenze che questa ha in termini di miglioramento della funzionalità e della qualità urbana del sottopasso, con particolare riferimento a:

- l'innesto su via Nino dall'Oro, inserendosi organicamente sul marciapiede (lato nord) della strada;



- la riqualificazione/ampliamento del posteggio bici esistente su via Cesare Battisti, in corrispondenza dell'uscita dell'attuale risalita pedonale (che il Progetto preliminare prevede di eliminare), con la realizzazione contestuale (sull'altro lato del sottopasso, lato stazione), di un nuovo ascensore (anche per disabili);

- l'ampliamento (all'interno dell'area pubblica – Magazzino comunale), del parcheggio bici esistente all'entrata/uscita del sottopasso su viale Pavia; ciò consentirà la sua riqualificazione e potenziamento, con il suo ridisegno all'interno del verde, riconfigurando e migliorando anche l'accessibilità al Magazzino comunale e le relative aree pertinenziali;

- realizzazione anche sul lato del Quartiere di San Feriolo, di un nuovo ascensore (anche per disabili), strettamente integrato anche dal punto di vista formale e materiale, al sottopasso pedonale, con una passerella di attraversamento dello stesso (l'uscita dell'ascensore avviene infatti verso la ferrovia), che consente di sbarcare in sicurezza e con una nuova qualità percettiva ed estetica in mezzo al verde e al percorso pedonale al suo interno, ricollegandosi alla rete pedonale e ciclabile esistente.

Nella planimetria di progetto in scala 1:500, oltre a una migliore comprensione dei dettagli della proposta, sono indicati gli aspetti materiali, sia per la quota della pavimentazione vera e propria del sottopasso, sia per il soprassuolo.

In particolare, la proposta oltre a confermare il sistema d'illuminazione previsto dal Progetto preliminare, prevede una pavimentazione della pista ciclabile in cemento colorato (preferibilmente rosso); o in resina industriale (sempre rossa), con la segnaletica e terra e verticale del modello standard per l'indicazione dei percorsi ciclabili (in colore bianco); mantenendo in cemento colorato (grigio), la parte della pavimentazione destinata ai pedoni (idem per quanto riguarda la segnaletica, sia orizzontale che verticale).

La sezione tipo (in scala 1:200), suggerisce l'assetto architettonico del sottopasso pedonale. Mentre 3 sezioni localizzate (AA-BB-CC), configurano il sottopassaggio nei sue tre caratteri fondamentali: fuori

terra, completamente interrato, in corrispondenza dell'uscita dell'ascensore sul lato di viale Pavia.

Per la parte di sbarco del sottopassaggio (entrambi gli sbarchi, lato centro storico e lato quartiere di San Feriolo), lo Studio propone la realizzazione di un guscio di legno lamellare e vetro: una struttura con una forma organica e curvilinea che può ricordare un carapace (la corazza che protegge i crostacei); oppure che può assomigliare a un bruco o un armadillo che esce dal suolo, caratterizzando entrambe le entrate/uscite, in questo modo maggiormente visibili e percepibili; ma al contempo mantenendoli maggiormente sicuri attraverso l'illuminazione della luce naturale consentita dalla copertura di vetro.

La struttura, che come detto dovrà richiamare una creatura dalla forma organica (come esemplificato anche in alcuni schizzi preliminari di studio), potrà essere composta di un'orditura primaria in legno lamellare e di un'orditura inferiore secondaria, sempre in legno lamellare; la copertura in vetro sarà costituita da vetri isolanti, anche a doppia curvatura.

Compatibilmente con le necessarie verifiche statiche, le lamelle dovranno essere il più possibile di dimensioni ridotte, con pochi nodi (anche questi di ridotte dimensioni), per un effetto scenico di grande impatto e al contempo leggerezza.

Il guscio si potrà appoggiare su un muretto di sostegno, alto circa 1 metro, dimensionato strutturalmente e come sezione alla bisogna (ma che deve risultare solidamente agganciato al suolo), intonacato dei colori delle terre e caldi (delle tonalità del verde – grigio), come i colori che caratterizzano gli edifici di testata su via Nino dall'Oro; eccetto per una porzione su via dell'Oro (lato edifici), che dovrà essere realizzata in vetro, per consentire condizioni di visibilità sufficienti per consentire l'accesso a un passo carraio esistente.

Le tre viste predisposte illustrano significativamente la proposta, dandone il sapore formale, costruttivo e materico:

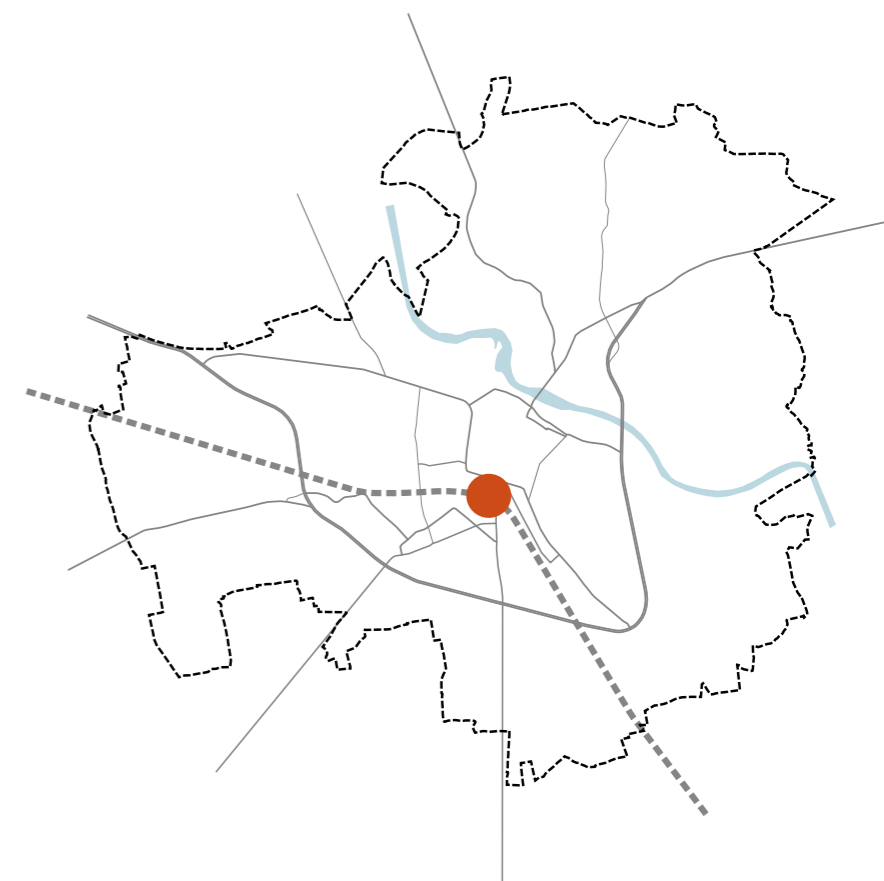
- l'ingresso/uscita frontale di via Nino dall'Oro, prima e dopo la realizzazione dell'intervento: un'apertura a forma di bocca aperta, che






