

Regione Lombardia
Provincia di Cremona

COMUNE DI DRIZZONA

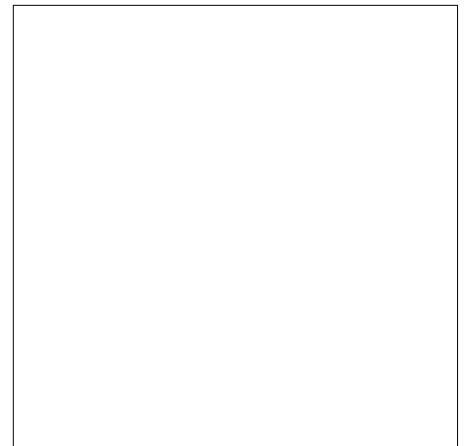


P.U.G.S.S.

Piano Urbano

Generale dei Servizi del Sottosuolo

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE



progetto e redazione: arch. Michele de Crechio

adozione: DCC n. del
approvazione: DCC n. del

elaborato

R₁

INDICE

PREMESSA	pag.	2
OBIETTIVI DEL P.U.G.S.S.	pag.	3
STATO ATTUALE DEI MAGGIORI SERVIZI TECNOLOGICI	pag.	5
SISTEMA URBANISTICO	pag.	6
TRASPORTO PUBBLICO	pag.	7
CRITICITÀ RILEVABILI NEL SISTEMA ATTUALE DELLE URBANIZZAZIONI	pag.	8

PREMESSA

E' noto come, sin dalla fine del XIX secolo, con la nascita dell'urbanistica moderna, si scontrassero in Italia, come nel resto d'Europa, due scuole di pensiero al riguardo delle modalità di progetto e gestione delle espansioni urbane.

Da una parte (gli architetti e i primi urbanisti) si sostenne che il disegno urbano dovesse avere l'assoluta prevalenza sulle altre operazioni di programmazione urbanistica.

Da altra parte (soprattutto da parte degli ingegneri civili idraulici) si sostenne, al contrario, che prioritario rispetto allo studio urbanistico dei luoghi, dovesse essere lo studio del loro sistema idraulico.

Di fatto finì per prevalere, sostenuta anche dalle spinte speculative, la tesi della priorità del disegno urbano, circostanza che, pur mitigata nella prassi dalle attenzioni pluridisciplinari degli migliori urbanisti, portò spesso ad una serie di gravi conseguenze tecniche ed economiche nello sviluppo dei centri urbani.

L'antica duplicità di pensiero dovrebbe oggi trovare sintesi nell'attuale orientamento amministrativo che impone di accompagnare alla pianificazione urbanistica, la redazione dei Piani di Manutenzione e di Sviluppo delle Reti dei vari Servizi Urbanistici, Piani la cui stesura il legislatore lombardo ha parzialmente deciso di rendere obbligatoria sotto la definizione di "Piani Generali Urbani dei Servizi nel Sottosuolo", definizione che viene, nella prassi, sintetizzata nella sigla "PUGSS".

OBIETTIVI DEL P.U.G.S.S.

Il Piano Urbano Generale dei Servizi nel Sottosuolo (PUGSS) è lo strumento di conoscenza, manutenzione e di pianificazione dei servizi urbani collocati nel sottosuolo comunale.

Tale tematica è stata originariamente considerata dalla Direttiva emanata in data 3.3.1999 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

A livello regionale è necessario in materia ricordare la Legge n° 26 del 12.12.2003, la Legge n°12 dell'11.3.2005 ed il conseguente Regolamento n. 6 del 2010.

Più recentemente, in sede di revisione della Legge regionale urbanistica (L.R. 12/2005), il PUGSS è stato dichiarato parte integrante del Piano dei Servizi nell'ambito di elaborazione del Piano di Governo del Territorio (PGT).

Il PUGSS si propone i seguenti obiettivi:

- conoscenza e localizzazione, anche attraverso mappe georeferenziate, delle reti dei servizi urbani esistenti nel sottosuolo;
- coordinamento degli interventi di manutenzione, riparazione e messa in opera delle varie reti;
- creazione di un sistema coordinato delle varie reti, alloggiato preferibilmente in strutture sotterranee polifunzionali;
- riduzione dei rischi per gli utenti della strada e gli addetti ai lavori, senza dimenticare l'esigenza di non danneggiare l'arredo verde e le alberature;

I riferimenti legislativi e normativi sono i seguenti:

a livello nazionale:

- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 marzo 1999 intitolata "Razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici";

a livello regionale:

- Legge Regionale 12/12/2003, n. 26 e successive modificazioni intitolata "*Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche*" – TITOLO IV '*Disciplina per l'utilizzo del sottosuolo*'; artt.35-38;
- Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12 e successive modificazioni "*Legge per il governo del territorio*"; art.9, comma 8;
- Regolamento Regionale n.6 del 15 febbraio 2010 "*Criteri guida per la redazione dei Piani Urbani Generali dei Servizi nel Sottosuolo (PUGSS) e criteri per la mappatura*

e la georeferenziazione delle infrastrutture (ai sensi della l.r.12 dicembre 2003, n. 26, art. 37, comma 1, lett. a e d, art. 38 e art. 55, comma 18)."

