

REGIONE LOMBARDIA - PROVINCIA DI CREMONA

## Comune di Drizzona

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

### RELAZIONE DOCUMENTO DI PIANO

#### Indice

Situazione urbanistica generale del territorio:	Pag. 1
Individuazione degli elementi di rilevanza ambientale:	Pag. 3
Notizie storiche e ambientali:	Pag. 5
Drizzona:	Pag. 6
Castelfranco:	Pag. 7
Pontirolo:	Pag. 7
Zona produttiva:	Pag. 7
Resto del Territorio:	Pag. 8
Sintesi della realtà socio-economica locale:	Pag. 9
Direzioni per l'ulteriore espansione residenziale:	Pag. 11
Direzioni per l'espansione produttiva:	Pag. 12
Situazione viabilistica e relative innovazioni:	Pag. 13
Stato della strumentazione urbanistica locale:	Pag. 14
Stato dei Servizi:	Pag. 16
Tutela generale dell'ambiente:	Pag. 18
Contenimento degli inquinanti:	Pag. 19
Valutazione ambientale:	Pag. 19
Normativa:	Pag. 20

## SITUAZIONE URBANISTICA GENERALE DEL TERRITORIO

Il Comune di Drizzona ha, relativamente alla provincia cremonese di appartenenza, dimensioni medio-piccole: si estende infatti su di una superficie di soli 1.174 ha, sulla quale ospita una popolazione di soli 537 abitanti. Nonostante la modesta estensione del territorio comunale, la densità media della popolazione (45,74 ab/kmq) resta tra le più basse in assoluto riscontrabili sul territorio provinciale.

Il Comune così confina all'ingiro: a nord con la provincia di Mantova (oltre il fiume Oglio è posto il Comune di Canneto), ad est con Piadena, a sud con Voltido, ad ovest prima con Torre dè Picenardi e poi con Isola Dovarese.

I confini amministrativi presentano una configurazione abbastanza regolare e racchiudono, allungato da nord verso sud, un territorio sostanzialmente omogeneo e cioè sostanzialmente pianeggiante, anche se degradante per terrazzi successivi verso l'Oglio posto a Nord, scarsamente urbanizzato, utilizzato da un'agricoltura nella quale le tradizionali attività zootecniche stanno perdendo spazio a favore della monocultura, del vivaismo e degli allevamenti a carattere industriale.

Sotto il profilo morfologico fanno eccezione, per i loro contorni arcuati, ricordo di antichi meandri poi abbandonati dal fiume, verso settentrione, i terreni bassi golenali oggetto delle periodiche esondazioni dell'Oglio ed i contigui terreni, anch'essi relativamente bassi, che potremmo definire "*paragolenali*" in quanto difesi dalle arginature dell'Oglio e alluvionabili pertanto solo in circostanze catastrofiche.

Sotto il profilo delle destinazioni funzionali fa eccezione, verso mezzogiorno, la fascia interessata dai percorsi paralleli della ex-statale SS10 "Padana Inferiore" e della ferrovia Cremona-Mantova. In tale zona si attestano infatti numerose costruzioni a destinazione industriale e commerciale, attratte dall'apprezzabile infrastrutturazione dei luoghi e qui tracciate dalla contigua e vivace realtà urbana di Piadena.

La campagna presenta i caratteri ordinati della generalità del paesaggio agrario cremonese. Stupisce solo la scarsissima presenza delle, altrove frequentissime,

cascine isolate nei campi. La storia antica del territorio ha qui infatti voluto che le cascine si raggruppassero in piccoli centri urbani.

Si spiega così la presenza di ben tre, anche se piccoli, nuclei urbani storici prodotti a suo tempo soprattutto dalla concentrazione degli antichi impianti zootecnici.

Tale frazionamento urbano non agevola certamente la qualificazione in materia di servizi sociali di una comunità, peraltro di per sé stessa già decisamente sottodimensionata sotto il profilo demografico (poco più di 500 abitanti!).

Di contro i tre centri urbani sono tutti dotati dei necessari servizi a rete e anche il capoluogo Drizzona si è recentemente dotato di un proprio depuratore delle acque di fognatura.

Di contro la crisi conseguente alla meccanizzazione della agricoltura ha qui prodotto quasi una *"ibernazione"* delle strutture edilizie tradizionali (e soprattutto di quelle a destinazione agricola) che, sia pure degradate, conservano ancora abbastanza bene gli omogenei caratteri tradizionali.

Molto meno conservato è il paesaggio agricolo, rispetto al passato reso da tempo sensibilmente più monotono a causa del progressivo abbattimento di quasi tutte le alberature tradizionali che un tempo circondavano sistematicamente quasi ogni campo. L'espansione vivacissima degli impianti di vivaio distrugge negli ultimi anni progressivamente il paesaggio tradizionale, sostituendovene uno affatto nuovo, discontinuo nelle essenze, monotono nella organizzazione quasi industriale dei campi, spesso ridotti a piazzali pavimentati o coperti da serre più o meno stagionali.

