

Bergamo, 9 luglio 2008
Prot. N. 10428

Al Direttore de "L'Eco di Bergamo"
Dott. Ettore Ongis
Viale Papa Giovanni XXIII 118
24121 BERGAMO – BG

E, p.c.: Al Sindaco e alla Giunta
del Comune di Bergamo
Piazza G. Matteotti 27
24122 BERGAMO – BG

Alla Circostrizione n.3
Città Alta e Colli
Vicolo S. Agata 23
24129 BERGAMO - BG

Alla Soprintendenza per i
Beni Architettonici e per il Paesaggio
Piazza Duomo 14
20122 MILANO - MI

Oggetto: L'ascensore di Sant'Agostino, il parcheggio di Via Fara e l'accessibilità di Città Alta

Egregio Direttore,
da ormai molti mesi leggiamo sul Suo giornale articoli dedicati alla nostra città che si trasforma. Quasi ogni giorno viene posto all'attenzione dei cittadini un nuovo grande progetto: "grande" nel senso letterale della parola, cioè quantitativo!
Solo negli ultimissimi giorni abbiamo letto: la riqualificazione di piazzale degli Alpini con annesso grande albergo, il grattacielo della Provincia, gli esiti del concorso per la risalita meccanica al Baluardo del Pallone, e qualcos'altro probabilmente è sfuggito. A tutto ciò si

aggiunge ciò che si prepara ai bordi della città, come le “due torri” di Stezzano e la “astronave del lusso” di Azzano San Paolo.

L'impressione che se ne trae è che questa città (con il suo hinterland) sia destinata a cambiare rapidamente per effetto di una frenesia edificatoria apparentemente del tutto avulsa dall'elaborazione del nuovo Piano di Governo del Territorio, che – vogliamo ricordare – non è un semplice strumento urbanistico, bensì una sorta di programma politico-amministrativo della città.

Nel contempo sorgono comitati in opposizione ad ogni progetto. Forse sono effettivamente frutto di strumentalizzazione politica; colpisce comunque che tutti prefigurino una città “ad uso e consumo del cittadino” (strade con poco traffico, verde, residenze a costi contenuti, servizi di quartiere facilmente accessibili). Verrebbe da dire che da un lato i cittadini ambiscono ad una città sobria, facilmente vivibile nella quotidianità e in cui la persona sia al centro dell'attenzione; mentre i nostri imprenditori, urbanisti, architetti ed amministratori sembrano prefigurare una città-metropoli popolata da grandi oggetti architettonici più che da cittadini.

Ci limitiamo qui ad alcune considerazioni in merito alla nascita dell'ultimo comitato di cittadini in opposizione al parcheggio di Via Fara e all'esito del concorso d'architettura per la risalita meccanica al Baluardo del Pallone. Ci colpisce, infatti, la lettura scissa di due notizie che secondo noi sono invece tra loro in stretta relazione.

L'idea di grandi parcheggi di attestamento (Loreto e Valtesse) con risalita meccanica per Città Alta è conseguente all'obiettivo di pedonalizzare definitivamente la città dentro le Mura e, nel contempo, di garantire un facile accesso sia ai residenti che ai visitatori.

Molte sono state le proposte formulate nel corso degli ultimi trent'anni. Le più interessanti sono certamente quelle elaborate in occasione del concorso internazionale della Schindler, vinto dall'architetto Pierluigi Nicolini: rimaste, però, tutte a giacere nel fondo di un qualche cassetto.

La decisione – presa dall'Amministrazione Veneziani e reiterata dall'attuale Amministrazione – di consentire la formazione di un'autorimessa interrata in Via Fara, dentro la cinta muraria, con 460 posti auto, di cui 110 a rotazione e 350 destinati ai residenti e aventi diritto, ha fortemente compromesso l'obiettivo di pedonalizzare la città murata. Quest'opera e la relativa convenzione finiscono infatti con l'affidare la gestione della sosta e dell'accesso a Città Alta per i prossimi 29 anni alla società di gestione del nuovo parcheggio.

In più occasioni la nostra Associazione – attraverso documenti ben motivati indirizzati all'Amministrazione comunale (e stupisce che l'assessore Fausto Amorino ne sia totalmente all'oscuro) – ha messo in evidenza tutte le problematiche conseguenti alla realizzazione di tale parcheggio: dalla rinuncia alla pedonalizzazione, alla delega a privati della gestione dell'accesso e della sosta; dai problemi (comunque irrisolti) dell'accesso pedonale facilitato tramite risalite meccaniche pubbliche, a quelli legati alla cantierizzazione (a tal proposito ci

chiediamo se il passaggio di 100-150 camion al giorno sia in entrata che in uscita dalla Porta Sant'Agostino per almeno due anni di lavori – informazione riportata da “L'Eco di Bergamo” – sia stato valutato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio).

