

Bergamo, 15 dicembre 2008

Prot.n. 15016

*Agli estensori del documento di Valutazione ambientale strategica
del Piano di Governo del territorio del Comune di Bergamo*

Ai Progettisti del PGT di Bergamo

Ai Progettisti del PGT di OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE VAS DEL DOCUMENTO DI PIANO DEL PGT

CONSIDERAZIONI GENERALI

Ci sembra importante sottolineare il fatto che il Rapporto ambientale non contiene un'analisi sufficientemente dettagliata dello stato di fatto. Le troppo sintetiche e generiche sintesi dedotte dal Rapporto Ambientale 2005-2006 delle varie componenti ambientali (aria, acqua, suolo e sottosuolo, biodiversità, ecc...) non sono per nulla sviluppate, al punto che non è stato riferito quali siano le situazioni di partenza (dati) dello stato dell'ambiente, le sue criticità o potenzialità, debolezze o punti di forza. Forse non per tutte le componenti si può sempre proporre un'analisi del tipo SWOT (strenghts, weaknesses, opportunities, threats), ma ci sembra doveroso oltre che indispensabile, partire , come del resto prevedono le linee guida per la redazione della VAS, dalla evidenza di dati certi relativi ai vari indicatori ambientali prescelti (perché più significativi), partendo cioè dalla situazione di uno stato di fatto. Senza ciò ci si domanda come sia possibile raffrontare i dati di monitoraggio che verranno raccolti durante l'attuazione del Piano con lo stato di partenza, quali siano cioè i risultati attesi e quali possano poi divenire le modifiche alle scelte del PGT da apportare nel caso di esiti negativi. Chiediamo in tal senso che nel Rapporto Ambientale della VAS, per ogni componente ambientale siano chiari i dati di partenza, gli obiettivi concreti da raggiungere (anche in termini numerici) e le misure mitigative o compensative da applicare per il loro raggiungimento, nonché gli indirizzi da seguire per un'eventuale correzione delle scelte di pianificazione. Pensiamo che sia opportuno, se non indispensabile, che i dati per i vari indicatori ambientali siano evidenti, certi e confrontabili anche in futuro proprio consultando il piano di monitoraggio proposto e che costituisce un allegato fondamentale della VAS

Di seguito si riportano alcune osservazioni riguardanti gli aspetti generali del Rapporto Ambientale della Vas del Documento di Piano del PGT. Le stesse trovano ulteriore critica nella seconda parte delle presenti, laddove si sono analizzati nello specifico alcuni aspetti particolari riguardanti la seconda parte del Rapporto, ossia quanto contenuto nei capitoli dal n. 11 al n. 21.

considerazioni generali

- > Il Rapporto Ambientale rivela alcune carenze dovute in particolare ad un impostazione metodologica generica che esula dall'apporto di analisi specifiche capaci di approfondire adeguatamente le conseguenze delle scelte del Documento di Piano sul territorio e sull'ambiente.

- > Il Rapporto non presenta adeguati scenari alternativi da delineare per far fronte agli effetti negativi indotti dalle previsioni di Piano. I correttivi e le mitigazioni sono inappropriate, generiche e non confacenti ad una Vas di PGT.
- > Il Rapporto, come noto, esclude considerazioni circa le trasformazioni indotte da altri strumenti che, di fatto, hanno anticipato le scelte di Piano. Ciò è particolarmente grave se si considera che diverse aree di trasformazione, attuate con PII di particolare rilevanza, non sono state assoggettate ad alcun processo VAS, perché ritenuti escludibili.
- > La prima parte del Rapporto riporta ampi richiami a temi, argomenti e principi propri del pensiero sostenibile e della cultura afferente alle cogenti problematiche dell'ambiente globale. Se, da un lato, è encomiabile il richiamo a tale letteratura, dall'altro è da osservare che il metodo e le scelte di fondo adottate nel Rapporto non affermano una convinta adesione a tale orizzonte culturale.
- > Il Rapporto Ambientale si presenta come una giustificazione a posteriori delle scelte (a volte difficilmente condivisibili) contenute nel Documento di Piano. E' totalmente assente l'aspetto costruttivo/modificativo che dovrebbe, nei casi migliori, consentire al percorso Vas di interagire con le scelte di Piano e di influire – in modo correttivo e migliorativo – sulle stesse. Da questo punti di vista il Rapporto analizzato evidenzia un preoccupante limite.
- > Allo scopo di evidenziare alcuni aspetti critici del Rapporto in oggetto, si riportano di seguito alcune sintetiche considerazioni inerenti a capitoli specifici.

capitolo 13, “Quadro degli obiettivi e delle azioni strategiche del Documento di Piano”

- > Fra i sei obiettivi del Piano particolarmente importanti sono il *contenimento del consumo* di suolo (n. 3) e la *promozione della partecipazione* (n. 5).

In alcuni Ambiti di Trasformazione il primo obiettivo è stato totalmente infranto (si vedano gli approfondimenti specifici relativi ai singoli AT e AS), anche se dai dati generali proposti dal Documento di Piano pare sia stato invece raggiunto. Ad aggravare tale condizione di consumo, inoltre, è da considerare un altro fattore altrettanto negativo, la frammentazione dei suoli, che sfugge completamente alle valutazioni del Rapporto in oggetto. Come dimostra l' "esemplare" trasformazione inclusa nell'AS11 (il quadrilatero nei pressi dell'aeroporto e delimitato da asse interurbano, Via Zanica, Autostrada), il territorio, oltre ad essere consumato dalle urbanizzazioni, viene totalmente frammentato da una logica dispositiva parcellizzata dei singoli comparti edilizi, dai tracciati delle nuove strade di collegamento, dai parcheggi e dalla nuova ferrovia di collegamento Aeroporto/stazione FS. Una simile logica insediativa e infrastrutturale, oltre a non essere sostenibile, va nella direzione opposta ad una qualsivoglia valutazione ambientale positiva.

Anche l'obiettivo della *promozione della partecipazione* non può essere considerato raggiunto se si l'ambito strategico più importante di tutto il quadro urbano di Bergamo, ovvero Porta Sud, è nato e cresciuto negli anni escludendo volutamente qualsiasi forma di partecipazione. Come può dunque il Documento di Piano avere la protervia di inserire fra i propri obiettivi un'attività completamente negata nei fatti a proposito di un insieme di trasformazioni che determineranno – non solo lo sbandierato futuro “centro” della Grande Bergamo – un assetto insediativo/ambientale/infrastrutturale dall'enorme peso sul resto della città? Tale carenza partecipativa è stata più volte segnalata dalle nostre Associazioni, sia all'Amministrazione Comunale sia alla stessa società “privata” che sta inadeguatamente gestendo la trasformazione del predetto comparto.

