Bergamo, 10 luglio 2008
Prot. N. 10429/PGT

Ai Progettisti del
Piano di Governo del Territorio

*Arch. Giorgio Cavagnis (*Coordinatore)

Arch. Gianluca Della Mea

Arch. Marina Zambianchi

Comune di Bergamo
Direzione Territorio e Ambiente
Ufficio Piano di Governo del Territorio
Piazza Matteotti 3
24122 BERGAMO

e, p.c.:Al Sindaco di Bergamo
Roberto Bruni

Al Vice Sindaco, Assessore al Commercio e attività economiche, Partecipazione e decentramento
Ebe Sorti Ravasio

All'Assessore all'Ecologia, Ambiente, Verde pubblico
Fausto Amorino

All' Assessore alle Politiche sociali, Servizi alla persona, Migrazioni
Elena Carnevali

All'Assessore alle Pari opportunità, Tempi e orari della città, Politiche della mobilità
Maddalena Cattaneo

*All'*Assessore ai Lavori pubblici, Infrastrutture e manutenzioni
Carlo Fornoni

All'Assessore alla Cultura, Spettacolo, Turismo
Enrico Fusi

All'Assessore al Personale, Organizzazione, Controllo di gestione, Sistemi informativi, Servizi demografici, Servizi cimiteriali
Sergio Piffari

All'Assessore alla Grande Bergamo, Urbanistica, Sviluppo economico e territoriale
Valter Grossi

All' Assessore al Bilancio, Società partecipate, Sicurezza, vivibilità e protezione civile, Trasparenza e comunicazione
Dario Guerini

All'Assessore all'Edilizia privata, Politiche della casa, Patrimonio
Francesco Macario

All'Assessore all'Istruzione, Università, Servizi all'infanzia ed educativi
Silvana Nespoli

All'Assessore allo Sport, Tempo libero, Politiche giovanili
Fabio Rustico

del Comune di Bergamo
Palazzo Frizzoni
Piazza G. Matteotti 27
24122 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 1
Piero Piccinelli
Via S. Lazzaro 3
24122 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 2
Giuseppe Crespi
Largo Roentgen 3
24128 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 3
Mariangela Acerboni
Vicolo S. Agata 23
24129 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 4
Alessio Saltarelli
Piazzale Goisis 6
24124 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 5
Sebastiano Soddu
Via Legrenzi 31
24124 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 6
Degna Milesi
Via Furietti 21
24126 BERGAMO

Al Presidente della Circoscrizione 7
Francesco Benigni
Via Rampinelli 4
24126 BERGAMO

Al Presidente di Porta Sud S.p.A.
Claudio Bonfanti
Via Malj Tabajani 4
24121 BERGAMO

Al Direttore Generale della Azienda Ospedaliera
"Ospedali Riuniti di Bergamo"
Carlo Bonometti
Largo Barozzi 1
24128 BERGAMO

Al Presidente della Provincia di Bergamo
Valerio Bettoni
Palazzo della Provincia
Via T. Tasso 8
24121 BERGAMO

All'Assessore alla Pianificazione Territoriale e Grandi Infrastrutture
Felice Sonzogni

All'Assessore all'Urbanistica
Guido Fornoni

della Provincia di Bergamo
Settore Pianificazione Territoriale e Urbanistica
Via Sora 4
24121 BERGAMO

Il futuro della città

Contributo di Italia Nostra e WWF in merito ad alcuni aspetti del nuovo PGT e a due grandi progetti che cambieranno il volto di Bergamo

indice

0. introduzione
1. gli ambiti strategici
2. standard, servizi e nuove qualità
3. il sistema del verde
4. il masterplan di Porta Sud
5. il PII “Largo Barozzi”

0 introduzione

Bergamo città d’arte: questa è l’immagine della nostra città che ci ha accompagnati dal dopoguerra a oggi. Una città soddisfatta della sua media dimensione, fiera della bellezza del suo centro storico e dei borghi, consapevole dell’alto pregio paesaggistico dei colli che la circondano, così determinata nella volontà di tutela del privilegio della propria bellezza da imporre - tra le prime in Italia - rigide regole per gli interventi edilizi, per la circolazione e la sosta degli automezzi nella città vecchia, da garantire la salvaguardia delle colline che abbracciano la città attraverso l’istituzione del Consorzio del Parco dei Colli. Decisioni maturate in un’atmosfera di grande vivacità culturale espressa nell’attività di innumerevoli associazioni culturali, dei molti musei presenti in città che raccontano di una lunga storia di collezionismo e passione, di una biblioteca storica di grande valore, di istituzioni musicali più che centenarie che nel tempo hanno formato talenti come Legrenzi, Locatelli, Donizetti, Piatti, Manzoni, Gervasoni. Bergamo aveva - e in piccola parte ancora conserva - anche una pianura molto produttiva, di grande pregio paesaggistico e ricca di testimonianze storiche.
Insomma avevamo l’immagine di una città un po’ speciale, sostanzialmente capace di coniugare con discrezione la conservazione della propria ricchezza fatta di paesaggio, storia e cultura, con le esigenze di una vivace e diffusa imprenditoria.

La bozza di Piano di Governo del Territorio che ci viene presentata in questi mesi prospetta l'immagine di una città del tutto diversa: una città "metropolitana e moderna", come si presume debba essere una città al passo con i tempi. I cittadini di Bergamo sono chiamati dunque a condividere e avallare una svolta radicale di prospettiva che intende porre la loro città in un contesto "metropolitano", direttamente "in rete" con Brescia, Milano, Torino e l'Europa, grazie soprattutto alla presenza di un aeroporto in costante sviluppo.
Ma la sostanziale carenza di analisi strategiche che travalichino la dimensione urbana - e che indichino come l'insieme della città di Bergamo, Porta Sud, i nodi ferroviario ed autostradale e l'aeroporto di Orio al Serio si relazionino e si collochino nell'area lombarda - ci sembra foriera di un PGT in cui possa facilmente prendere il sopravvento l'urgenza dell'imprenditoria edilizia e dove la nuova edificazione possa trovare ampio spazio per competere, e non più dialogare, con il patrimonio architettonico e paesaggistico preesistente. Preoccupazione supportata del resto dalla realizzazione a breve (molti progetti, ricorrendo agli strumenti dei PII e degli Accordi di Programma, sono in fase di approvazione o realizzazione ancor prima dell'adozione del PGT) di un cospicuo numero di nuovi insediamenti residenziali e commerciali, localizzati prevalentemente - ma non solo - in aree dismesse, e caratterizzati da una insolita densità e altezza. Anche il concetto di modernità prospettato nella bozza del PGT sembra ricalcare modelli ormai non più al passo con i problemi della nostre collettività e che a nostro avviso contrastano con l'ormai diffusa richiesta di sobrietà e semplicità del vivere e con gli indirizzi europei che indicano come direttrice fondamentale il non consumo di suolo, l'incremento degli spazi liberi, il recupero e la valorizzazione del verde coltivato in area urbana e periurbana come patrimonio collettivo.

In questo panorama riteniamo compito di associazioni come Italia Nostra e WWF - che da anni si adoperano per la tutela del patrimonio artistico, monumentale, ambientale e paesaggistico del nostro territorio - contribuire alla definizione dell'assetto futuro di Bergamo proponendo per il PGT chiari e irrinunciabili principi che garantiscano uno sviluppo equilibrato tra nuove trasformazioni e tutela, in primo luogo della qualità di vita del cittadino. A tal fine sono state prese in considerazione tematiche e analizzati ambiti di trasformazione (anche quelli - purtroppo - non compresi nel Piano) a nostro avviso particolarmente significativi per la loro importanza strategica e per le criticità che esprimono.

1 gli ambiti strategici (A.S.)