invita e protegge al contempo;

- la vista laterale, sempre da via Nino dall'Oro, prima e dopo la realizzazione dell'intervento; la forma morbida, curvilinea e trasparente accompagna tutto il lato longitudinale della copertura del sottopasso, senza interferire (anche grazie ai materiali proposti), con il fronte edificato esistente su via Nino dell'Oro;

- lo sbarco su viale Pavia, prima e dopo la realizzazione dell'intervento; in particolare, la vista mette in luce lo sbarco laterale dell'ascensore (lato ferrovia); anch'esso riprende la forma organica e i caratteri materiali del guscio del sottopasso (legno lamellare e vetro), uscendo dal suolo e integrandosi armonicamente alla struttura di copertura del sottopasso.

La passerella di acciaio (struttura) e vetro (parapetti), con assito anch'esso in legno lamellare, guida e accompagna lo sbarco sull'altro lato, verso il Magazzino comunale, il verde riconfigurato (senza interferire con le alberature esistenti, ma al contrario valorizzandole), e il percorso pedonale al suo interno, che si ricollega agli spazi pedonali di viale Pavia.

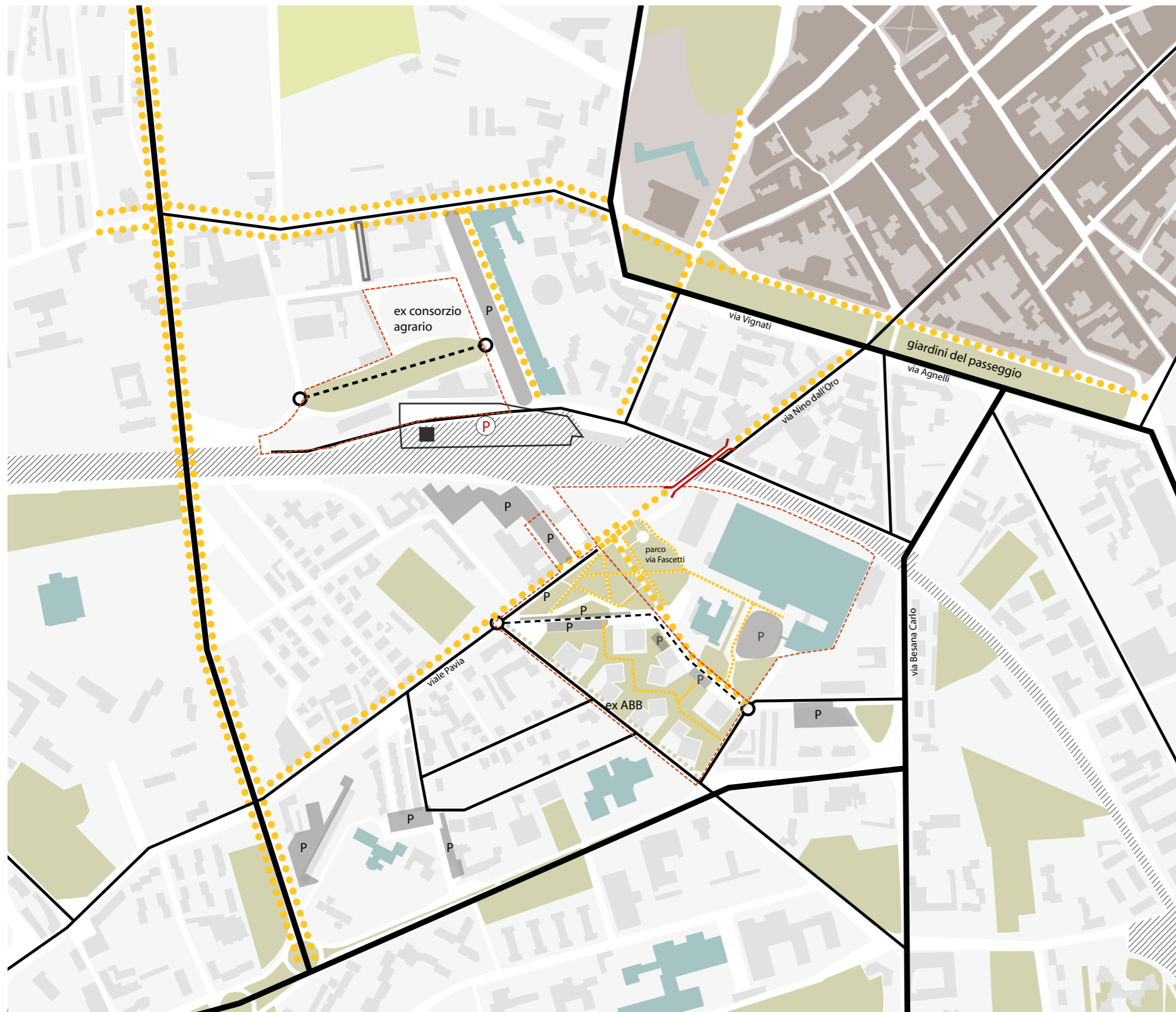


-  Sottopasso oggetto di riqualificazione
-  Tessuto insediativo
-  Linea ferroviaria Milano - Bologna
-  Verde urbano
-  Verde agricolo











Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

Inquadramento urbanistico generale  
Scala libera



Parcheggio biciclette, viale Pavia

-  Viabilità urbana principale
-  Viabilità urbana secondaria
-  Nuova viabilità urbana ambito ex ABB
-  Parcheggi esistenti e di progetto
-  Rete ferroviaria Milano - Bologna
-  Capolinea trasporto pubblico
-  Nodo pubblico intermodale
-  Piste ciclabili esistenti e di progetto
-  Principali servizi pubblici e privati

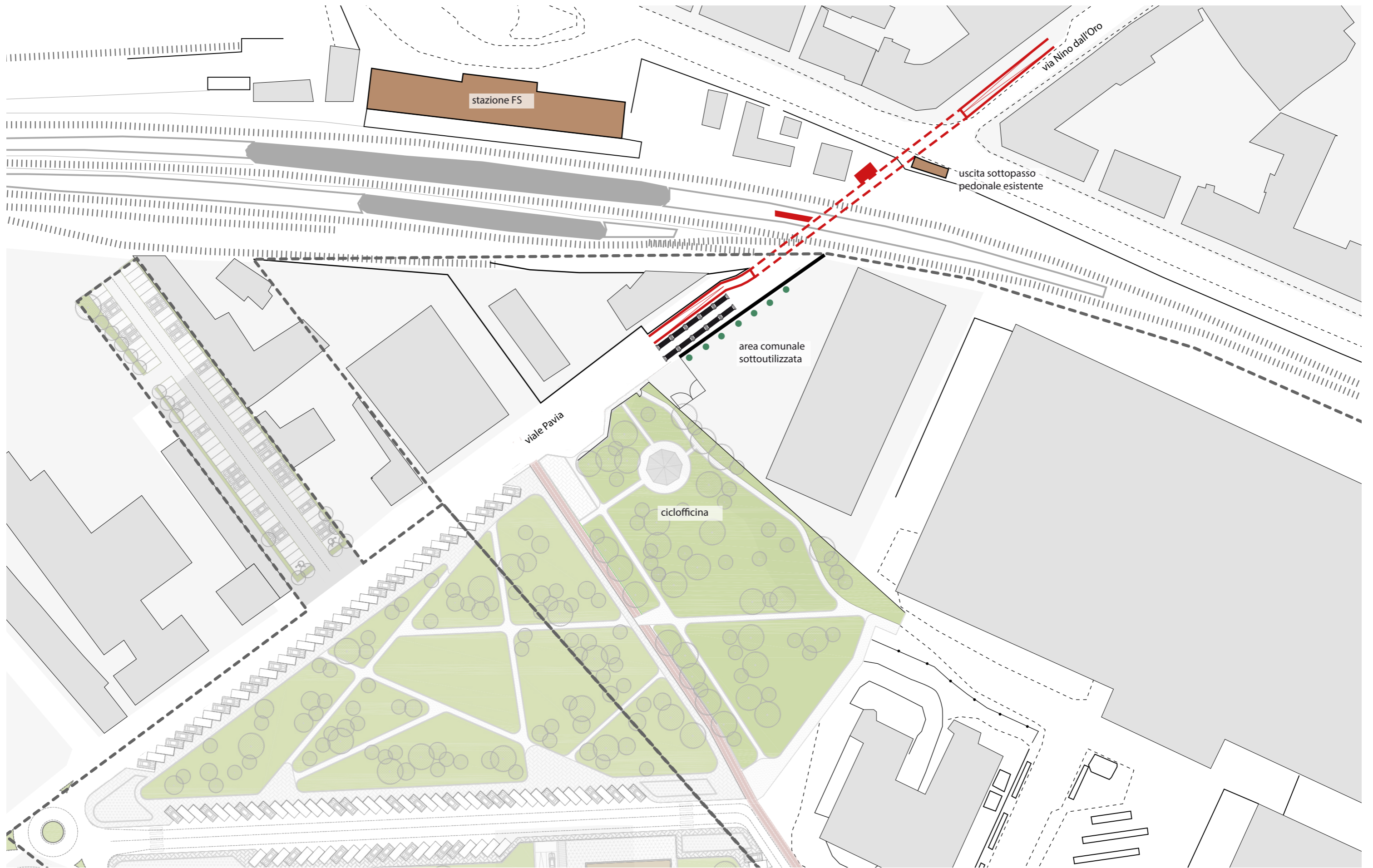


Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

Planimetria generale del sistema della rete pedonale e ciclabile

Scala 1:5000



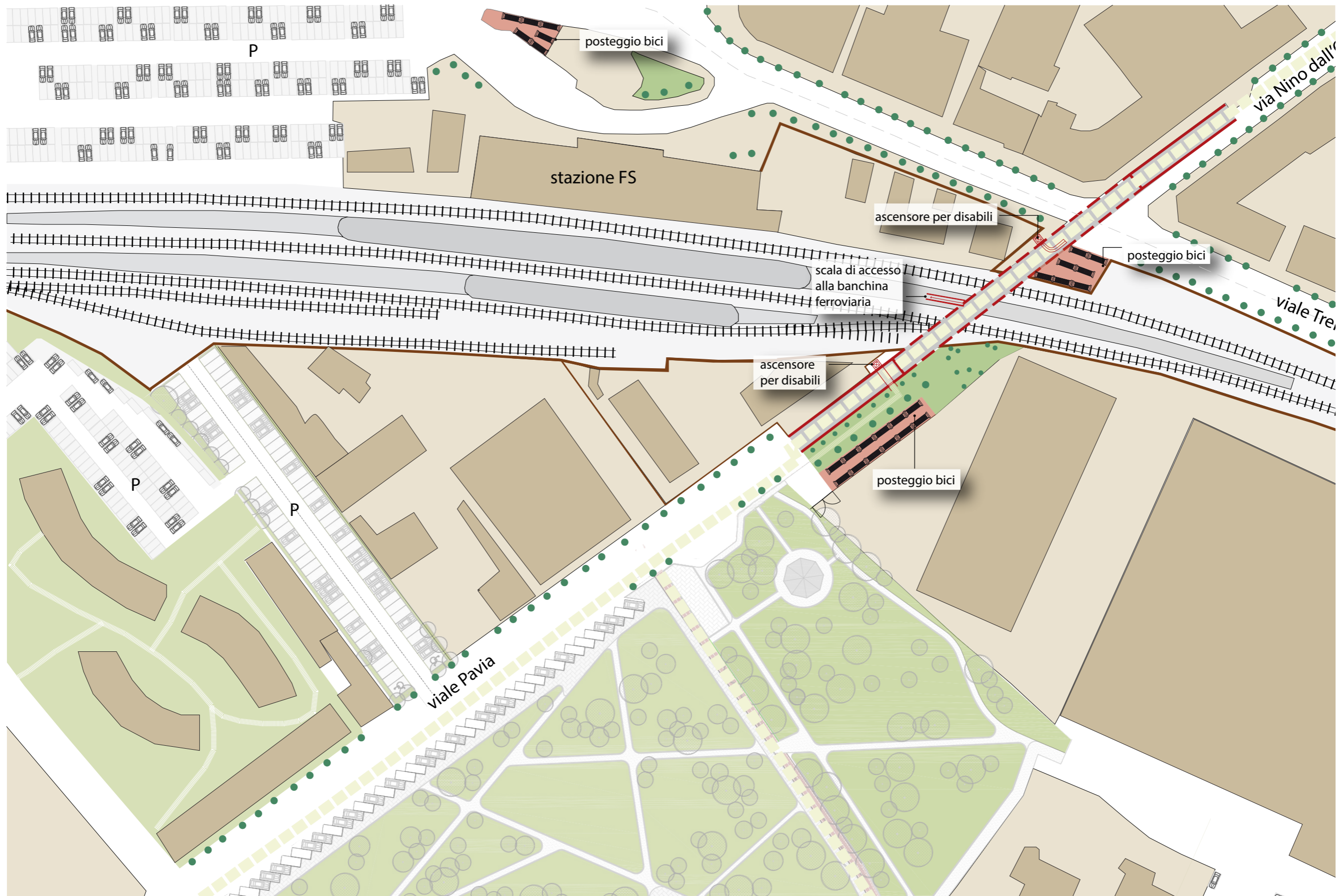


Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

Stato di fatto | Planimetria di dettaglio dell'intorno urbano

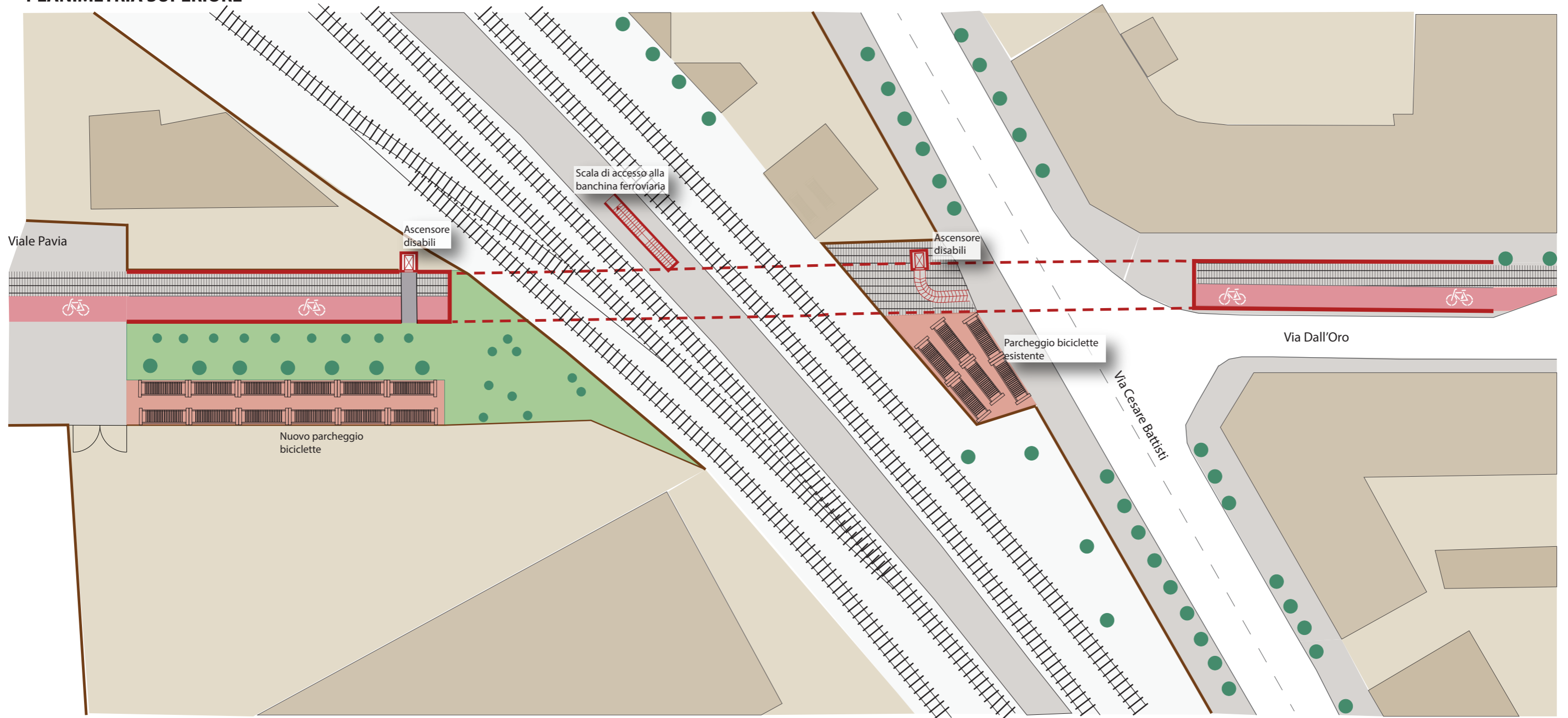
Scala 1.1000



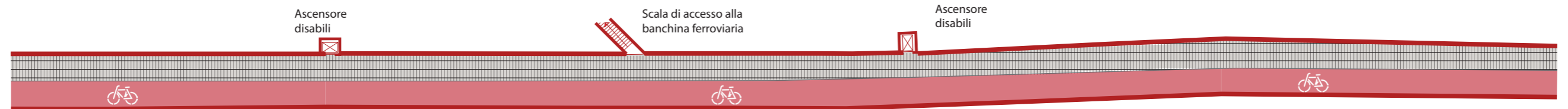


Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

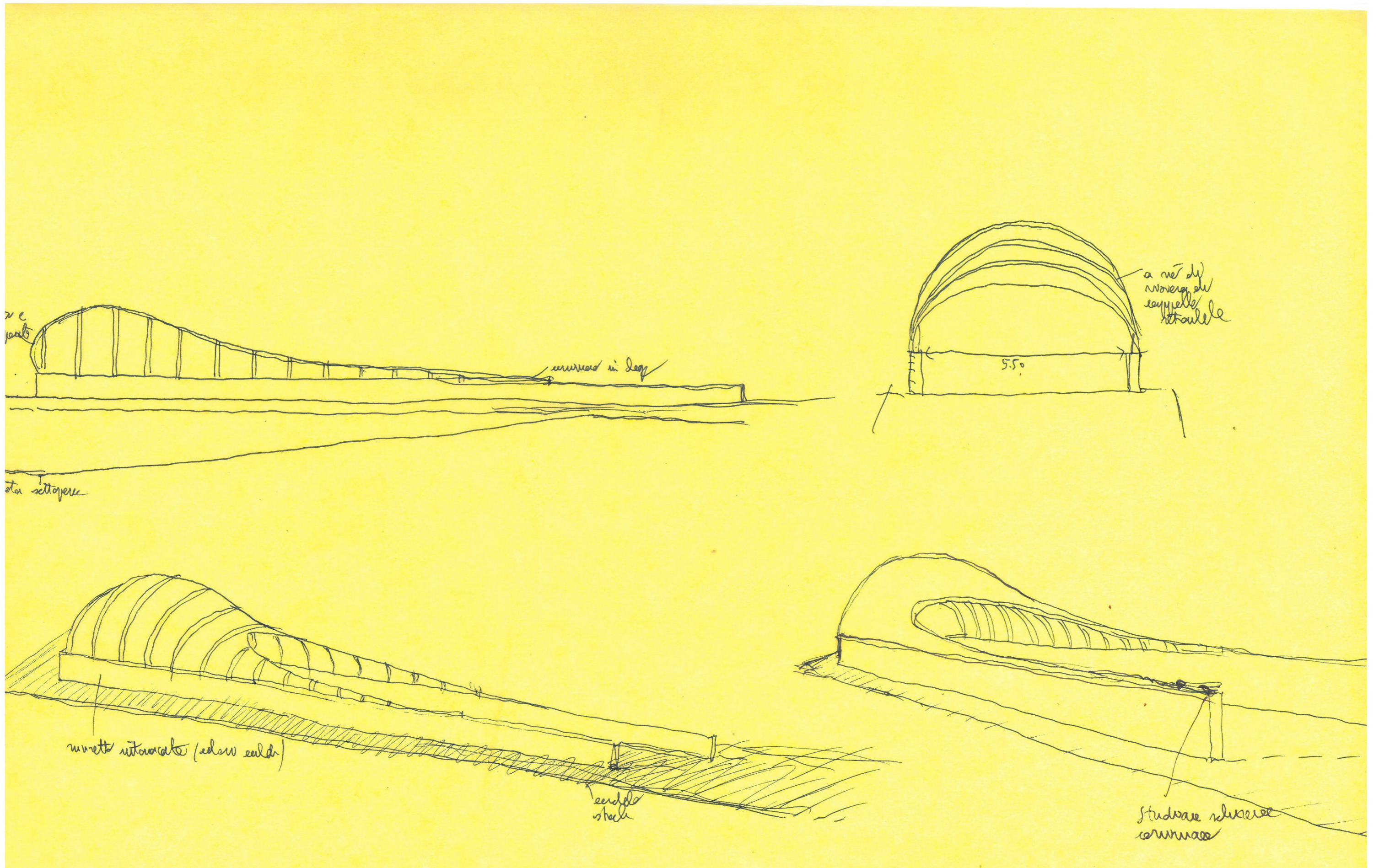