- > La valutazione e le conseguenti misure alternative circa gli effetti ambientali delle scelte incluse nel Documento di Piano sono riassunte dagli schemi matriciali riportati in conclusione di capitolo. Tuttavia, al di là della sconcertante genericità delle valutazioni, ad ogni “NO” segnalato nei predetti schemi non corrispondono specifiche, mirate e adeguate misure di correzione. Pertanto, oltre a non essere analizzati, in termini quantitativi/qualitativi, gli effetti ambientali delle azioni di Piano, la Vas non propone contromisure (reali e condivisibili, secondo una corretta concezione scientifica del processo Vas) da opporre alle valutazioni negative.
- > Gli “Obiettivi strategici” e gli “Indirizzi, Politiche, Azioni” relative ai tre sistemi insediativo, ambientale e infrastrutturale appaiono anch’essi estremamente generici e carenti di precisazione. Alcune voci sono del tutto prive di un riscontro con quanto previsto dal Documento di Piano. Analizzando solo alcuni Obiettivi, concernenti il Sistema Ambientale e riportati a pag. 61, si ravvisa che temi estremamente importanti, quali “la realizzazione della cintura verde”, o l’“acquisizione e valorizzazione di ambiti verdi periurbani”, o la “promozione del sistema agricolo e del suo carattere multifunzionale” trovano nei successivi “Indirizzi, Politiche, Azioni” solo alcune brevi annotazioni, mancanti di qualsiasi concreto approfondimento che renda conto di come potranno essere raggiunti nel tempo tali ambiziosi obiettivi. Le schede del Documento di Piano sono altrettanto carenti.
Il medesimo carattere di genericità riguarda gli altri due Sistemi: in quello infrastrutturale, a pagina 61 e 62, non vi è alcun riferimento a proposito di come avverrà il “potenziamento del sistema delle radiali di penetrazione” – annoso e pericoloso problema aperto –, né di cosa si intenda per “inserimento e mitigazione ambientali delle opere infrastrutturali”. Tuttavia, fra le “Azioni relative al sistema infrastrutturale” compaiono opere, quali la “Bretella di Colognola”, notoriamente conosciute per essere esempi negativi di strade ancor oggi in fase di realizzazione.
Ciò che non è esplicitato nel Rapporto Ambientale non è, nemmeno in questo caso, oggetto di trattazione del Documento di Piano. Le annotazioni riportate nelle varie tavole, a fronte dell’indicazione di volumetrie, aree edificate e nuove strade, non lasciano trapelare la qualità d’inserimento paesaggistico e ambientale delle previsioni.

capitoli 11 – “livelli di trasformabilità del territorio”

- > La planimetria della suddivisione del territorio in base ai livelli A, B, C, di idoneità di utilizzo del territorio non è allegata al Rapporto in oggetto. La descrizione dei vari Livelli, pur dettagliata, non ha pertanto precisa localizzazione.
- > Le aree del Parco agricolo ecologico di Bergamo, già individuate dallo Studio di Fattibilità e dalla documentazione preliminare predisposta per l’avvio dell’iter di riconoscimento come PLIS, sono inclusi nel Livello A di massima idoneità. Tuttavia, sebbene la Vas le abbia considerate tali, nel Documento di Piano diverse aree incluse in tale perimetrazione sono state assoggettate a trasformazione edilizia pesante, come nel caso dei nuovi volumi industriali e residenziali previsti ad est del Kilometro Rosso, in zone oggi completamente agricole. E’ evidente che l’incongruenza fra il Rapporto in oggetto e le previsioni di Piano è netta e perciò totalmente inaccettabile.
- > Sempre a proposito del Parco agricolo ecologico di Bergamo, data la sua importanza (ribadita più volte dall’Amministrazione Comunale) ed il Livello di attenzione dedicato (teoricamente) alle aree agricole dalla Vas, non si riesce a capire perchè esso non sia stato considerato come Ambito Strategico, al pari di altre aree incluse nel disegno della “cintura verde”. La sua estensione è stata invece parzialmente frammentata tra l’ambito AS6 di Grumello e l’ambito AS11, come se la natura

di un simile parco fosse funzionale a determinate scelte insediative, evidentemente nella logica di questo PGT più importanti (ovvero Nuova Accademia della Guardia di Finanza e nuovi insediamenti produttivi/residenziali di Kilometro Rosso). In tale prospettiva è stata completamente elusa l'importanza della porzione di parco agricolo che si sviluppa a sud di Grumello, nonché il settore compreso tra la ferrovia e l'autostrada A4, disattendendo completamente le aspettative degli agricoltori che vi operano.

capitoli 14/15 – “*ambiti di trasformazione*” e “*valutazione delle scelte di piano*”

- > L'uso di indicatori parametrici e di quantificazione delle azioni di piano secondo Unità di misura adeguate (es. mq di suolo consumato, o mc di nuovi edifici) non è presente. Le valutazioni dei singoli AT è generica, non entra nel merito degli effetti se non attraverso l'attribuzione di inefficaci simboli “☺ ☹ ☹”, estremamente soggettivi e privi di un fondamento analitico e scientifico. Gli indicatori riportati nel capitolo n. 20, inerente il “monitoraggio ambientale”, non trovano alcuna applicazione nella valutazione del Rapporto Ambientale.

capitolo 19 – “*misure di mitigazione*”

- > Le misure di mitigazione indicate nel Rapporto si limitano ad un'elencazione di tipologie vegetali e composite che non possono essere considerate esaustive ai fini di un'adeguata strategia di miglioramento degli effetti negativi indotti dalle scelte di Piano.
- > L'elenco è privo di qualsiasi specificazione grafica, di campioni, di esempi o casi di “buona pratica” e, soprattutto, le tipologie non trovano alcuna localizzazione planimetrica e confronto con i vari casi critici già oggi evidenziabili. Di tale corredo è privo anche il Documento di Piano.
- > Come più volte ribadito dalle nostre Associazioni, lo stesso concetto di “mitigazione” risulta errato: esso è denotato da un pericoloso e limitante carattere di correttivo da porre a posteriori per ovviare a negative pratiche di progetto, insediativo e infrastrutturale, incapaci di dialogare con il territorio. Nel Rapporto in oggetto, ancora una volta, si denota la grave assenza del concetto, invece positivo e da perseguire, di progetto “integrato”, ossia di una metodologia che preveda da subito un'integrazione fra la componente “costruita” e quella vegetale, di modellazione dei suoli, di definizione dell'inserimento dei nuovi manufatti nel contesto interessato, secondo un approccio di rispetto e comprensione delle qualità del paesaggio ed ambiente di pertinenza.

ANALISI E PROPOSTE RELATIVE ALLA GRIGLIA DEI CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA VAS DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE DEL PGT

RIQUALIFICAZIONE DEL TESSUTO ESISTENTE

Polifunzionalità del tessuto insediativo

Si concorda pienamente con tale criterio di valutazione, ormai adottato come criterio portante della pianificazione urbana contemporanea e sancito dalla Nuova Carta d'Atene sull'urbanistica. Le funzioni dell' “abitare”, del “lavoro”, del “movimento” e dello “svago” devono coesistere ed integrarsi in modo equilibrato come avveniva nella città antica, la cui ricchezza deriva dalla compresenza e dalla pluralità delle relazioni che gli abitanti possono stabilire con i luoghi.

A tale criterio di base, al fine di renderlo effettivamente coerente con gli obiettivi che persegue, si propone di aggiungere i criteri che seguono e che vengono evidenziati in neretto.