L'abitato di Drizzona e la relativa zona produttiva tendono praticamente a conurbarsi con il vicino abitato di Piadena. Tra i due centri si è però inserito il tracciato della tangenziale ovest di Piadena, tracciato che è stato solo di recente completato.

Sulle prospettive future del territorio incombe infine il progetto di autostrada Cremona-Mantova, arteria che, insinuandosi tra Pontirolo e la ferrovia e descrivendo più ad est di Pontirolo una sorta di "chicane" per portarsi al di sotto del Dugale Delmona Tagliata, spezzerà il territorio comunale in due parti ben distinte: la

settentrionale che continuerà a comprendere la zona produttiva, la zona di Drizzona e quella di Castelfranco, la meridionale, piuttosto emarginata che finirà per comprendere solo Pontirolo.

### INDIVIDUAZIONE DEGLI ELEMENTI DI RILEVANZA AMBIENTALE

Il territorio comunale di Drizzona è, sotto il profilo ambientale, nettamente distinto in due porzioni, dalle caratteristiche significativamente differenziate:

- a nord del capoluogo sono posti i terreni più depressi, ambientalmente più ricchi, in parte compresi nella golena dell'Oglio e, in generale, interessati dal Parco Regionale Oglio Sud (quota minima: 28m s.l.m.);
- a sud del capoluogo sono posti i terreni più regolari che colano verso il grande canale artificiale di origine romana denominato Dugale Delmona Tagliata corrente ancora più a sud, fuori dei confini comunali (quota media: 33 m s.l.m.).

A tali distinte porzioni di territorio corrispondono due differenti tipi di paesaggio.

I terreni settentrionali sono infatti prevalentemente caratterizzati da un'orditura più irregolare, ancora chiaramente influenzata, nonostante bonifiche e accorpamenti, da non lontane e tormentate vicende idro-geologiche. Sono spesso infatti ancora leggibili le tracce degli antichi meandri del fiume e non sono infrequenti significativi lacerti di zone umide.

I valori paesaggistici più rilevanti si colgono percorrendo l'argine del fiume Oglio e guardando verso il fiume, oppure percorrendo i viottoli di campagna e, in parte, la stessa tangenziale nord di Piadena e da questa guardando verso il centro storico di Drizzona, attestato sul margine della scarpata morfologica.

Osservandolo in direzione opposta, da nord verso sud, purtroppo l'ambiente è qui devastato dalla sgradevole intrusione dei manufatti costituenti l'ingombrante viadotto della tangenziale realizzato sul finire degli anni ottanta e recentemente completata verso sud.

Non migliore impressione suscitano peraltro gli episodi di edilizia rurale più recenti, sorti perlopiù ad integrazione degli impianti più antichi e, in genere, purtroppo riconducibili all'uso acritico di strutture prefabbricate.

I terreni meridionali, che occupano la porzione più alta e più vasta del territorio comunale hanno, invece, un'orditura assai più regolare e maggiormente influenzata dalla millenaria opera dell'uomo. Sono infatti soprattutto qui ancora chiaramente leggibili numerose tracce dell'antica centuriazione romana e il degrado ambientale è più modesto, praticamente riconducibile alla sistematica distruzione dei filari degli alberi e delle siepi di arbusti che in un tempo non troppo lontano ancora decoravano il contorno dei campi, allora dimensionati sulle capacità di lavoro di una coppia di buoi, campi che oggi si tendono ad accorparsi in appezzamenti ben più ampi.

I tre centri storici di Drizzona, Castelfranco e di Pontirolo rappresentano anch'essi una presenza ambientale di ragguardevole interesse, segnalandosi, soprattutto il secondo, anche per l'eccezionale gradevolezza del paesaggio circostante.

Sotto il profilo della costruzione generale del territorio sia la Cascina Carzago che lo stesso Castelfranco si caratterizzano per essere il riferimento di sistemi radiali di strade e canali convergenti sui due centri.

Ben quattro assi stradali si dipartono dal perimetro della corte chiusa di Carzago, particolarmente lunghi quelli diretti verso sud-est.

L'asse principale di Castelfranco d'Oglio coincide esattamente con un decumano della originale centuriazione romana e si prolunga, uscendo dall'abitato, profondamente all'interno della campagna occidentale.

È infine ancora leggibile, sia pure parzialmente reso discontinuo da ferrovia e tangenziale, un lunghissimo rettifilo che praticamente collega l'estremità occidentale di Castelfranco con l'estremità settentrionale del centro storico di Piadena. Si tratta di un segno singolare lungo praticamente due chilometri e mezzo.

La costruzione ottocentesca dello "stradone" per Mantova, la successiva e parallela costruzione della ferrovia hanno progressivamente mortificato una serie di tracciati

storici diretti da nord a sud, raccordati a pettine da quella che efficacemente si chiama ancora la via "delle stradelle". La tangenziale di Piadena e l'autostrada hanno iniziato e finiranno per erodere completamente tale storico sistema stradale.

