

**Loreto Immobiliare S.r.l.**

**PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO  
IN VARIANTE AL PGT At\_e17**

**ALLEGATO A:**

**RELAZIONE TECNICA**



752x08

Bergamo, Maggio 2018

## PREMESSA

La Società Loreto Immobiliare srl, in qualità di proprietaria delle aree e dei fabbricati un tempo sede delle Segheria Beretta collocate lungo l'asse lineare di via Carducci, all'incrocio con via M. L. King, si è da tempo attivata ed impegnata per promuovere la riqualificazione urbana dell'area dismessa, al fine di definire una nuova identità urbana che, come auspicato dallo stesso Piano di Governo del Territorio, possa contribuire attraverso l'insediamento di nuove funzioni urbane alla riconfigurazione morfologica dell'edificato esistente anche in relazione e a supporto del complesso del Nuovo Ospedale.

Con tali finalità Loreto Immobiliare srl ha presentato in data 15.01.2014 (protocollo E0008115PG) una Proposta Preliminare di Piano Attuativo che ha visto il parere contrario dell'Amministrazione Comunale (parere del 17.04.2014, protocollo PGU0081372\_2014), in quanto ritenuto non coerente con il Documento di Piano in merito alle destinazioni d'uso proposte.

A seguito di successivi incontri con l'Amministrazione Comunale e ferma restando la volontà da parte della Loreto Immobiliare srl a procedere all'intervento, dal 2014 ad oggi la proposta progettuale ha subito una significativa evoluzione, sia con riferimento all'assetto insediativo, sia nel merito delle destinazioni d'uso che si intendono insediare all'interno dell'ambito di trasformazione AT\_e17. Evoluzione progettuale che ha trovato un punto fermo con la presentazione della proposta di Piano attuativo del 14.07.2017 (protocollo E0211300PG) nella quale, sotto il profilo delle destinazioni d'uso, sono state tenute in stretta considerazione le funzioni previste dal Documento di Piano, senza tuttavia tralasciare la domanda proveniente dal mercato, soprattutto a fronte di esplicite manifestazioni di interesse intercorse in questi anni da parte di operatori qualificati, con alcuni dei quali Loreto Immobiliare srl ha sottoscritto accordi finalizzati a dare seguito all'intervento.

Successivamente alla presentazione della proposta di Piano Attuativo, a seguito della richiesta di modifiche ed integrazioni del 11.08.2017 da parte dell'Area Politiche del Territorio (protocollo PG U0253064) e della successiva comunicazione del 6.10.2017 (protocollo PG U0323885), Loreto Immobiliare srl ha ulteriormente rivisto la proposta presentata a luglio 2017, giungendo alla definizione di una soluzione progettuale in parte differente dalla precedente.

Tenuto conto della richiesta di modifiche ed integrazioni pervenute dall'Amministrazione Comunale e, contestualmente, dei Criteri guida per la valutazione dei Piani Attuativi definiti dalla Deliberazione 115/2017 con cui l'Amministrazione Comunale ha

prorogato la validità del Documento di Piano, la proprietà ha, infatti, valutato di sviluppare una proposta progettuale in variante al PGT che, coerente con i nuovi parametri urbanistici di base indicati in termini di Superficie permeabile, Superficie Coperta e di Superfici in cessione o assoggettamento ad uso pubblico, fa propri anche gli ulteriori elementi di flessibilità individuati dalla stessa Deliberazione, nel caso di proposte che prevedano una riduzione della SIp di progetto pari ad almeno il 40%.

La presente proposta di Piano Attuativo rappresenta pertanto l'esito dell'evoluzione progettuale di cui si è detto e che si sottopone all'approvazione dell'Amministrazione Comunale, al fine di consentire la rigenerazione urbana dell'area dismessa e, nello stesso tempo, di conseguire i migliori benefici tanto per la proprietà quanto per l'interesse pubblico.

## IDENTIFICAZIONE E CONSISTENZA

L'area oggetto di Piano Attuativo in variante si affaccia lungo via Carducci (Strada Provinciale ex- S.S. 342 Briantea) all'altezza della rotonda stradale di distribuzione verso il quartiere Loreto; è delimitata a nord dalla Statale stessa, ad est dal lotto su cui sorge il complesso commerciale Auchan, a sud dalla linea ferroviaria Bergamo - Carnate, ad ovest da via M. L. King.

È composta dai seguenti mappali, distinti al N.C.T. del Comune di Bergamo, foglio 64, mapp. n. 32, 34, 15618, 17764, e al Catasto Fabbricati, foglio 64, mapp. n. 33, 8371, 8372, 17763 per una superficie catastale pari a 29.737 mq.

La superficie territoriale reale è invece pari a mq 27.945, allo stato attuale in parte occupata dagli spazi e dalle strutture dismesse dell'ex-Segheria Beretta, recintate e con unico accesso alla proprietà da via M.L. King, ed in parte lasciata a verde incolto non recintato.

Proprietari dell'area sono rispettivamente il Comune di Bergamo per il mappale 32, la Società Loreto Immobiliare S.r.l. per i mappali 33, 8372 sub. 1 e 2, 8371 sub. 701, 15618, 17763, 17764, la Soc. Beretta Pallets di Beretta Felice & C. s.a.s. per il mappale 34, 8371 sub. 703, Beretta Francesco e Beretta Adele, Claudia, Renato, Ferruccio, Giovanna, Luigi, Paolo e Silvana e Piccinelli Fiammetta per il mappale 8371 sub. 702.

La proposta di Piano Attuativo in variante esclude invece il mappale 1393 di proprietà Nordera Lino che lo stesso ha acquisito dalle Ferrovie dello Stato con il vincolo di non poterlo rivendere per un periodo di almeno 10 anni, tuttora non decorsi. Il proprietario non è interessato a partecipare alla pianificazione attuativa dell'ambito At\_e17 e, in tal senso, ha prodotto una dichiarazione già precedentemente depositata.

Lo stato di fatto dell'area si compone di tre strutture un tempo adibite alle attività della Segheria Beretta, poste nella parte più occidentale del lotto, e di una palazzina uffici collocata a nord, in prossimità della rotonda di Loreto. Le diverse strutture edilizie risultano dismesse da tempo e non presentano alcun interesse storico o architettonico da preservare.

All'interno dell'area è inoltre presente una cabina di servizio riferita alla rete del gas metano (mapp. 32) che, con accesso da via M.L. King, occupa una piccola porzione posta a nord in prossimità della rotatoria. Sotto il profilo delle reti tecnologiche l'area è inoltre interessata dalla presenza della linea area di Enel/Terna che taglia in diagonale il margine più occidentale del lotto, in cui sono ancora visibili i relativi pali di sostegno.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il piano attuativo oggetto della presente proposta in variante riguarda l'Ambito di trasformazione per lo sviluppo economico At\_e17, definizione attraverso la quale il Piano di Governo del Territorio individua l'area produttiva dismessa collocata lungo il margine meridionale dell'asse infrastrutturale di via Carducci, compresa tra la Motorizzazione Civile ed il centro commerciale Auchan. Un ambito intercluso all'interno del sistema insediativo esistente che si struttura tra il tracciato ferroviario Bergamo - Carnate, margine meridionale dello stesso ambito At\_e17, e l'asse di scorrimento urbano dato da via Carducci che, non solo rappresenta una significativa linea di cesura all'interno del sistema urbano ma, nel suo tratto in prossimità della rotatoria di via M.L. King, costituisce una netta linea di separazione tra usi e funzioni della città.



L'ambito oggetto di intervento è, infatti, parte del fronte urbano che si relaziona direttamente con via Carducci e in cui si concentrano usi e destinazioni plurime, prevalentemente orientate al settore commerciale e ai servizi per la mobilità. Un fronte morfologicamente, e oggi in parte anche funzionalmente, disconnesso dal tessuto insediativo

residenziale che caratterizza l'altro fronte del tracciato stradale e la parte più orientale del tessuto compreso tra lo stesso tracciato e la linea ferroviaria.

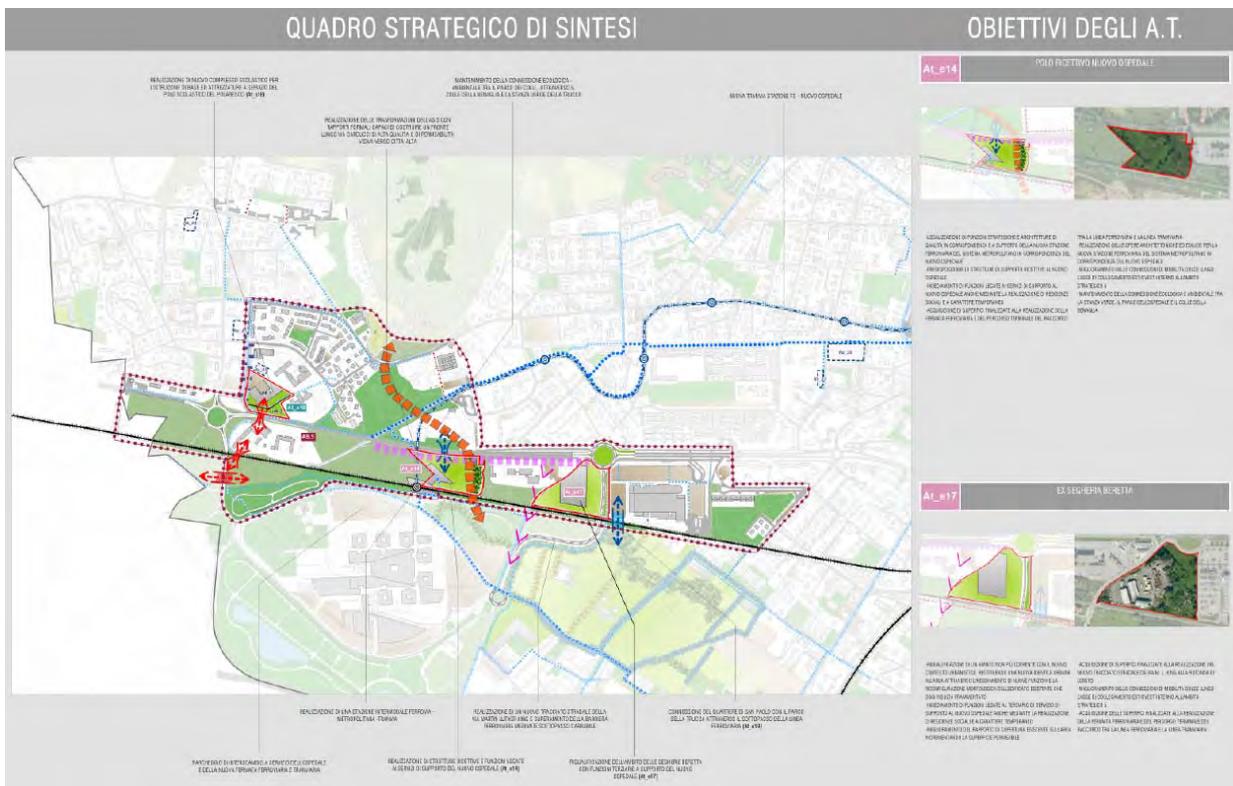
Reso particolarmente accessibile dalla presenza di via Carducci e del tracciato viario di via M.L. King che muove in direzione longitudinale collegando le parti di città sviluppatesi a sud della linea ferroviaria, l'ambito si pone oggi in relazione anche con il nuovo polo ospedaliero di Bergamo, rispetto al quale stabilisce relazioni dirette proprio attraverso via M.L. King. Non si tratta però solo di relazioni esclusivamente infrastrutturali legate all'accessibilità dell'Ospedale. Sotto il profilo viabilistico l'Ospedale risulta infatti servito, lungo il margine occidentale, dall'asse infrastrutturale di connessione con la tangenziale sud di Bergamo che consente il superamento della barriera ferroviaria.