Si riconosce allo strumento dell' A.S. un ruolo innovativo e positivo nella pianificazione di Bergamo.
In particolare si riconosce all'A.S. la capacità di ricondurre il processo della trasformazione urbana entro un quadro di coerenze di scala superiore, evitando che esso diventi un coacervo di scelte puntiformi e frammentarie legate ai progetti speciali.
L'individuazione degli A.S. coincide con **l'ossatura portante delle strategie pubbliche** di intervento sulla città, incarna e sostanzia **l'interesse collettivo** delle scelte urbanistiche, le priorità, gli strumenti e le modalità con cui conseguirle.
All'interno degli A.S. (**non fuori di essi, non prima e non in contrasto con essi**) trovano posto e possibilità di sviluppo le proposte di iniziativa privata che contribuiscono con la loro forma, entità, modalità a concretizzare il progetto di città pubblica degli A.S..
L'individuazione dell'interesse collettivo all'interno degli A.S. si basa principalmente sul progetto integrato e correlato dei seguenti elementi:

- Forma – articolazione – uso dello **spazio aperto connettivo** (strade, piazze, percorsi, luoghi di sosta, arredi...);
- Forma – articolazione – uso dello **spazio aperto verde** (giardini e attrezzature, parchi tematici a scala diversa…);
- Forma – articolazione – uso dei **servizi pubblici o di uso pubblico** esistenti e di nuova formazione;
- Forma – articolazione del **sistema della mobilità e dell'accessibilità** delle varie funzioni con priorità irrinunciabile per scelte che favoriscano la mobilità ciclopedonale e la mobilità su trasporto pubblico.

undici proposte operative relative agli A.S.

1) **L'A.S. ha carattere prioritario e fondativo nel processo di trasformazione della città,** nell'individuazione delle priorità e delle scelte.
2) **L'A.S. definisce in modo chiaro e misurabile i criteri della forma – articolazione – uso – modalità** di intervento relativi allo spazio aperto connettivo, agli spazi verdi, al sistema dei servizi e a quello della mobilità.
3) **La definizione/progettazione degli A.S. ha carattere prioritario e programmatorio:** nessun progetto speciale (PII, AdP) può essere approvato in assenza di A.S. o in contrasto con esso.
4) L'Amministrazione Comunale all'interno degli A.S. gestisce la progettazione degli spazi aperti connettivi, degli spazi verdi e dei servizi dotandosi degli strumenti e delle professionalità più idonei per conseguire i migliori risultati nell'interesse collettivo.
5) Il POP, cioè la programmazione biennale delle opere pubbliche, finalizzerà gli investimenti pubblici alla realizzazione di parte delle opere previste all'interno degli A.S.: l'altra parte verrà realizzata gradualmente e sulla base delle priorità individuate, finalizzando ad essa gli oneri e gli standard qualitativi dei progetti speciali di iniziativa privata, ferma restando la progettazione pubblica degli spazi citati al punto 2.
6) **Tutte le aree individuate nel Piano di Zona approvato dall'Amministrazione Comunale per la costruzione di nuovi insediamenti di Edilizia residenziale pubblica saranno classificate A.S.** e poste al centro della massima attenzione per quanto riguarda il progetto dello spazio pubblico e della dotazione di servizi collettivi finalizzati alla creazione di multifunzionalità e ricchezza del tessuto

urbano, con l'obiettivo di evitare condizioni ghettizzate e di concentrata criticità sociale.

7) Per la progettazione degli spazi di cui al punto 2 l'Amministrazione farà ricorso a strumenti che privilegino la qualità progettuale escludendo la logica del *"massimo ribasso"* che attualmente domina gli appalti delle opere pubbliche: su temi particolarmente significativi e su **progetti "pilota"** dal carattere emblematico l'amministrazione farà ricorso allo strumento del concorso pubblico di progettazione. Nella progettazione dello spazio pubblico verranno favoriti sistemi di **progettazione partecipata.**
8) Almeno un concorso annuale verrà bandito con possibilità di partecipazione e giudizio esclusivamente riservata alle donne, in modo tale da favorire e sollecitare l'espressione di una **cultura femminile in materia di progetto della città pubblica,** promuovendo criteri di "cura", "attenzione alla persona", ospitalità e "bellezza".
9) Verrà fortemente implementato dì risorse e professionalità **l'ufficio del verde urbano al quale dovrà essere riconosciuto un ruolo centrale nella qualità dello spazio della città:** l'ufficio promuoverà progetti di qualità del verde pubblici valutandone i costi di realizzazione e gestione che poi verranno assorbiti via via in parte dal POP e in parte dagli investitori privati che, nell'ambito degli A.S., interverranno per la realizzazione dei progetti speciali.
10) Verrà creato e dotato di idonee risorse e professionalità un **ufficio preposto al coordinamento delle politiche agroambientali,** con l'obiettivo di favorire e sviluppare la presenza delle attività agricole nelle aree verdi di cintura e con il compito prioritario di gestire e promuovere i progetti per l'ottenimento dei numerosi fondi comunitari a tale scopo banditi.
11) La **cintura verde periurbana verrà inserita all'elenco degli A.S.** già individuati nella fase preliminare del PGT; il progetto fisico e gestionale della cintura verde sarà compito del PGT stesso e parte integrante degli elaborati prescrittivi sia del piano delle regole che del piano dei servizi: ugualmente farà parte del PGT e dei suoi elaborati il **progetto delle stanze verdi individuate,** delle modalità di realizzazione e gestione, della perimetrazione esatta.

<u>la città "brutta" e la città sperequata</u>

La città che sta crescendo attraverso i progetti speciali - PII, AdP - rischia di essere una città "brutta" non tanto e non solo per la scarsa qualità dei progetti architettonici che cominciamo a verificare nelle realizzazioni in corso, quanto perché sempre più **corriamo il rischio che la trasformazione della città sia affidata a un'oligarchia economica** che detta le sue leggi a un sistema decisionale e di controllo pubblico incapace di giocare all'attacco e di esprimere un ruolo di guida e di impostazione piuttosto che di rincorsa affannosa e di rammendo di scelte che vengono confezionate sulla spinta di visioni parziali e meramente economiche.
Costruire dentro la città, magari recuperando aree dismesse, costa molto: i prezzi delle operazioni immobiliari stabiliti dalle logiche di mercato escludono sempre più cittadini dalla possibilità di abitare in città.
Questo meccanismo continua a peggiorare la situazione perché aumenta la densità urbana, ma aumenta anche lo sprawl degli esclusi verso situazioni di periferie sempre più estese dove i costi si ridimensionano.
Manca quasi totalmente una politica adeguata in grado di mettere sul mercato situazioni abitative a costi calmierati (**terza offerta**) in grado di attirare fasce di popolazione "pregiate" per la vitalità di un contesto urbano (giovani professionisti, giovani coppie, lavoratori interinali, studenti e studiosi…).
La città vive un processo di perversa *gentrification*, la conquista dello spazio da parte di categorie alto-locate, con gusti globalizzati, spesso estranee a una cultura di

appartenenza profonda al luogo: il risultato è visibile nei tessuti urbani omologati, negli stilemi, uguali ovunque, del nuovo "international style" di vetro e acciaio.
La città si divide in due: **la città delle grandi trasformazioni** (progetti di grande scala, grandi operatori immobiliari) **e la città delle regole** dentro la quale tutto viene bloccato e ridotto nelle sue possibilità trasformative. Nella città della trasformazione si regalano incentivi e metri cubi; in quella delle regole si riducono gli indici per far apparentemente quadrare i conti a fronte del crescente dissenso dei cittadini organizzati in comitati di autodifesa.
Dietro politiche di perequazione che coprono la sempre più marcata impossibilità dei Comuni di disporre di mezzi finanziari adeguati si cela una città profondamente sperequata in cui cresce il divario tra i pochi che "aumentano" le loro possibilità e i molti che invece le "diminuiscono".
L'oligarchia conquista spazi e alza i prezzi del mercato immobiliare, diventando il riferimento contrattuale di chi governa la città: dalle operazioni immobiliari dipendono in modo direttamente proporzionale la quantità di verde e servizi, nonché molte delle attività della gestione corrente dei Comuni che usano gli incassi derivanti dalle operazioni immobiliari per la gestione ordinaria delle proprie attività.

