

**Pianificazione comunale delle aree dismesse dal 1981 ad oggi  
- settore nord-est della città -**

*La pianificazione urbanistica delle aree dismesse del settore nord-est della città dal 1981 ad oggi. L'evoluzione delle scelte pianificatorie dal primo piano Regolatore Generale (PRG) del 1981, all'attuale Piano di Governo del Territorio (PGT)  
- Obiettivi amministrativi e modalità attuative -.*

Il primo Piano Regolatore Generale (PRG), il così detto “Bacigalupo”, dal nome dell’estensore, è entrato in vigore definitivamente nel 1981 ed individuava le aree sede dell’allora “Ferriera” ed “Everest” come zone per attività produttive (zona industriale D1) in considerazione delle attività in atto. Dalla loro dismissione, avvenuta nel corso degli anni settanta/novanta, hanno mantenuto questo azionamento fino all’approvazione della variante generale al Piano Regolatore Generale avvenuta nel 2004, ad opera dell’arch. Benevolo. La variante, sulla scia della legislazione nazionale e regionale allora in vigore, che aveva introdotto nuovi strumenti (come i PRU Programmi di Recupero Urbani - L. n.179 del 1992 e L. n.493 del 1993 -, i PRUSST Programmi di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio - D.M. del 8/10/1998 - ed i PII Programmi Integrati di Intervento - LR 9/1999 -) al fine di incentivare il recupero urbanistico delle aree dismesse, ne ha modificato l’azionamento individuandole come zone Polifunzionali.

Con la definizione di aree “polifunzionali” si individuavano quelle aree che, per collocazione all’interno del territorio comunale, assumevano un ruolo urbanistico strategico la cui trasformazione poteva avvenire mediante un Piano di iniziativa pubblica. Con questo strumento, si poneva a capo della “regia” per la trasformazione di queste importanti parti del territorio, l’Amministrazione Comunale operante per un rapporto di concertazione tra interesse pubblico e privato.

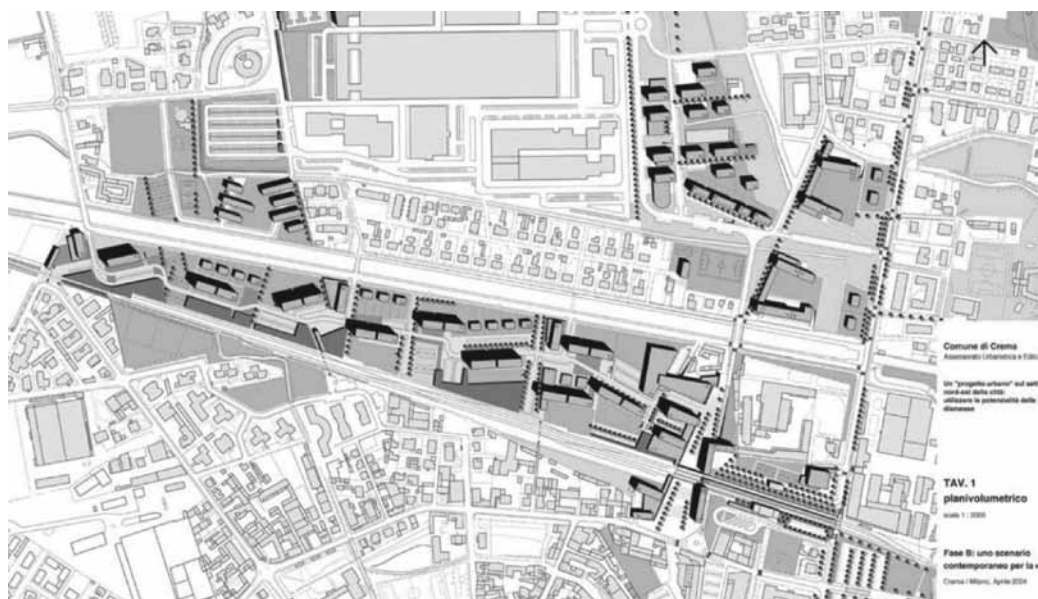
La normativa, nell’intento di favorire questa concertazione, introduceva indici di utilizzazione territoriale aggiuntivi nel caso di adesione dei privati al Piano di iniziativa pubblica. Con l’intento di dare operatività alle previsioni dello strumento urbanistico, l’allora Amministrazione Comunale, incaricava l’arch. Cesare Macchi Cassia di Milano, alla redazione di un progetto d’insieme dei Piani Attuativi di iniziativa pubblica. Il progetto che venne presentato all’Amministrazione, era un progetto di ampio respiro e particolarmente ambizioso, che aveva l’intento di creare non solo un collegamento infrastrutturale tra due parti della città, il centro storico e il quartiere di S. Maria della Croce, ma e soprattutto un collegamento funzionale, mediante la realizzazione di una piazza ipogea capace di dare continuità urbana agli spazi pubblici e privati. Lo stesso Macchi Cassia, nel descrivere il suo progetto aveva detto:

“L’obiettivo era quello di unire il centro della città e il quartiere di Santa Maria. Il nostro intervento era sostenuto dall’idea di non fare un semplice tunnel che passasse sotto i binari, ma di realizzare un’autentica piazza con una strada di fianco, sviluppando un nuovo polo di attrazione con edifici residenziali, attività economiche, una scuola, un albergo. Tutto questo era al livello della strada e della piazza. Poi, attraverso delle scale mobili, era possibile salire alla ferrovia e raggiungere i binari della stazione”.