Policentricità del tessuto insediativo

La multifunzionalità dei singoli interventi deve sempre essere verificata e incrociata con la loro distribuzione equilibrata nel territorio allargato, finalizzata a ridurre i movimenti quotidiani tra punti distanti e quindi a incidere positivamente sulle criticità del sistema di mobilità. In altre parole non è sufficiente che la Valutazione Ambientale Strategica sia limitata al perimetro del singolo intervento (nel caso del PGT al perimetro dei singoli At) ma deve riguardare il sistema di relazioni tra le aree di trasformazione nel loro complesso e tra le aree di trasformazione e il resto della città .

Pluralità sociale

Le politiche che non si basano sull'espansione della città , ma sulla riqualificazione di ciò che già esiste e prevedono quindi di intervenire all'interno di tessuti urbani già edificati spesso in posizioni pressochè centrali, non possono non tener conto delle conseguenze legate a due parametri economici basilari e cioè : i costi della riqualificazione sono assai elevati , (ri- costruire è assai più oneroso che costruire. Nei costi di intervento incidono fortemente quelli di demolizione, smaltimento e/o recupero , bonifica dei suoli, standard qualitativi e , soprattutto, il costo iniziale dell'area);

- la riqualificazione di un' area dismessa o degradata interna alla città, induce un aumento della rendita fondiaria e immobiliare, a volte di notevole entità, esteso ad ambiti più vasti; soprattutto quando legata all'insediamento dominante di nuova residenza , la riqualificazione delle aree urbane attiva fenomeni di gentrification, cioè di sostituzione integrale degli abitanti di una zona, con espulsione delle fasce di reddito meno agiate e affermazione "mono-classe" di target sociali caratterizzati da redditi alti o molto alti, con abitudini e stili di vita non territoriali , inclini a considerare la casa come bene di investimento e come status symbol definito da trend cangianti e volubili, piuttosto che come bene necessario, all'interno di una concezione più tradizionale dell'abitare (tipica delle famiglie e delle comunità stabili) inteso come radicamento di relazioni umane e territoriali, personali e collettive.

Questo tipo di processo, analizzato da una foltissima letteratura scientifica nei campi della sociologia e della geografia urbana soprattutto del mondo anglosassone* porta con sé fenomeni assolutamente negativi, quali un sempre più sbilanciato rapporto tra numero di vani e numero di abitanti (la popolazione cala e le case aumentano) e un inaccettabile consumo di suolo. E'ormai verificabile e assodato che la gentrification dei centri urbani non solo non elimina il fenomeno ormai devastante dello sprawl (crescita della città su un territorio sempre più vasto) , ma lo produce ed alimenta, continuando a generarlo.

La desertificazione sociale conseguente alla gentrification urbana è già evidente in alcune parti della nostra città, laddove il gap- rent indotto da alcune operazioni immobiliari di "ri-qualificazione" attuate negli ultimi anni senza alcuna attenzione a politiche pubbliche di bilanciamento degli effetti speculativi, ha operato una radicale trasformazione sociale allargata in modo esponenziale (vedi alcuni borghi storici, i colli, alcune parti di città alta). Desertificazione sociale significa espulsione ed allontanamento di soggetti estremamente importanti e necessari per la vitalità di una città, per esempio giovani e studenti, famiglie numerose, coppie che devono avviare una famiglia, intellettuali e soggetti legati ad attività di ricerca, studio e creatività, imprenditoria innovativa e sperimentale , che, laddove favoriti da politiche urbane aperte ed intelligenti, creano indotti formidabili per arrestare il processo di invecchiamento della popolazione e dei contenuti di un ambiente urbano.

Peraltro , essendo il DdP il documento dove costruire le politiche urbane ed essendo la crescita della popolazione l'obbiettivo primario del PGT di Bergamo, si ritiene che lo stesso strumento debba porre ogni attenzione alle conseguenze socio economiche che possono derivare dalle scelte proposte e che il parametro della pluralità sociale debba essere assunto come criterio di valutazione irrinunciabile di ogni At e della densificazione proposta nel suo complesso. Da questo

punto di vista si ritiene che un aumento della residenza venduta dal libero mercato alle condizioni sopra esposte non garantisca il perseguimento dell'obiettivo dichiarato di crescita della popolazione residente: altresì si ritiene che tale aumento non solo non sia in grado di dare avvio ad un processo virtuoso di limitazione del consumo del suolo ineditato, ma possa addirittura e al contrario, riversare nuovo sprawl sulle realtà territoriali dei paesi limitrofi, dovuto allo spostamento dei cittadini espulsi dagli indotti di aumento della rendita e dei costi del mercato immobiliare.

La percentuale di edilizia sociale e calmierata prevista in ogni ambito di trasformazione per una percentuale minima del 10% rappresenta senz'altro un dato interessante ed importante: di certo comunque non è in sé, per ovvie evidenze quantitative, in grado da sola di sovvertire il fenomeno di gentrificazione descritto.

*Il fenomeno della gentrificazione è stato analizzato in moltissime ricerche di geografia e sociologia urbana, soprattutto nel mondo anglosassone a partire dagli anni '60 in cui fu coniato nell'ambiente londinese: tra i molti studi si ricordano quelli dell'americano Neil Smith incentrati soprattutto sull'analisi del "rent gap" cioè dei fenomeni speculativi legati all'oscillazione della rendita fondiaria ed in particolare "The new urban frontier: gentrification and the revanchist city" (1996) e quelli dell'inglese David Ley legati invece soprattutto all'analisi dei nuovi modelli di vita e di consumo della classe di operatori e professionisti della società post-industriale dei servizi – "The new middle class and the remaking of the central city" (1996)

Capacità di promuovere la riqualificazione dell'intorno

Criteri insediativi

Per i due criteri soprastanti, che attengono questioni prettamente qualitative, si ritiene che per avere validità ai fini VAS essi debbano necessariamente essere corredati da indicatori precisi che rendano misurabile e non opzionale e discrezionale la loro applicazione.

In altre parole indicatori che misurino "oggettivamente" la qualità riverberata all'intorno degli interventi e quella dei criteri insediativi.

Nel caso ciò non sia possibile si propone lo stralcio totale dei due criteri in modo tale da non introdurre elementi nebbiosi e magmatici in nome dei quali rendere fattibile qualsiasi intervento da qui in poi.

Carico Insediativo

Si concorda pienamente con l'introduzione di tale criterio di valutazione precisando però che l'interesse per questo dato quantitativo sta soprattutto nella sua analisi comparata rispetto ad altri dati, primo fra tutti quello dell'aumento dei flussi automobilistici e dei tassi di inquinamento di aria e rumore indotti su un contesto più allargato.

Il carico insediativo in sé non è un dato collegabile a valutazioni di tipo qualitativo, sia quando se ne propone un aumento che quando se ne propone la riduzione. Il dato diventa significativo dal punto di vista ambientale in senso lato quando si considera all'interno di un sistema di relazioni urbane allargato, soprattutto in merito ai temi della mobilità e dell'inquinamento che già allo stato attuale raggiungono picchi molto alti di criticità.

