

Loreto Immobiliare S.r.l.

**PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO
IN VARIANTE AL PGT At_e17**

ALLEGATO F:

STUDIO PAESISTICO DI DETTAGLIO



752x08

Bergamo, Maggio 2018

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.

USO DEL SUOLO

Con riferimento all'uso del suolo l'ambito di trasformazione appartiene al contesto urbano, caratterizzato dalla presenza di aree verdi ormai del tutto prive di elementi di naturalità e di connotazioni paesaggistiche.

La lettura della Carta dell'uso del suolo identifica all'interno dell'area di intervento la presenza di prati stabili nella parte più prossima alla rotonda di Loreto e di incolti lungo la fascia orientale. Pur essendo riconosciute diversamente dallo Studio paesistico di dettaglio del PGT, le aree a cui si fa riferimento hanno le medesime caratteristiche e risultano caratterizzate dalla presenza di superfici incolte su cui insiste un patrimonio vegetale complessivamente compromesso e di scarso pregio estetico ed arboreo.



Carta degli usi del suolo del contesto di riferimento (Studio paesistico di dettaglio PGT, SP1).

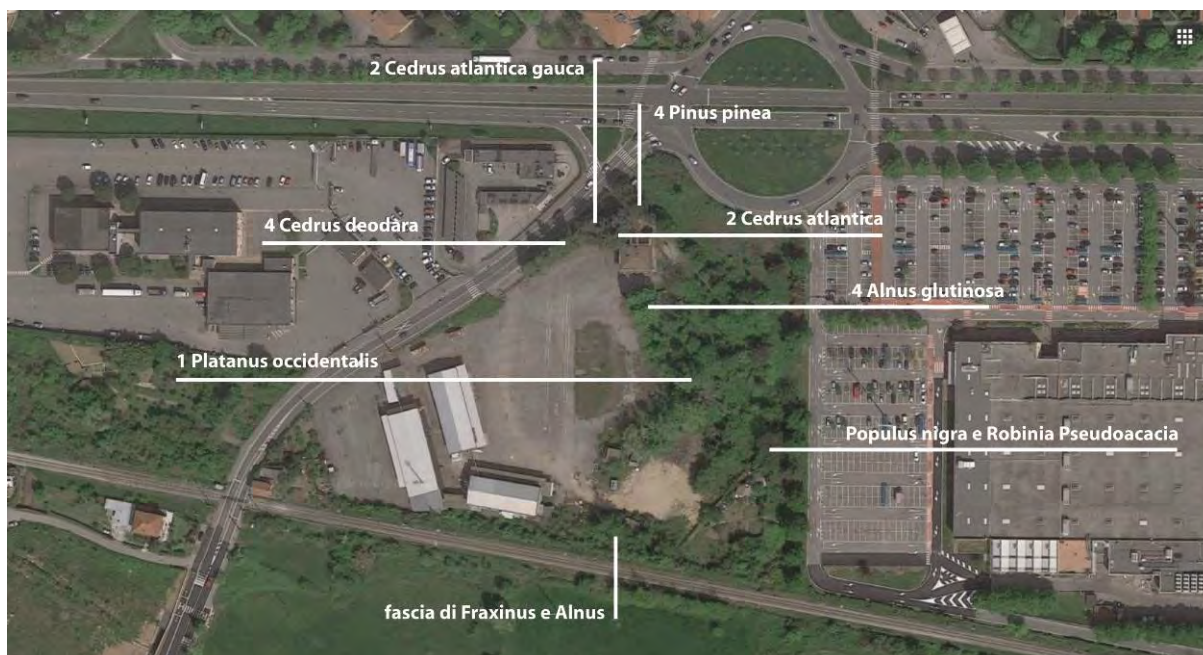
Lo studio del patrimonio vegetale esistente finalizzato all'individuazione degli esemplari arborei più significativi, rileva come le uniche superfici a verde siano concentrate verso via M.L. King, nel settore più settentrionale in corrispondenza dell'edificio esistente e, infine, lungo il margine meridionale in prossimità della linea ferroviaria.

Nella parte centrale del lotto, in prossimità dei piazzali asfaltati e verso il confine ovest, lo stato dei luoghi si compone di un'ampia fascia vegetata da alberature di scarso pregio estetico ed arboreo, costituita per la maggior parte da *Populus nigra*, *Robinia Pseudoacacia* e *Fraxinus ornus*. Si tratta di piante divelte e ormai difficilmente recuperabili.