Diversamente, con la messa a regime delle attività ospedaliere e delle opere viarie realizzate nell'ambito dell'Accordo di Programma, via M.L. King sta progressivamente assumendo un ruolo differente. Se da un lato, il tracciato costituisce l'asse di accessibilità secondaria al polo ospedaliero sotto il profilo veicolare, dall'altro si sta invece configurando quale principale asse di connessione pedonale e ciclabile con la città e con il tessuto insediativo che si struttura attorno a via Carducci. Una connessione che trova nella prossimità alle funzioni urbane, nelle caratteristiche del tracciato stradale di via M.L. King e nella sua percorribilità pedonale e ciclabile (garantita nella parte a sud del tracciato ferroviario dalla

realizzazione del nuovo tracciato ciclabile) una nuova funzionalità al servizio del sistema insediativo e degli utenti della nuova polarità di scala sovralocale.

Sotto questo profilo occorre osservare come la nuova funzionalità attribuibile al tracciato viario venga ad influenzare in misura preponderante la stessa destinazione funzionale dell'ambito At\_e17 che, per la sua stessa conformazione e collocazione, risulta deputato ad accogliere usi di tipo terziario commerciali e di servizio a supporto delle funzioni insediate. Usi che verrebbero pertanto a qualificare il percorso tra Ospedale e via Carducci, contribuendo alla vivacità di un tracciato viario oggi chiuso tra attività molto differenti che non trovano alcuna relazione tra loro e con lo stesso asse viabilistico.



Ambito Strategico 5: l'asse lineare di via Carducci (Documento di Piano, DP3.5).

## INQUADRAMENTO URBANISTICO

Inserita nel quadrante sud occidentale del territorio comunale e collocata all'interno dell'Ambito Strategico 5 - l'asse lineare di via Carducci - l'area oggetto di intervento è interamente compresa nell'Ambito di Trasformazione per lo sviluppo economico At\_e17 disciplinato dal Documento di Piano, la cui estensione per una superficie territoriale St assegnata da PGT pari a 28.709 mq (la superficie catastale è pari a 30.652 mq) include

anche il mapp. 1393 (superficie reale pari a 764 mq, superficie catastale a 915 mq), appartenente ad un ulteriore proprietario, che l'ha acquisito dalle Ferrovie dello Stato con il vincolo di non poterlo rivendere per un periodo di almeno 10 anni, tuttora non decorsi. Lo stesso proprietario, inoltre, non essendo interessato a partecipare alla pianificazione attuativa dell'ambito At\_e17, ha prodotto una dichiarazione già precedentemente depositata.

Riconoscendo le caratteristiche proprie del lotto, la cui attuale destinazione funzionale è ormai avulsa dal contesto circostante, e con il fine di avviare un processo di riqualificazione e di trasformazione del patrimonio edilizio dismesso e sottoutilizzato, il PGT attribuisce all'ambito una nuova potenzialità, quantitativamente pari a 12.825 mq di SIp, indirizzando la trasformazione al raggiungimento di obiettivi legati alla crescita del sistema economico e produttivo mediante la localizzazione di funzioni legate al terziario di servizio, a supporto e promozione di altre attività destinate a fornire prestazioni nel campo dei servizi anche in relazione al Nuovo Ospedale.

Indicando il Piano Attuativo quale strumento di attuazione dell'intervento, il PGT individua i seguenti *obiettivi* specifici per l'ambito di trasformazione At\_e17:

- riqualificazione di un ambito non più coerente con il nuovo contesto urbanistico, restituendo una nuova identità urbana all'area attraverso l'insediamento di nuove funzioni e la riconfigurazione morfologica dell'edificato esistente che oggi risulta frammentato;
- insediamento di funzioni legate al terziario di servizi di supporto al nuovo Ospedale;
- acquisizione di superfici finalizzate alla realizzazione del nuovo tracciato stradale da via M.L. King alla rotonda di Loreto;
- miglioramento delle connessioni di mobilità dolce lungo l'asse di collegamento est/ovest interno all'Ambito Strategico 5;
- acquisizione delle superfici finalizzate alla realizzazione delle fermate ferroviaria e del percorso terminale del raccordo tra la linea ferroviaria e la linea tramviaria.

Obiettivi che devono tradursi all'interno di uno nuovo schema insediativo destinato prioritariamente a ricucire e a riqualificare il fronte urbano lungo via Carducci e a ricomporre il tessuto degli usi e delle funzioni che si strutturano attorno allo stesso asse viario, oggi fortemente disomogeneo e chiuso entro recinti settoriali.

Sotto il profilo delle *destinazioni d'uso*, gli indirizzi e i criteri contenuti nell'apposita Scheda Progetto dell'Ambito At\_e17 orientano la trasformazione verso la composizione di un tessuto funzionale di tipo misto, prioritariamente improntato al settore terziario (terziario diffuso - Ta.1, artigianato di servizio - Ta.2, terziario avanzato - Tu.1 e direzionale - Tu.2, min

60% - max 75% SIp) e terziario ricettivo-alberghiero (Tr.1, max 40% SIp) con presenza di pubblici esercizi (sempre ricompresi all'interno di funzioni terziarie - Tr.2, max 25% SIp) e, in misura minore, di esercizi di vicinato (C1, max 15% SIp), residenza libera e convenzionata (RL, max 25% SIp) e di residenza a carattere temporaneo (RS.3, max 25% SIp).

Un nuovo tessuto insediativo che, nella logica del Piano, dovrà essere in grado di determinare nuove regole e rapporti formali espressivi in cui le singole architetture, pur essendo elementi puntuali propri dell'ambito di trasformazione, dovranno in tutti i casi essere pensati come parte di un pattern ben più esteso e coincidente con l'Ambito Strategico 5 di via Carducci.

Sul fronte delle *prestazioni pubbliche attese* la Scheda Progetto indica tre diversi livelli di intervento per l'ambito At\_e17:

- un primo livello riferito ai servizi, laddove viene indicata la realizzazione di connessioni ciclopedonali sicure ed attrezzate secondo la direttrice nord-sud;
- un secondo livello relativo alle infrastrutture, rispetto al quale viene indicata da un lato la cessione gratuita delle aree di proprietà Soc. Beretta Pallets di Beretta Felice & C. s.a.s. interne all'Ambito Strategico 5 - foglio 63 mapp. 32-33 - finalizzata alla realizzazione del tracciato tranviario, della stazione del servizio tranviario metropolitano e dei servizi di mobilità dolce; dall'altro la cessione dell'area e la partecipazione alla realizzazione del nuovo tracciato stradale da via M. L. King alla rotonda di Loreto;
- un terzo livello, infine, riferito al meccanismo della perequazione la cui applicazione comporta la cessione gratuita al Comune di aree vincolate per servizi pubblici (aree di decollo) a fronte del trasferimento di una quota di diritti edificatori pari al 10% della SIp complessiva attribuita all'ambito di trasformazione (area di atterraggio).

Sempre con riferimento alle prestazioni pubbliche attese occorre osservare come i tre livelli di intervento appena citati vengano a collocarsi all'interno dei più generali criteri applicativi relativi alle previsioni del Documento di Piano; criteri rispetto ai quali i piani attuativi relativi agli ambiti di trasformazione devono garantire, a supporto delle funzioni insediate, una dotazione globale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale pari o superiore al 50% St, tenendo conto anche dei parametri minimi indicati dal Piano dei Servizi per ciascuna destinazione funzionale:

a) per le funzioni terziarie e direzionale la dotazione minima è pari ad almeno il 100% della SIp ammessa di cui almeno la metà a parcheggi pubblici o di uso pubblico, da realizzare preferibilmente in struttura;

b) per le funzioni commerciali la dotazione minima è così articolata:

- per le medie strutture di vendita è pari ad almeno il 100% della SIp ammessa, di cui almeno la metà a parcheggi pubblici o di uso pubblico, da realizzare preferibilmente in struttura;

- per le strutture di vicinato la dotazione minima è pari ad almeno il 100% della SIp ammessa, di cui almeno la metà a parcheggi pubblici o di uso pubblico, da realizzare preferibilmente in struttura.

Alla dotazione minima di aree per attrezzature pubbliche o di interesse pubblico calcolata in ragione del carico urbanistico determinato dalle nuove funzioni insediate, il PGT affianca, inoltre, anche la definizione di uno standard di qualità aggiuntivo pari al valore minimo equivalente all'importo dovuto per oneri di urbanizzazione primaria e secondaria commisurati all'intervento proposto.

A partire dalla quantificazione dello standard quantitativo e qualitativo appena indicati, l'individuazione delle opere e delle attrezzature pubbliche o di interesse pubblico da realizzare nell'ambito del piano attuativo riferito all'At\_e17 dovrà, dunque, tenere conto degli indirizzi contenuti nella Scheda Progetto con riferimento ai tre diversi livelli di intervento più sopra elencati.

Nel merito dei *criteri insediativi* riferiti all'ambito di trasformazione, fermi restando i parametri di base riferiti alla superficie coperta ( $30\% \leq St \leq 50\%$ ) e alla superficie permeabile ( $\geq 30\%$ ), la Scheda Progetto fornisce le seguenti indicazioni per il successivo sviluppo progettuale:

- l'altezza degli edifici verrà definita in sede di proposta di Piano Attuativo, tenendo conto del contesto edificato limitrofo e degli elementi di fruibilità visiva esplicitati nello studio Paesistico di dettaglio allegato al PGT (SP0 e SP3). A questo riguardo è opportuno sottolineare come il lotto sia localizzato esternamente a corridoi visivi, mentre in prossimità del suo margine più occidentale il PGT segnala la presenza di un elemento visuale da salvaguardare e valorizzare lungo la direttrice di via M. L. King verso il fondale costituito dal colle della città alta. Le caratteristiche di visualità delle infrastrutture di grande percorrenza che delimitano il lotto sono identificabili in "aperta" verso sud dalla linea ferroviaria, e "parziale" verso nord da via Carducci, mentre l'unica emergenza architettonica, come da elenco riportato nello Studio Paesistico del PGT, è costituita dalla ferrovia stessa.

- definire il sistema degli spazi aperti rendendolo sinergico e complementare al progetto generale di riqualificare via Carducci come granvia urbana con ampi spazi per la mobilità pedonale;

- le nuove architetture proposte dovranno presentarsi come elementi puntuali di un pattern complessivo esteso a tutto l'AS5, in grado di determinare regole e rapporti formali espressivi di alta qualità, soprattutto in relazione alla ri-costruzione di un nuovo fronte lungo via Carducci;

- controllo dell'articolazione spaziale degli edifici in modo da evitare barriere visuali rispetto al fondale del colle della città alta.

Ancora sotto il profilo urbanistico, occorre osservare come l'ambito di trasformazione At\_e17 non risulti gravato da vincoli di carattere sovraordinato a valenza paesistica, ambientale o idrogeologica, risultando di fatto interessato dai soli vincoli di natura urbanistica riferiti alla fascia di rispetto della linea ferroviaria e, solo in minima parte, del tracciato viario di via Carducci.

Se sotto il profilo geologico l'ambito di trasformazione ricade in classe di fattibilità 3A riferita ad aree con consistenti eterogeneità litologiche sia verticali che orizzontali oppure con modeste caratteristiche geotecniche del primo sottosuolo, nel merito degli aspetti paesistici ed ambientali evidenziati dal piano l'ambito non risulta, invece, interessato da alcuna delle connessioni ecologiche indicate dal PGT; connessioni che coinvolgono invece in maniera estesa la Stanza Verde del Parco della Trucca, rispetto alla quale l'At\_e17 risulta confinante lungo il suo margine meridionale, pur essendo di fatto da questa separata dalla linea ferroviaria.

Se quanto finora indicato è da riferire agli Indirizzi e Criteri definiti dal Documento di Piano per gli Ambiti di Trasformazione, occorre osservare che, ai sensi della legge regionale 31/2014 e s.m.i., l'Amministrazione Comunale ha approvato nell'ottobre 2017 la delibera di proroga del Documento di Piano con cui ha contestualmente definito nuovi criteri per l'esame dei Piani Attuativi negli Ambiti di Trasformazione.