L'aumento del carico insediativo può essere accettabile e positivo se i nuovi flussi relazionali indotti dalla densificazione delle funzioni vengono assorbiti dal trasporto pubblico: viceversa è negativo e insostenibile se provoca un incremento delle auto private. La riqualificazione della città contemporanea deve essere infatti considerata prioritariamente come un'operazione di riequilibrio dei flussi di spostamento e movimentazione tra le parti. All'interno di questo obiettivo prioritario e inderogabile possono trovare spazio operazione di densificazione di alcune parti e/o di abbassamento della densità di altre parti, di redistribuzione delle funzioni e dei servizi attrattivi.

Per questi motivi si propone che il criterio relativo al *carico insediativo* venga ampliato nel criterio quali-quantitativo del **carico insediativo/ flussi di traffico automobilistico indotti.**

Nel paragrafo relativo ai criteri della riqualificazione del tessuto urbano si propone di inserire un criterio che consenta la valutazione degli effetti riverberati dagli interventi di trasformazione sulla rete commerciale, in particolare per quanto riguarda la possibilità di mantenere ed incrementare la rete delle piccole strutture di vendita e la loro diffusione nei tessuti urbani a vantaggio della vitalità e della sicurezza della città, oltre che di un modello più consapevole di consumo che favorisca la riduzione degli sprechi legati alle grandi catene di distribuzione.

Il criterio di valutazione potrebbe essere così definito:

Capacità di promuovere l'insediamento e /o il mantenimento della rete di vendita diffusa composta da piccole strutture commerciali a scala di vicinato, dai mercati rionali o da forme innovative di punti vendita per prodotti a filiera corta e chilometraggio zero,

Per inciso si fa notare che l'introduzione pianificata dei molti supermercati a cui stiamo assistendo è, di fatto, la morte garantita delle piccole e più diffuse strutture di vendita a scala di vicinato: insieme alle "botteghe" muore lo "sguardo sulla strada" che secondo Jane Jacobs è una delle forme più attive di sicurezza urbana.

SERVIZI COLLETTIVI

Si condividono i criteri di VAS introdotti per i servizi collettivi

MOBILITA'

Tenendo conto di quanto già motivato sopra, si chiede l'aggiunta di tre criteri di valutazione ritenuti prioritari nella valutazione ambientale e strategica di qualsiasi progetto di densificazione urbana e cioè:

Aumento dei flussi urbani di traffico automobilistico indotti dall'intervento

Aumento dei parcheggi pertinenziali legati all'insediamento di attività residenziali.

Disponibilità di mezzi pubblici a servizio dell'accessibilità dell'area di intervento e delle nuove funzioni ipotizzate

Sorprende verificare che all'interno delle schede di valutazione realizzate per ogni ambito di trasformazione venga considerato positivo e "ridente" anche l'introduzione di parcheggi pubblici in aree molto centrali (vedi At Palazzetto dello Sport/ Caserma Montelungo) in evidente contrasto con le politiche adottate da molte città europee che si propongono di fermare i flussi all'esterno delle città, evitando accuratamente tutte le scelte che possano aumentare i livelli di inquinamento e congestione urbana.

NATURA E RETE ECOLOGICA

ASPETTI VISUALI

Per quanto riguarda i criteri riportati nei paragrafi dedicati a NATURA E RETE ECOLOGICA e ad ASPETTI VISUALI si ritengono sostanzialmente condivisibili. Mancano però totalmente, a partire dalla nozione dilatata di ambiente e paesaggio presente nella cultura ed anche nella legislazione contemporanea, criteri che valutino la sostenibilità dal punto di vista della coerenza e della valorizzazione dell'identità storica e delle specificità dei luoghi. La presenza di criteri riferiti esclusivamente ai coni visuali e all'aspetto di macropercezione dell'altezza degli edifici se non accompagnata da altri criteri valutativi rischia di consolidare e promuovere il luogo comune nefasto che il paesaggio sia esclusivamente quello che si vede stando in certi punti, ovviamente quelli che ci fanno comodo soprattutto quando dobbiamo simulare l'inserimento dei nuovi interventi per minimizzarne l'impatto. In coerenza con tutte le leggi emanate negli ultimi dieci anni in materia di paesaggio e tutela dei luoghi, si propone di inserire il seguente criterio di VAS: **Coerenza con l'identità storica e la specificità paesaggistica dei luoghi.**

Infine si propone che a tutti i altri paragrafi venga aggiunto come criterio di valutazione trasversale, quello relativo al **consumo di suolo.**
Tale parametro va infatti ad incidere su tutti gli altri in maniera determinante e deve assumere un'evidenza prioritaria in tutte le politiche urbane e nelle scelte conseguenti

ANALISI E PROPOSTE RELATIVE AI SINGOLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE DEL PGT

Nelle pagine che seguono sono stati analizzati alcuni ambiti di trasformazione che il PGT prevede. Si ritiene che la verifica della rispondenza delle singole parti agli obiettivi generali prefissati sia fondamentale in qualsiasi politica di riqualificazione, ma soprattutto, laddove si interviene in tessuti urbani già edificati andando così a modificare equilibri già assestati.

L'approccio della densificazione è quello della precisione chirurgica che opera un corpo malato, con la massima attenzione al rispetto dell'organismo vivente nel suo complesso.

Nell'analisi dei singoli ambiti si ritroveranno i criteri e le motivazioni già riportate nell'analisi dei criteri generali di VAS.

At i/s 4 Ex Canossiane San Tommaso

Premesso che:

-gli ambiti di trasformazione sono quelle parti di città alle quali il PGT riconosce un ruolo insostituibile per il compimento dell'idea di territorio e di sviluppo che persegue e, proprio per questo e in nome di un beneficio comune ed esteso, sono le parti di città alle quali concede possibilità di trasformazione e di incremento volumetrico anche notevoli, negare altrove;

- non si riconoscono e al progetto tratteggiato nella scheda dell'At i/s4 allegata al DdP e corrispondente all'area delle Ex Canossiane in Via San Tommaso le caratteristiche necessarie e sufficienti all'inserimento di tale area negli ambiti di trasformazione cioè in quegli ambiti che il DdP individua come "strategici" per l'attivazione di un processo di rigenerazione positiva del contesto di quartiere in cui si trovano e della città nel suo complesso.

L'area in questione appartiene al tessuto delicatissimo del borgo storico di San Tommaso.

Nel vigente PRG è destinata a servizi pubblici o di uso pubblico, per la cultura, il culto e lo spettacolo di interesse generale oltre che per l'istruzione e lo sport : l'area è compresa nei coni panoramici 2 e 3 ed è soggetta a vincolo ambientale ex legge 1497/1939.

Inoltre sulla gran parte degli edifici, sul cortile , sul giardino e sul parco grava un vincolo diretto (art.10 D.Lsg n°42/2004) per la protezione dei beni culturali.

Nel DdP del nuovo PGT la destinazione a servizio prevista dal PRG vigente viene abbandonata in favore di una destinazione prevalentemente residenziale (80/60% slp) che si preannuncia, viste le caratteristiche della zona e dei valori del mercato immobiliare raggiunti dagli ultimi interventi qui realizzati superiori ai 5.000/6.000 euro al mq, come residenza in proprietà, destinata a una fascia di reddito alta o molto alta.