Unico esemplare degno di nota è un *Platanus occidentalis*, dalla caratteristica corteccia bianca, che presenta tuttavia numerose branche secche e ormai compromesse.

In prossimità dell'ingresso da via M.L. King sono poste sul ciglio delle alberature un filare di *Cedrus deodara* di circa 12 metri di altezza, mentre poco oltre verso l'edificio a nord è presente un gruppo composto da *Cedrus atlantica* ed *Atlantica Glauca* e sul confine ad ovest

un filare di *Pinus pinea* con numerose branche secche e di scarso valore estetico.



Rilievo del patrimonio vegetale esistente.

Unica nota di merito è la quinta vegetale che si è formata parallela all'asse ferroviario, dove un discreto numero di esemplari di *Fraxinus* ed *Alnus* si presentano come una interessante cortina arborea naturalizzata.

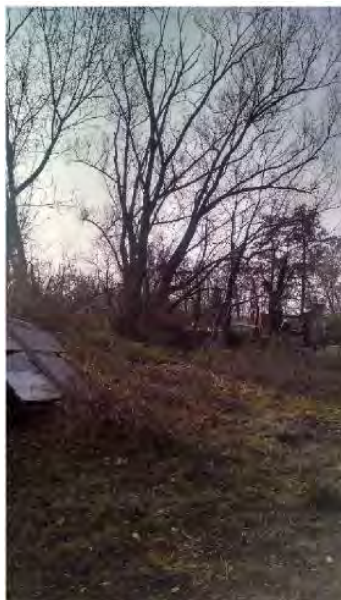
Con riferimento all'intorno dell'area, occorre segnalare la presenza di viali alberati lungo il tracciato di via Carducci e nella parte meridionale di via M.L. King, presenze che la proposta progettuale integra attraverso l'impianto di nuove specie arboree ed arbustive lungo la parte di via M.L. King che converge nella rotonda di Loreto.

Separata dal tracciato ferroviario, l'ampia superficie che si estende a sud dell'ambito conserva invece forti connotazioni paesistiche per la presenza di superfici a seminativo e di filari e siepi arborate di bordo campo che definiscono quinte visuali e contribuiscono alla caratterizzazione del paesaggio periurbano sotto il profilo percettivo.

Con riguardo allo stato dei luoghi e alle caratteristiche dell'ambito di intervento occorre osservare come, sotto il profilo paesaggistico, non vengano rilevati elementi degni di nota da conservare e valorizzare, eccezion fatta per il patrimonio arboreo ed arbustivo presente lungo il tracciato ferroviario da integrare con altre presenze vegetazionali, al fine di promuovere la biodiversità in ambiente urbano.

Nel merito delle superfici incolte, le stesse non fanno rilevare una caratterizzazione tale da consigliarne la conservazione. Le stesse possono pertanto essere ridisegnate in ragione

dell'assetto insediativo, tenendo conto di due necessità: la prima volta a garantire la massima permeabilità dei suoli e, in particolare, il recupero della superficie permeabile esistente; la seconda volta a mitigare l'effetto "isola di calore urbana" attraverso l'individuazione di una corona verde in grado di assicurare una equilibrata frammentazione degli spazi mineralizzati.



Stato del patrimonio vegetale all'interno dell'area.

SEMILOGIA ANTROPICA E NATURALE

Con riferimento alle caratteristiche dell'area oggetto della proposta di Piano Attuativo in variante, l'analisi dello stato dei luoghi mostra come l'ambito, inserito all'interno del tessuto edificato, non faccia rilevare elementi e caratteri appartenenti alla sistema della semiologia antropica e naturale.

L'ambito di intervento, così come l'immediato intorno, risultano privi di caratteri antropici e naturali appartenenti al "reticolo di equipaggiamento" del paesaggio storicizzato.

Gli unici elementi emergenti dalla lettura della Carta della semiologia sono rappresentati dal tracciato di via M.L. King, identificato quale percorso storico, e dalle alberature che caratterizzano tanto via Carducci quanto la parte meridionale di via M.L. King e che permettono di qualificare entrambi quali viali alberati.



Carta della semiologia antropica e naturale (Studio paesistico di dettaglio PGT, SP2).

Occorre osservare che l'identificazione della superficie incolta esistente quale ambito della tradizione – produzione agraria risulta allo stato attuale privo di fondamento, in quanto l'area appartiene al sistema urbano, sia per la funzione storicamente insediata, sia per la sua collocazione circoscritta e condizionata entro un denso sistema infrastrutturale.