Ai sensi della Deliberazione 115/2017, l'ambito di trasformazione At\_e17 ricade nella tipologia degli ambiti classificati come "aree della rigenerazione" per le quali, a modifica ed integrazione dei parametri urbanistici indicati dal Documento di Piano, valgono i seguenti criteri per la valutazione della proposta di Piano Attuativo in variante:

- Superficie Permeabile: è consentita la riduzione della Superficie Permeabile (al netto delle quote relative a viabilità e spazi aperti pavimentati, tra cui percorsi, piazze, etc ...), fermo restando in ogni caso il rispetto della superficie drenante prescritta dal vigente Regolamento di Igiene e delle valutazioni che saranno condotte in sede di procedura VAS e purché sia sempre garantito:

- a) un indice minimo della Superficie Permeabile  $\geq 15\%$ , nei casi in cui tale parametro sia già inferiore a detta percentuale minima nello stato di fatto preesistente l'intervento;
- b) un indice minimo della Superficie Permeabile pari a quello preesistente all'intervento nei casi in cui quest'ultimo sia compreso tra  $15\%$  e  $50\%$ ;
  - Superficie Coperta
- c) per gli At\_s o le UMI destinate a servizi: superficie coperta  $\leq 30\%$  della St dell'ambito di intervento;
- d) per tutti gli altri At e UMI: superficie coperta  $\leq 50\%$  della St dell'ambito di intervento;
  - Superficie in cessione o assoggettamento ad uso pubblico  $\geq 30\%$  della St dell'ambito di trasformazione o delle singole UMI.

Ferma restando la coerenza della soluzione progettuale con gli elementi previsti dalla Scheda Progetto dei singoli ambiti di trasformazione (obiettivi strategici, criteri insediativi, parametri urbanistici specifici, funzioni e destinazioni d'uso, prestazioni pubbliche attese), la stessa Deliberazione 115/2017 introduce ulteriori elementi di flessibilità in termini di destinazioni d'uso e di disposizioni relative alla compensazione e perequazione urbanistica in ragione della riduzione della superficie lorda di pavimento indicata dalla specifica Scheda Progetto e, in particolare:

- ammissibilità di tutte le destinazioni d'uso senza limitazioni percentuali per le proposte di Piani Attuativi in variante che prevedono una riduzione della SIp indicata dalla specifica Scheda progetto pari ad almeno il  $25\%$  di tale SIp;

- facoltà di non assolvere alle disposizioni relative alla compensazione e perequazione urbanistica, in aggiunta alla flessibilità riferita alle destinazioni d'uso, nel caso di proposte di Piani Attuativi in variante che prevedono una riduzione della SIp indicata dalla specifica Scheda progetto pari ad almeno il  $40\%$  di tale SIp.

In ultimo, sembra opportuno concludere la trattazione riferita all'inquadramento urbanistico facendo riferimento al Piano Urbano Generale dei Servizi nel Sottosuolo (PUGSS) allegato al PGT, laddove vengono puntualmente mappate tutte le reti tecnologiche esistenti. Nel merito è opportuno segnalare come il lotto risulti servito dalla presenza di diverse reti di distribuzione e smaltimento, principalmente estese lungo i tracciati viari che delimitano l'area con la sola eccezione della linea aerea di Enel che taglia in direzione nord-ovest / sud-est la parte più occidentale dell'ambito di trasformazione. Linea che fuori dal margine occidentale

dell'area risulta essere già interrata e che, pertanto, sarà oggetto di interramento nell'ambito della stessa proposta progettuale secondo quanto indicato e prescritto dagli enti gestori.

## **OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI PIANO ATTUATIVO**

Prima ancora di entrare nel merito della proposta progettuale e degli obiettivi dell'intervento sembra opportuno evidenziare come, negli ultimi cinque anni, su iniziativa della proprietà Loreto Immobiliare srl, si sia dato seguito alla stesura di varie e differenti ipotesi progettuali, a partire da quelle che ricorrevano puntualmente al mix di destinazioni funzionali indicato nella Scheda Progetto At\_e17 ed utilizzavano per intero la Slp edificabile ivi prevista (mq 12.825), fino alla presente proposta in variante ridefinita negli usi e nell'entità edificatoria complessiva, passando per la proposta di Piano Attuativo del 2017 che tentava una mediazione tra le previsioni del PGT e la domanda proveniente dal mercato e, ancor prima, per la Proposta Preliminare del 2014 che utilizzava una parte consistente della potenzialità edificatoria attribuita all'ambito (ma non tutta) per la realizzazione di due distinti comparti edilizi orientati alla realizzazione di nuove funzioni commerciali.

Sotto il *profilo funzionale*, da una parte il carico eccessivo dei relativi oneri e gli alti costi di costruzione legati ad alcune tipologie edilizie, seppure i primi siano stati rivisti nel 2015<sup>1</sup> con specifico riferimento ai coefficienti indicati per gli "immobili dismessi o in via di dismissione", dall'altra la scarsa o nulla appetibilità di alcune destinazioni funzionali - all'interno di questa zona della città - per qualsivoglia operatore o potenziale investitore cui le ipotesi sono state di volta in volta sottoposte, hanno via via portato ad escludere per l'ambito di trasformazione l'opportunità di realizzare residenza (libera, convenzionata o temporanea) e destinazioni connesse a terziario ricettivo-alberghiero, tra l'altro già previsto nell'attiguo ambito di trasformazione At\_e14 "Polo ricettivo nuovo ospedale", approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 145 del 20.10.2014.

Con riferimento alle destinazioni d'uso, occorre inoltre evidenziare come la citata Deliberazione n. 115/2017 che ha prorogato la validità del Documento di Piano, a fronte della riduzione pari ad almeno il 25% della Slp prevista, abbia introdotto tra gli elementi di flessibilità per la valutazione delle proposte di Piani Attuativi in variante proprio l'ammissibilità di tutte le destinazioni d'uso e la contestuale eliminazione delle limitazioni percentuali indicate nelle specifiche Schede progetto, pur con l'esclusione delle Grandi Strutture di Vendita e la limitazione imposta all'insediamento delle Medie Strutture di Vendita.

---

<sup>1</sup> Delibera di Consiglio Comunale n. 182 del 30.11.2015.

Tenuto conto della forte volontà ad intervenire da parte della proprietà e valutati i contenuti e gli orientamenti esplicitati nella Scheda Progetto riferita all'At\_e17, il suggerimento certamente decisivo per l'individuazione delle destinazioni funzionali ritenute più adatte ed attrattive per l'area è venuto a seguito di contatti diretti e di proposte pervenute da operatori qualificati del settore della media distribuzione, interessati ad insediare la propria attività all'interno del comparto. Le caratteristiche dell'area, l'accessibilità veicolare e, non ultimo, la visibilità del comparto hanno, infatti, fatto da richiamo per alcuni brand commerciali interessati ad integrare e a differenziare la propria presenza distributiva all'interno della città di Bergamo.

A questo riguardo occorre osservare come nella presente proposta di Piano Attuativo in variante, così come nella precedente del 2017, l'assetto insediativo previsto e l'articolazione delle diverse destinazioni d'uso non derivi da astratte ricerche di mercato o da soli contatti preliminari con i possibili operatori, bensì da proposte concrete che, nel caso del brand Lidl, si sono nel tempo tramutate in accordi commerciali sottoscritti tra le parti. Condizione, quest'ultima, che rafforza la concretezza della proposta progettuale che si sottopone all'Amministrazione Comunale, nella convinzione che l'assetto funzionale risulti coerente innanzitutto con il contesto urbanistico e, non di meno, con gli orientamenti del PGT che, così come specificato dagli stessi Indirizzi e criteri del DdP (DPOb), hanno valore di indirizzo e, non ultimo, con gli stessi criteri introdotti dalla Deliberazione n. 115/2017 che, così come affermato dalle normative comunitarie e nazionali attualmente in vigore, non possono imporre "limiti territoriali" all'insediamento delle attività economiche.

Si richiama a questo riguardo la normativa comunitaria, nota come Bolkestein, la quale prevede che *"l'iniziativa economica non possa, di regola, essere assoggettata ad autorizzazioni e limitazioni (specie se dirette al governo autoritativo del rapporto fra domanda e offerta), essendo ciò consentito solo qualora sussistano motivi imperativi di interesse generale rientranti nel catalogo formulato dalla Corte di Giustizia. La medesima normativa stabilisce, inoltre che, anche qualora sussistano valide ragioni per adottare misure restrittive della libertà d'impresa, queste debbano essere adeguate e proporzionate agli obiettivi perseguiti.*

*La direttiva Bolkestein è stata recepita nell'ordinamento interno dal D.lgs. n. 59 del 2010 e ad essa sono ispirati tutti i numerosi provvedimenti di liberalizzazione varati nella scorsa legislatura, i quali ne hanno precisato la portata e gli effetti.*

*Costituisce una costante di tutti questi atti normativi la distinzione fra atti di programmazione economica – che in linea di principio non possono più essere fonte di limitazioni all'insediamento di nuove attività – e atti di programmazione aventi natura non economica, i*

quali, invece, nel rispetto del principio di proporzionalità, possono imporre limiti rispondenti ad esigenze annoverabili fra i motivi imperativi di interesse generale (art. 11, comma 1, lett. e) del D.lgs. n. 59 del 2010, art. 34, comma 3, lett. a) del D.lgs. 201/2011).

Tale distinzione deve essere operata anche nell'ambito degli atti di programmazione territoriale, i quali non vanno esenti dalle verifiche prescritte dalla direttiva servizi per il solo fatto di essere adottati nell'esercizio del potere di pianificazione urbanistica, dovendosi verificare se in concreto essi perseguano finalità di tutela dell'ambiente urbano o, comunque, riconducibili all'obiettivo di dare ordine e razionalità all'assetto del territorio, oppure perseguano la regolazione autoritativa dell'offerta sul mercato dei servizi attraverso restrizioni territoriali alla libertà di insediamento delle imprese.

*Il legislatore ha stabilito, infatti, che:*

a) ricadono nell'ambito delle limitazioni vietate (salvo la sussistenza di motivi imperativi di interesse generale) non solo i piani commerciali che espressamente sanciscono il contingentamento numerico delle attività economiche, ma anche gli atti di programmazione che impongono "limiti territoriali" al loro insediamento (artt. 31, comma 1 e 34, comma 3 del D.lgs. 201/2011);

b) debbono, perciò, considerarsi abrogate le disposizioni di pianificazione e programmazione territoriale o temporale autoritativa con prevalente finalità economica o prevalente contenuto economico, che pongano limiti, programmi e controlli non ragionevoli, ovvero non adeguati ovvero non proporzionati rispetto alle finalità pubbliche dichiarate e che in particolare impediscano, condizionino o ritardino l'avvio di nuove attività economiche o l'ingresso di nuovi operatori economici (art. 1 D.lgs. 1/2012)" (Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia, Sezione Prima, n. 2271/2013).

In virtù delle disposizioni legislative vigenti, le destinazioni d'uso contenute nella proposta di Piano Attuativo in variante e l'assetto funzionale prospettato non possono, dunque, che ritenersi conformi agli indirizzi del Documento di Piano e ai criteri introdotti dalla Deliberazione n. 115/2017, in quanto non ponendosi in contrasto con finalità di tutela dell'ambiente urbano, sono al contrario orientate a conferire ordine e razionalità all'assetto del territorio e a riqualificare "un ambito non più coerente con il nuovo contesto urbanistico, restituendo una nuova identità all'area attraverso l'insediamento di nuove funzioni e la riconfigurazione morfologica dell'edificato esistente che oggi risulta frammentato" (Documento di Piano, Allegato 2 – Schede Progetto degli Ambiti di Trasformazione).

Nel merito delle destinazioni d'uso, occorre sottolineare che, ancor prima dei contatti e delle proposte pervenute, la stessa attenta osservazione delle caratteristiche morfologico-funzionali dell'area, così come descritte anche dall'inquadramento territoriale, evidenzia con

chiarezza la naturale vocazione del lotto, vocazione che caratterizza in misura pressoché diffusa ed omogenea l'intero asse viario che muove in direzione di Curno, di fatto coincidente con la parte iniziale della SP Briantea che, proprio per il buon livello di accessibilità, fa rilevare una prevalente concentrazione di attività commerciali, direzionali e di servizio.