Tale tipo di residenza porta ad un rafforzamento del processo di gentrificazione della città , cioè dell'impianto di una classe sociale con alto potere d'acquisto che , per come ormai dimostrato da una lunghissima serie di studi di sociologia urbana, spesso non ha alcun rapporto con il luogo dove si insedia e tende a non stabilirlo mai. Gli stessi studi dimostrano che la residenza per fasce sociali di reddito alto non solo non genera rivitalizzazione dei tessuti urbani in cui viene insediata ma, al contrario, produce un impoverimento radicale della pluralità e della stratificazione relazionale esistente , dovuta all'affermazione dominante di un target alto di potere d'acquisto a tutti i livelli, una sorta di *desertificazione sociale* e di affermazione di *non territorialità, con distruzione dell'identità dei quartieri e del senso di comunità che lega chi vive in un ambiente riconoscibile e ricco di memoria.*

In Via San Tomaso questo processo è in corso da anni ed ha portato ad una quasi totale sostituzione della popolazione che abitava da generazioni nel quartiere che s'è spostata altrove, espulsa dai costi saliti alle stelle del mercato immobiliare: insieme alla popolazione originaria se ne sono andati i negozi di prima necessità del tutto inutili rispetto alle abitudini di consumo dei nuovi abitanti. Come primo, evidente risultato, la gentrificazione della via ha portato alla morte dei piani terra, cioè di quella parte degli edifici che più direttamente interpreta l'interfaccia tra la dimensione privata della casa e quella pubblica della strada: il posto dei negozi è stato occupato dai garage, con la perdita dello "sguardo sulla strada" **che tanta parte gioca nella sicurezza e vivibilità dei luoghi urbani.

E' davvero difficile capire per quale sorta di (non) ragionamento si possa affermare che un intervento come quello predisposto nell'At. delle ex Canossiane con le funzioni previste possa essere di interesse generale e propulsivo per la rigenerazione di un borgo come quello di San Tomaso, a maggior ragione se realizzato in sostituzione del servizio di interesse pubblico per l'educazione già esistente e che per anni ha richiamato giovani e studenti nella via.

Soprattutto nei borghi storici, sarebbe molto più interessante impostare politiche pubbliche davvero capaci di mantenere e ricostituire il livello di stretta integrazione di funzioni miste e della pluralità sociale che ne è il presupposto e che è il vero elemento attrattore della città antica, evitando accuratamente che si radichino processi "metastatici" capaci di travolgere quello che rimane della biodiversità urbana sostituendola con monoculture dominanti.

La previsione di una percentuale del 10% di edilizia sociale, per quanto assolutamente importante come indicatore di una nascente sensibilità al problema, non è di certo sufficiente a garantire un'inversione di tendenza rispetto ai fenomeni descritti.

** "Lo sguardo sulla strada" operato da chi risiede nei quartieri ed in particolare dai commercianti che occupano i piani terra è stato indicato per prima da J.Jacobs come uno dei principali componenti della sicurezza delle strade urbane.

La destinazione residenziale è inoltre inevitabilmente collegata all'obbligo di consentire l'accessibilità carrabile ai nuovi residenti e di creare parcheggi e posti auto pertinenziali.

Come si pensa che i veicoli possano accedere alle nuove residenze?

Da Via San Tomaso? Per capire cosa ciò vorrebbe dire non ci vuole molto: è sufficiente fare un sopralluogo sul posto e fermarsi a vedere cosa succede quando un'automobile tenta di svoltare dalla via all'interno del primo cortile attraverso il portale della splendida parete settecentesca progettata dal Caccia, contare il numero di manovre che deve fare e il numero dei minuti di stop che impone ai veicoli in discesa che, nel frattempo, fermi, scaricano gas tossici e rumore tra le strette pareti di questo tratto di strada.

Per l'interesse pubblico, quest'area non può sostenere alcun tipo di densificazione dei flussi automobilistici essendo già pericolosamente fuori dai limiti accettabili di inquinamento e rumore da traffico automobilistico: la stessa Amministrazione Comunale, riconoscendo la situazione descritta, ha meritevolmente introdotto una ZTL per ridurre i disagi e i danni alla salute dei residenti.

Non è possibile, in una situazione simile, introdurre un processo di densificazione dei flussi di entrata e uscita delle auto da Via San Tomaso

Su un altro fronte non si capisce come tale tipo di intervento possa trovare motivazione all'interno dell'ambito strategico destinato all'arte, alla cultura e al tempo libero, cioè ad attività che necessitano di un intorno articolato e vario di funzioni complementari e non si capisce proprio per niente come mai ad una distanza di poco più di 100 metri, sul lato opposto della strada venga

proposto l'intervento del Collegio Baroni che prevede l'inserimento di nuove volumetrie a destinazione universitaria, mentre qui, dove le volumetrie destinate a servizio già esistono, si ritiene di demolirle e sostituirle con residenza di lusso .

Pare che il destino ovvio delle ex Canossiane, rispetto alla lettura urbana fatta dall'Ambito Strategico n° 1 e alla vocazione della Via San Tomaso sia proprio quella di servizio universitario, in continuità col ruolo pubblico che ha sempre svolto, con le previsioni già in essere e con il bisogno di spazi che l'università dimostra di avere mettendo in atto operazioni come quella del Collegio Baroni. Servizio universitario, ovviamente, raggiungibile esclusivamente a piedi e in bicicletta e mediante il potenziamento delle linee di trasporto pubblico sul sistema viario adiacente , esterno al perimetro del Borgo storico . Il rapporto di contiguità con il Parco Suardi pone peraltro quest' area in posizione baricentrica rispetto ad un sistema di possibili collegamenti pedonali che potrebbe essere sviluppato tra le sedi dell'università più a monte (Sant'Agostino e Collegio Baroni) e la città bassa.

L'implementazione del parco Suardi offerta come standard qualitativo dell'intervento non è in sé motivo sufficiente ad affermare la strategicità dell'At delle ex Canossiane: si può fare lo stesso e, altrimenti, significa che costa troppo rispetto ai vantaggi che la collettività ne trae.

Ancora più pretestuoso appare lo "scambio" per cui i guai derivati dall'aumento del carico insediativo e dei flussi veicolari sulla Via San Tomaso , verrebbero compensati con il completamento della green way del Morla verso via Baioni!!

Viene immediatamente da obiettare che se l'unico modo per sistemare una parte di città (piccola!) è quello di rovinarne un'altra (grande!!) forse è meglio fermare le bocce e attendere tempi migliori prima di mettere mano alla trasformazione del territorio!