### NOTIZIE STORICHE E AMBIENTALI

Come si ritiene di aver a sufficienza illustrato nel paragrafo precedente e nella carta di indagine appositamente elaborata, tutto il territorio di Drizzona, comprese anche le sue porzioni settentrionali più basse, conserva tracce significative di quella autentica "filigrana" del territorio cremonese che è costituito dal reticolo della centuriazione romana.

I tre abitati che caratterizzano il territorio comunale sono composti da aggregati di cascine e di casette a schiera come risulta tipico delle piccole comunità cremonesi.

L'asse principale degli insediamenti urbani è disposto in senso est-ovest a Drizzona e Castelfranco, in senso nord-sud a Pontirolo.

Pontirolo giace nel cuore del terreno pianeggiante più alto ed il toponimo ne ricorda, probabilmente, il ponticello che qui scavalca il Cavo Magio, all'estremità nord del paese, davanti alla chiesetta di S. Rocco.

Drizzona e Castelfranco sorgono invece ai margini di terrazzi morfologici che guardano verso le bassure dell'Oglio.

I rispettivi territori sono suddivisi dal tortuoso percorso del colatore Laghetto.

I toponimi (Drizzona = borgo elevato, Castelfranco = castello esente da tassazioni) ed alcuni residui urbanistici ne rammentano l'antica funzione militare, testimoniata anche da antiche storie di orrori e di battaglie.

La crisi economica dell'agricoltura ha evitato agli abitati gravi trasformazioni edilizie. Più che nei campi, ormai sistematicamente privati delle tradizionali perimetrali alberature e siepi, l'immagine antica del territorio può infatti ancora oggi leggersi soprattutto nei tre paesini, che, pur spesso degradati dall'insufficiente manutenzione di facciate e di coperture, rischiano di cadere in una situazione di relativo abbandono

avverso alla quale, anche attraverso lo stimolo della Amministrazione Comunale, stanno avvertendosi i primi segnali di una positiva inversione di tendenza.

I valori ambientali più degni di rilievo sono condensati nelle suggestive e regolari cortine edilizie che costeggiano le vie principali di Castelfranco e di Drizzona.

Demolizioni inconsulte e, sembra, non autorizzate, hanno invece gravemente compromesso la singolare e suggestiva struttura della gigantesca cascina Carzago, che nell'ottocento funzionava, secondo le testimonianze del Grandi, anche come filanda "a 60 fornelli".

Resta infine da ricordare l'inestimabile valore del corso del fiume Oglio e delle contigue golene che, anche se quasi completamente caratterizzate da piantumazioni di pioppo industriale e da impianti vivaistici, comprendono ancora zone umide di valore ecologico, scorci di grande suggestione paesaggistica ed altri luoghi che, oltre a garantire una modesta ma interessante biodiversità dei luoghi, ben potrebbero prestarsi allo svolgimento di attività connesse al tempo libero e allo sport.

### Drizzona

Nel capoluogo sono concentrati ben due terzi della popolazione residente sull'intero territorio comunale.

L'abitato più antico si svolge in pratica su di una sola strada il cui tracciato è conformato ad "U" rovesciata. L'espansione, realizzata per iniziativa pubblica attraverso il PEEP di via la Campagnola, ha creato un'interessante alternativa a tale unica direttrice urbana chiudendo un anello tra l'estremità sud-occidentale del paese e l'imbocco della strada per Castelfranco.

E' ambizione della pianificazione urbanistica locale realizzare ora analogo raccordo anche con l'estremità sud-orientale del paese.

Il centro storico ha forme regolari e suggestive, imperniate sul lungo rettilineo che fa asse con la chiesa di S. Eufemia. Gli edifici hanno caratteristiche generalmente modeste, anche se non manca qualche episodio di architettura dotta.

Le attività zootecniche hanno, praticamente, quasi tutte abbandonato le vecchie cascine esistenti in paese.

In pratica è rimasto attivo un solo allevamento di bovini, a nord della chiesa, mentre si è recentemente chiuso anche quello che fino a qualche anno or sono era ospitato in via Ghinaglia, all'estremità sud-orientale del paese, nei pressi del Cimitero.

### Castelfranco

Posto in località di grande suggestione ambientale, tale piccolo centro storico, tutto innestato proprio sull'asse coincidente con un decumano della originale centuriazione romana, ha anch'esso forma regolare e architetture modeste, in genere meglio conservate che a Drizzona.

È ancora attivo un allevamento di bovini posto all'estremità occidentale del paese, mentre un'altra cascina a nord dello stesso ospita un interessante e qualificata attività di agriturismo.

All'estremità orientale del paese, praticamente sulla sponda del fiume Oglio, è posto un vecchio mulino da decenni dismesso, del quale è auspicabile la riconversione funzionale, resa peraltro problematica soprattutto da ragioni idrogeologiche.