la città dell'iperconsumo: l'obesita' come male sociale

C'è una maglia sempre più fitta di supermercati che copre il territorio della nostra città da quando la legge ha liberalizzato le strutture di vendita fino ai 2500 metri quadri.
Spesso le strutture di vendita sono quelle che "garantiscono" all'operatore immobiliare la riuscita economica dell'intervento, tant'è che nei PII in corso difficilmente manca la presenza di un supermercato.
In sé **i supermercati non sono un male**: tutt'altro, perché rappresentano un servizio alla nuova residenzialità portata dai nuovi progetti. La diffusione delle strutture di vendita entro la città (e non solo, come avveniva in precedenza, nella fascia extraurbana) porta quasi a concepire il supermercato come servizio di quartiere raggiungibile dai suoi utenti nel raggio di brevi spostamenti (senza auto) e quindi in grado di rispondere alle esigenze di consumo riducendo i problemi di congestione e inquinamento da traffico.
Tra gli aspetti più fortemente negativi della rete sempre più fitta di supermercati alimentari c'è senza dubbio quello di **un'esasperazione del modello di iperconsumo alimentare** con la sua altra faccia inquietante che è quella del**l'iperspreco**.
Si è calcolato che a scala nazionale i supermercati buttano via un milione e mezzo di tonnellate di cibo ancora perfettamente commestibile, vale a dire quanto servirebbe a sfamare due milioni di famiglie per lo stesso periodo. E ciò a fronte del fatto che esiste una quota consistente della popolazione urbana sotto o al limite della soglia di povertà e il cui potere d'acquisto è inadeguato per garantire un livello di alimentazione sufficiente.

tre proposte per il PGT di una Bergamo piu' equa

1) **Sovrapporre la rete dei supermercati alimentari a quella delle nuove povertà ubane: garantire la raccolta della merce commestibile e non commerciabile e la ri-distribuzione gratuita alle fasce di popolazione bisognosa.** Ciò avviene già in alcune città ad opera di associazioni benemerite che a costi molto bassi, raccolgono gli "scarti" commestibili dei supermercati e li "smaltiscono" in tempo reale presso le strutture di accoglienza che li ridistribuiscono in forma di pasti ai poveri.
   La diffusione a scala di quartiere dei supermercati alimentari potrebbe coincidere con la diffusione a scala di quartiere di microstrutture di accoglienza e distribuzione

gratuita di pasti, con costi tendenti allo zero per i trasporti, per l'inquinamento e la congestione.
Le microstrutture di distribuzione gratuita di merci e pasti potrebbero trovare spazio nello stesso ambito del supermercato, con orari differenziati, considerate come "standard qualitativo" durante l'approvazione dei progetti.
Sarebbe un modo efficace ed efficiente, a costi bassi e rendita sociale alta, in favore della sostenibilità delle scelte di politica urbana, di un effettivo mix funzionale e sociale.
Sarebbe altresì un'operazione di marketing intelligente ed evoluto da parte dei supermercati che sempre più spesso incontrano, al loro insediarsi, proteste diffuse da parte degli abitanti.

2) **Creare una rete di luoghi dove promuovere ed incentivare la vendita di prodotti "a chilometraggio zero",** coltivati ed allevati nei territori agricoli della bergamasca. Contemporaneamente, tutela dell'identità dei paesaggi locali e riduzione degli sprechi globali.

3) Aumentare fortemente la **"terza offerta"** di case in affitto a costi calmierati: incentivare fortemente **il ruolo della Pubblica Amministrazione come Agenzia della casa con ruolo di operatore e di controllo nelle politiche abitative.**

<u>la rete dell'iperconsumo incontra la rete delle nuove poverta'</u>
<u>l'A.S. di via San Bernardino</u>

Si propone di classificare il tessuto urbano imperniato lungo Via San Bernardino come Ambito Strategico.
La parte di città compresa intorno al tratto di Via San Bernardino, tra la ferrovia e la circonvallazione di Colognola, fino all'area della Malpensata, con gli insediamenti di case popolari e le strutture di accoglienza del dormitorio e del Patronato, è tra quelle più fortemente oggetto di trasformazione legata a progetti speciali già approvati o in corso d'approvazione. Tali progetti aumenteranno fortemente il carico urbanistico di questa zona ridefinendo radicalmente il sistema di flussi e rapporti tra funzioni esistenti e consolidate e nuove funzioni. I supermercati, già esistenti e in previsione nei nuovi PII, saranno numerosi: il loro aspetto, visibile nei due già realizzati nel complesso ex-Magrini e in quello de "La Porta del Parco", appare particolarmente aggressivo e va quasi ad invadere la strada. Nuovi supermercati sono previsti nel PII Molini Moretti e in quello, tanto criticato, di Via Autostrada.
Appare indispensabile uno strumento di progettazione a scala superiore - A.S. - che tenti, seppure a posteriori, di ricondurre le scelte già fatte e in corso a un sistema unitario e coerente di relazioni urbane, evitando squilibri e lacerazioni.

2 standard, servizi e nuove qualità - il problema dell'equità nella città delle nuove regole

La città che il PGT sta prefigurando distingue nettamente due parti, tracciando confini, nuovi equilibri e una nuova distribuzione dei valori economici.
Da una parte ci sono le **aree della trasformazione**, in cui vengono concentrate consistenti operazioni immobiliari legate ad ingenti volumetrie: dall'altra c'è **la città delle regole,** nella quale gli interventi vengono normati con l'obiettivo di consolidare e recuperare l'esistente.

Nella "città della trasformazione" le volumetrie stabilite dai progetti norma del Piano Secchi-Gandolfi vengono accolte come diritti acquisiti e sommate a quelle di nuova introduzione derivanti dalle richieste di operazioni trasformative che via via si stanno accumulando, a cura prevalentemente di operatori privati; nella "città delle regole", invece, i parametri edificatori fissati nel Piano Secchi-Gandolfi **vengono ridotti e diminuiti, non sono considerati diritti acquisiti**.

La **differenza di trattamento** si basa sull'assunto fondamentale che la trasformazione si accompagni a un effettivo e incontestabile interesse pubblico delle operazioni concesse: la legge infatti basa la "città della trasformazione" sul fatto che gli interventi restituiscano **standards** non più e non solo nella "misura" fissata dalle leggi pre-vigenti, ma in maniera molto più elastica e "contrattata", introducendo parametri che non siano più soltanto quantitativi, ma anche largamente "QUALITATIVI".

L'interesse pubblico e collettivo non sono optional della trasformazione: ne sono i presupposti imprescindibili, senza i quali la trasformazione non è assentibile anche dal punto di vista giuridico.
Lo standard qualitativo è negli assunti normativi ciò che di fatto rende possibile la trasformazione; è il prezzo che la collettività riceve in cambio della concessione a qualcuno, e non a tutti, del plusvalore derivante da interventi immobiliari.

LO STANDARD QUALITATIVO E' LA MISURA DELL'INTERESSE COLLETTIVO CHE MEDIA L'INTERESSE DEGLI OPERATORI PRIVATI E NE RENDE POSSIBILE L' AFFERMAZIONE ATTRAVERSO I PROGETTI DI TRASFORMAZIONE: IL PIANO DEI SERVIZI E', NEGLI ASSUNTI DI LEGGE, IL CUORE CONCETTUALE E OPERATIVO DEL PGT, PERCHE' TRADUCE L'ANIMA PUBBLICA DEL GOVERNO DEL TERRITORIO, ORGANIZZA, MISURA E STRUTTURA LA QUALITA' DELLA VITA DEI CITTADINI E DETTA LE REGOLE DELLA TRASFORMAZIONE.

Con queste premesse ci si chiede come sia stato fin qui possibile attivare i grandi progetti di trasformazione di cui sentiamo quotidianamente parlare senza alcun riferimento al Piano dei Servizi, cioè allo strumento che fornisce un inquadramento generale e aggiornato dei bisogni della città.

E' perciò evidente che **nasce forte un problema di equità** con complessi risvolti giuridici, il cui approfondimento è compito prioritario del PGT e che fanno capo ai sotto riassunti temi:

1. Come si pensa di contornare il concetto assai dilatabile di **servizio** e soprattutto la sua sovrapposizione al concetto di "**standard qualitativo**", e cioè: come si pensa di misurare il "prezzo" che i **pochi** operatori della trasformazione devono pagare alla collettività in cambio del plusvalore a loro concesso (e non ad altri) nel momento in cui si approvano le operazioni di trasformazione?