Furono la mancanza di condivisione con le proprietà private delle aree, i cambi di Amministrazione, le difficoltà al reperimento delle risorse pubbliche, nonché le prime avvisaglie della crisi del mercato immobiliare, a determinare l’arresto dell’attuazione dell’ambizioso progetto.

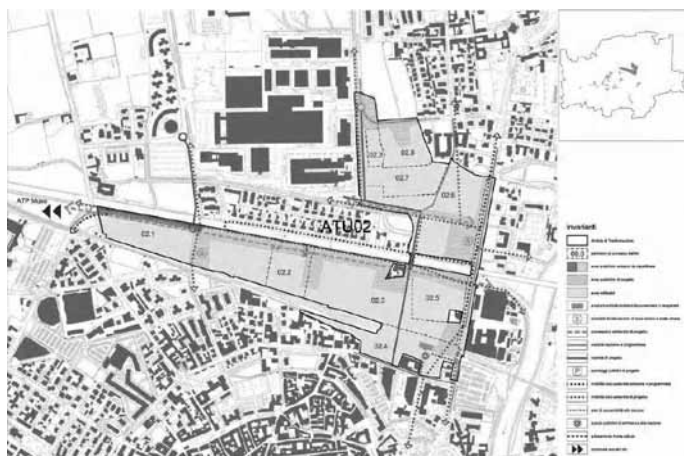
Nel 2005, con l’entrata in vigore della nuova Legge Regionale n. 12 “Legge per il governo del territorio”, anche il Comune di Crema si adopera per l’adozione del nuovo strumento urbanistico, che ora prende il nome di Piano di Governo del Territorio (PGT), avvalendosi dell’arch. Paolo Pomodoro di Milano, in collaborazione con l’Ufficio di Pianificazione del Comune.

Il Piano di Governo del Territorio individua, in coerenza con la legge, le aree dismesse come Ambiti di Trasformazione Urbana, vista la loro strategicità nel contesto del territorio comunale, e le inserisce nel Documento di Piano. Lo strumento del Documento di Piano, pur confermando sostanzialmente gli indici di edificabilità, ne modifica la disciplina urbanistica e la modalità attuativa. Ora non sono più vincolate alla redazione di un Piano Attuativo d’iniziativa pubblica, ma è data la possibilità di pianificarle con Piani di iniziativa privata. Il Documento di Piano, al fine di garantire comunque un’unitarietà progettuale sulle aree, è corredato da “schede progettuali degli Ambiti di Trasformazione” che indicano i criteri attuativi e le invarianti progettuali, per ciascun ATU, ai quali i privati devono attenersi, in particolare per quanto riguarda il posizionamento delle infrastrutture (sottopasso, viabilità pubblica, ecc.), nonché il posizionamento delle aree verdi



Estratto progetto Macchi Cassia

pubbliche atte alla creazione di un “parco lineare”. Il protrarsi della crisi del mercato immobiliare ha fino ad oggi precluso la trasformazione di queste aree. Il Comune, nel 2015, al fine di incentivare e guidare la trasformazione di questa parte della città, ha redatto un masterplan, per indirizzare e pianificare l’assetto infrastrutturale. Ne è conseguito nel 2016 un accordo tra Comune, Ferrovie e Regione Lombardia, che ha portato allo sviluppo del progetto definitivo denominato “C.Re.M.A.2020” (Crescita Responsabile Mobilità Ambiente), parzialmente finanziato dal Banco di Fondazione Cariplo, in fase di parziale attuazione.



Scheda ATU02  
“Nord-Est”

Il progetto C.Re.M.A.2020, prevede interventi infrastrutturali di interesse pubblico finalizzati al miglioramento dell’accessibilità alla stazione ed al potenziamento del sistema ferroviario della città, ripresi anche dall’Accordo sottoscritto tra Comune, Ferrovie e Regione Lombardia, che possono essere così sintetizzati:

- a)** sottopasso veicolare, sostitutivo del Viale di Santa Maria della Croce;
- b)** soppressione del passaggio a livello di Viale Santa Maria della Croce;
- c)** sottopasso ciclo-pedonale sul Viale di Santa Maria della Croce;
- d)** realizzazione di un HUB - Piattaforma di connessione multimodale - con stalli TPL, bike station, car sharing, ricariche elettriche, parcheggi, informazioni al pubblico e segnaletica;
- e)** riqualificazione dell’area antistante la stazione con ridisegno dei percorsi pedonali e ciclabili;
- f)** riqualificazione e valorizzazione commerciale del fabbricato viaggiatori secondo gli standard regionali e di RFI;
- g)** interventi per l’accessibilità e la sicurezza (allargamento e aumento modulo delle banchine, marciapiedi h=55 cm, ascensori, sottopasso di stazione, pensiline);
- h)** adeguamento del PRG di stazione con velocizzazioni, movimenti contemporanei, compatibili con l’eventuale realizzazione di un binario di attestamento, lato Milano;
- i)** riqualificazione della viabilità esistente con la previsione di due nuove rotatorie, di cui una in corrispondenza della previsione del nuovo sottopasso veicolare di cui al punto a) del presente articolo, ed un’altra all’incrocio tra via Stazione ed il viale di S. Maria;



Estratto Masterplan  
C.Re.M.A.2020