*Il Sistema Insediativo a scala territoriale (Quadro Conoscitivo, QC3).*

In questa direzione, dunque, le destinazioni d'uso ipotizzate all'interno della proposta progettuale attingono alle funzioni commerciali, extra-commerciali e terziarie, introducendo format, comunque limitati alle medie strutture di vendita di prossimità, in grado di differenziare tanto la presenza delle attività terziarie, quanto l'offerta commerciale già presente sull'asse di via Carducci.

Va evidenziato, tra l'altro, che l'articolazione in questi termini delle destinazioni d'uso all'interno del comparto consente, anche dal punto di vista morfo-tipologico, una cucitura della soluzione di continuità volumetrica nella sequenza edificata di via Carducci. L'intervento consente, infatti, la rifunzionalizzazione e la riconversione di un'area dismessa e sottoutilizzata che viene oggi a configurarsi come vuoto urbano, interrompendo la continuità funzionale e morfologica del fronte edificato che delimita la parte meridionale di via Carducci, individuato dal PGT quale boulevard di ingresso alla città ed interessato, all'interno del più ampio Ambito Strategico 5, da un progetto di riqualificazione complessivo in grado di recuperare ampi spazi per la mobilità pedonale e ciclabile, anche in continuità con gli interventi in corso di realizzazione nel tratto più meridionale della stessa via M.L. King.

Se sotto il profilo insediativo la proposta risponde, dunque, alle indicazioni del PGT che evidenzia tra gli obiettivi propri dell'Ambito Strategico 5 la riqualificazione del fronte urbano di via Carducci, sotto il profilo puramente funzionale le destinazioni d'uso pensate all'interno dell'ambito di trasformazione consentono, allo stesso modo, di rispondere ad un

altro importante obiettivo che il piano si è posto, qualora ha indicato la necessità di insediare funzioni che potessero essere di supporto anche alla nuova struttura ospedaliera.

Sotto questo profilo l'opportunità di realizzare all'interno dell'At\_e17 funzioni riferite ad attività di somministrazione di alimenti e bevande (C8), ad attività destinate al commercio e alla vendita di prodotti alimentari e non alimentari nella sola tipologia delle medie strutture di vendita di primo livello (C2a) o, ancora, ad attività riferite al terziario direzionale e high-tech (Ta), consente infatti di far fronte al ruolo non più secondario che via M.L. King ha via via assunto in relazione alla messa a regime del nuovo Ospedale, quale asse preferenziale dei flussi ciclopedonali che muovono da e per l'Ospedale e quale asse di connessione, di rango strettamente urbano, con la città e con il tessuto insediativo che si struttura lungo via Carducci.

Sempre con riferimento alle destinazioni d'uso, occorre osservare che l'introduzione del format della media struttura di vendita di prossimità tra le declinazioni delle funzioni commerciali da insediare all'interno dell'ambito, trova riscontro nella seguente linee di azione strategica delineata dal PGT allo scopo di promuovere lo sviluppo delle attività economiche e favorire la localizzazione di nuove forme di attività di tipo innovativo: "promozione di un processo di modernizzazione delle attività connesse al settore commerciale, con particolare attenzione per il sistema distributivo locale, verso la garanzia di nuove forme di concorrenzialità, nel rispetto di un equilibrio tra una presenza omogenea sul territorio di un adeguato numero di medie strutture di vendita, attraverso il loro dimensionamento, il mantenimento di una presenza diffusa del servizio reso dagli esercizi di vicinato e l'indirizzo verso una nuova responsabilità sociale di tutte le forme distributive del commercio, affinché garantiscano un servizio con un'offerta diversificata, commisurata alle esigenze di tutti gli strati sociali".

La possibilità di inserire format e brand di tipo commerciale oltre a quelli già presenti lungo l'asse di via Carducci, opportunamente affiancati dalla presenza di funzioni terziarie per attività riferite a uffici, studi professionali, sportelli bancari e centri di servizio muove, infatti, nella direzione di modernizzare e differenziare la rete distributiva esistente, introducendo forme di concorrenzialità in grado di garantire una maggiore rispondenza dell'offerta alle diverse esigenze che la domanda ed il mercato manifestano. Direzione evidenziata e promossa dello stesso Programma Pluriennale Regionale per lo Sviluppo del Settore Commerciale laddove, in un'ottica di sviluppo e di riequilibrio delle diverse tipologie distributive (esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita), le politiche regionali sollecitano una particolare attenzione proprio verso lo sviluppo della media distribuzione, "che deve trovare uno spazio di sviluppo adeguato nelle aree urbane lombarde, per fornire ai

cittadini consumatori un'offerta, articolata nella gamma, contenuta nei prezzi e ampiamente distribuita nel territorio". Proprio a questo scopo, la Regione orienta i Comuni ad "agevolare le procedure di apertura, ristrutturazione e ampliamento di questa tipologia di vendita", in coerenza con le caratteristiche dimensionali, demografiche, economiche e urbanistiche dei singoli Comuni.

Sotto il profilo insediativo e delle destinazioni d'uso, il progetto muove dunque da una attenta valutazione delle potenzialità insite nell'area e propone la seguente articolazione funzionale:

- Attività del terziario direzionale e high-tech (Ta): 712 mq di SIp;
- Medie strutture di vendita di primo livello (C2a): 4.073 mq di SIp di cui 2.836 mq di superficie di vendita distribuita in tre diverse e distinte strutture (edificio 1 mq 1.422, edificio 3/unità A mq 707, edificio 3/unità B mq 707);
- Attività di somministrazione di alimenti e bevande (C8): 795 mq di SIp.



Se quanto detto finora si riferisce principalmente agli aspetti funzionali ed insediativi che qualificano l'intervento, nel merito delle *prestazioni pubbliche attese* occorre richiamare la significatività e l'incidenza, in primo luogo economica, di quanto previsto dal PGT con riferimento a servizi e infrastrutture.

Dal punto di vista strettamente infrastrutturale, tra le opere a supporto della nuova struttura ospedaliera, il Piano dei Servizi prevede le seguenti progettualità:

- A) l'integrazione del sistema viario con il ridisegno della rotonda di Loreto e l'eliminazione del tratto rettilineo di via Carducci interno alla circonferenza della rotonda stessa;
- B) l'inserimento di una necessaria bretella di snodo verso via M. L. King;

C) la realizzazione di percorsi ciclopedonali secondo le direttrici est-ovest (via Carducci) e nord-sud (via M. L. King);

D) la creazione di un nuovo tratto stradale che corre lungo il lato est dell'ambito At\_e17, supera la barriera della linea ferroviaria tramite un sottopasso, per poi riemergere a sud in prossimità della Stanza Verde della Trucca da cui muove verso ovest per collegarsi con il tratto terminale di via M. L. King.

Se i punti B) e C), per fattibilità economica e necessità viabilistica, appaiono auspicabili ed essenziali all'attuazione dell'assetto urbano proposto dal Piano Attuativo in variante e possono essere assolti dalla trasformazione fino al raggiungimento dell'importo degli oneri di urbanizzazione che derivano dal quadro economico, si reputa che vi sia invece una pluralità di ragioni che rendono problematica la realizzazione del nuovo tracciato stradale di cui al punto D) con il conseguente ridisegno anche della rotonda di Loreto di cui al punto A).

In primo luogo il rilevante onere economico dell'opera viabilistica. Stimato in 4.4 milioni di euro dal Piano Triennale dei Lavori Pubblici (PTLP) 2017-2019, l'intervento riferito a "urbanizzazione nuovo ospedale - sottopasso ferroviario della via M. L. King ed intersezione con via Carducci" risulta assolutamente insostenibile con il solo apporto economico del privato attuatore e necessita quindi, per la sua fattibilità, di una consistente partecipazione pubblica che allo stato attuale è impensabile, così come d'altronde confermato dallo stesso PTLP 2018-2020 che arriva a cancellare l'opera dalla relativa programmazione triennale, per individuarla nell'elenco degli "interventi prioritari suscettibile di attivazione a seguito di individuazione di risorse aggiuntive alla programmazione" (parte A).

Occorre inoltre osservare come, stante la soluzione individuata (e ormai collaudata) per la viabilità di accesso principale al nuovo Ospedale (spostata lungo l'asse che si stacca dalla rotonda di Longuelo) e il nuovo ruolo assunto da via M. L. King in termini di connessioni pedonali e ciclabili tra lo stesso Ospedale e la città, la previsione del nuovo tracciato sia venuta a perdere di rilevanza, rendendo l'impegno economico per la sua realizzazione sproporzionato rispetto alla effettiva utilità e ai benefici che ne potrebbero derivare per la città.

In secondo luogo, le caratteristiche geologiche del terreno su cui dovrebbe essere realizzato il nuovo tratto stradale, ed in particolare il sottopasso, che suggeriscono l'inopportunità, ed anzi i possibili rischi futuri prodotti dall'esecuzione dell'intervento.

Indagini geognostiche effettuate sul terreno oggetto del Piano Attuativo in variante evidenziano, infatti, come alla profondità di 5-6 metri dal piano di campagna, sia presente un corpo idrico sotterraneo, il cui livello di stabilizzazione risale fino a circa 1,5 m di profondità:

una falda sospesa irregolare e discontinua, derivante dagli apporti idrici collinari e dalla filtrazione dai corsi d'acqua superficiali.

È proprio in questo contesto che dovrebbe collocarsi l'opera di attraversamento della linea ferroviaria estesa da via Carducci sino a via M. L. King, con superamento del corpo viario tramite l'esecuzione di scavi sino alla profondità massima di circa 9 metri.

Sulla scorta delle indagini prodotte, il quadro geologico esistente consente pertanto di segnalare un'elevata pericolosità e problematicità operativa connessa alle caratteristiche geotecniche ed idrogeologiche del sottosuolo; la presenza dell'acqua, la modesta resistenza meccanica del terreno e la ridotta permeabilità del sottosuolo evidenziano come l'intervento in oggetto possa comportare il ricorso ad una progettazione particolarmente complessa ed a dispositivi costruttivi costosi e di difficile realizzazione, con elevate probabilità di frequenti interruzioni delle procedure esecutive e malfunzionamenti dei congegni finali di sostegno della terra e di drenaggio delle acque sotterranee e superficiali.

Accanto alle criticità appena evidenziate, occorre inoltre osservare come in questi mesi di esercizio del nuovo Ospedale sia venuta meno anche la stessa necessità del nuovo tracciato viario che veniva invece evidenziata ai tempi di redazione del PGT. Il disegno e la realizzazione di soluzioni alternative che hanno trasferito sull'asse viario che si stacca dalla rotonda di Longuelo i principali flussi di accesso al nuovo Ospedale e, allo stesso tempo, la constatazione che la messa a regime delle diverse attività ospedaliere non ha prodotto particolari criticità in termini di traffico sia rispetto agli assi di accessibilità primaria, sia di tipo secondario come via M.L. King, tolgono alla previsione di piano il carattere prioritario che le era invece stato assegnato in precedenza o quanto meno ne ridimensionano in misura significativa l'importanza anche a fronte della rilevante incidenza economica dell'opera. Opera che, tra l'altro, dovrebbe comportare anche lo spostamento del collettore comunale in gestione a Uniacque Spa e della rete scolmatrice comunale che, ad oggi, corrono entrambi proprio dove è prevista la realizzazione del nuovo tracciato stradale.

Nella convinzione che l'utilità dell'opera non sia in grado di superare da sola le criticità che pregiudicano la sua stessa fattibilità, la proposta di Piano Attuativo in variante non pregiudica la possibile futura realizzazione del tracciato viario e, nel conformarsi agli indirizzi del Documento di Piano, disegna il nuovo assetto insediativo, individuando lungo il margine orientale dell'ambito un'area da mantenere a disposizione per l'eventuale futura attuazione dell'intervento infrastrutturale.