2. Quali sistemi di **pubblicità e trasparenza degli atti** si pensa di attuare per favorire che siano i cittadini stessi, e cioè i clienti ultimi dei progetti di trasformazione, a verificare l'equità delle condizioni e del rapporto interesse collettivo/ interesse privato?
3. Come si pensa di **controllare l'attuazione reale delle convenzioni** che regolano il rapporto tra operatore immobiliare e interesse collettivo nel tempo, evitando che ne vengano, come spesso succede, disapplicate le condizioni alla luce delle quali era stato accordato il diritto (negato ad altri) della trasformazione?

3 il sistema del verde

Già nelle premesse abbiamo sottolineato come sia necessario trovare il giusto equilibrio tra stimoli a una maggiore dinamicità della nostra città e necessità di risoluzione delle criticità già oggi presenti. Le massicce trasformazioni previste entro il tessuto urbano sono irripetibili occasioni per affrontare tali criticità che, se non risolte, rischiano di esasperarsi.
Il progetto di Cintura Verde è uno dei principali strumenti previsti dal PGT che persegue finalità strategiche di sostenibilità e qualità urbana.

verde attrezzato – verde fruibile

Nella bozza del PGT di Bergamo si rileva ancora una volta la difficoltà di rapporto tra gli urbanisti e chi gestisce il territorio e chi il territorio lo vive. Non ci si ricorda che i confini del territorio rurale non corrispondono mai ai limiti definiti da infrastrutture o dall'espansione urbanistica o dai confini amministrativi comunali, così come non rispettano tali limiti i flussi sociali. Anche un parco a vocazione agricola è dunque da considerarsi "parco attrezzato" in quanto erogatore di servizi (ambientali, sociali, ricreativi, educativi, formativi) alla collettività; e dunque, quando si parla di parco attrezzato, a nostro avviso non si può e non si deve escluderne a priori la vocazione agricola.
Il PGT di Bergamo, quando ipotizza il sistema del verde in prossimità del tessuto urbano, lo immagina "attrezzato", sostanzialmente con funzioni ludiche e collocandovi tutti gli edifici a valenza pubblica (sport, cultura, residenza pubblica, culto, ecc.): funzioni che secondo noi dovrebbero trovare collocazione nelle nuove aree di trasformazione urbana come standard qualitativi. Solo con la creazione di effettivo e prevalente tessuto verde, nelle sue molteplici varietà, il "sistema del verde" potrà dirsi tale e potrà efficacemente configurarsi come servizio fondamentale al cittadino e alla sua salute.
Immaginare il sistema del verde urbano e periurbano come un denso sistema vegetale non esclude affatto la sua fruibilità; nel contempo non deve essere trascurata la necessità di ricucire e tutelare il sistema ecologico presente sul territorio sia nelle zone di frangia che in quelle centrali della città densamente abitata. Anche se caratterizzato da alta frammentarietà e da poca o nulla fruibilità, esso rappresenta comunque un bene collettivo da valorizzare (anche come aree di mitigazione degli impatti conseguenti ai diffusi interventi edificatori privi di qualunque qualità architettonica) e non genericamente da declassare ad "aree di risulta" (e quindi edificabili).

parco agricolo-ecologico

Il capitolo del documento di scoping (analisi di contesto e compatibilità ambientale) inerente il Parco Agricolo Ecologico nulla aggiunge ai capitoli 2.4.5 e 5.4.4 del Documento di Piano, rinunciando ai necessari ulteriori approfondimenti.
In particolare si rileva l'assenza di un paragrafo dedicato al rilievo del paleoalveo del torrente Morla nel capitolo geomorfologico, seppure nel Documento di piano si affermi l'importanza del paleoalveo come "geosito" e se ne auspichi la valorizzazione (peraltro l'analisi geomorfologica dell'area è stata fatta da tutti tranne che dal geologo, competente sia per qualifica professionale che per importanza ambientale dell'area).
Si rileva altresì che quando si affronta il tema delle infrastrutture si prendono in considerazione solo gli aspetti legati all'impatto visivo; e non quelli inerenti ai fondamentali corridoi di collegamento che possano consentire il superamento della frammentarietà causata da tali strutture.

Ulteriori contraddizioni non rilevate dalla VAS sono, in primo luogo, la previsione di ampliamento del Kilometro Rosso nell'area del Parco Agricolo Ecologico, che denuncia la volontà reale di proseguire nell'erosione e limitazione già in corso di quest'area non ancora ben perimetrata da un PLIS; e, in secondo luogo, la previsione di creare una zona attrezzata ludico-ricreativa all'interno del Parco Agricolo Ecologico, la cui specificità dovrebbe essere valorizzata esclusivamente grazie alle funzioni produttive agricole che vi si svolgono, esse stesse da considerarsi generatrici di verde attrezzato.

Vale qui la pena di ricordare quanto emerso nel corso degli incontri promossi anche dalle nostre associazioni nel corso del 2006/2007 in merito l'importanza degli ambiti agroalimentari in area urbana e periurbana:

L'esperienza del parco di Obregat di Barcellona ha introdotto il concetto di "verde coltivato in area urbana" come patrimonio collettivo. Quando il progetto è stato proposto alla valutazione CEE, di fatto la Comunità Europea è stata invitata a prendere atto non solo delle esigenze produttive del settore ma del fatto che l'agricoltura rappresenta un bene collettivo da salvaguardare, in particolare l'agricoltura in prossimità dei grandi centri urbanizzati perchè le forti pressioni edificatorie ne compromettono l'esistenza. La richiesta era di considerare anche le aree agricole urbane e periurbane come "aree sensibili". Fino a quel momento la CEE considerava aree sensibili solo le aree di montagna perché soggette allo spopolamento per mancanza di economia. E' nata così la "Carta dell'agricoltura europea periurbana", che consente di rendere queste aree oggetto di specifiche politiche e dunque destinatarie di risorse economiche e speciali canali di finanziamento.
Il "Piano di settore agricolo" provinciale è un potente strumento normativo, non più solo un insieme di regole vincolistiche; deve perseguire due obiettivi fondamentali:
1°- sostenibilità delle produzioni agricole: un'azienda agricola che contenga gli inquinanti, pratichi la forestazione di ripe, definisca il paesaggio agrario con confini boscati, ecc., seguendo piani agro-ambientali, può accedere a finanziamenti CEE proprio perché esercita un servizio alla collettività percepito e apprezzato dai cittadini;
2°- fruizione del parco: la fruibilità consente la percezione da parte dei cittadini del concetto di parco, la percezione del parco agricolo come un bene collettivo, la conoscenza delle aziende e dei loro prodotti. Il "Piano di settore agricolo" si affianca quindi a strumenti quali il Piano delle acque, il Piano della salvaguardia degli edifici storici, il Piano di salvaguardia delle cascine, ecc.
La Regione Lombardia con il "Progetto speciale Agricoltura" ha erogato al Parco Sud Milano 200.000 Euro per il progetto intitolato "Farsi conoscere nel parco", che favorisce la promozione in ambito cittadino delle aziende del parco; è stato creato il "Centro aziende agrituristiche del Parco Sud Milano" che consente di concentrare la vendita di prodotti, far conoscere la multifunzionalità delle aziende e la varietà delle offerte: centri di terapie varie, ristorazione, ricezione, terapie sociali, vendita diretta dei prodotti, asilo in cascina, attività di visite didattiche, rapporto con i consumatori attraverso la raccolta diretta. Un altro progetto è la cosiddetta "filiera corta" che consente di ridurre il costo energetico e di smaltimento rifiuti grazie alla vicinanza produttore-consumatore: una sperimentazione in atto con le mense scolastiche e aziendali locali.

<u>verde: acquisizione – riqualificazione – quali soggetti – quali risorse</u>

Il PGT di Bergamo prevede un articolato sistema di compensazione per rendere di proprietà pubblica tutte le aree individuate dal sistema del verde e assoggettarle a una progettazione unitaria grazie alla sua individuazione come ambito.
Corre l'obbligo di sottolineare alcuni rischi che tale sistema comporta:

- avallare il concetto che il suolo abbia sempre, di diritto, un prioritario valore economico in quanto edificabile e che l'interesse della proprietà sia sempre e

comunque prioritario rispetto al bene collettivo. Nessuna legge e nessuna norma lo dice;
- il sistema di compensazione ipotizzato rischia di funzionare a senso unico: ovvero che “plani” la gran parte delle volumetrie a compensazione quando ancora non si è completata neppure la demanializzazione dell’intera area. E’ l’effetto “macchia di leopardo”;
- lo strumento dell’espropriazione per pubblica utilità, previsto dalla L.R.12, appare introdotto solo come rimedio ultimo per garantire il completamento della demanializzazione delle aree che rientrano in tale ambito: col rischio che tale operazione non si possa mai concludere e di conseguenza il sistema del verde rimanga lettera morta.