In sintesi si evidenzia :

- a) **un livello di radicale incompatibilità ambientale per ogni scelta di densificazione dei flussi automobilistici nella zona e per l'inevitabile conseguente aumento del livello di inquinamento da rumore e da gas di scarico. Non si ritiene corretta la scheda di Valutazione ambientale allegata che non evidenzia criticità relativamente a questo punto.**
- b) **un livello di radicale incompatibilità per ogni incremento dei flussi in funzione della mobilità nella via , già critica, e degli indotti a livello di parcheggi pertinenziali. La criticità per l'aumento del carico antropico e della conseguente attrattività di flussi automobilistici viene evidenziata anche dalla scheda di Vas insieme alla negatività dovuta al consumo di suolo .**
- c) **un livello di incompatibilità evidente di tipo funzionale per la scelta della funzione residenziale per fasce di reddito alto rispetto agli obiettivi di rigenerazione della zona: per le ragioni prima descritte si sottolinea che la funzione abitativa con le caratteristiche proposte non svolge funzione di rigenerazione benefica ma, all'opposto, peggiora la situazione rispetto all'esistente destinazione a servizio pubblico.**
- d) **un livello di incompatibilità notevole con i requisiti dell'ambito strategico 1 (dell'arte, cultura e tempo libero) individuato dallo stesso pgt**
- e) **un livello di incompatibilità evidente rispetto alla possibilità di incremento volumetrico , in considerazione delle caratteristiche del tessuto urbano in cui l'A.t è inserito.**

- f) un livello di sperequazione inaccettabile, mancando presupposti decisi e chiari di interesse pubblico nei confronti dei diritti e delle opportunità di trasformazione concesse in generale nei tessuti storici

Per questi motivi si chiede:

- lo stralcio dell'At 4 – area ex Canossiane dall'elenco degli ambiti di trasformazione proposti dal PGT.
- Il mantenimento della destinazione a servizio pubblico collegato agli obiettivi generali dell'ambito strategico 1 ed in particolare al sistema universitario;
- Il mantenimento delle volumetrie esistenti , senza alcun consumo di nuovo suolo
- Che non venga realizzato alcun parcheggio accessibile dalla via San Tomaso e in generale che non si prospettino condizioni di possibile peggioramento della già critica situazione della mobilità e dell'inquinamento dell'aria e da rumore.

At i/s 1 Collegio Baroni

Italia Nostra ha già presentato osservazioni all'Adp del Collegio Baroni e al contenuto di tali osservazioni si rinvia integralmente anche per quanto riguarda la presente procedura di Vas.

In particolare si ribadisce la **necessità inderogabile** dal punto di vista della sostenibilità ambientale dell'intervento **di impedire qualsiasi aumento dei flussi veicolari in Via San Tomaso e pertanto la necessità conseguente di eliminare la previsione di parcheggi pertinenziali con accesso dall'androne dell'edificio prospettante su tale via.**

In questa sede , a dimostrazione del fatto che il PGT offre l'opportunità preziosa di ragionare nell'insieme superando la visione frammentaria della città a spot, non si può fare a meno di notare che, nell'interesse pubblico, sarebbe assai più interessante pensare ad un progetto integrato tra l'area ex Canossiane e l'At Collegio Baroni (pressocchè limitrofi) in funzione di un organico sviluppo del sistema universitario che sfrutti al meglio i volumi esistenti riqualificandoli , in piena coerenza con gli obiettivi urbani dichiarati e perseguiti nell'Ambito Strategico 1 definito dell'arte, della Cultura e del Tempo libero al quale entrambi gli At appartengono.

At i/s 2 Stadio Comunale

At i/s 5 Ex Caserma Montelungo – Palazzetto dello Sport

I due ambiti di trasformazione hanno in comune diverse premesse molto significative:

- 1) sono attualmente occupati da servizi pubblici di grande dimensione
- 2) dal punto di vista della mobilità di sistema e del traffico per i servizi esistenti possiamo individuare le seguenti caratterizzazioni:

- **stadio comunale** : genera flussi di notevolissima entità nei pochi momenti in cui funziona e cioè in occasione delle partite di calcio o, assai sporadicamente, di eventi legati al mondo dello spettacolo. Nella gran parte del tempo invece lo stadio non genera flussi, è praticamente una presenza inerte e non incidente nel sistema di mobilità cittadina quotidiano.

- **palazzetto dello Sport**: funziona come lo stadio, cioè con picchi concentrati , ma meno frequenti sia per intensità che per ciclicità rispetto a quelli dello stadio stesso : nella gran parte del tempo, anche il palazzetto dello sport non genera flussi di traffico, ed è ininfluenza sul sistema della mobilità cittadina quotidiano.

-caserma Montelungo : ormai da anni non genera flussi di traffico essendo dismessa e inutilizzata. Assai poco incidenti erano comunque gli effetti anche durante il periodo di funzionamento a caserma.

Il PGT configura per i tre luoghi un processo evidente e radicale di densificazione del sistema di relazioni urbane e dei flussi conseguenti.

Non risulta rintracciabile nella documentazione allegata alla Vas, una proiezione misurata dell'incidenza che la radicale trasformazione dei tessuti edificati e delle funzioni previste potrà apportare non solo in questa parte di città , ma all'intero sistema di mobilità cittadino.

Di certo , anche senza misure e proiezioni verificate, è molto facile immaginare che la capacità attrattiva dei nuovi servizi e delle nuove attività previste, provocherà afflussi molto più forti , diffusi e quotidiani e non più e soltanto concentrati in picchi ciclici.

Per quanto indicato nelle schede degli At si conta una nuova dotazione di parcheggi così quantificabile

Area Stadio : 200 parcheggi per area mercatale –Non vengono quantificati i parcheggi pertinenziali peraltro obbligatori, a servizio della nuova residenza e delle nuove attività terziarie previste. Si può comunque facilmente ipotizzare che per una SLP di 25000 mq siano da prevedere almeno 300 nuovi parcheggi pertinenziali.

Area Montelungo- Palazzetto: 250 posti parcheggio pubblico, 250 posti parcheggi privati pertinenziali.

In totale quindi non meno di 1000 nuovi parcheggi con un carico di movimento automobilistico quotidiano e stabile che si prospetta non governabile, stante la già critica situazione attuale, specialmente lungo l'asse di Via Verdi- Via Cesare Battisti – Viale Giulio Cesare con ripercussioni evidenti sulle Vie Camozzi – Suardi e Corridoni. Già oggi siamo in grado di verificare come l'aver costruito parcheggi a rotazione in pieno centro, di fatto ostacoli l'attuazione di politiche di pedonalizzazione e regolamentazione restrittiva del traffico in centro.

La presenza del nuovo parcheggio di interscambio previsto in prossimità del tiro con l'arco, seppur utile per bloccare il traffico di ingresso alla Città Alta, vista la dislocazione già molto "centrale" rispetto alla città e la vicinanza dei nuovi parcheggi creati a servizio del PII Sace, e dell'At dell'ex colorificio Migliavacca, di certo creerà problemi aggiuntivi molto forti al sistema di mobilità della zona abitata gravante lungo l'asse viario di ingresso dalla Valle Brembana e cioè lungo le Vie Baioni e Ruggeri da Stabello, con ripercussioni ulteriori anche sul nucleo del Palazzetto dello Sport /Caserma Montelungo.

Il parcheggio di attestamento per 500 posti previsto nell'area del Monterosso esterna alla Circonvallazione è senz'altro utile, ma lo sarà soprattutto se non verranno concesse alternative più comode e più interne per parcheggiare: la creazione di grandi parcheggi pubblici dentro la città si è sempre rivelata negativa e controproducente nel governo del sistema di mobilità, perché impedisce di bloccare il traffico all'esterno.