## PLANIMETRIA SUPERIORE



## PLANIMETRIA INFERIORE

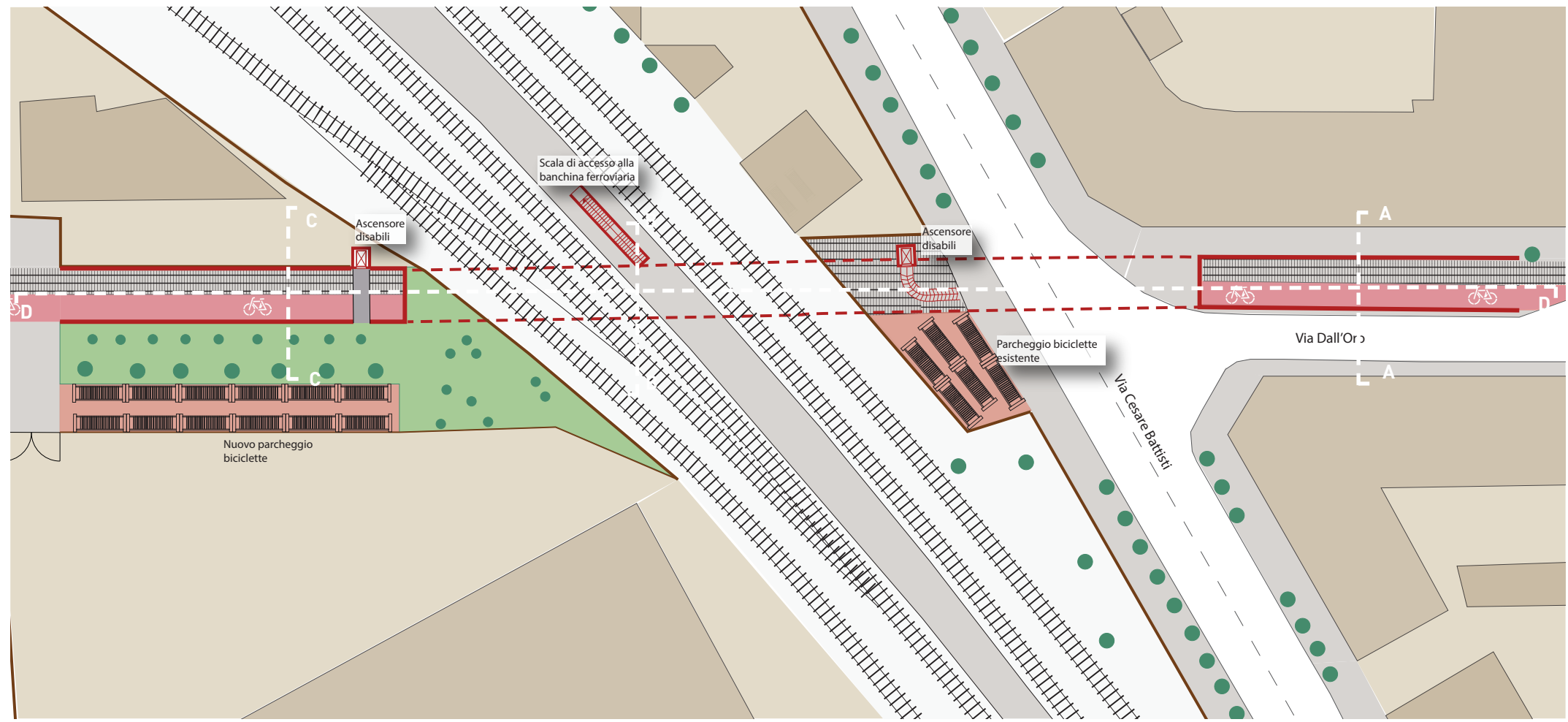




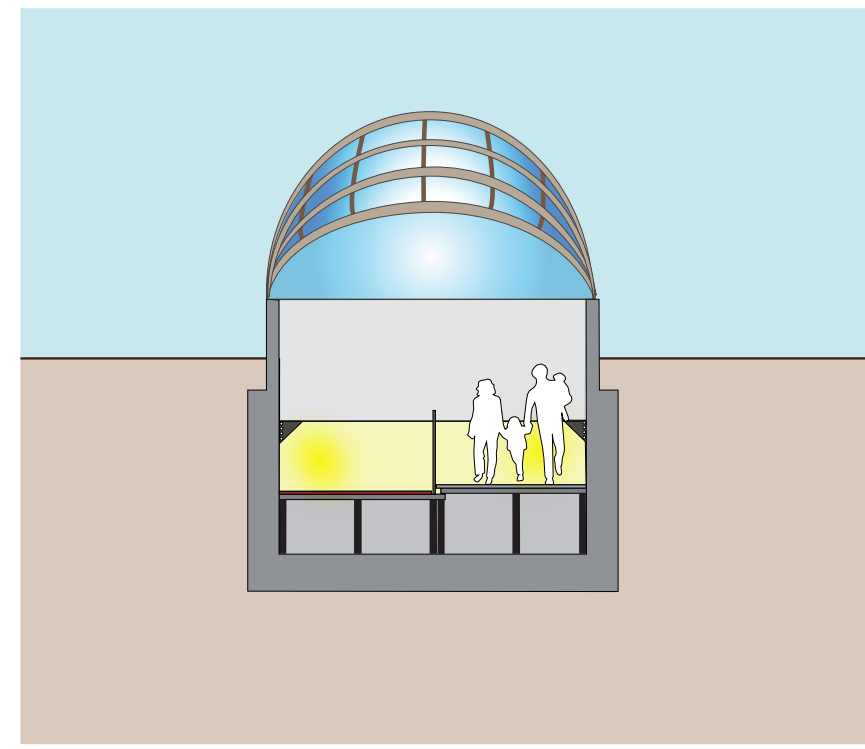


Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

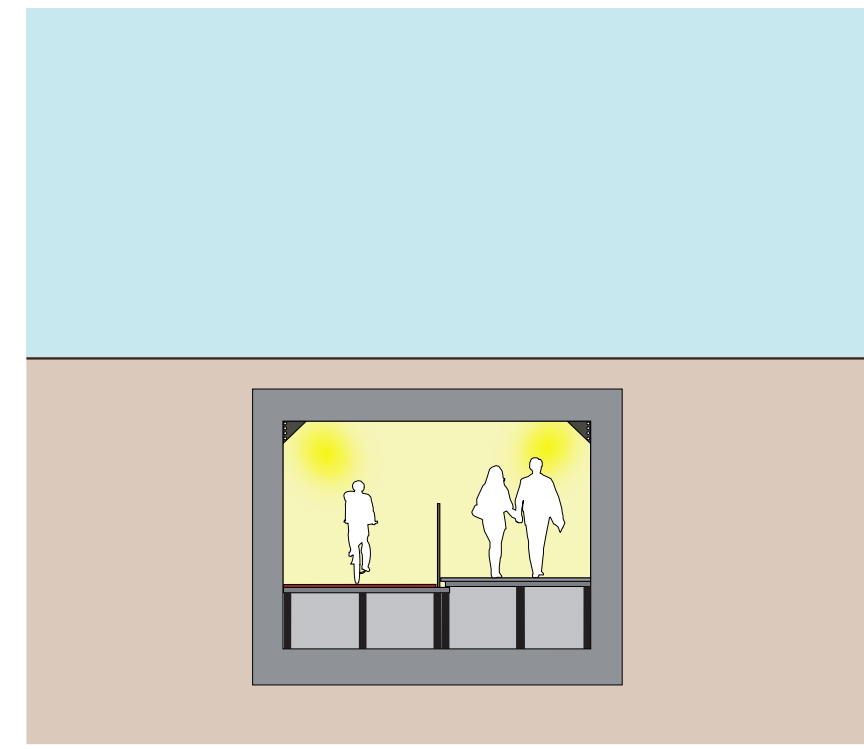




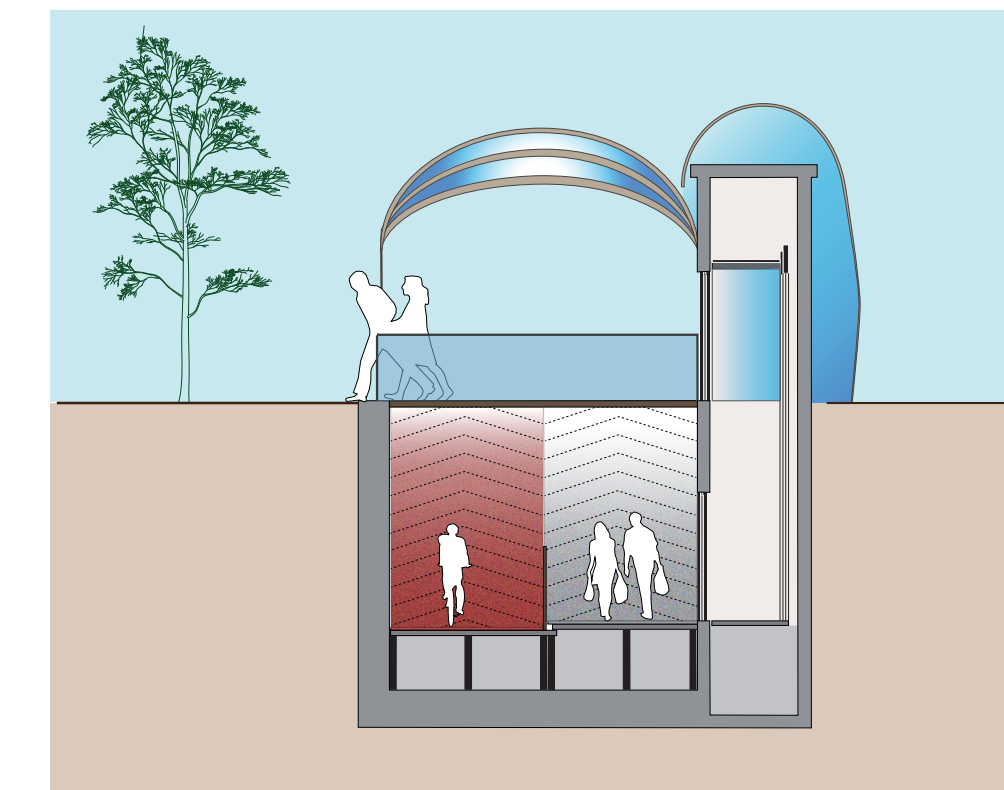
Planimetria di progetto



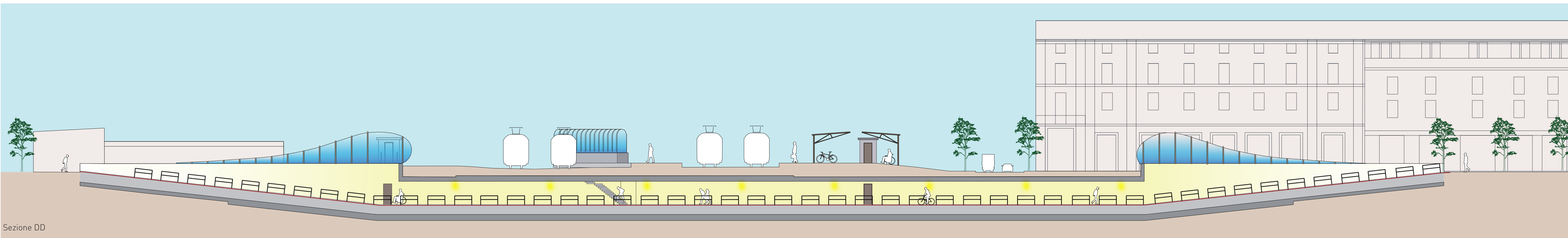
Sezione AA



Sezione BB



Sezione CC