Sotto il profilo economico delle prestazioni pubbliche attese, ritenendo che le risorse derivate dall'intervento di trasformazione debbano essere destinate alla realizzazione di

opere pubbliche maggiormente necessarie e significative per il quartiere e per la città di Bergamo, la proposta rimanda dunque alla valutazione dell'Amministrazione Comunale l'impiego della capacità economica derivata dall'intervento in termini di *standard qualitativo aggiuntivo*, senza pertanto finalizzare la stessa alla realizzazione dell'opera infrastrutturale.

In termini di prestazioni pubbliche attese, in coerenza con gli indirizzi del Documento di Piano, la proposta progettuale individua quali *superfici da cedere* alla proprietà pubblica:

- l'area per la realizzazione del nuovo raccordo stradale tra via M.L. King e via Carducci per 694 mq;
- l'area per la realizzazione della nuova pista ciclopedonale lungo l'asse di via M.L. King per 1.445 mq, rispetto alla quale viene previsto il raccordo con la parte già realizzata a sud della linea ferroviaria, oltre ad un punto attrezzato destinato al bike sharing che il Piano Attuativo in variante avanza quale nuova proposta nell'ottica di favorire la mobilità ciclistica;
- l'area destinata a parcheggio pubblico e a viabilità individuata nella parte più occidentale dell'ambito di trasformazione per 3.265 mq.

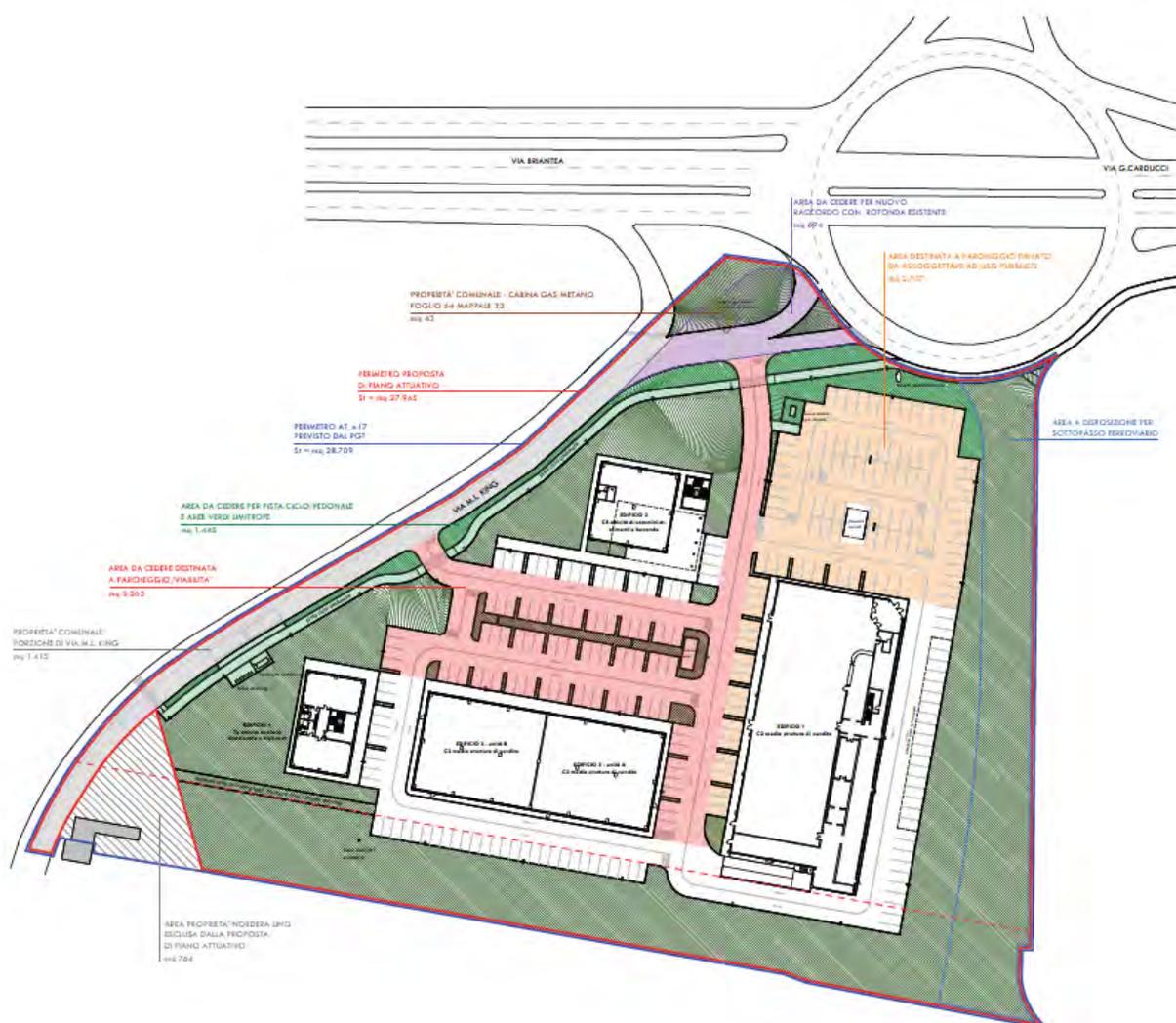
A queste aree si sommano le *superfici da assoggettare ad uso pubblico* e riferite alla quota dei parcheggi da realizzare nella parte più orientale del lotto per un totale di 2.707 mq.

Alle quantità appena indicate si aggiunge, infine, anche la *cessione gratuita* delle aree di proprietà Soc. Beretta Pallets di Beretta Felice & C. s.a.s. interne all'Ambito Strategico 5 che, negli scenari strategici del PGT, sono finalizzate alla realizzazione del tracciato tranviario, della stazione del servizio tranviario metropolitano e connessi servizi di mobilità dolce. Si tratta, in particolare, di parte dei mappali 32-33 del foglio 63, per una superficie di 763 mq, la cui estensione dovrà essere verificata e concordata con l'Amministrazione Comunale.

A fronte del parametro indicato dai criteri individuati dalla Deliberazione n. 115/2017, la proposta di Piano Attuativo in variante individua e localizza, dunque, 8.874 mq di superfici in cessione o da assoggettare ad uso pubblico, quantità che risulta pertanto superiore alla dotazione minima prevista di 8.613 mq, equivalente al 30% della superficie territoriale indicata dal PGT.

Sempre sotto il profilo delle prestazioni pubbliche, occorre osservare come a fronte dei criteri individuati dalla Deliberazione n. 115/2017, la proposta di Piano Attuativo in variante non debba assolvere alle disposizioni relative alla compensazione e alla perequazione urbanistica e possa, invece, limitarsi a reperire la sola dotazione di servizi indicata per

l'ambito di trasformazione (30% della St), ovviamente comprensiva di quella necessaria in ragione delle funzioni insediate.



Con una superficie lorda di pavimento complessiva di 5.580 mq, la proposta di Piano Attuativo in variante riduce, infatti, di una quantità superiore al 50% la Slp indicata dalla Scheda progetto (12.825 mq), garantendosi pertanto la possibilità di avvalersi degli elementi di flessibilità introdotti dalla Deliberazione n. 115/2017 in termini di destinazioni d'uso e di meccanismo perequativo.

Sembra opportuno evidenziare che la Slp di progetto risulta di gran lunga inferiore al limite massimo dei 12.825 mq previsti dal PGT per l'Ambito di trasformazione, anche qualora la Slp di progetto venga a conteggiare la superficie lorda di pavimento riferita al fabbricato esistente all'interno del mappale 1393 di proprietà Nordera, pari a 65 mq, che risulta escluso dalla proposta di PA in variante.

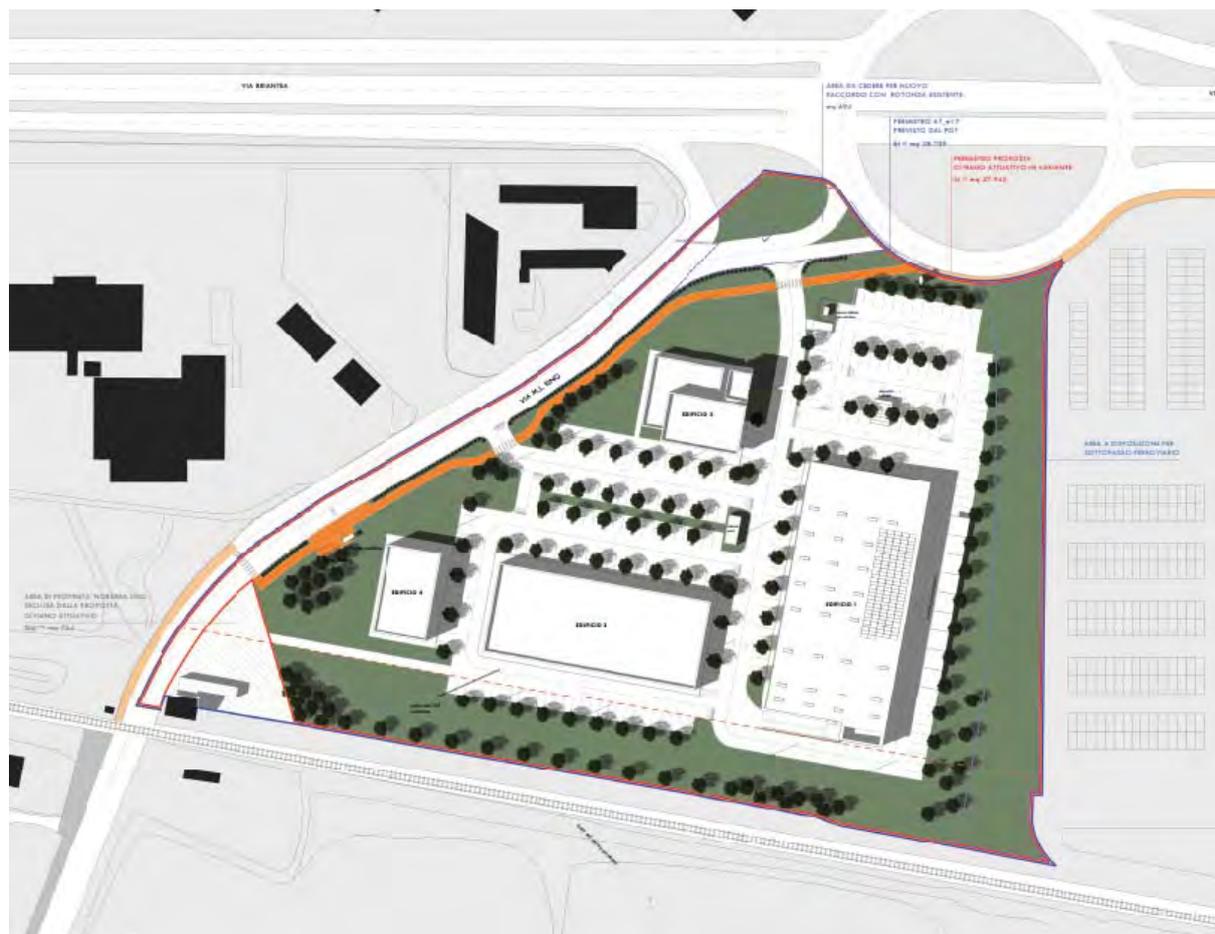
Proprio con riferimento al mappale 1393, escluso dal perimetro del PA in variante, il progetto avanza per detto mappale una proposta di nuova disciplina urbanistica, individuando nel “Tessuto aperto a bassa densità maglia e tipologia non unitarie (BDc)”, la tipologia di tessuto più corrispondente alla situazione esistente e, comunque, coerente con altre situazioni che il PGT individua lungo il tracciato ferroviario, fermo restando che gli interventi ritenuti ammissibili debbano essere riferiti alla sola conservazione (manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo), in ragione dello specifico vincolo riferito alla fascia di rispetto ferroviario.

A conclusione sembra opportuno osservare come, pur a fronte di una rimodulazione delle destinazioni d'uso e un ridimensionamento sostanziale dell'edificabilità complessiva, la proposta di Piano Attuativo in variante si muova in continuità con le previsioni urbanistiche del PGT e con quanto indicato nell'atto di proroga della validità del Documento di Piano, consentendo di assicurare il raggiungimento degli obiettivi assegnati all'ambito di trasformazione At\_e17 sia in termini di riassetto morfologico e funzionale del comparto urbano e di riqualificazione e ridisegno del fronte edificato su via Carducci, sia con riferimento ai benefici e alle ricadute pubbliche dell'intervento all'interno del sistema dei servizi e delle dotazioni di cui la città dispone.