### Pontirolo

Un tempo ricco di attività zootecniche, tale paesino, in passato più compiutamente denominato Pontirolo Capredoni, ne è attualmente del tutto abbandonato. Le vecchie e, spesso, fatiscenti strutture delle antiche cascine attendono ora una riconversione d'uso che potrebbe, vista la tranquillità del contesto, privilegiare l'uso residenziale.

### Zona Produttiva

Allungata tra il vecchio scalo ferroviario già militare, sottoutilizzato, di Pontirolo e la periferia occidentale di Piadena, la striscia di terreno compresa tra l'ex-statale

Padana Inferiore e la ferrovia Cremona-Mantova presenta vari episodi edilizi non tutti ancora compiutamente urbanizzati, né adeguatamente correlati tra di loro.

Il riutilizzo come strada di lottizzazione al servizio dell'insediamento produttivo della viabilità che costituiva il tratto urbano dismesso della Padana Inferiore e la recente costruzione di una rotatoria all'intersezione della ex-statale con la strada per Drizzona hanno creato positive premesse per una ricucitura complessiva del comparto che la saturazione delle residue porosità non potrà che ulteriormente agevolare.

Già in passato tale zona produttiva ebbe purtroppo a tracimare a settentrione della Padana Inferiore con un piccolo insediamento commerciale posto a nord dello scalo ferroviario di Pontirolo.

Più di recente, una conferenza dei servizi appositamente convocata per agevolare la rilocalizzazione di un'industria operante in un paese limitrofo, ebbe ad integrare le previsioni del vigente PRG, individuando a tale scopo un vasto comparto posto anch'esso a monte della "Padana Inferiore", immediatamente ad est della strada per Drizzona. L'insediamento si è da poco felicemente concretizzato riequilibrando in senso produttivo un comparto in cui tradizionalmente prevalevano le attività commerciali e gli esercizi pubblici.

Particolare attenzione è stata portata negli ultimi tempi da numerosi operatori, istituzionali e privati, alle ipotesi di riqualificazione e di allungamento dello scalo ferroviario di Pontirolo, sul quale potrebbero comporsi convogli più lunghi di quelli attuali laddove si abolisse, come l'avvento dell'autostrada probabilmente imporrà di fare, l'attuale diretto collegamento tra Pontirolo e l'ex-statale 10 "Padana Inferiore".

### Resto del territorio

Il resto del territorio comunale, pur relativamente vasto, è praticamente privo di altre costruzioni e, in particolare, di quelle caratteristiche cascine che di solito adornano la campagna cremonese.

Fa eccezione la fascia verso l'Oglio, caratterizzata da una serie di costruzioni semiabbandonate tra le quali spicca, per la grandiosità dell'impianto originale, la Cascina Carzago, oggi purtroppo gravemente alterata da improvvidi interventi e, in generale, assai mal tenuta.

A metà strada tra Drizzona e Castelfranco si è creato un nucleo di attività zootecniche costituito da un allevamento bovino e, soprattutto, da un macroscopico allevamento di suini, a suo tempo nato come rilocalizzazione delle porcilaie che a suo tempo ammorbavano l'aria alla periferia occidentale di Piadena, disponendosi nei pressi della relativa Latteria Sociale.

### SINTESI DELLA REALTA' SOCIO-ECONOMICA LOCALE

Il Comune di Drizzona ha, relativamente alla provincia di appartenenza, dimensioni medio-piccole: si estende infatti su di una superficie di soli 1.174 ha sulla quale ospita una popolazione di soli 542 abitanti. La densità media della popolazione (46,17 ab/Kmq) è infatti tra le più basse riscontrabili sul territorio provinciale.

La tendenza evolutiva della popolazione residente è, peraltro, sostanzialmente stazionaria da circa un decennio.

Analizzandone la composizione per classi di età attraverso i vari indici elaborati dalla scienza statistica si ottengono dei dati significativamente peggiori di quelli mediamente riscontrabili, sia in provincia che nel circondario di Casalmaggiore al quale il Comune appartiene:

- indice di vecchiaia	201,61 > 174,63
- tasso di vecchiaia	23,28 > 23,15
- anziani per bambino	5,95 > 4,34
- indice dipendenza totale	53,43 > 57,24
- indice dipendenza giovanile	17,71 < 20,84
- indice dipendenza senile	35,71 < 36,40
- indice strutt. pop. attiva	104,68 < 110,62

- indice ricambio pop. attiva      150,00 >121,33

Poiché analoga analisi condotta pochi anni or sono aveva portato a valutazioni opposte, si ha ragione di ritenere che le piccole dimensioni del Comune non rassicurino sulla piena affidabilità delle relative valutazioni statistiche. Basta, in sostanza, lo spostamento di pochi nuclei famigliari per alterare anche significativamente il quadro complessivo.

Le attività produttive sono costituite dalle aziende agricole disperse su tutto il territorio (significativa, anche se in contrazione, la tradizionale presenza zootecnica) e da altre aziende, alcune delle quali anche a carattere commerciale, attestate in fregio alla ex-statale Padana Inferiore. Le unità locali, al censimento 2001, risultavano 48 ed occupavano ben 221 addetti. Da allora entrambi i dati sono sicuramente significativamente cresciuti.