A nostro avviso si dovrebbe ribaltare la priorità: l’amministrazione si garantisca la proprietà di un forte nucleo di aree individuate tramite il progetto dell’ambito “sistema verde”, recuperando i fondi prevalentemente attraverso la partecipazione ai vari bandi di riqualificazione delle aree verdi che l’Unione Europea e la Regione Lombardia hanno attivato; e solo di conseguenza individui le aree residue che possono essere destinate alla compensazione.

<u>verde: struttura di gestione – quale partecipazione</u>

L’ambito “sistema del verde” a nostro avviso dovrebbe essere oggetto di progettazione contestualmente alla redazione del PGT.
Lo strumento potrebbe essere quello del “bilancio partecipativo”; i soggetti chiamati a collaborare dovrebbero comprendere anche rappresentanti di associazioni ambientaliste, circoscrizioni, comitati locali, agricoltori.

4 il masterplan di Porta Sud

Porta Sud è indubbiamente il **settore urbano più problematico e potenzialmente più rilevante** della città di Bergamo. L'operazione trasformativa in corso di definizione ha un valore enorme tanto che viene presentata come soglia determinante nella storia della nostra città. Porta Sud sarà il terzo centro della Bergamo del terzo millennio, dopo Città Alta e il centro piacentiniano, la città della nuova economia a scala metropolitana legata alle trasformazioni del mercato globale e alla realtà ormai consolidata dell'aeroporto di Orio al Serio.
In questo scenario il tema primo su cui riflettere è come governare al meglio la trasformazione attuando politiche che inneschino processi virtuosi con ricadute di ricchezza e qualità allargate all'insieme dei cittadini, evitando approcci speculativi che privilegino l'interesse e l'arricchimento di pochi. Soprattutto, impedendo l'instaurarsi di processi di criticità e peggioramento del livello attuale della vita e della qualità urbana che non solo non distribuiscono in senso lato ricchezza ma, al contrario, generano impoverimento collettivo.

Le macro-problematiche a cui ancor oggi ancora si deve dare una adeguata e ragionevole risposta progettuale possono essere sintetizzate in tre punti:
- **la risoluzione della cesura urbana** provocata dalle linee e dallo scalo merci della ferrovia;
- **la rifunzionalizzazione dello scalo dismesso**, il suo ridisegno complessivo con la conseguente definizione delle relazioni con i tessuti edificati, gli spazi aperti e la rete della mobilità dei contesti limitrofi;
- **la riqualificazione dei complessi produttivi dismessi** che si dislocano nelle adiacenze delle aree ferroviarie.

Da queste tre grandi problematiche discende la sequenza di temi, molteplici e di varia natura, sui quali si sofferma l'analisi esposta nei capitoli seguenti, la quale propone **una sintetica valutazione critica** dei punti maggiormente problematici che emergono dal masterplan a oggi presentato. Gli argomenti sono suddivisi in quattro capitoli e le argomentazioni spesso richiamano i contenuti del documento denominato <RIFLESSIONI A SEGUITO DELL'INCONTRO AVVENUTO CON IL PRESIDENTE DI PORTA SUD>, presentato dalle Associazioni Ambientaliste alla Società di Trasformazione Urbana in data 27 marzo 2006.

<u>metodo, progetto, partecipazione</u>

Ogni intervento, in contesti simili a Porta Sud, va calibrato, verificato rispetto a un equilibrio complessivo, ambientale e paesaggistico e antropico, con l'obiettivo di ricucire e riequilibrare le disfunzioni (evidenti e deprecabili) di un passato legato a logiche puramente espansive e quantitative. **La città attuale richiede governo**, anche forte e determinato, secondo una capacità di mediazione finalizzata all'esaltazione e al progetto dello spazio pubblico e della sua qualità. L'interesse privato deve essere in tutto questo il partner fondamentale delle strategie di chi è preposto al governo in nome dell'interesse pubblico, e non può comunque sostituirsi a esso nella definizione degli obiettivi e delle strategie.

1) la città debole e la città forte

   Nel masterplan **il tema dello sviluppo a sud della ferrovia viene affrontato in modo radicalmente diverso** da quello configurato nel PRG vigente, i cui

progettisti Secchi/Gandolfi avevano immaginato una parte di città costruita per "punti notevoli" generati dalla presenza di funzioni "forti" - il teatro, il mercato, il tribunale… - ad alto interesse collettivo e quindi di per sé capaci di generare "centralità" e di qualificare lo spazio con la loro presenza pubblica e attrattiva. Il nuovo masterplan fa invece riferimento a un modello di città diversa, basato sulla definizione di una griglia di strade ortogonali e di isolati rettangolari, all'interno della quale possa essere organizzata la crescita secondo un processo temporalmente esteso, con edifici destinati a funzioni genericamente rientranti nel settore del terziario e commerciale, con margini di elasticità sufficienti a seguire le richieste e gli andamenti variabili del mercato.

Prendendo in prestito i termini del dibattito che ha caratterizzato il pensiero filosofico del secolo scorso, si può dire che nel decennio che separa il PRG Secchi/Gandolfi dal masterplan di Porta Sud si è passati **dall'idea di una città "forte" a quella di una città "debole"**: quindi elastica, disponibile a diversi assestamenti successivi, al confronto col tempo e con la variabilità delle ipotesi e delle economie.
La città "debole" della griglia di isolati ha alle spalle una lunga casistica di esempi che nel corso dei secoli hanno generato tessuti urbani differenti per qualità e urbanità (emblematici sono le "iron grid" delle città americane, da Philadelphia a New York). Si può immaginare uno scenario simile per una città della cultura italiana di questo periodo, in cui il tema centrale è quello del territorio come bene scarso e prezioso, nel quale è necessario portare qualità e non quantità?

La città che deve nascere a Porta Sud è quella dove lo spazio pubblico ha una forte identità: il progetto piacentiniano per il centro di Bergamo bassa, tanto citato nella presentazione del masterplan di Porta Sud, è un esempio ben riuscito di disegno pubblico della forma di un pezzo di città, basato sull'attenta lettura dell'esistente e quindi capace di portare a compimento un processo stratificato di funzioni e significati e con esso **la costruzione di un'identità radicata nel Genius loci**: in quanto tale rientra nell'illustre tradizione dell'urbanistica otto-novecentesca contrapposta a quella non disegnata, dispersa e nebulosa della periferia di molte città.

Il tracciato di strade ortogonali come principio meramente e minimamente garante del funzionamento trasportistico-distributivo, senza criteri di forma definita e di qualità delle funzioni insediate, è **il modello che ha generato le peggiori periferie della città** negli ultimi due secoli.
E' categoricamente da evitare che il nuovo centro diventi l'espressione opaca del nuovo *laissez faire* globalizzato, immagine omologata che cancella le differenze e i paesaggi locali, nascondendo le notevoli volumetrie previste come "prezzo indispensabile" per la valorizzazione dell'area ferroviaria dietro rendering di trasparenze e immaterialità colorati con i toni del verde e della terra.

2) partecipazione e attuazione

Il concetto della **partecipazione** è ormai divenuto parte fondamentale di ogni processo pianificatorio che regoli la modifica futura della città e del territorio urbanizzato. Come stabilito dalla legge regionale 12/05, **il coinvolgimento dei cittadini, delle associazioni e di tutti i soggetti interessati** a esprimere un proprio contributo, critico o propositivo, deve essere fatto convogliare all'interno delle scelte di costruzione delle scelte di pianificazione che hanno una ricaduta significativa nella realtà urbana. Ciò dovrebbe valere ancor di più riguardo a piani e strategie di progetto che, come nel caso di Porta Sud, delineano trasformazioni urbane di larga portata.