## **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

Entrando nel merito della proposta progettuale occorre innanzitutto ricordare che il presente Piano Attuativo in variante riguarda una superficie territoriale di 27.945 mq, inferiore alla superficie indicata dal Documento di Piano all'interno della Scheda Progetto riferita all'ambito At\_e17 (pari a 28.709 mq). Il piano attuativo non comprende, infatti, l'area identificata al mappale 1393, appartenente ad un ulteriore proprietario che ha acquisito il lotto da Ferrovie dello Stato (con vincolo di non poterlo rivendere per un periodo di almeno 10 anni, tuttora non decorsi) e non risulta interessato a partecipare all'intervento, come da dichiarazione già precedentemente depositata.

Occorre osservare che il Piano Attuativo comprende invece le aree di proprietà comunale riferite al mappale 32, occupato dalla cabina del gas metano e alla porzione di via M.L. King inclusa nel perimetro dell'ambito di trasformazione, per una superficie territoriale complessiva di 1.458 mq.



Di seguito si riportano i dati principali di progetto, verificati rispetto alla superficie territoriale definita dal Documento di Piano, pur non coincidendo quest'ultima con la superficie territoriale del PA per via dell'esclusione del mappale 1393 di proprietà Nordera.

St (PGT) = mq 28.709

St progetto PA = mq 27.945

Slp massima consentita (PGT) = mq 12.825

Slp di progetto PA = mq 5.580 (< 12.825 mq)

Slp edificio esistente (mappale 1393) = mq 65

Slp complessiva = mq 5.580 + mq 65 = mq 5.645 (< 12.825 mq)

Slp Terziario direzionale e high-tech (Ta) = mq 712

Slp Attività di somministrazione alimenti e bevande (C8) = mq 795 mq

Slp Medie strutture di vendita di primo livello (C2.a) = mq 4.073, di cui mq 2.836 di superficie di vendita distribuiti in differenti strutture, ciascuna non superiore ai 1.500 mq di superficie di vendita.

Superficie coperta consentita (Delibera CC 115/2017)  $\leq$  50% St PGT (mq 14.355)

Superficie coperta di progetto PA = mq 4.798 (= 17% St PGT, < 14.355 mq)

Superficie coperta edificio esistente (mappale 1393) = mq 65

Superficie coperta complessiva = mq 4.863 + mq 65 = mq 4.863 (< 14.355 mq)

Altezza massima di progetto = m. 10,55

Superficie permeabile minima (Delibera CC 115/2017) = Superficie permeabile preesistente

Superficie permeabile esistente = mq 12.026

Superficie permeabile di progetto PA = mq 12.185 (> 12.026 mq)

Superficie parcheggi privati minima = mq 1.953

Superficie parcheggi privati di progetto PA = mq 2.451 (> mq 1.953)

Cessione e dotazione di servizi

Superficie da cedere / assoggettare ad uso pubblico AT\_e

(Deliberazione CC n. 115/2017)

mq 8.613 ( $\geq$  30% St PGT)

Superficie in cessione / assoggettata ad uso pubblico mq 8.874 (> 8.613 mq)

Superficie da cedere alla proprietà pubblica di progetto PA mq 6.167

Area raccordo svincolo via Carducci / via M.L. King mq 694

Area pista ciclopedonale mq 1.445

Area parcheggi pubblici e viabilità mq 3.265

Area da cedere interna all'Ambito AS5 mq 763

(da concordare con Amministrazione Comunale)

Superficie da assoggettare ad uso pubblico di progetto PA mq 2.707

Area a parcheggio e viabilità di uso pubblico mq 2.707

Dotazione minima di servizi (Piano dei Servizi)

Superficie di servizi minima da reperire per le funzioni commerciali, extra-commerciali e terziarie (=100% SIp)

mq 5.580

Superficie parcheggi pubblici/assoggettati ad uso pubblico da reperire  
(=50% superficie minima)

mq 2.790

Superficie parcheggi pubblici/assoggettati ad uso pubblico di progetto PA

mq 4.276 (> mq 2.790)

La composizione dell'impianto planivolumetrico è studiata per risultare in conformità con gli obiettivi di PGT, nell'ottica del consolidamento del fronte edilizio, ancorché necessariamente arretrato rispetto all'asse stradale di via Carducci. Al tempo stesso, l'opportuna distribuzione dei volumi non interferisce in alcun modo con gli elementi di fruibilità visiva esplicitati nello Studio Paesistico di dettaglio allegato al PGT, che peraltro non interessano direttamente l'Ambito in oggetto.

L'accesso all'area è previsto in due punti: dallo svincolo della rotonda di via Carducci, attraverso la realizzazione di un nuovo raccordo viario, e da via M. L. King. Sull'asse principale di distribuzione interna, con andamento nord/sud, si innesta perpendicolarmente l'asse secondario con giacitura est/ovest; entrambi disimpegnano e collegano i diversi lotti funzionali, le aree organizzate a parcheggio, i percorsi pedonali e gli accessi ai diversi edifici.

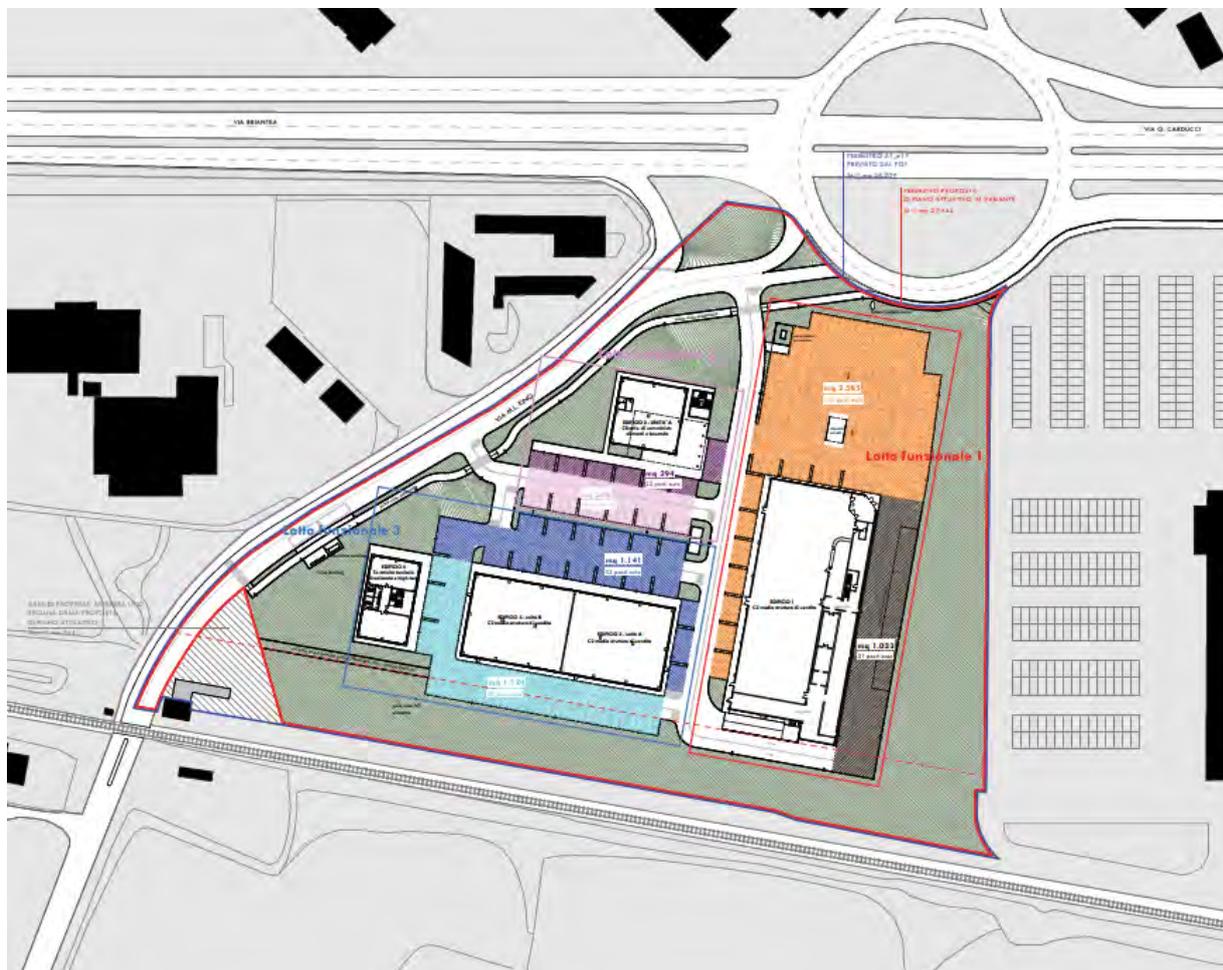
Questi ultimi sono divisi in tre lotti, tra loro autonomi in termini di dotazioni di parcheggi pubblici e di uso pubblico e di parcheggi privati:

1) il primo lotto riferito all'edificio destinato alla media distribuzione di primo livello (C2a), avente superficie di vendita pari a 1.422 mq, prevalentemente organizzato su un solo livello fuori terra, fatta eccezione per una limitata area destinata all'amministrazione articolata al piano superiore, e comunque dissimulata volumetricamente dalla copertura a falda unica inclinata che ne caratterizza il profilo;

2) il secondo lotto coincidente con l'edificio destinato ad attività di somministrazione di alimenti e bevande (C8) articolato su due livelli indipendenti, per una superficie lorda di pavimento complessiva di 795 mq;

3) il terzo lotto comprendente due distinti edifici: l'edificio destinato alla media distribuzione di primo livello (C2a), suddiviso in due distinte unità, aventi ciascuna superficie di vendita pari a 707 mq e articolato su di un solo livello per una SIp complessiva di 1.500 mq,

e l'edificio destinato ad attività del terziario direzionale e high-tech (Ta) per una superficie lorda di pavimento complessiva di 712 mq, ugualmente distribuita su due livelli.



Un'area confinante con la proprietà Auchan, viene lasciata libera da qualsivoglia struttura, nel caso venisse data esecuzione al nuovo tratto stradale con sottopasso a collegamento tra la rotonda di via Carducci ed il tratto meridionale di via M.L. King. L'estensione dell'area è stata commisurata alla dimensione del tracciato viario in progetto, classificato quale strada urbana di quartiere, corrispondente nella gerarchia stradale alla categoria E.

Con riferimento all'accessibilità dei lotti e ai possibili flussi di traffico generati dalla funzioni che andranno ad insediarsi, occorre osservare come l'intervento in progetto venga a collocarsi all'interno di un sistema viabilistico adeguato alle future esigenze viabilistiche che verrà, in tutti i casi, interessato anche da un processo di riqualificazione e di ridisegno dell'intersezione tra via M.L. King e via Carducci, consentendo così di dotare il lotto di una migliore viabilità di accesso e di distribuzione dei flussi.

Le strutture degli edifici sono prefabbricate in c.a., con maglie differenziate a seconda delle esigenze di utilizzo (luci significative per il primo fabbricato destinato alla media distribuzione, modularità per gli altri edifici); prefabbricati sono pure travi, impalcati e coperture.