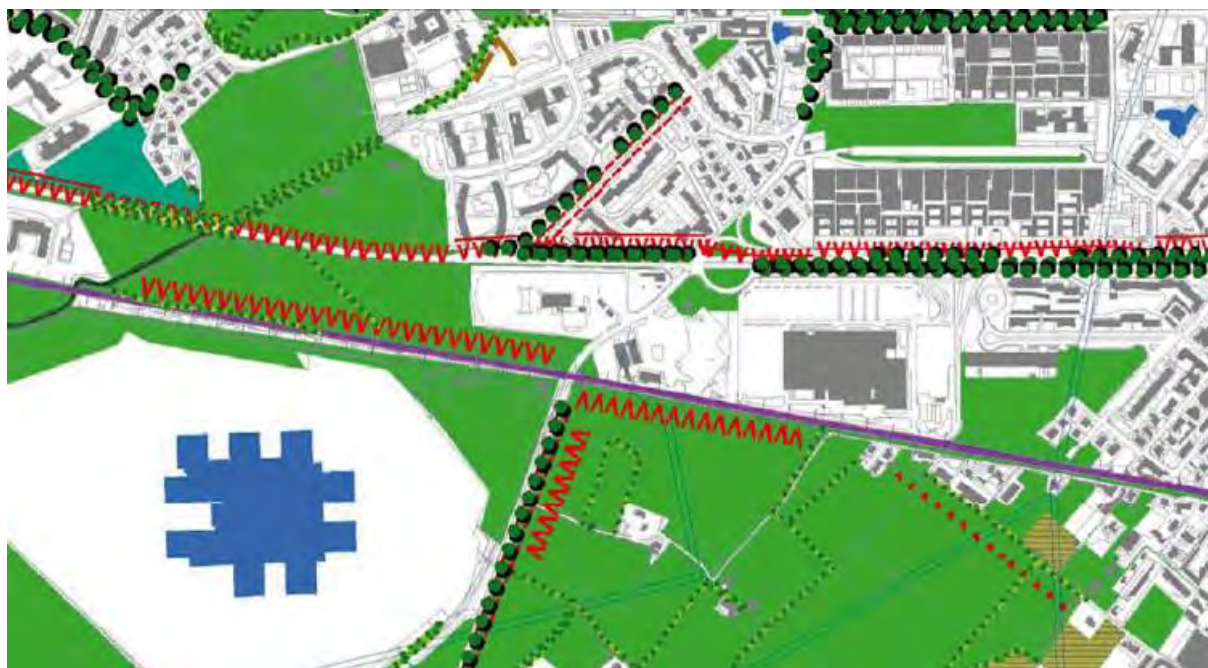
FRUIBILITA' VISIVA

Sotto il profilo della percezione visiva del paesaggio, lo Studio paesistico di dettaglio del PGT identifica all'interno dell'area di intervento un ambito di grande intervisibilità di valore ecologico ed ambientale, coincidente con la parte più settentrionale dell'ambito di trasformazione, posta in diretta relazione con la rotonda di Loreto.

Limite più meridionale dell'ambito di trasformazione, la linea ferroviaria rappresenta una emergenza architettonica di riferimento visivo che compromette la fruibilità e la permeabilità visiva da e verso il contesto circostante.

Va osservata, infine, l'individuazione di visuali parziali sull'infrastruttura di grande percorrenza che corrisponde al tracciato di via Carducci, in prossimità della rotonda di Loreto.

Si tratta in tutti i casi di elementi e caratterizzazioni percettive che, pur non rilevanti per il lotto in sè, vengono assunti e posti a fondamento della proposta progettuale, laddove questa definisce un impianto compositivo di tipo permeabile proprio con l'obiettivo di assicurare la fruibilità visiva verso i coni prospettici più rappresentativi.



Carta della fruibilità visiva del paesaggio (Studio paesistico di dettaglio PGT, SP3).

SENSIBILITA' PAESISTICA DEI LUOGHI

Derivata dalla sovrapposizione di tre diversi livelli di lettura ed interpretazione, la lettura della Carta della sensibilità paesistica dei luoghi mostra per l'ambito di trasformazione un basso livello di sensibilità complessiva, esito di una scarsa caratterizzazione paesistica del sito e dell'immediato intorno, sia sotto il profilo morfologico strutturale, sia con riferimento agli aspetti vedutistici e simbolici.