L'Amministrazione comunale nel contempo si muove anche su altri fronti: istituisce benemerite ma insufficienti zone a traffico limitato e indice un concorso di progettazione per la realizzazione di una risalita meccanica che colleghi un parcheggio a raso in Via Baioni con la zona di Sant'Agostino. Ben venga allora l'accesa discussione – testimoniata sul Suo giornale e su altri quotidiani, locali e non – circa l'esito del concorso, perché segnala la consapevolezza e l'attenzione dei cittadini bergamaschi per la tutela del proprio patrimonio monumentale e paesaggistico. Non vogliamo qui entrare nel merito della qualità dei progetti, quanto piuttosto inquadrare la vicenda del concorso in un disegno urbanistico più ampio e mettere in evidenza i problemi che rimangono irrisolti.

La prima fase del concorso prevedeva l'inoltro libero di domande con curricula tecnici: a settembre 2007 ne erano pervenute circa 35. La selezione operata dal Comune aveva individuato 14 gruppi, che hanno ricevuto ulteriore documentazione e – a sorpresa! – uno studio di prefattibilità che imponeva, pena l'esclusione, l'esatta posizione degli ascensori e la linea di tracciato che univa tale punto ai recapiti esistenti, ovvero ponte sul Morla, “greenway” e percorso di collegamento con Via Baioni.

E' sconcertante il fatto che il bando, a fronte dei vincoli imposti, si risolvesse nella ricerca di una veste architettonica allo studio di prefattibilità, escludendo qualsiasi possibilità di indagine sulla migliore soluzione da attuare per un tema così delicato.

Si tratta secondo noi di una volgarizzazione del concetto di concorso d'architettura. Non solo si è ignorata una lunga storia di progetti e proposte, fra cui quelle di Giancarlo De Carlo, tutti impostati sul superamento interrato dei bastioni, ma non si è data la possibilità ai progettisti di affrontare problematiche più ampie come, per esempio, il tema del collegamento tra polo museale della Carrara, Porta e chiesa di Sant'Agostino e polo museale e monumentale di città Alta.

Il vero ostacolo alla ricerca della migliore soluzione possibile non è quindi la Soprintendenza, con il suo diniego a “forare” le Mura venete, quanto l'interesse di chi realizza il parcheggio di Via Fara (che certamente non può vedere con favore una proposta risolutiva fuori delle Mura) e l'impegno economico cui l'Amministrazione dovrebbe far fronte.

Come si può pretendere di risolvere un simile (e annoso) problema con un budget di 3,5 milioni di Euro tutto incluso? Tutte le enormi plusvalenze prodotte dalla frenesia edificatoria di cui sopra, come ricadono sulla città? Come s'inquadra tutto ciò in un più ampio disegno urbanistico e viabilistico? Si otterrà in questo modo l'effettiva pedonalizzazione di Città Alta?

Alla fine avremo un parcheggio dentro le Mura, sovrabbondante per i fabbisogni dei residenti e della quotidianità della vita di Città Alta ma insufficiente per l'afflusso serale e domenicale (con i conseguenti problemi di viabilità), un monumentale impianto di risalita a ridosso del Bastione del Pallone per chi ama passeggiare nelle belle giornate di sole e forse (se totalmente gratuito) per gli studenti universitari di sant'Agostino; ed infine un modesto parcheggio a raso in Via Baioni, per di più così dentro il tessuto urbano da non poter assolvere al ruolo di parcheggio d'attestamento. Continueremo a vedere dentro le mura circolare grossi pulman di turisti, automobili di studenti frettolosi in cerca di parcheggio gratuito, auto e camioncini in cerca di scorciatoie, lunghe code d'auto nelle sere estive, saggi turisti stranieri in attesa alla fermata dell'autobus per Orio al Serio.

Forse sarebbe più efficace investire nella messa a punto di un buon piano di trasporto pubblico: accompagnato da un progressivo ampliamento delle zone a traffico limitato nella Città Bassa, dalla chiusura di Città Alta, dall'ampliamento dei pur esistenti parcheggi esterni di attestamento (Fiera, Monterosso, Croce Rossa, Colognola), da una politica di agevolazione nell'uso dei mezzi pubblici e infine da un piano di razionalizzazione e incentivazione dell'accesso alla città con mezzi collettivi dei dipendenti di alcuni enti pubblici e privati (uffici comunali, uffici statali, uffici della Provincia, Banca Popolare, Italcementi, Università, ecc.).

Ringraziando per l'ospitalità, salutiamo cordialmente

IL PRESIDENTE
Arch. Serena Longaretti

