

Bergamo, 5 novembre 2008  
Prot. N. 10501

Al Sig. Sindaco del  
Comune di Bergamo  
SEDE MUNICIPALE

**Oggetto: Accordo di Programma (AdP) tra Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo e Università degli Studi di Bergamo per l'ampliamento della sede universitaria di via Pignolo (ex Collegio Baroni). Protocollo N. U0083756 P.G.**

### OSSERVAZIONI

Il progetto dell' AdP si sviluppa nell'area compresa tra la Via Pignolo e la Via San Tomaso, creando un nuovo collegamento diretto, oggi inesistente, tra le due vie. Verso Via Pignolo il complesso si sviluppa con un corpo di fabbrica che definisce per un lungo tratto la cortina stradale e che è stato di recente oggetto di sistemazione generale, mentre il corpo di fabbrica che delimita il complesso verso Via San Tomaso (ancora interamente da restaurare) presenta un fronte meno esteso, che appartiene alla cortina storica del borgo.

Tra questi due edifici, che delimitano il complesso ai margini superiore ed inferiore, si snoda una consistente volumetria destinata all'Università ed ai suoi servizi, progettata con andamento degradante a seguire le curve di livello del terreno che tra la Via Pignolo e la Via San Tomaso sottostante presenta un notevole salto di quota di circa 25 metri.

Il progetto è senz'altro di notevole interesse per la città: la sua collocazione molto vicina al sistema museale della Carrara e della GAMeC favorisce la creazione di sinergie positive tra le attività, in una prospettiva di arricchimento generale della vita culturale bergamasca che potrà confermare qui un suo polo di eccellenza.

Questa osservazione viene quindi presentata a partire da un apprezzamento sostanziale della proposta dell'Adp e con l'obiettivo di contribuire in modo costruttivo alla sua migliore riuscita.

I temi che verranno evidenziati, oltre a costituire presupposti di forte criticità nel caso specifico, rivestono un interesse più generale, potendosi considerare emblematici di un approccio progettuale e di una metodologia di intervento che si ripete con caratteristiche costanti nel tessuto urbano della nostra città ed in particolare nella sua parte storica. Sono temi che dovrebbero avere una considerazione prioritaria ed essere valutati come assunti basilari e discriminanti della fattibilità degli interventi, mentre purtroppo spesso vengono trascurati a livello progettuale e semmai considerati a posteriori, quando la situazione mostra livelli di criticità irreversibile.

#### **1) Il primo tema è quello dell'accessibilità della struttura progettata e delle ripercussioni che essa può generare sul sistema complessivo della mobilità urbana.**

Quando si interviene, come sempre più spesso accade, all'interno dei tessuti già edificati attuando scelte di *densificazione*, cioè di sviluppo o modifica dell'esistente, si va ad incidere su un sistema di relazioni allargato tra le parti di città e si determina una nuova ridistribuzione dei flussi, degli spostamenti e dei campi magnetici che attirano utenze determinate.

La *densificazione* può riguardare aspetti quantitativi (p.e. un aumento delle volumetrie esistenti) e/o anche soltanto aspetti qualitativi (p.e. sostituzione di funzioni di scarsa attrattività con altre maggiormente attrattive).

Nel progetto dell'Adp del Collegio Baroni lo sviluppo delle nuove funzioni universitarie, tra cui la sala per 350 posti collocata in posizione baricentrica rispetto al dislivello del terreno tra Via Pignolo e Via San Tomaso, (pur senza disporre di analisi precise in tal senso che non fanno parte degli elaborati progettuali) di certo indurrà nuovi flussi di utenza legata all'attività quotidiana, ma anche ad eventi speciali (convegni, conferenze) capaci di attrarre pubblico allargato dalla città e dalla provincia con picchi conseguenti molto elevati di affluenza concentrata.

Per contro il tessuto urbano in cui il progetto si sviluppa è tale da non poter in alcun modo assorbire un'intensificazione benché minima del traffico automobilistico: sia Via Pignolo Alta che Via San Tomaso si trovano infatti in situazione di criticità altissima, attraversate come sono dai flussi automobilistici provenienti da Città Alta e da Viale Vittorio Emanuele che creano livelli di rumore, invivibilità e pericolosità insostenibili per i residenti. La scelta di istituire una ZTL attuata dall'attuale Amministrazione nel tentativo di ridurre i disagi entro limiti accettabili è senz'altro condivisibile.

Come altre vie di centro storico la Via Pignolo Alta e la Via San Tomaso sono caratterizzate da una sezione ed un andamento non idonei al passaggio di automobili, che possono essere tollerate in numero assai ridotto e legato strettamente a chi qui risiede e lavora.

Qualsiasi flusso aggiuntivo, anche se di utenze "pregiate" ed importanti come quella universitaria o quella legata al sistema museale già esistente, può essere concepito esclusivamente come flusso ciclo-pedonale, non inquinante, non rumoroso e non pericoloso, supportato da un notevole miglioramento delle linee di trasporto pubblico che servono gli assi viari immediatamente adiacenti e cioè quello di Via Cesare Battisti e quello di Viale Vittorio Emanuele.