Le caratteristiche dell'area fin qui messe in evidenza restituiscono, infatti, la scarsa qualità paesistica dei luoghi che accomuna le aree urbanizzate di più recente formazione e le aree residuali ed interstiziali comprese entro la trama infrastrutturale. Uno stato dei luoghi che certamente potrà trarre beneficio dagli interventi previsti dalla proposta progettuale, tanto in termini di riordino dell'assetto insediativo, quanto sotto il profilo della qualità urbana.



Carta della sensibilità paesistica dei luoghi (Studio paesistico di dettaglio PGT, SP5).

INDICAZIONI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Sintesi dell'analisi e della lettura del paesaggio e degli elementi ed aspetti che lo qualificano, gli obiettivi e le indicazioni che lo Studio paesistico di dettaglio formula con riferimento alle azioni e alle progettualità da mettere in campo si limitano, nell'area di intervento, alla sola individuazione dell'area verde posta in prossimità della rotonda di Loreto, individuata quale spazio aperto di valore agroambientale.

Come si può leggere nella relazione riferita allo Studio citato, si tratta di aree agricole residuali, cui è attribuita l'importante funzione di salvaguardia ambientale e di miglioramento del paesaggio percepito. Lo Studio fa riferimento ad ambiti di conservazione di spazi liberi interurbani e di connessione, per i quali lo stesso PTCP della Provincia di Bergamo prevede una forte limitazione dell'occupazione dei suoli liberi.

Residuali sia sotto il profilo dimensionale e geografico, sia con riferimento al valore agroambientale, per queste aree, quasi sempre connotate da modeste presenze arboree, irrigue e fondiari, la tutela indicata dal PGT si attua attraverso politiche di miglioramento dei connotati percettivi del paesaggio agrario con introduzione di alberature di fondale visivo. Un'indicazione certamente utile in un'ottica d'insieme ma, di per sé, non sufficiente a promuovere la qualità e la caratterizzazione paesistica dell'ambito di intervento che la proposta progettuale affronta, tentando di portare a sintesi tre aspetti essenziali: la

funzionalità degli spazi costruiti e degli spazi aperti, la continuità delle relazioni fisiche e percettive e, non da ultimo, la possibilità di favorire la biodiversità in ambiente urbano mediante la rigenerazione di uno spazio mineralizzato.



Indicazioni per la tutela e valorizzazione del paesaggio (Studio paesistico di dettaglio PGT, SP6).

CONTENUTI PAESISTICI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

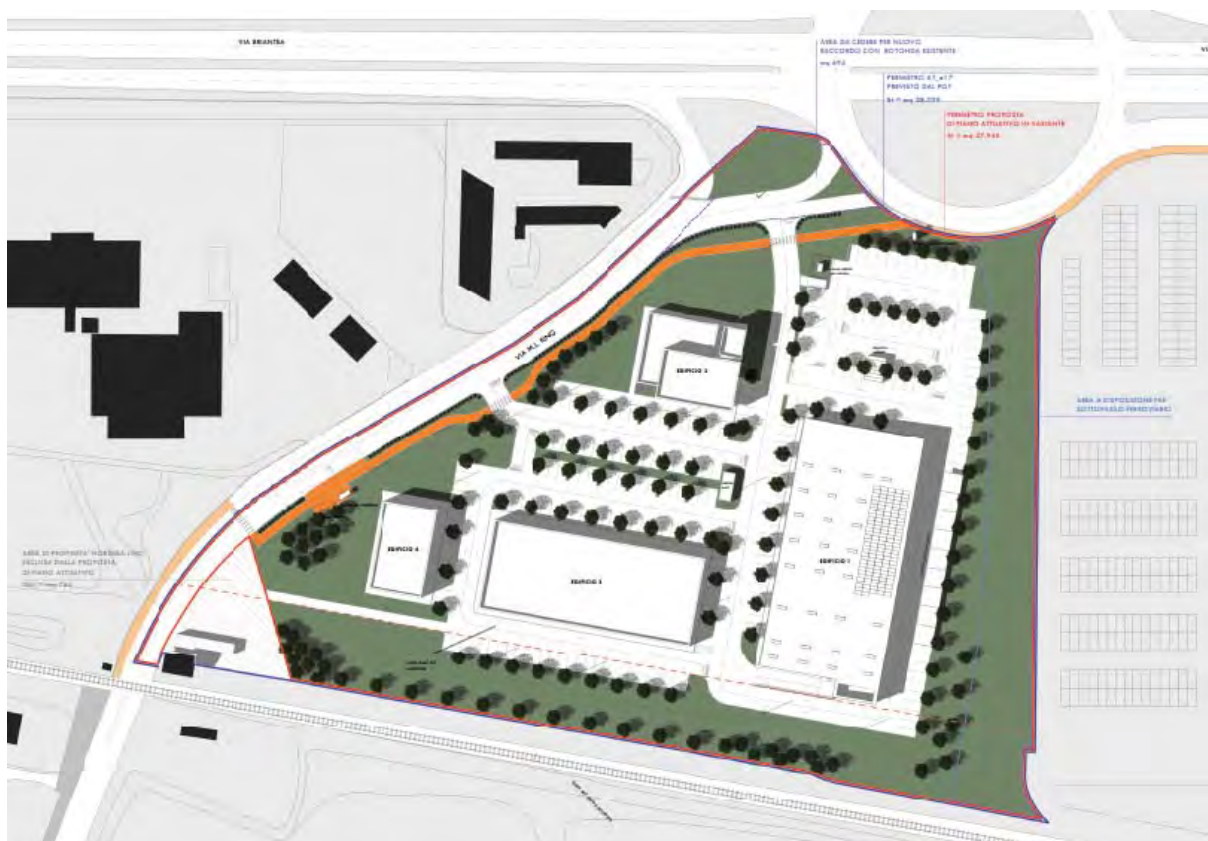
Con riferimento alle caratteristiche dell'area oggetto della proposta di Piano Attuativo in variante, l'analisi dello stato dei luoghi mostra come l'ambito, inserito all'interno del tessuto edificato non faccia rilevare elementi particolarmente rappresentativi sotto il profilo ambientale e paesistico.