Dal parcheggio di interscambio esterno alla circonvallazione deve essere previsto un sistema di trasporto pubblico efficiente e "obbligatorio" per chi voglia raggiungere le attrezzature museali, sportive, universitarie collocate nel centro città.

La realizzazione del trasporto pubblico non può essere rinviata a data da destinarsi perché è parte integrante e preliminare del progetto di densificazione previsto, senza la quale tale ipotesi si prospetta come gravemente dannosa della qualità della vita dei cittadini nel loro complesso, ma in particolare dei cittadini delle parti di città interessate dalla trasformazione.

Se la rinascita e la riqualificazione delle zone più interne e centrali della città comporta il collasso delle fasce di città immediatamente adiacenti causato dal collasso del sistema di mobilità e dal tasso di inquinamento dell'aria e da rumore legati alla presenza di un numero insostenibile di

veicoli, ciò significa che la strategia di densificazione non è intelligente, “smart” come dicono gli inglesi e quindi non risponde a logiche di interesse pubblico.

I primi esempi di errate e malintese scelte di densificazione sono già evidenti nella nostra città lungo l’asse di Via San Bernardino, per il quale, fra l’altro, il processo di collasso della mobilità è soltanto al suo inizio essendo la gran parte degli insediamenti previsti non ancora ultimati .

In molte città europee si sta operando nel modo opposto: le macchine vengono fermate prima dell’accesso in città e sostituite da efficienti mezzi pubblici di trasporto. I parcheggi pubblici interni vengono ridotti e/ o eliminati, non incrementati!

In sintesi si evidenzia :

un livello di radicale incompatibilità ambientale per la scelta della creazione di grandi aree di parcheggio pubblico interne al limite attualmente definito dalla circonvallazione con la conseguente densificazione dei flussi automobilistici indotta in una zona molto ampia di tessuto edificato e con l’inevitabile conseguente aumento del livello di congestione del sistema di mobilità e dei tassi di inquinamento da rumore e da gas di scarico. Non si ritiene corretta la scheda di Valutazione ambientale allegata che non evidenzia criticità relativamente a questo punto.

Per questi motivi si chiede:

- **Il progetto e la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico efficiente , silenzioso e non inquinante , che colleghi il parcheggio di interscambio esterno alla circonvallazione con i nuovi servizi: la realizzazione del sistema di trasporto dovrà essere considerata opera di infrastrutturazione imprescindibile e preliminare alle operazioni di densificazione previste, elemento fondamentale della loro sostenibilità e fattibilità effettiva.**
- **L’eliminazione della previsione dei parcheggi pubblici previsti agli At dello Stadio e della Caserma Montelungo e la riduzione degli stessi a servizio delle sole operazioni dei mezzi di sicurezza e della movimentazione dei disabili.**
- **L’eliminazione della nuova volumetria prevista alle spalle del Palazzetto dello Sport, che appare del tutto negativa dal punto di vista della forma e della bellezza della città, con la conseguente riduzione dei flussi legati alla nuova residenzialità e alla presenza di nuove attività e con riduzione pure dei parcheggi pertinenziali legati alla nuova edificazione.**

AS 10 cintura verde

Compito fondamentale della VAS è fare il punto della situazione in merito allo stato dell’ambiente (quello di riferimento del PGT è il RSA di Bergamo 2005-2006), individuare indicatori e definire un modello quantitativo di monitoraggio che consenta di verificare nel tempo quanto le trasformazioni territoriali siano effettivamente sostenibili dal punto di vista ambientale e di conseguenza apportare i necessari adeguamenti.

Non avendo trovato nella VAS un modello di riferimento che consenta di “fare i conti” sorge il dubbio che la valutazione di sostenibilità ambientale, sia per i singoli ambiti di trasformazione che per l’intero territorio, siano sostanzialmente discrezionali, non verificabili e dunque inefficienti.

L’ambito strategico 10 individua nel tessuto urbano un insieme di aree destinate prevalentemente a parchi urbani e comprende gli AT 30-31-32-33-34-35.

L’ambito strategico 10 dovrebbe principalmente costituire la nostra riserva di aria sana, la nostra assicurazione contro malattie di vario genere derivate dall’inquinamento atmosferico che, come ben sappiamo, nella pianura padana è allarmante.

L'elemento principe del miglioramento della qualità dell'aria è sicuramente il rimboschimento urbano. Negli AT in questione si prevedono esclusivamente "boschi lineari" lungo la rete viaria e i corsi d'acqua, a corredo di piste ciclabili; spesso si tratta di fasce di mitigazione e in nessun modo è possibile valutare se complessivamente essi saranno in grado di sopperire efficacemente anche solo all'incremento volumetrico previsto negli stessi ambiti.

Si chiede dunque che la VAS elabori un modello quantitativo-qualitativo di monitoraggio degli indicatori così che la valutazione di sostenibilità possa effettivamente risultare efficace.

Nei singoli ambiti si rilevano incongruenze che si ritiene opportuno sottolineare:

- negli ambiti ATs33 e ATs30 si indica la presenza di complessi rurali di rilievo che si accompagna ad una destinazione d'uso delle aree ad agricoltura di valenza agro ambientale (A1) e mai agricolo produttiva (A2). Anche in questo caso, tale differenziazione e scelta appare arbitraria non essendo supportata da una strategia di politica agro-urbana e da indicatori che ne definiscano la portata e la valenza anche dal punto di vista dell'incidenza sulla mobilità (grande distribuzione - filiera corta/capacità di promuovere la riqualificazione dell'intorno)

Si chiede pertanto che la VAS affronti anche questo tipo di tematiche avvalendosi, nella definizione degli indicatori, anche del contributo di competenze agronomiche specifiche

- Le trasformazioni indicate negli ambiti ATa 31 e 34, che pur rientrano nel sistema del verde, prevedono un consumo di suolo e un carico insediativo tali da indurre indubbie criticità; e, se da un lato è pienamente condivisibile la scelta di riservare il 10% di SLP residenziale a residenza sociale e residenza temporanea, tuttavia in alcun modo appare compensabile la destinazione a residenza di aree prospicienti la circonvallazione in prossimità del rondò delle Valli. "Edificato di frangia" può apparire una definizione affascinante, sui libri di testo!

Pertanto si chiede una sostanziale riduzione della SLP prevista negli ambiti ATa 31 e ATa34 e l'esclusione della destinazione d'uso a residenza nell'ambito ATa34.

Ambito ATA 20 Parco Ovest 2

L'analisi predisposta è superficiale e secondo noi non valuta pienamente gli effetti negativi degli interventi insediativi.

La riqualificazione e riconversione dell'insediamento A2a in realtà si configura come un ampliamento dell'esistente (valutando la campitura in grigio dell'area evidenziata) che interessa l'area a verde (vecchie marcite) presente tra l'attuale limite dell'edificio e il parco prospiciente il distributore di benzina; tale area è caratterizzata da un sistema di canalette di irrigazione ortogonali al fosso che costeggia via Moroni e che alimentava il sistema di marcite. A valle delle marcite vi è un secondo fosso che raccoglie le acque e le porta a sud nella zona del parco agricolo lungo il vecchio tracciato del Morlino. Inoltre l'altezza massima degli edifici (7 piani) va ad occludere completamente la visuale verso i colli, come si può evincere dalla documentazione fotografica allegata.