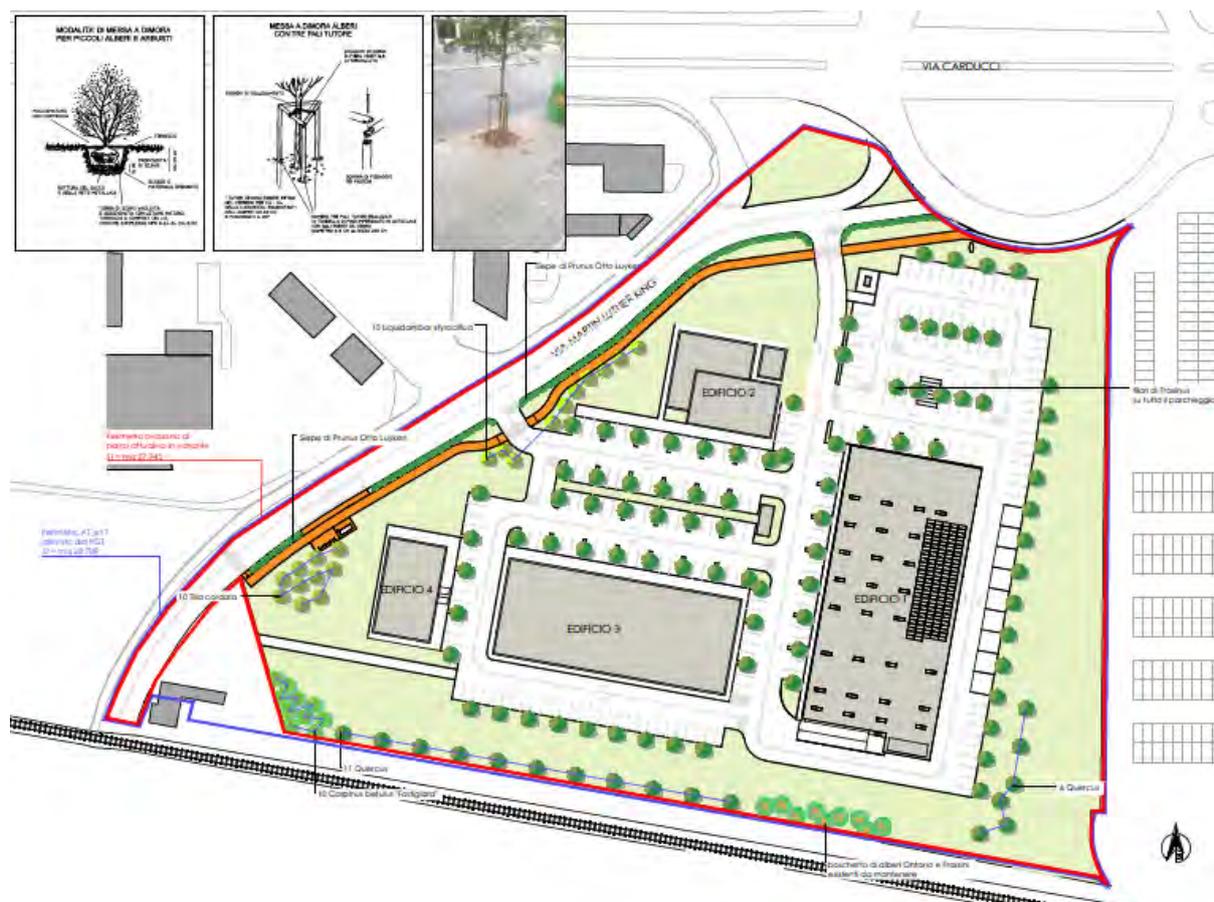
Pur nella semplicità volumetrica e compositiva, gli edifici sono caratterizzati dai materiali utilizzati per i tamponamenti esterni, differenziati in colore, formati e texture, e dalla forma e distribuzione degli infissi esterni.



Il fabbricato dedicato alla media distribuzione per una superficie di vendita di 1.422 mq, per esigenze di massima libertà di lay-out, porta all'esterno le strutture verticali, che scandiscono la parte inferiore delle facciate tamponate con pannelli prefabbricati in c.a. tinteggiati di bianco e grigio, e vengono invece coperte nella porzione superiore da una fascia in pannelli orizzontali di Alucobond grigio silver; il fronte nord, rivolto verso via Carducci, è interamente vetrato.

Le aree verdi, che circondano l'intero complesso in una fascia dall'ampiezza variabile ma congrua alla qualificazione dello spazio aperto, sono coltivate a prato ed alberate secondo un semplice progetto che adotta criteri differenti a seconda dell'uso estetico o

funzionale delle varie essenze. Una siepe continua di *Prunus Otto Luyken* separa l'intero percorso della pista ciclo-pedonale dall'intersezione stradale di via Carducci e da via M.L. King mentre un filare di *Quercus*, insieme all'esistente cortina arborea naturalizzata di *Fraxinus ed Alnus*, contribuisce alla separazione visiva dalla massicciata ferroviaria che viene riproposta attraverso un ulteriore gruppo delle medesime piante lungo il margine orientale dell'ambito, a confine con l'area lasciata a disposizione per la realizzazione del sottopasso ferroviario.

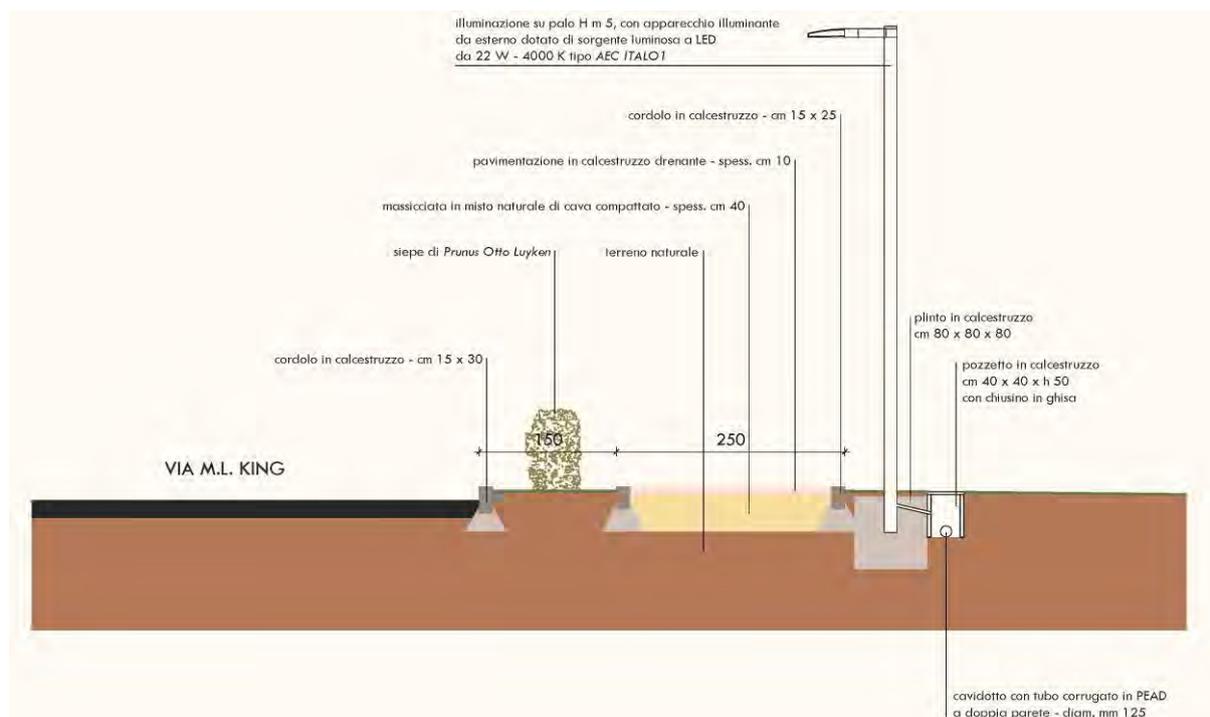


Il principale asse viario di distribuzione interna al lotto è sottolineato da filari di *Fraxinus*, medesima varietà inserita all'interno delle aree destinate a parcheggio, in ragione di un albero di media grandezza ogni tre posti auto.

L'ingresso su via M.L. King viene evidenziato da alcuni esemplari di *Liquidambar styraciflua* mentre alcuni esemplari di *Tilia cordata* sono inseriti in prossimità della piazzola ospitante il bike-sharing e la fermata dell'autobus; una macchia di *Carpinus betulus* "Fastigiata" segna invece il confine sud-ovest della proprietà.

Riconoscendo l'importanza della linea di connessione urbana costituita da via M.L. King in termini di percorso di fruizione urbana (ospedale/centro), di direttrice del trasporto

pubblico (nuova stazione tramvia) e, non ultimo, di percorso di fruizione per il tempo libero, il progetto, in linea con le indicazioni del PGT, prevede l'attrezzatura del marciapiedi che si affaccia sulla rotonda di Loreto e prosegue lungo via M.L. King a pista ciclopedonale, in continuità con i tracciati esistenti lungo via Carducci e con la pista ciclopedonale già realizzata a sud della linea ferroviaria.



A valorizzare l'importanza della ciclabilità delle direttrici urbane, il progetto propone, inoltre, l'inserimento all'interno della parte sud occidentale del lotto di un BiGiPoint attrezzato e funzionale al noleggio di biciclette. Una postazione di bike-sharing, ormai diffusa anche in altre aree della città che, pur non essendo attualmente prevista dal Piano Comunale strategico per la mobilità ciclistica (Bici-Plan) all'interno di quest'area, può tuttavia trovare proprio lungo la direttrice di via M.L. King una utile e valida collocazione, stante la tipologia di percorrenza che distingue questo tracciato rispetto alla direttrice di accesso principale al nuovo Ospedale.

La proposta di inserire all'interno del lotto un servizio di bike-sharing trova, inoltre, riscontro anche nella volontà dell'Amministrazione Comunale di promuovere la fruibilità degli spazi verdi posti a sud del tracciato ferroviario e coincidenti con il Parco della Trucca che si sviluppa, a ovest di via M.L. King, attorno al nuovo Ospedale e con la prevista Stanza Verde della Trucca che interessa, invece, le aree che si estendono ad est del tracciato stradale.

## **EFFETTI DELL'INTERVENTO SUL SISTEMA AMBIENTALE ED INFRASTRUTTURALE**

Con riferimento agli esiti e agli effetti indotti dal Piano Attuativo, occorre osservare come l'intervento relativo all'ambito di trasformazione At\_e17 comporti e consenta innanzitutto la riqualificazione e la rifunzionalizzazione dell'area dismessa, un tempo occupata dalle ex Segherie Beretta, che oggi si configura come "vuoto urbano" all'interno dell'asse lineare rappresentato da via Carducci.

Nel merito delle nuove funzioni previste e dei relativi impatti sul sistema insediativo, la proposta progettuale garantisce la continuità volumetrica lungo via Carducci, inserendo quattro nuovi edifici tipologicamente e morfologicamente differenti, in grado di conferire nuova identità al lotto. Si tratta di funzioni e destinazioni d'uso pienamente compatibili con il contesto di riferimento sia sotto il profilo insediativo, sia con riferimento ai sistemi ambientale e infrastrutturale.

Con specifico riguardo al sistema ambientale, la proposta progettuale non genera impatti relativamente alle componenti suolo, acque, aria.

Trattandosi di un'area dismessa, sotto il profilo ambientale e della permeabilità del suolo, la soluzione progettuale prospettata dall'intervento assicura un bilancio ecologico del suolo pari a zero in quanto non comporta nuovo consumo di suolo urbanizzato, prevedendo al contrario la rigenerazione urbana di un ambito già compromesso mediante la riorganizzazione dell'assetto urbano ed il ridisegno della superficie a verde permeabile posta a contorno del nuovo complesso edilizio, secondo gli indirizzi della Scheda Progetto relativa all'ambito At\_e17, e in linea di continuità con il sistema delle stanze verdi e della rete ecologica prevista dal PGT vigente.

Sempre rispetto alla componente suolo, occorre osservare come la tipologia delle attività artigianali di segheria svolte in passato all'interno dell'area, non abbia determinato fenomeni di contaminazione di suolo, sottosuolo e acque sotterranee da richiedere interventi di bonifica ai sensi del D.lgs 152/2006. Pur tuttavia, l'intervento dovrà certamente essere preceduto da una Indagine Preliminare, volta a verificare la presenza di possibili livelli di contaminazione eventualmente riconducibili alla presenza di serbatoi e reti di sottoservizi; indagine che la stessa proprietà si impegna a realizzare a seguito di un positivo assenso dell'Amministrazione Comunale alla proposta di Piano Attuativo in variante, assolvendo tutti adempimenti che si renderanno necessari.