Sezione DD

Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste

Sezioni tipo  
Scala 1.200



PRIMA



Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



DOPO



Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



PRIMA



Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



DOPO



Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



PRIMA



Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



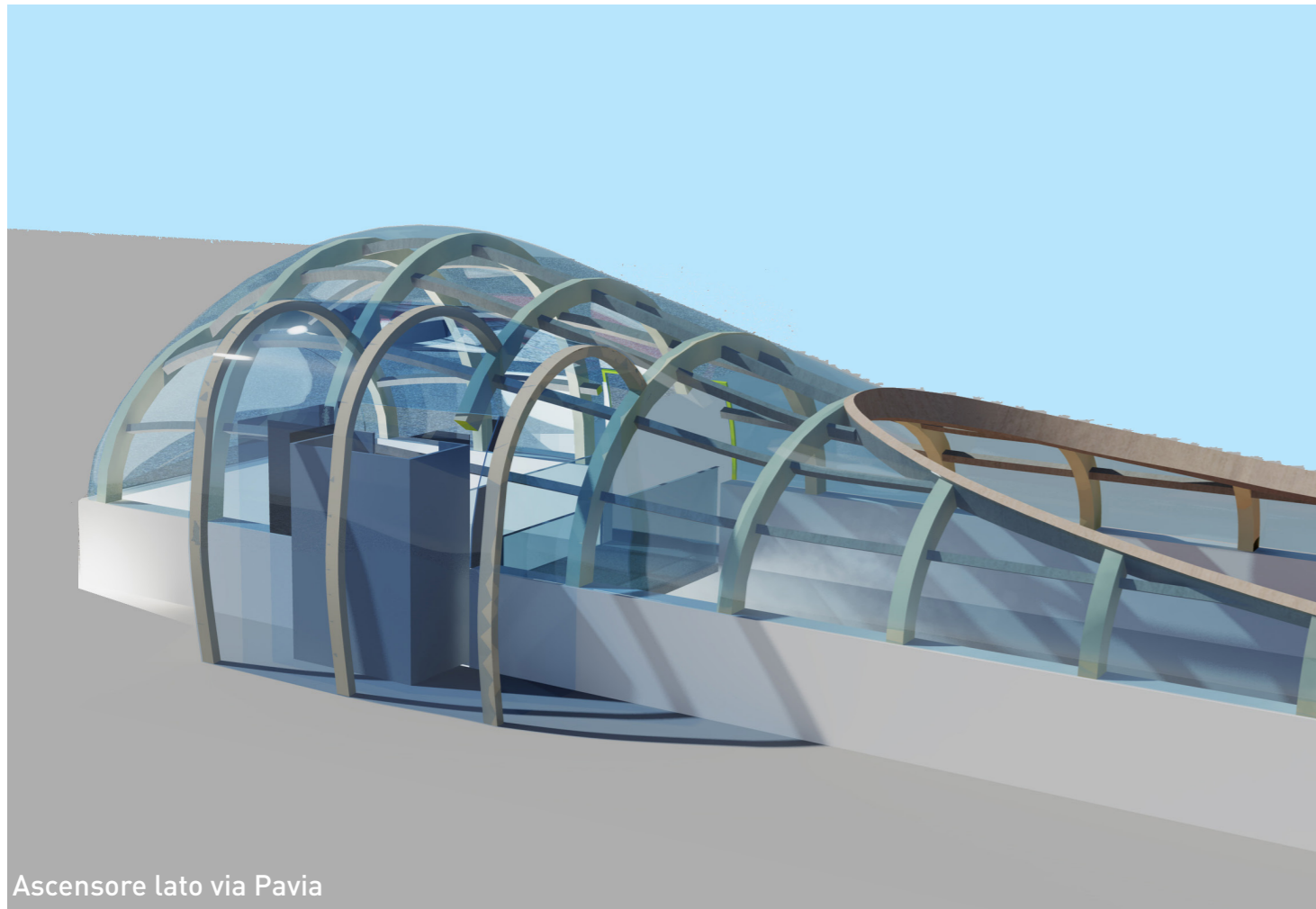
DOPO



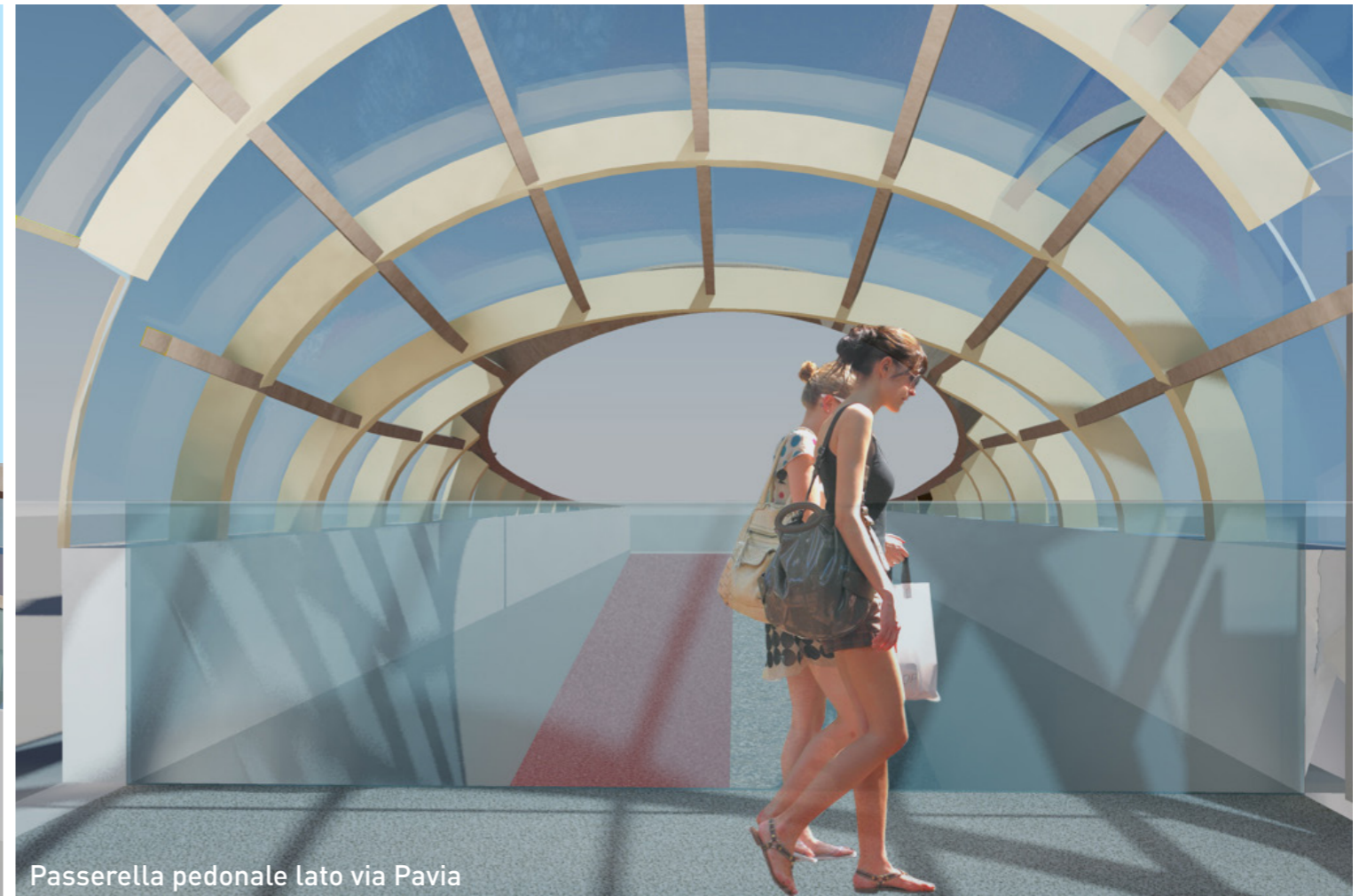
Città di Lodi | Sottopasso ferroviario di collegamento tra via Pavia e vie dall'Oro e Trento e Trieste



# Particolari



Ascensore lato via Pavia



Passerella pedonale lato via Pavia