Modesti risultano, purtroppo, i servizi offerti ai residenti sul territorio ed assai gracile in particolare il sistema commerciale localmente disponibile al servizio della residenza: in pratica il Comune, articolato in tre piccoli centri urbani (Drizzona, Castelfranco e Pontirolo), dipende quasi per tutto, e a partire dalle scuole, dal contiguo e ben più dotato centro urbano di Piacenza.

Questo non toglie che il Comune, pur così contenuto per dimensione, non possa vantare significative iniziative, specie nel campo culturale, che ne mantengano ben viva l'immagine anche a livello extra-provinciale.

A Drizzona infatti è ben noto il laboratorio didattico organizzato dal maestro Lodi, pedagogista di fama internazionale, mentre a Pontirolo è vivace l'attività della Lega di Cultura che, sorta per raccogliere memoria delle attività contadine tradizionali si è evoluta a testimoniare con profondità la contemporaneità. A Castelfranco ha appena avviato la propria presenza un interessante agriturismo. È purtroppo desolatamente abbandonata la bella cascina Carzago.

## DIREZIONI PER L'ULTERIORE ESPANSIONE RESIDENZIALE

La relativa stabilità della popolazione residente sul territorio comunale e le possibilità di soddisfare buona parte del residuo fabbisogno residenziale soprattutto attraverso il recupero delle porzioni sottoutilizzate del patrimonio edilizio preesistente, riconducono ad una importanza marginale, nell'economia generale delle operazioni di aggiornamento della pianificazione comunale, l'esigenza di individuare ulteriori aree per l'espansione residenziale.

Vanno peraltro tenute in particolare e doverosa evidenza anche le indicazioni particolarmente restrittive, anche se indebolite dalla più recente evoluzione della legislazione urbanistica regionale, in materia di contenimento dei nuovi insediamenti e di tutela degli ambiti agricoli, che derivano dal Piano Territoriale di Coordinamento, da tempo approvato e recentemente aggiornato da parte della competente Amministrazione Provinciale.

Da tutto ciò discende l'ipotesi di limitare alla sola località del capoluogo Drizzona la previsione di nuovi terreni edificabili a scopo residenziale, in pratica ponendosi il solo obiettivo di consolidare il nuovo villaggio di edilizia residenziale sorto negli ultimi lustri a sud del centro storico (via la Campagnola).

La scelta proposta è, pertanto, quella di limitare alla sola porzione sud-orientale del capoluogo l'ulteriore espansione residenziale del paese, riproducendo anche in tale zona il modello di chiusura "ad anello" della viabilità esistente, operazione già eseguita nella porzione sud occidentale: si tratta in pratica di collegare tra di loro la via Campagnola con la via Ghinaglia.

Il progetto di Piano di Governo del Territorio propone di realizzare tale progetto urbanistico attraverso tre comparti di trasformazione residenziale (per 176 abitanti teorici potenzialmente insediabili).

A regime la popolazione residente sul territorio comunale potrebbe pertanto crescere a complessivi  $537 + 176 = 713$  abitanti teorici.

## DIREZIONI PER L'ESPANSIONE PRODUTTIVA

La forte infrastrutturazione del territorio comunale, naturalmente vocato ad accogliere molte iniziative imprenditoriali che vi si decentrano provenendo dai contigui e maggiori Comuni di Piadena e Canneto, fa confermare praticabili quattro direzioni di sviluppo, in parte, peraltro già previste dalla strumentazione urbanistica vigente e tutte convergenti nel consolidamento dell'asse produttivo di fatto in via di formazione lungo l'ex-statale "Padana Inferiore".

Il progetto di Piano di Governo del Territorio propone di realizzare tale progetto urbanistico attraverso quattro ulteriori comparti di trasformazione produttiva.

In primo luogo, la saldatura dei comparti produttivi interclusi tra l'ex-statale Padana Inferiore e la Ferrovia: è importante infatti garantire a tale zona produttiva una piena continuità, anche per consentire la costruzione al suo servizio di una efficiente arteria di servizio, con annessa pista ciclabile, parallela alla ex SS 10 "Padana Inferiore".

In secondo luogo, la previsione di una modesta zona di espansione della vetusta zona produttiva in località Stradelle, sorta molti decenni or sono a nord della ex-statale "Padana Inferiore", nei limiti nei quali lo consente la proposta di Ambiti Agricoli recentemente adottata dalla Provincia in variante al vigente PTCP e con l'intento di metterne in sicurezza accessi e derivazioni.

In terzo luogo, il consolidamento, con espansione verso ovest, dello scalo ferroviario attualmente sottoutilizzato preesistente da decenni in località Pontirolo. E' importante segnalare che tale ampliamento potrebbe interessare anche un ritaglio di terreno di competenza del contiguo Comune di Torre de' Picenardi.