Ai **punti n. 1 e 2 delle citate <Riflessioni>** veniva auspicata *l'assunzione di **un metodo di progettazione condivisa e allargata** ai vari soggetti portatori di interessi e di contenuti presenti nel territorio cittadino,* attivando *da subito un corretto ed esaustivo processo di informazione.*
Nella consapevolezza di quanto potesse essere importante un dialogo costruttivo e continuo con la cittadinanza, e in particolare con le associazioni portatrici di interessi comuni*,* nello stesso documento si chiedeva apertamente alla Società Porta Sud di attuare (a partire dal marzo 2006) *sistemi di trasmissione dei dati e di comunicazione dei livelli via via conseguiti nella progettazione […],* auspicando, inoltre, *che la variante urbanistica per l'area in oggetto potesse crescere in stretto coordinamento con il PGT, e non in una logica di svolgimento parallelo e autonomo.*

E' preoccupante constatare che, contrariamente agli auspici sopra rievocati, il masterplan e le scelte alla base delle strategie di Porta Sud siano avvenute con la totale **esclusione dell'ascolto delle esigenze della città** e di qualsiasi processo di partecipazione. La Società "privata" che si trova a gestire il futuro dell'area strategicamente più rilevante della città ha volutamente escluso l'interlocuzione con i residenti dei quartieri limitrofi e con il resto della comunità bergamasca.

Lo studio e lo sviluppo del progetto di Porta Sud sono avvenuti secondo **logiche e strategie interne alla stessa società ed esterne all'iter del PGT**: i pochi e sporadici confronti che sono avvenuti fra il progetto e il piano non possono di certo essere considerati come lo stretto coordinamento fra i due processi in corso di svolgimento.
Senza entrare nel merito di una questione che meriterebbe un approfondimento specifico, dalla pochezza dei dati che emerge dalla presentazione del masterplan non è dato di sapere se gli studi e le analisi condotte entro il Piano dei Servizi del PGT siano stati assunti per la definizione dei contenuti dello stesso masterplan.

La medesima logica di **disgiunzione fra il progetto e pianificazione comunale** riguarderà evidentemente anche il futuro iter di attuazione dello stesso comparto, il quale sarà portato avanti ricorrendo a strumenti "separati", quali l'Accordo di Programma e il Programma Integrato d'Intervento avulsi dal PGT. Ciò è inaccettabile, data l'importanza del comparto in oggetto, e prefigura preoccupanti scenari di collisione fra le scelte di Porta Sud e le logiche pianificatorie generali.

Gli strumenti di contrattazione pubblico/privato - quali i Programmi Integrati d'Intervento e gli Accordi di Programma - sono purtroppo diventati la principale modalità di attuazione di interventi di riqualificazione/espansione di grande peso urbano. Ma i risultati progettuali fondati su tali strumenti sono spesso discutibili e oggetto di contestazione pubblica, perchè nascono sistematicamente da un processo riservato di contrattazione separata.
Con quale legittimità questi interventi non si sottopongono al giudizio della città e dell'opinione pubblica? Se le parole della politica avanzano la necessità di valorizzare il confronto e di favorire la qualità degli interventi, i fatti degli interventi privati dimostrano esattamente il contrario. Di recente **l'Authority sui lavori pubblici** si è espressa a favore di una norma che ribadisce la necessità di considerare le opere private di trasformazione urbana come opere pubbliche. Se ciò fosse effettivamente attuato, unitamente allo strumento del **concorso di architettura**, ciò costituirebbe un processo trasparente in grado di dare minime garanzie di qualità architettonica e urbana di cui il nostro paese ha bisogno.
Il PGT in via di formazione dovrebbe recepire l'obbligo di sottoporre gli interventi oltre una certa scala a procedura concorsuale, per non rischiare che si traduca

anch'esso in uno strumento di ratifica di decisioni prese in forma privata senza alcuna condivisione pubblica.

il progetto degli spazi aperti

All'interno di un sistema urbano complesso come quello di Porta Sud, gli spazi aperti giocano un ruolo fondamentale. **La qualità del disegno formale, dei contenuti funzionali, delle relazioni e connessioni che da essi si possono istituire** è uno dei punti più significativi sui quali impostare la risoluzione delle problematiche del comparto in questione. In contrapposizione alla dequalificazione dello spazio aperto della città contemporanea, alla supremazia della mobilità automobilistica e al distacco dell'esperienza dell'uomo dal contatto diretto con l'ambiente urbano, gli spazi aperti devono essere concepiti come **il luogo pubblico per antonomasia**, ovvero come la parte della città in cui si dovrebbe condensare la parte più qualitativa dell'esperienza fruitiva, percettiva, motoria degli abitanti-cittadini e degli <users> metropolitani.

1) il disegno urbano e l'Asse Ferdinandeo

Molta parte del disegno del masterplan poggia sulla **prosecuzione della giacitura dell'Asse Ferdinandeo** (il viale Papa Giovanni XXIII), e gli spazi aperti si strutturano secondo geometrie parallele e ortogonali a esso.
Da un punto di vista concettuale può essere condivisibile l'assunzione del tracciato storico e fondativo della città, assumendolo come un segno ordinatore della futura struttura urbana a sud della ferrovia; tuttavia dall'osservazione delle rappresentazioni planimetriche e tridimensionali del masterplan emergono notevoli perplessità, innescate anzitutto dalle ambiguità e dall'indecisione dovute all'indeterminatezza funzionale, formale, relazionale che scredita il proseguimento dell'Asse.

Non è chiara la declinazione funzionale del proseguimento dell'Asse: ovvero se esso sia strada automobilistica, percorso pedonale/ciclabile, oppure se sia un futuribile sistema di trasporto pubblico. La mancata precisazione della tipologia di mobilità non è in alcun modo ammissibile in quanto sulla prosecuzione dell'Asse, come detto, poggia gran parte del disegno del piano; inoltre da esso può dipendere una parte significativa dei potenziali flussi di spostamento fra i due fronti separati dalla ferrovia.
Inoltre pare del tutto ignorata l'ipotesi, avanzata dal Piano Urbano della Mobilità adottato dal Comune di Bergamo, di dotare l'area in oggetto di un sistema di trasporto meccanizzato che leghi possibili parcheggi di interscambio esterni con l'area dell'ex scalo ferroviario.

Non è chiaro il rapporto dell'Asse con la futura stazione intermodale (il cui fronte sarà sull'attuale piazzale Marconi), né il suo **l'andamento altimetrico** (non rappresentato nelle sezioni di progetto) e nemmeno come venga superato lo stesso nodo per ottenere **il collegamento con l'area dell'ex scalo ferroviario** dismesso e la via Gavazzeni.

Non è chiara **l'interazione dell'Asse con gli spazi aperti** - verdi e pavimentati - della <città compatta> e quali rapporti si istituiscano fra i due termini in gioco; è invece evidente come molte presenze edificate previste nella <città compatta> e nel <campus> mostrino una **totale indifferenza del principio insediativo** nei confronti dell'Asse stesso.

L'indeterminazione del progetto fa emergere **l'arbitrarietà della prosecuzione dell'Asse Ferdinandeo** oltre il limite storico della ferrovia. La nuova traccia, oltre ad essere avulsa da quelle precisazioni che dovrebbero invece essere i preliminari presupposti di progetto, non riconosce il ruolo fondativo storicamente ricoperto dall'Asse nella costruzione del centro di Bergamo bassa. L'avvilimento della collisione/conclusione del suo tracciato con la Circonvallazione, nonché la conseguente soluzione formale che ne sancisce il termine (il <buco> che perfora un suolo artificiale), non è che l'epilogo che denota quanto questa scelta del masterplan sia priva di adeguate e coerenti valutazioni progettuali.

2) le aree verdi

Al punto n. 4 delle citate <RIFLESSIONI> veniva auspicata *la tutela del quadrilatero di campagna residuale incluso tra il torrente Morla, le Cliniche Gavazzeni, la Via Europa, la Circonvallazione: sebbene esterno al perimetro di futura trasformazione, l'area ne subirà indubbiamente i riflessi e, per tal motivo, dovrebbe essere oggetto di concrete ipotesi di pianificazione che salvaguardino e valorizzino la sua sopravvissuta presenza.*
A seguito dell'evoluzione societaria e progettuale di Porta Sud, il perimetro di sua competenza si è esteso sino a comprendere le aree sopra indicate, ora incluse nel <campus> e identificate come una delle tre "stanze verdi" previste dal PGT.