In questo caso, come in molti altri casi di cui si sta parlando in città, il progetto di adeguamento del trasporto pubblico in funzione della *densificazione* dei flussi non può essere rinviato o posticipato rispetto all'attuazione dei progetti di insediamento e/o sviluppo delle nuove attività: ne è premessa imprescindibile, parte integrante senza la quale si determinano danni inaccettabili non solo a chi risiede, ma alla città nel suo complesso.

Il progetto di Adp esposto nulla dice a proposito dei flussi che la nuova struttura indurrà e dei conseguenti carichi sul sistema della mobilità cittadina e, mentre prevede un accesso esclusivamente pedonale sia da Via Pignolo che dal Vicolo a fondo chiuso sottostante, propone la creazione di un accesso carrale proprio dalla Via San Tomaso, con formazione di un nuovo parcheggio interrato sotto le balze di terreno. L'indicazione di 25 posti auto, riportata nella sezione assai schematica degli elaborati di progetto, sembra essere semplicemente un escamotage per evitare l'accendersi di polemiche preliminari vista la delicatezza del contesto: sta di fatto che, se pure il numero di posti auto si dimostrasse veritiero (l'area complessiva del parcheggio misurata sotto la copertura della parte centrale è superiore ai 1000 mq!), sarebbe comunque un aggravio inaccettabile per la Via San Tomaso, per i livelli di inquinamento da rumore, smog e pericolosità già in essere.

Impossibile o difficilissima sarebbe la svolta per entrare nel parcheggio dalla via che è molto stretta, passando sotto l'androne dell'edificio qui attestato: insostenibile la situazione dei parcheggi lungo la strada che, già al momento attuale, sono insufficienti pure per i bisogni dei residenti. Per altro l'accesso carrale da Via San Tomaso con passaggio sotto l'androne dell'edificio esistente, viste le dimensioni ristrette, non sarebbe neppure possibile per i mezzi dei Vigili del Fuoco in caso di incendio.

## **2) Il secondo tema è quello relativo alla programmazione dei lavori e alla conseguente organizzazione del cantiere.**

Anche in questo caso siamo di fronte ad un tema il cui interesse esula il caso specifico, ma riguarda un approccio generale alle politiche di riqualificazione e *densificazione* dei tessuti urbani esistenti, in particolare di quelli assai delicati del centro storico. Basti qui accennare al parcheggio in corso di realizzazione alla Fara e alle polemiche che le modalità di attuazione stanno generando in tutta la città.

Non è possibile che progetti come questi, destinati a modificare equilibri molto fragili in tessuti urbani caratterizzati da distanze e spazi minuti e serrati, vengano affrontati senza una preliminare accurata verifica delle modalità di cantierizzazione ed esecuzione dei lavori stessi, acconsentendo così che vengano apportati danni notevoli alle strutture esistenti e alla qualità di vita dei residenti per periodi a volte lunghissimi e dipendenti esclusivamente da appalti concessi col massimo ribasso e condotti con l'unica logica del margine di profitto delle imprese appaltatrici.

Nel caso specifico ci si chiede con quale logica, per esempio, sia stato ultimato l'edificio verso Via Pignolo Alta anticipatamente rispetto allo svolgimento degli altri lavori: l'ingresso al cantiere per la sistemazione di tutta la parte rimanente del complesso è infatti auspicabile che rimanga da Via Pignolo, cioè dal punto da cui è avvenuto per tutta la prima parte dei lavori, evitando assolutamente che il cantiere graviti come accesso sulla Via San Tomaso, molto più densamente abitata e dove si moltiplicherebbero le difficoltà di passaggio, di sosta e di svolta di mezzi pesanti.

E' necessario che la garanzia della corretta cantierizzazione, dei tempi di durata del cantiere, del monitoraggio dei lavori, delle modalità d'accesso e di sosta dei mezzi, vengano assunte, nell'interesse pubblico e a tutela degli abitanti della zona, come parte integrante e prioritaria della qualità del progetto e come condizione imprescindibile dell'Adp, evitando di demandare tali temi al caso o alla semplice buona volontà dell'appaltatore (tutta da dimostrare).

**In sintesi, Italia Nostra, nello spirito di collaborazione costruttiva per la migliore riuscita del progetto proposto, chiede:**

- a) che venga eliminata la previsione del parcheggio interrato attualmente previsto, consentendo eventuali accessi veicolari esclusivamente per motivi di pubblica sicurezza;**
- b) che l'accessibilità della nuova struttura, data la delicatezza del contesto in cui si inserisce, venga prevista esclusivamente in forma ciclo-pedonale, con un preliminare ed adeguato sviluppo delle linee di trasporto pubblico che servono in posizione adiacente le vie Cesare Battisti e Vittorio Emanuele ed in conformità con le scelte già apprezzabilmente attuate di istituzione della ZTL per le Vie Pignolo Alta e San Tomaso;**
- c) che vengano imposte condizioni di cantierizzazione adeguate al luogo e finalizzate alla tutela dei residenti e della qualità della loro vita: in particolare che si preveda l'accesso al cantiere sempre da Via Pignolo Alta evitando di gravare su Via San Tomaso con i mezzi di lavoro che, vista la maggiore densità abitativa, creerebbero molti più disagi e rischi per la sicurezza.**

Distinti saluti

Il PRESIDENTE  
(Arch. Serena Longaretti)