L'avvento, pur localmente assai contestato, dell'autostrada Cremona-Mantova e del relativo casello potrebbe infine rendere logisticamente molto appetibili terreni che rimarranno interclusi tra il tracciato della stessa autostrada e la tangenziale ovest di Piadena. Potrebbe così prendere corpo quella ipotesi di polo produttivo a valenza

intercomunale Piadena-Drizzona che il vigente PTCP ipotizza in zona, senza per altro esattamente localizzarlo.

I tempi non sono tuttavia ancora sufficientemente maturi per una scelta sicura in tale direzione. L'ipotesi viene qui pertanto citata solo "a futura memoria" e perché potrebbe effettivamente costituire tra non molti anni un formidabile motore dello sviluppo territoriale in zona, anche se accompagnata dalla necessità di adeguati risarcimenti territoriali.

### SITUAZIONE VIABILISTICA E RELATIVE INNOVAZIONI

Attraversato nella sua porzione più meridionale dagli assi paralleli e contigui della ex SS 10 e della strada ferrata Cremona - Mantova, il territorio comunale soffre i disagi determinati da una viabilità locale piuttosto gracile che, fino a pochi anni or sono manifestava una netta inadeguatezza, soprattutto in corrispondenza alle interferenze con la viabilità principale della "Padana Inferiore" (strada originariamente statale, e solo di recente divenuta provinciale).

L'impegno del Comune ha, negli ultimi tempi, decisamente migliorato le cose, sia con la completa realizzazione della pista ciclabile tra Drizzona e Piadena e, soprattutto, con la sistemazione a rotatoria dell'innesto sulla Padana Inferiore delle strade provenienti da Drizzona e dalla zona industriale. Quest'ultimo lavoro è stato recentemente realizzato dalla Provincia con finanziamenti in gran parte comunali. All'impegno della Provincia è dovuta anche la recente canalizzazione dell'intersezione della "Padana Inferiore" con la strada proveniente da Pontirolo.

Da non dimenticare, infine, la recente e importantissima realizzazione, sempre a cura della Provincia, dell'annoso progetto di tangenziale sud-ovest di Piadena, opera che ha finalmente completato il sistema viabilistico esterno a tale centro urbano. Tale tangenziale si è incuneata, secondo una ipotesi elaborata sin dagli anni settanta, tra l'estremità orientale della zona industriale di Drizzona e la periferia occidentale di

Piadena, salvaguardando i collegamenti ciclabili e automobilistici tra la stessa Piadena e la zona industriale di Drizzona, nonché tra Piadena e Drizzona.

Se, infine, il tracciato autostradale di progetto sembra ormai (anche se discutibile e da molti non condiviso) definito nelle sue linee essenziali, sono invece ancora in corso di definizione le soluzioni adottabili per consentire alla viabilità locale il superamento della pesante barriera autostradale che così operando inevitabilmente si realizzerebbe, tra Pontirolo ed il resto del territorio comunale mitigandone gli inevitabili disagi conseguenti.

Sotto tale aspetto mentre, rispettando l'obbligo legislativo, sarà doveroso inserire tra le previsioni di PGT l'asse fondamentale del tracciato autostradale, più complesse e, al momento ancora nebulose, appaiono le soluzioni da dare alla viabilità di raccordo, ove le proposte regionali non sono ancora condivise in sede locale, né comunale, né provinciale. Il progetto di PGT recepisce ad ogni buon conto le proposte più recenti elaborate a tale riguardo.

Una particolare attenzione è posta dal PGT al tema della viabilità ciclo-pedonale. Sotto tale aspetto emergono le tematiche del collegamento tra i centri urbani che caratterizzano il territorio e tra questi e tre ulteriori poli d'attrazione: l'abitato di Piadena, la zona industriale e la zona Parco dell'Oglio, dove, meglio sistemando la strada alzaia dell'origine, sarebbe relativamente facile realizzare un interessante collegamento da Piadena - Canneto(estremità orientale) ed Isola Dovarese (estremità occidentale).

#### STATO DELLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA LOCALE

Il primo strumento urbanistico generale del Comune di Drizzona fu il Programma di Fabbricazione, redatto dall'ing. Renzo Nosari di Piadena allegato al Regolamento Edilizio a suo tempo approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n° 56 del 14.11.1975.

Il Regolamento Edilizio è stato solo di recente rinnovato, mentre il Programma di Fabbricazione fu sostituito una dozzina d'anni dopo da un regolare Piano Regolatore Generale, redatto dall' arch. Michele de Crecchio di Cremona e approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n° 24582 del 09.10.1987. Il testo originale venne integrato, per quanto concerne la normativa delle zone storiche di Drizzona e di Castelfranco, con Deliberazione di Giunta Regionale n° 15311 del 28.11.1991.

Tale strumento urbanistico, redatto praticamente in contemporanea rispetto al PRG del contiguo Comune di Piadena, consentì di uniformarne le normative dei due Comuni e, soprattutto, di rendere congruenti le previsioni di azionamento contenute nei due documenti pianificatori, superando precedenti incomprensioni e salvaguardando un decoroso corridoio per il completamento della tangenziale di Piadena.