Le indicazioni di massima del masterplan evidenziano una scansione geometrica della vasta area verde, alternando le zone vegetali a percorsi e a <vasche di laminazione>, e indicando la presenza di alcuni campi sportivi al centro della stessa.
Senza entrare nel merito di indicazioni che, evidentemente, meriterebbero un approfondimento maggiore, si sottolinea l'importanza di delineare da subito **una precisazione architettonica, funzionale, relazionale della <stanza verde>** - seppur in termini non definitivi - e ciò anche in rapporto al sistema di connessione della <cintura verde> prevista dal PGT, di cui è parte integrante.

Al di là delle quantità dei metri quadrati di verde previste dal masterplan, sorge spontanea la domanda della qualità da attribuire a tali aree, prevedendone un approfondimento che - effettivamente e non formalmente - istituisca **un progetto di confronto con la realtà** dei quartieri limitrofi, con le istanze dei cittadini, dei comitati, delle circoscrizioni, delle associazioni, con la forte presenza degli Istituti scolastici di via Europa.

Un siffatto percorso progettuale partecipato porterebbe a individuare **il carattere specifico della <stanza verde> e i suoi elementi di identità** rispetto alle altre due aree analoghe. Se la disponibilità di verde urbano, come più volte ricordato nel Preliminare del PGT, costituisce una delle necessità maggiormente presenti a Bergamo, non è possibile pensare di trovarne soddisfazione attraverso quantità indifferenziate e decontestualizzate.

3) il torrente Morla

La planimetria del masterplan mostra **la modifica del corso del torrente Morla**, integrato dal disegno di una serie di <vasche> che da esso si diramano verso via Europa e che si innestano anche fra le corsie della Circonvallazione. Tali elementi acquei dovrebbero diventare bacini di laminazione da utilizzare a supporto delle edificazioni previste, principalmente nella zona della denominata "città compatta".

Sospendendo il giudizio sulla effettiva fattibilità di una simile e delicata trasformazione del corso d'acqua - e andando oltre l'indicazione formale che trapela dalla planimetria di progetto - si sottolinea come l'esiguità delle informazioni allegate al masterplan non consenta di avere alcuna notizia riguardo a **ipotesi riqualificative, di bonifica ambientale complessiva e di depurazione permanente dell'intero corso del Morla**, senza la quale risulterebbe velleitario, se non dannoso, qualsiasi uso delle acque del torrente.

Tale previsione progettuale, senza il supporto logico di appropriati studi di fattibilità, senza il confronto di analisi ambientali specifiche, rischia di diventare **un mero formalismo planimetrico**, privo di quel necessario sostegno scientifico che ne costituirebbe, invece, la corretta base per la costruzione di un processo di definizione e verifica di tutti i complessi aspetti (non ultimo quelli di carattere economico) che una simile previsione implica.

Si ricorda che **al punto n. 4 delle citate <RIFLESSIONI>**, veniva auspicata *la riqualificazione del torrente Morla*, attraverso *un progetto integrale ad ampio spettro ambientale* che *permetterebbe la valorizzazione della sua dimenticata presenza, il recupero dei margini naturali e l'utilizzo ricreativo delle aree di sponda.*

il progetto degli spazi edificati

Lo spazio edificato di Porta Sud determinerà la disponibilità di vaste **volumetrie residenziali, terziarie e di servizio pubblico**, collocate entro **un'area strategicamente fondamentale** per l'assetto futuro di Bergamo. La disposizione dei nuovi edifici, il loro rapporto con le aree aperte e con i percorsi della mobilità contribuirà in modo determinante alla formazione dello spazio e del profilo urbano del futuro centro della città. L'architettura degli edifici di Porta Sud sarà il volto della Bergamo del terzo millennio e si relazionerà, a distanza, con le precedenti testimonianze architettoniche del centro piacentiniano e del centro antico.

1) le volumetrie

Il masterplan prevede una quantità di nuovi volumi edificati pari a **1,8 milioni di metri cubi**, di cui 300.000 dedicati ai cosiddetti standard di qualità e circa 400.000 recuperati da volumetrie esistenti da demolire. La maggior parte degli edifici si colloca nella <città compatta>, in particolare nelle aree dell'ex scalo merci, sul nuovo suolo artificiale e nelle aree produttive dismesse del settore nord-orientale. Oltre a ciò, sono previste alcune edificazioni disperse nel <campus>, lungo la via Gavazzeni e la Circonvallazione.

L'eccessivo peso insediativo, determinato dalla quantità volumetrica prevista, insiste su una superficie ben più limitata rispetto all'estensione territoriale del comparto, pari a circa 850.000 mq, e ciò determina una innegabile perplessità riguardo all'effettiva valutazione dei riflessi che tale edificazione densa produrrà sulla parte più settentrionale dell'area.

Se **il principio insediativo** della <città compatta> risponde a un disegno a isolati, la disposizione degli edifici lungo la via Gavazzeni e la Circonvallazione presenta logiche di casualità, indipendenti da precisate regole dispositive e da un attento studio del rapporto con il contesto.

Desta perplessità l'aver considerato **alcuni edifici pubblici all'interno degli standard di qualità**, come ad esempio il Palazzo della nuova sede amministrativa e direzionale della Provincia di Bergamo.
Lo stesso edificio dell'Ente provinciale, peraltro, presenta **un volume di accentuata altezza**, il cui sviluppo verticale è giustificato dalla volontà di non occupare il suolo urbano e di impiegarlo per la realizzazione del parco urbano limitrofo.
Come risulta dagli elaborati di progetto, l'oggetto verticale dimostra l'attitudine a diventare un <un landmark> dell'intera area ma, nonostante il suo ruolo, è inserito in una delle parti del masterplan dal disegno più incerto e, soprattutto, non ha alcun rapporto con la prosecuzione dell'Asse Ferdinandeo.

Molta perplessità è inoltre generata dal **mancato progetto di riuso di alcune testimonianze di archeologia industriale**, presenti nell'area dello scalo e delle ex industrie limitrofe, sottoposte a una operazione di autentica catarsi urbana.
Gli effetti della demolizione della quasi totalità degli edifici esistenti a nord della ferrovia determinerà peraltro **l'isolamento della stazione delle autolinee SAB** (unico sopravvissuto, in quanto sottoposto a vincolo architettonico), il quale nella planimetria del masterplan galleggia nella vacuità di un imprecisato rettangolo verde.

2) il contesto esistente

Dai rendering che simulano prospettive a volo d'uccello emergono **imprecisioni ed errori di rappresentazione del contesto esistente**, i quali denotano una ingiustificata superficialità nella definizione dei volumi e degli spazi aperti contestuali, che dovrebbero essere invece molto considerati in una logica progettuale adeguatamente sensibile all'esistente.
Tale carenza è particolarmente evidente nelle aree a nord della ferrovia, in cui la superstite stazione delle autolinee non è rappresentata nel rendering a volo d'uccello, così come sono erroneamente indicati i volumi all'incrocio fra la via Bono e il Viale Papa Giovanni XXIII (inclusa l'attuale stazione autolinee).

Fra i disegni di progetto non sono presenti prospettive/rendering con punto di vista alla quota del suolo. Ciò non consente, ad esempio, di **comprendere e valutare l'impatto visivo dei nuovi volumi** rispetto ai tessuti esistenti e allo spazio aperto della città.
Un piano urbano di tale complessità, in grado di incidere fortemente sull'intero assetto di Bergamo, dovrebbe essere accompagnato da studi specifici sulla percezione, effettuati considerando coni a visuale fissa, negli spazi aperti pedonali, e coni a visuale cinetica lungo le strade di scorrimento.

il progetto degli spazi infrastrutturali

Il tema delle infrastrutture della mobilità gioca un ruolo fondamentale all'interno del progetto Porta Sud, in quanto in esso **è prevista la localizzazione del nodo intermodale** che dovrebbe ridefinire in modo sistemico il funzionamento dei terminali fondamentali delle reti di trasporto ferroviario, tranviario e anche delle autolinee. Il perimetro di competenza di Porta Sud comprende le tre stazioni attuali (FS, TEB, SAB, etc.), definisce la posizione del nodo di scambio (nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria), ridisegna alcune arterie stradali, prevede la nuova linea ferroviaria di connessione con l'aeroporto di Orio al Serio. Pertanto è logico supporre che lo scenario trasportistico futuro di Bergamo verrà determinato dall'attuazione delle scelte

di mobilità che riconoscono in Porta Sud il cardine cruciale di un sistema che, ben oltre i limiti amministrativi del capoluogo, agirà su scala territoriale di vasta dimensione.