Relativamente alla componente acque, tenuto conto delle funzioni previste, la proposta progettuale non comporta impatti di rilievo sotto il profilo delle reti di adduzione e di smaltimento. Collegato alle reti dei servizi nel sottosuolo esistenti nell'ambito, il nuovo insediamento prevede la realizzazione di un sistema di raccolta e smaltimento acque di tipo separato. Vengono cioè previste nuove reti distinte per la raccolta delle acque reflue domestiche e per la raccolta di acque meteoriche derivanti dalle coperture dei nuovi interventi e dal dilavamento di piazzali e parcheggi.

Nel merito del sistema di smaltimento, occorre evidenziare che, le future attività non rientrano in quelle elencate all'art. 3 (acque di prima pioggia e di lavaggio soggette a regolamentazione), comma 1, lettere dalla a) alla d), del Regolamento Regionale n. 4 del 24.03.2006; il progetto prevede, pertanto, uno schema fognario tipo per attività non soggette alla separazione acque meteoriche di prima pioggia.

Tenuto conto degli esiti dello "Studio geologico e geotecnico finalizzato all'intervento sull'Ambito di Trasformazione At\_e17 (valutazione della compatibilità geologica)" da cui è riscontrabile la presenza di acqua, certamente non riconducibile alla falda freatica principale bensì ad un corpo sospeso e discontinuo, diffuso sull'intero sito di proprietà, l'intervento non prevede lo smaltimento delle acque meteoriche nei primi strati del sottosuolo attraverso batterie di pozzi perdenti. In assenza di corpi idrici superficiali nelle immediate vicinanze, il recapito delle acque meteoriche raccolte dalle coperture e dalle superfici impermeabili ricadrà, pertanto, sulla pubblica fognatura presente in zona, nel rispetto dei limiti di portata imposti dal gestore UniAcque S.p.a..

Occorre inoltre osservare che le reti di raccolta delle acque meteoriche convoglieranno in due distinte vasche di laminazione, adeguatamente dimensionate e collocate nel sottosuolo, dove le acque raccolte saranno laminate nel rispetto dei limiti imposti dal gestore (10 l/sec per ogni ettaro di area impermeabile servita) per poi essere smaltite nella pubblica fognatura con le acque reflue domestiche.

Con riguardo alla componente aria, è opportuno sottolineare come le nuove funzioni previste non determinino emissioni inquinanti in atmosfera, limitandosi ai soli impianti necessari al funzionamento delle attività commerciali e terziarie che verranno installati nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti. Gli impianti di condizionamento, riscaldamento e ventilazione sono, infatti, pensati per garantire un effettivo contenimento dei consumi energetici e dei costi di gestione, nonché la semplicità di conduzione e manutenzione, compatibilmente con le esigenze di esercizio del complesso. Nel rispetto delle normative vigenti inerenti il risparmio energetico sono, inoltre, stati previsti dei sistemi di recupero di calore sui condizionatori per il

ricambio dell'aria in ambiente e, per ciascun edificio, l'installazione di impianti fotovoltaici in copertura. Nel merito dell'inquinamento atmosferico, può essere considerabile irrilevante anche l'incidenza delle emissioni connesse al traffico veicolare generato dall'intervento. Sotto il profilo infrastrutturale e delle condizioni di traffico, occorre osservare che l'ambito At\_e17 risulta interessato e delimitato da via Carducci e da via M.L. King, interessate con modalità e flussi differenti da un traffico di tipo locale e sovralocale.

Rifacendosi allo Studio viabilistico specificatamente riferito alla proposta di Piano Attuativo in variante, i rilievi di traffico effettuati nel febbraio 2018 hanno rilevato come nell'ora di massimo carico, identificata nel venerdì sera tra le 17:00 e le 18:00, l'entità dei flussi entranti nella rete sia pari a 3.824 veicoli equivalenti, distribuiti come segue nelle diverse sezioni di ingresso e uscita dall'area.

DEFINIZIONE DELL'ORA DI PUNTA - SERA				
INTERSEZIONE	SEZIONI	17:00-18:00	17:30-18:30	18:00-19:00
INT 1	1B - via Brambilla	130	113	103
	1C - via Falloni	233	224	228
	1D - via King sud	772	774	770
	2A - via D'Aquila nord	749	737	714
INT 2	2B - via Bianculli	52	58	56
	2D - SP342 ovest	817	775	733
	2G - SP342 est	611	615	590
	2H - via Carducci	460	483	488
<b>TOTALE</b>		<b>3,824</b>	<b>3,779</b>	<b>3,682</b>

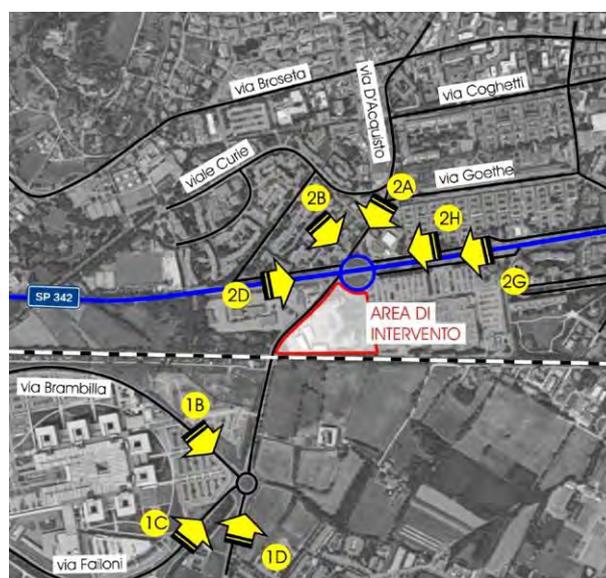


Figura 26 - Identificazione ora di punta - Sezioni di ingresso nell'area di studio

L'elaborazione di specifiche matrici per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti mostra la distribuzione dei flussi stimati espressa in veicoli equivalenti per lo scenario dello stato di fatto durante l'ora di punta del venerdì sera (17:00 – 18:00).

Con riferimento al traffico indotto dall'intervento e, in particolare, dalle medie superficiali di vendita previste dalla proposta progettuale, la stima dei flussi potenzialmente generati/attratti dalle nuove attività previste si attesta intorno ai 364 veicoli/ora totali, di cui 172 veicoli/ora in ingresso e 192 veicoli/ora in uscita, mostrando un leggero scostamento tra i dati calcolati tenendo conto dei criteri contenuti nella DGR. X/1193 del 20 dicembre 2013 e quelli stimati adottando il sistema di calcolo basato sulle statistiche "Trip Generation".

La lettura dello Studio viabilistico mostra come, tenuto conto dei dati relativi alla stima del traffico indotto, le verifiche sulla viabilità effettuate mediante il modello di micro

simulazione del traffico, siano risultate soddisfacenti: “l’impatto viabilistico, dovuto ai potenziali incrementi di traffico stimati in relazione all’insediamento in oggetto, risulta adeguatamente sopportato dalla rete analizzata.

LEGGERI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTALE
1	0	1	74	160	26	36	327	71	37	0	0	732
2	9	0	4	10	2	2	19	4	2	0	0	52
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	177	0	4	0	0	1	5	88	536	0	0	811
5	31	0	1	1	0	12	47	15	7	0	0	114
6	48	0	1	2	4	0	141	24	11	0	0	231
7	328	0	7	16	124	56	0	163	73	0	0	767
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	20	0	0	589	0	0	2	0	0	0	0	611
10	162	0	29	64	10	14	130	28	15	0	0	452
11	24	0	1	1	1	1	9	12	6	0	0	55
TOTALE	799	1	121	843	167	122	680	405	687	0	0	3825

Tabella 6 – Matrice Veicoli Leggeri stimata – Venerdì 17:00-18:00

PESANTI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTALE
1	0	0	0	1	5	0	3	0	0	0	0	9
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3
5	3	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	8
6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
7	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	4
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	4	0	0	1	8	1	5	7	1	0	0	27

Tabella 7 – Matrice Veicoli Pesanti stimata – Venerdì 17:00-18:00

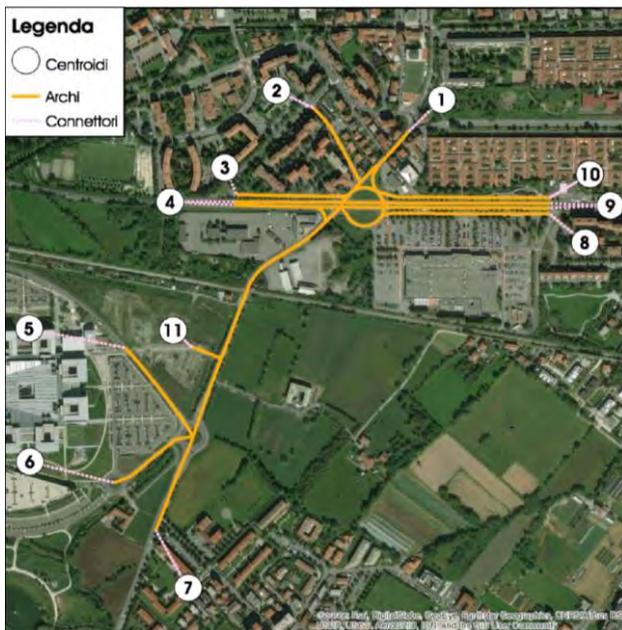


Figura 27 – Grafo della rete utilizzato per il processo di stima della domanda



Figura 28 – Flussogramma Stato di Fatto – Venerdì 17:00-18:00 – Veicoli equivalenti

Lo scenario di intervento determina, rispetto allo scenario attuale (SDF), un incremento della domanda del traffico dovuto ai flussi potenzialmente attratti/generati dal progetto. L’intersezione tra via Martin Luther King e le vie Brambilla e Failoni ha restituito, nello scenario di intervento, perditempo e accodamenti invariati rispetto allo scenario attuale (SDF), in virtù dell’esiguo numero di veicoli aggiuntivi che vi transitano (circa 74 veic/h aggiuntivi in ingresso nell’intersezione).

L’intersezione tra la SP342 – via Briantea e le vie Luther King, Carducci e d’Acquisto, a fronte dell’adeguamento del ciclo semaforico che elimina secondi di verde inutilizzato sulla SP342 – via Briantea per aggiungerli alle correnti veicolari provenienti dagli anelli laterali

(nord e sud), ha restituito un perditempo complessivo di circa 20 secondi e relativo livello di servizio pari a C.

L'adeguamento del ciclo semaforico, migliora il perditempo complessivo dell'intersezione senza modificare i perditempo e gli accodamenti sui singoli.

STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO - ODP SERA					
Edificio	Tipologia	Generazione REG. LOMBARDIA		Generazione TRIP GENERATION	
		ingresso	uscita	ingresso	uscita
Edificio 1	food	149	100	131	142
Edificio 2	somministrazione	0	0	0	0
Edificio 3	no-food	30	20	21	21
	no-food	30	20	18	19
	uffici	2	10	2	10
TOTALE		211	150	172	192
		361		364	

**Tabella 12 – SC\_INT – Veicoli aggiuntivi totali**

Analizzando i singoli rami, ogni approccio mantiene il medesimo livello di servizio ed i perditempo hanno variazioni minime.

Il deflusso lungo la SP342 – via Briantea è sempre garantito e gli accodamenti registrati sia in direzione est sia in direzione ovest vengono smaltiti in un solo ciclo semaforico”.

Ciò premesso, emerge come l'impatto viabilistico dovuto ai potenziali incrementi di traffico che potrebbero essere attratti/generati dalla proposta di Piano Attuativo in variante, risulti compatibile con la rete viaria proposta, dando evidenza al fatto che, in uno scenario di lungo periodo e sulla base di quanto oggi disponibile, la prevista nuova viabilità che si pone in alternativa a via M.L. King e bypassa il passaggio a livello non risulta necessaria alla realizzazione del nuovo comparto insediativo.

In fede,

IL TECNICO PROGETTISTA  
Dott. Arch. Fabrizio Zambelli

I PROPRIETARI

Bergamo, Maggio 2018