Lo stesso P.R.G. fu oggetto, in tempi più recenti, di alcuni, anche significativi, aggiustamenti parziali, talora anche favoriti dal ricorso, consentito dalla L.R. 23/97, alla cosiddetta "*procedura semplificata*" di esclusiva competenza comunale.

Tra tali correzioni di dettaglio vanno ricordate la conversione ad uso residenziale di una piccola zona artigianale inopportuna già prevista alla periferia occidentale del capoluogo, la progressiva estensione (in direzione orientale, verso Piadena) della zona produttiva prevista a sud della ex-statale 10 e l'adeguamento delle relative NTA al Regolamento Regionale relativo alle attività commerciali di vendita al dettaglio.

La Variazione più importante è risultata però quella introdotta grazie alla procedura straordinaria, cosiddetta di "*sportello unico*", consentita dall'art. 5 del DPR 447/1998, e che si è concretizzata nella previsione di una nuova zona produttiva creata per rilocalizzare da un contiguo Comune uno scatolificio, precedentemente ospitato in strutture inadeguate. Il nuovo insediamento è sorto a nord della ex-statale "*Padana Inferiore*", immediatamente ad ovest dell'innesto da pochissimo sistemato a rotatoria della strada per Drizzona ed ha garantito le risorse economiche necessarie per la stessa sistemazione.

Il moltiplicarsi delle iniziative pianificatorie (il Comune di Drizzona è da tempo anche dotato di propri PEEP e PIP e di quest'ultimo sta ultimando l'ampliamento), se da una parte segnala il dinamismo con il quale l'Amministrazione ha saputo recepire le innovazioni legislative in materia di aggiornamento dei piani urbanistici, non poteva d'altra parte che evidenziare l'esigenza di "fare il punto", all'inizio del nuovo millennio, provvedendo ad una razionale e globale revisione dello strumento urbanistico generale vigente ormai decisamente datato.

L'ultimo e attualmente vigente PRG fu per tanto approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 40 del 23.12.2005, ancora redatto dall' arch. de Crecchio.

Attualmente il Comune di Drizzona dispone pertanto di uno strumento urbanistico generale recente e aggiornato, ancora largamente da attuare e dunque tuttora amministrativamente valido.

L'esigenza di provvedere alla stesura di uno strumento urbanistico generale affatto nuovo è stata inopinatamente posta dalla Regione con la legge 12/05 la quale prevede la decadenza di tutti gli strumenti urbanistici generali previgenti e l'obbligo di sostituirli con un nuovo strumento (il Piano di Governo del Territorio, appunto) entro il marzo 2009.

Tale PGT non potrà di fatto, specie per quanto riguarda i comparti di trasformazione, che riproporre in pratica quanto era già stato indicato dal vigente PRG, salvo modeste integrazioni e correzioni suggerite dalla più recente esperienza amministrativa.

### STATO DEI SERVIZI

Il Comune di Drizzona ha da tempo unificato i propri principali servizi sociali ( asilo nido, scuola materna, scuola elementare, scuola media e biblioteca) con quelli del contiguo Comune di Piadena, con il quale è stata convenzionata una apposita Unione Funzionale.

In Drizzona sono rimasti i servizi amministrativi, una sala riunione, un piccolo entro anziani, una frequentatissima palestra e l'ambulatorio comunale.

Sia a Drizzona che a Castelfranco sono in attesa di ottenere un completo recupero i vecchi edifici scolastici da tempo dismessi dalla loro originale funzione e nei quali l'Amministrazione Comunale, parte con finanziamenti regionali, parte mediante convenzione con privati, conta di conservare spazi pubblici per le esigenze culturali e di socializzazione della popolazione locale.

Lo stesso servizio religioso (Drizzona, Castelfranco e Pontirolo appartengono ad una sola unica parrocchia) è gestito in unione con la parrocchia di Piadena. Tale servizio si appoggia su edifici religiosi di prestigio in Drizzona (S.Eufemia) e in Castelfranco (S.Bartolomeo). Più modesta la chiesetta di Pontirolo (S. Rocco), nei cui pressi, in territorio amministrativamente appartenente al contiguo Comune di Torre de' Picenardi, sorge anche un piccolo Santuario (dedicato alla Madonna del Lamo).

Accanto alla chiesa di Drizzona sorge un efficiente centro parrocchiale, con impianti sportivi. Il relativo centro ricreativo, colma in una certa misura, la lacuna organizzativa determinata dalla lamentata mancanza, in paese, di un esercizio pubblico.

Sul territorio comunale esistono altri esercizi pubblici, prevalentemente concentrati nella zona produttiva (ove assumono spesso un carattere di intrattenimento con apertura serale e notturna). A Castelfranco e Pontirolo esistono due iniziative agrituristiche.

Anche le attività commerciali sono praticamente concentrate nella sola zona industriale. A Drizzona il servizio alimentare è garantito da una piccola struttura polivalente.