Alla luce di quanto illustrato non si riesce a capire come sia stato assegnato il simbolo ☹ alla proposta di piano rispetto ad uno stato attuale assegnato ☺ per quanto riguarda le voci permeabilità dell'area e consumo del suolo e salvaguardia dei coni visuali prioritari.

Senza dubbio l'area necessita di una riqualificazione paesaggistica che si può attuare rinforzando i segni dei filari e delle siepi lungo i fossi e non cementificando l'area.

Ambito Ate 21 Grumellina

Anche in questo ambito ci sembra che la valutazione ambientale strategica sia alquanto superficiale.

L'area rimarrà purtroppo interclusa tra asse interurbano, ferrovia e bretella di Colognola e non si riesce a capire come possa essere garantita una connessione ecologico-ambientale quando i corsi d'acqua superficiali sono stati sifonati in corrispondenza dell'asse interurbano e il progetto della bretella di Colognola non prevede varchi o sovrappassi tali da garantire tale continuità.

Inoltre l'affermazione che le aree in esame sono prive di particolare connotazione meritevole di salvaguardia sta ad indicare che non si è a conoscenza che nell'area insiste un sito archeologico.

In più viene prevista la possibilità di edificazione con altezza massima di 8 piani frammentando ulteriormente l'area.

Si sarebbe potuto prevedere di inserire almeno l'At_e21 in continuità con l'At_i23.

Pertanto non concordiamo con le valutazioni positive circa gli aspetti "natura e rete ecologica" e Visuali: infatti, come si può vedere dalla foto allegata, un edificio di altezza massima pari a 8 piani andrebbe ad alterare fortemente lo skyline già compromesso dagli edifici rosa pallido di testata al parco ovest.

Ambito Strategico AS11

Ambito Ata-e-i 36 Polo della ricerca agroalimentare

Non si riesce a capire quali criteri siano stati assunti per la valutazione degli aspetti ambientali ecologici e visuali.

L'estensore ha assegnato il simbolo negativo allo stato attuale prevedendo un miglioramento con la proposta di piano. Come si può affermare che la permeabilità di un'area attualmente agricola migliori edificandola?

Non si tiene in considerazione il consumo del suolo e l'impermeabilizzazione di terreni attualmente ineditati (si veda foto)

Analogamente in modo inspiegabile ma anzi contraddittorio è stato assegnato il simbolo negativo allo stato attuale anche per il parametro "rapporto con l'intorno per altezza e allineamento degli edifici" Ci sembra evidente l'errore materiale per questa scheda visto che gli unici aspetti positivi, che intravediamo nell'attuazione di una simile proposta di Piano, saranno esclusivamente per l'operatore.

Ambito At-e-s 37 FLYPARK

Riteniamo che questo ambito presenti un elevato consumo del suolo oltre che una frammentazione del tessuto agricolo molto spinta: la semplice realizzazione degli edifici orientati secondo l'ordito dei campi ci sembra alquanto superfluo, tenendo conto che per alcuni edifici non vi è alcuna previsione di strada di accesso (ad esempio al servizio della nuova sede dei vigili del fuoco) e pertanto non si capisce come nella scheda di valutazione l'aumento del carico insediativo non sia associato ad un ulteriore consumo del suolo e alla frammentazione del residuo comparto agricolo a causa della realizzazione di nuove strade di accesso.

La frammentazione del comparto è talmente spinta che non sono previsti neanche dei tentativi di individuare delle possibili connessioni ecologico-ambientali tra i vari comparti e tra questa zona e

le restanti zone della cintura verde. Probabilmente, vista l'elevata infrastrutturazione, l'area dovrebbe coincidere con la "FIBBIA" della cintura verde.

Il documento, pur riscontrando un peggioramento delle condizioni ambientali, non individua soluzioni alternative; non fa alcuna valutazione di obiettività con il piano aeroportuale che definisce le traiettorie di decollo e atterraggio; ci si chiede a questo punto come può essere previsto un edificio di 12 piani (umi2 Fintecna) lungo tale traiettoria ?

Ci sembra che la compensazione ambientale prevista, che consiste nella riqualificazione ambientale dei tracciati esistenti delle principali trame agricole e dei corsi d'acqua minori costituenti la struttura portante verde, sia alquanto insufficiente, in quanto l'elemento che avrebbe bisogno di una vera e propria riqualificazione ambientale è il Morla e la zona del centro Galassia e non il sistema di fossi irrigui che hanno già un sistema di filari e siepi di valenza ambientale superiore rispetto al tracciato del Morla.

Ambito Ate 39 Industrie nel Bosco

Anche in questo ambito l'assegnazione di giudizi positivi alla proposta di piano per quanto riguarda gli aspetti naturali-ecologici ci lascia alquanto perplessi in quanto vi è ulteriore consumo di suolo e impermeabilizzazione di aree attualmente agricole, visto il consistente aumento del carico insediativi; il che non può essere certo valutato in modo "indifferente".

Inoltre questo insediamento è a ridosso di una cascina che dovrebbe essere invece valorizzata mantenendo un'adeguata fascia di rispetto completamente inedificata.

Valutazione di Incidenza del Sito di Interesse Comunitario dei Boschi di Astino e dell'Allegrezza

Si ritiene che le brevi 15 pagine (per lo più con contenuti ripetitivi) non siano sufficienti a dimostrare l'indifferenza delle scelte che il Piano attua (e che, per la verità non sono esplicitate) nella zona del SIC. La conclusione tratta ci sembra quantomeno molto affrettata oltre a non aver per nulla considerato quali siano o possano essere le interferenze delle scelte del PGT fatte anche nell'intorno dell'area del SIC (e non solo al suo interno).

Si chiede pertanto di:

- esplicitare le scelte che il PGT fa per l'area (anche se, pare, ci si limiti a fare propria la normativa del PTC e dei Piani di settore del Parco dei Colli), considerando anche i previsti accordi di programma che interessano tutta la Valle di Astino;

- considerare l'influenza che tali scelte, non solo interne all'area, ma anche nell'intorno, avranno o potrebbero avere sul SIC e quali misure mitigative/compensative è necessario prevedere e quali indicatori ambientali andranno preferibilmente monitorati per tenere sotto controllo l'area.

Si chiede inoltre: se e in quale fase, l'amministrazione comunale procederà a richiedere, data la presenza del SIC, il formale parere all'Ente parco.

Ambito At-e-s 37 FLYPARK



Ambito Ata-e-i 36 Polo della ricerca agroalimentare



Ambito ATA 20 Parco Ovest 2



Ambito Ate 21 Grumellina

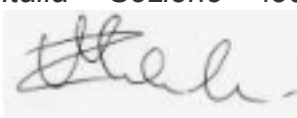


*Italia Nostra Sezione di Bergamo
Bergamo*



Arch. Serena Longaretti

WWF Italia Sezione locale di



Ing. Mario Zamboni

Il presente documento si avvale dei contributi di Marco Adriano Perletti della Sezione di Bergamo del WWF, Maria Claudia Peretti, Serena Longaretti, Paola Morganti e Antonio Galizzi della Sezione di Bergamo di Italia Nostra ONLUS