1) Il rapporto tra infrastruttura e architettura/paesaggio/ambiente

   Al punto n. 4 delle citate <RIFLESSIONI> veniva auspicato *un equilibrio nel sistema della mobilità*, sottolineando che *un progetto capace di integrazione fra le varie tipologie del trasporto - il lento ed il veloce, il pubblico ed il privato - permetterebbe di ristabilire un bilanciamento della componente automobilistica e di migliorare le attuali condizioni di inquinamento ambientale, mentre, il considerare le opere infrastrutturali in quanto architetture urbane consentirebbe di attribuire ad esse un adeguato valore estetico, da integrare al disegno dei nuovi spazi aperti ed edificati.*

   Dai disegni di progetto e dalle informazioni correlate non è chiaro **il funzionamento del nodo intermodale**, ovvero, gli elaborati non consentono ci comprendere come avvenga la relazione fra le varie parti che lo compongono.

   Non è chiaro se **i riflessi sulla viabilità urbana indotti dalle nuove volumetrie** previste siano stati valutati e/o confrontati, ad esempio, con quanto previsto dal già ricordato PUM del Comune di Bergamo né se, rispetto a quest'ultimo, siano state assunte o negate le previsioni riguardo al sistema della viabilità generale e, in particolare, a quanto delineato per la risoluzione di questioni specifiche, come ad esempio il sistema dei parcheggi e dell'accessibilità, nonché del sistema dei trasporti pubblici urbani.

   Dal masterplan non emerge **la localizzazione del tracciato della nuova linea ferroviaria** che, a partire dal nodo intermodale, dovrebbe collegare l'aeroporto di Orio al Serio alla città. A tal proposito si sottolinea la necessità di provvedere da subito a studi specifici riguardo al rapporto della nuova linea rispetto al paesaggio urbano attraversato.

5 il Programma Integrato d'Intervento "Largo Barozzi"

Il progetto preliminare - presentato dall'Azienda Ospedaliera e redatto da una società di progettazione della Regione Lombardia - ha lo scopo di verificare la fattibilità urbanistica, edilizia ed economica dell'intervento di riconversione dell'area di Largo Barozzi.
Una volta approvato in via definitiva dall'Amministrazione Comunale verrà bandito, come prevedono le norme europee, un concorso pubblico per la stesura del vero e proprio PII a cui seguirà la consueta procedura di approvazione a norma di legge.

Se è vero che il master plan presentato prefigura solo "idealmente" un possibile progetto che potrà essere modificato - soprattutto per quanto attiene le caratteristiche insediative, morfologiche e tecnico-costruttive dei nuovi edifici - è tuttavia altrettanto vero che spetta a questo progetto definire (o meglio definirà poiché è ancora un work in progress) le destinazioni d'uso, le nuove volumetrie e quali siano gli edifici del vecchio ospedale da demolire (è in corso da questo punto di vista un rapporto con la Soprintendenza, essendo l'edificio soggetto a vincolo monumentale) in modo da inserire questi parametri e vincoli nel bando di concorso.

Entrando nello specifico dei contenuti della proposta si avanzano le seguenti considerazioni:

1) La scelta più indicata sarebbe senz'altro quella di destinare l'intera area a campus universitario (prevedendo anche una quota di residenze per gli studenti) integrato con servizi per il quartiere (asilo nido, palestra, campo sportivo, spazi di aggregazione pubblica) e un'ampia dotazione di verde pubblico; in tal modo si potrebbero riutilizzare le volumetrie del vecchio ospedale (con interventi diversificati di risanamento conservativo/ristrutturazione/demolizione e ricostruzione), inserire nel quartiere un'importante struttura pubblica a scala urbana (e non solo, come del resto è il caso dell'attuale ospedale), dotare il quartiere dei servizi a oggi mancanti e soprattutto ridurre al minimo l'impatto volumetrico a favore del verde con un indubbio vantaggio anche per la salute pubblica. Non crediamo, inoltre, che l'insediamento del campus universitario implichi un aumento del traffico nel quartiere (ma piuttosto una sua riduzione rispetto a una funzione indubbiamente più "pesante" come quella dell'ospedale) e comunque andrebbe potenziato il trasporto pubblico (per altro già esistente e sicuramente più fruito dagli studenti piuttosto che da altri residenti). Siamo consapevoli, naturalmente, che questa scelta può essere praticabile solo con un intervento diretto del Ministero competente oppure anche della Regione Lombardia (a cui è delegata la materia sanitaria), una volta conosciuta l'entità esatta dei costi per completare il nuovo ospedale.

2) La proposta avanzata dall'Azienda Ospedaliera e dalla Regione Lombardia prevede la realizzazione di nuove volumetrie. Alcune di queste sono collocate in fregio alla via XXIV Maggio (con altezze superiori agli altri edifici prospicienti la strada) e destinate a nuova residenza, altre lungo via Innocenzo XI con la costruzione di un edificio di 20.000 mq da destinare a Università: un edificio lungo e molto alto che chiude il cono visivo sulla città alta e incombe sugli edifici preesistenti. **La realizzazione di questo edificio rientra negli "standard qualitativi" e quindi non è un reddito per l'operatore privato ma un costo da sostenere; e in questo senso la sua costruzione non può essere invocata, a differenza delle altre volumetrie destinate ad abitazione e quindi vendute sul mercato immobiliare, come necessaria per incamerare fondi da destinare al completamento del nuovo ospedale.** In definitiva il Comune chiederà

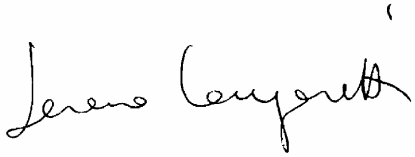
all'operatore privato di costruire questo edificio che poi lo stesso Comune consegnerà all'Università. A nostro avviso la realizzazione di questo edificio non risolve certamente i problemi di spazio dell'Università (cosa che invece si otterrebbe con il campus) e costituisce un ulteriore impatto volumetrico su un comparto già gravato dalle volumetrie residenziali. Riteniamo quindi più opportuno che non venga costruito e al suo posto l'operatore privato si faccia piuttosto carico della realizzazione di un parco pubblico (più ampio di quello già previsto) e dei servizi di quartiere (asilo nido, palestra, campo sportivo, spazi di aggregazione pubblica) dal momento che è il quartiere stesso che dovrà reggere l'impatto del nuovo insediamento residenziale. Tanto più che già nel PII di riconversione dell'area ex Enel lo "standard qualitativo" è individuato nel restauro del Carmine in Città Alta, e quindi in un'opera pubblica che pur essendo meritoria non è a diretto vantaggio del quartiere.

3) Per quanto riguarda i servizi di quartiere, alcuni di questi (pochi) sono già previsti nella proposta di progetto ma a nostro avviso, oltre ad essere insufficienti (vedi punto precedente), sono mal collocati: riteniamo senz'altro più funzionale alle esigenze del quartiere la loro collocazione verso la via XXIV Maggio.

4) Per quanto riguarda la dotazione di verde pubblico, la costruzione delle nuove volumetrie è tale da ridurne la presenza a una quota marginale in rapporto alla dimensione del comparto e alle aspettative del quartiere. Anche per questo motivo riteniamo che le volumetrie debbano essere ridotte al minimo indispensabile per il reperimento di fondi da destinare al completamento del nuovo ospedale: meglio se ci fosse un finanziamento, anche parziale, ancora della Regione o piuttosto della Provincia, che fino ad oggi ha dato un contributo tutto sommato marginale per la realizzazione di un'opera pubblica che ha come bacino d'utenza non solo la città ma anche la provincia.

Bergamo, 10 luglio 2008

Italia Nostra Sezione di Bergamo
IL PRESIDENTE



(Arch. Serena Longaretti)

WWF Italia Sezione di Bergamo
IL RESPONSABILE

(Ing. Mario Zamboni)