E' aperto in Drizzona anche un ufficio bancario che, nato come tesoreria comunale, svolge anche le normali operazioni di sportello.

Il verde pubblico è concentrato nel cuore di Drizzona, centro che si caratterizza anche per due piccole e funzionali zone di parcheggio ben disposte e arredate.

Quanto alle urbanizzazioni a rete, tutti e tre i centri abitati (e la stessa zona industriale) sono serviti da acquedotto, metanodotto, reti elettriche e telefoniche. Le fibre ottiche corrono lungo la "Padana Inferiore".

Drizzona e Castelfranco sono dotati di propri piccoli e graziosi cimiteri. Quello di Drizzona è, purtroppo, troppo vicino all'abitato.

Ogni centro abitato è anche dotato di proprio impianto di depurazione delle acque di fognatura. Quello di Drizzona, che riceve anche le acque luride provenienti dalla zona produttiva, funziona con sistema a fito-depurazione.

Il Comune assicura il servizio di scuolabus per il trasporto di bambini e ragazzi alle scuole di Piadena.

Il servizio di trasporto pubblico per la generalità della popolazione, denominato "stradibus", funziona a chiamata telefonica.

Il computo delle aree destinate a servizi pubblici e di interesse generale esistenti sul territorio comunale supera di poco i tradizionali 18 mq per abitante effettivamente insediato. Attraverso le notevoli acquisizioni collegate ai nuovi comparti di trasformazione residenziale, tale dotazione dovrebbe, riferita alla popolazione di progetto, salire a 44mq/ab. circa.

## TUTELA GENERALE DELL'AMBIENTE

In questo contesto il PGT si pone come prioritaria la tutela e la salvaguardia degli elementi di diversità biologica e paesaggistica esistenti (filari e alberi di particolare rilevanza) e persegue il potenziamento della diversità naturalistica, senza che ciò vada comunque a compromettere la forte vocazione agricola del territorio. Naturalmente una particolare attenzione è posta al potenziamento del grande corridoio ecologico di rango regionale che interessa, per larga dimensione, il territorio comunale (fiume Oglio).

È, inoltre, prevista l'opportunità di prevedere interventi di riqualificazione ambientale in eventuali aree residuali, ad esempio della maglia infrastrutturale stradale oppure

delle aree edificate, al fine di creare piccole zone ad elevata naturalità (le cosiddette "stepping-stones" auspicate dalla letteratura ecologica), che potrebbero rappresentare, se non elementi di riferimento di una vera e propria rete ecologica provinciale o regionale, almeno zone di rifugio per una rete ecologica di rango locale, quali elementi di diversità in una matrice prevalentemente agricola intensiva.

Tali interventi puntuali potrebbero anche garantire una compensazione, ancorché parziale, degli impatti generati dalle attività antropiche.

### CONTENIMENTO DEGLI INQUINAMENTI

Obiettivo prioritario del PGT sarà anche il contenimento dei fenomeni di inquinamento ambientale, sia in relazione alla salute della popolazione, che in relazione alla pressione esercitata sulle matrici ambientali, in termini di livelli di rumore ambientale, emissioni in atmosfera, scarichi qualitativamente e quantitativamente impattanti sul sistema delle acque, esposizione a campi elettromagnetici, fenomeni di inquinamento luminoso. Rispetto a ciascuna di queste tematiche il Piano agisce, sicuramente mitigando le nuove previsioni e verificando la sussistenza di situazioni di criticità da risolvere, anche attraverso meccanismi premiali.

### VALUTAZIONE AMBIENTALE

Gli interventi proposti dal PGT si sono necessariamente confrontati con le generali caratteristiche ambientali e territoriali comunali, attraverso una seria e reale procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che si è necessariamente sviluppata contestualmente all'elaborazione del Piano, volta alla preventiva identificazione degli effetti ambientali da esso indotti e alla conseguente definizione delle misure necessarie per impedire, ridurre o compensare gli impatti negativi potenzialmente generati. La Valutazione, getta le basi per il successivo e costante controllo delle prestazioni ambientali del piano al fine di evidenziare l'opportunità di intraprendere azioni correttive in corso d'opera.

Il questo senso il corretto approccio alla procedura di VAS è garanzia che le scelte effettuate dal Piano sono orientate verso la sostenibilità e una sua implementazione nelle successive fasi di attuazione del Piano rappresenta la verifica della correttezza delle scelte effettuate o l'opportunità per re-indirizzare quelle che si mostrassero non pienamente coerenti.

### NORMATIVA

La relativa tematica è affrontata nel dettaglio.

L'utilizzo di facoltà recentemente introdotte nella legislazione urbanistica regionale quali la perequazione e la compensazione non è stato considerato necessario nel modesto contesto urbanistico locale. Quanto alla facoltà di incentivazione si è ritenuta più che sufficiente la specifica normativa regionale che agevola gli interventi ecologicamente più rispettosi con premi volumetrici.

Cremona, dicembre 2008

Il Progettista  
(arch. Michele de Crecchio)