STATO ATTUALE DEI MAGGIORI SERVIZI TECNOLOGICI INTERESSANTI IL TERRITORIO COMUNALE

Il territorio comunale di Drizzona è interessato in direzione est-ovest da due importanti arterie viabilistiche:

- l'ex strada carrabile statale SS 10 "Padana Inferiore";
- la ferrovia Cremona – Mantova con scalo dismesso a nord di Pontirolo Capredoni.

Entrambe le arterie abbisognano da tempo di significative riqualificazioni. Importanti miglioramenti sono stati recentemente apportati solo agli svincoli per Pontirolo e per Drizzona.

Strade minori si sviluppano in direzione nord-sud:

- la strada provinciale n. 70 che collega la periferia occidentale di Drizzona con la Padana Inferiore e questi con Voltido;
- le strade comunali che collegano la periferia orientale di Drizzona con la Padana Inferiore, Drizzona con Castelfranco d'Oglio e Castelfranco d'Oglio con Isola Dovarese.

Vi sono poi strade minori di proprietà privata (strade vicinali).

Sia il capoluogo Drizzona che le frazioni di Pontirolo e Castelfranco sono dotate di proprio fito-depuratore autonomo. L'impianto di Drizzona serve anche la relativa zona industriale.

Sul territorio comunale non sono collocati impianti di alta tensione elettrica

Sia il capoluogo che le frazioni e la relativa zona industriale sono serviti da rete gas, rete idrica, rete elettrica e telefonica.

SISTEMA URBANISTICO

Il sistema urbanistico del Comune di Drizzona si estende su di una fascia di terreno agricolo, prevalentemente allungata da nord verso sud, dalla riva sinistra del fiume Oglio sino al centro della pianura cremonese.

Il capoluogo Drizzona è collocato al centro di tale fascia, a settentrione dei tracciati paralleli della ex strada statale “Padana Inferiore” e della strada ferrata Cremona-Mantova. Il villaggio di Castelfranco d’Oglio è isolato più a nord, a ridosso dell’argine del Fiume Oglio.

Il villaggio di Pontirolo Capredoni è isolato più a sud, in direzione di Voltido. Tra la linea ferroviaria ed a cavallo della ex strada statale “Padana Inferiore” si è recentemente sviluppata una importante conurbazione produttiva.

Scarse le cascine isolate dai paesi.

TRASPORTO PUBBLICO

Pur essendo il territorio attraversato dalla linea ferroviaria Cremona-Mantova, il comune di Drizzona non dispone di una propria stazione ferroviaria.

Gli utenti devono pertanto recarsi alla vicina stazione di Piadena, dalla quale accedono alla rete nazionale tramite i collegamenti, oltre che con Cremona e Mantova, anche con Brescia e Parma..

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma è attivo solo il servizio a chiamata dipendente dal collegamento Piadena – Torre de Picenardi.

Tale servizio è attivabile, con mezzi speciali, anche per le frazioni di Castelfranco e Pontirolo.

CRITICITA' RILEVABILI NEL SISTEMA ATTUALE DELLE URBANIZZAZIONI

Le urbanizzazioni di Drizzona sono particolarmente diffuse sul territorio, circostanza che ne ha reso difficile, sotto il profilo dell'economicità, essendo modesto il nucleo di abitanti serviti, il raggiungimento di adeguati livelli di efficienza.

Negli ultimi anni gli interventi più significativi hanno con discreta efficacia soprattutto provveduto a rendere più razionali e meno pericolose le numerose intersezioni tra il fondamentale tracciato della ex-statale Padana Inferiore e la viabilità locale. Quest'ultima è però, in genere, rimasta mortificata da standard progettuali antiquati rispetto alle moderne esigenze del traffico locale, che pur dimensionalmente modesto, soffre di disagi, quali sezioni stradali ristrette e tracciati non sempre razionali.

Il mega progetto dell'autostrada Cremona – Mantova ha paradossalmente reso più lento l'adeguamento della viabilità locale.

La realizzazione di tale opera risulta però, al presente, altrettanto improbabile.

Cremona, settembre 2018

Il progettista
(arch. Michele de Crecchio)