Caratterizzato dalla presenza di una vegetazione arborea ed arbustiva non particolarmente rappresentativa e non interessato da elementi storico architettonici di pregio o da presenze riconducibili ad architetture produttive di carattere storico, l'ambito di trasformazione non assume un ruolo riconoscibile e rappresentativo per la comunità locale.

Sotto il profilo delle relazioni con il contesto, l'analisi dell'area non fa rilevare nel suo immediato intorno elementi particolarmente significativi in grado di rappresentare un forte condizionamento per il disegno del nuovo impianto morfologico. L'ambito non risulta, infatti, direttamente o indirettamente connesso ad emergenze di carattere storico architettonico.

Dalla lettura degli spazi e dei luoghi che danno forma al tessuto insediativo, il contesto non risulta particolarmente caratterizzato anche nel merito degli aspetti strettamente morfologici e tipologici. L'edificazione al contorno, abbastanza disomogenea in termini tipologici e di altezze, è rappresentata da edifici "fuori scala", orientati lungo l'asse di via Carducci ed inseriti in ampie superfici pavimentate destinate a parcheggio, totalmente impermeabili e del tutto prive di elementi vegetali.

Allo stesso modo, gli assi viari e gli spazi di relazione che circondano l'ambito di intervento non risultano caratterizzati da un disegno del suolo pubblico ben riconoscibile, sia in termini di finiture e arredo urbano, sia in termini di dotazione arborea ed arbustiva, eccezion fatta per i filari che connotano e delimitano le carreggiate del tratto più orientale di via Carducci e, a sud, la parte meridionale di via M.L. King.



Schema planivolumetrico generale.

Destinato a promuovere un intervento di rigenerazione urbana dell'area un tempo occupata dalle Segherie Beretta, la proposta progettuale prevede la costruzione di quattro nuovi fabbricati, razionalmente distribuiti all'interno dell'ambito, secondo un impianto morfotipologico che trova nella linea trasversale del tracciato ferroviario l'asse di riferimento

in grado di imprimere un nuovo ordine insediativo ad un'area quasi totalmente interclusa e priva di una trama ordinatrice prevalente.

Un nuovo complesso a destinazione commerciale, extracommerciale e terziaria che, sotto il profilo strettamente urbanistico, muta la storica destinazione d'uso dell'area, al fine di renderla coerente con il contesto in cui la stessa viene a collocarsi. Caratterizzato dalla forte accessibilità e 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, l'ambito di intervento appartiene ad un fronte urbano morfologicamente, e oggi in parte anche funzionalmente, disconnesso dal tessuto insediativo residenziale che caratterizza l'altro fronte del tracciato stradale di via Carducci che, non solo rappresenta una significativa linea di cesura all'interno del sistema urbano ma, proprio nel tratto in prossimità della rotatoria di via M.L. King, costituisce una netta linea di separazione tra usi e funzioni della città.



La proposta progettuale assicura l'intervisibilità di valore ecologico ed ambientale auspicata dallo Studio paesistico di dettaglio.

In questa direzione, le destinazioni d'uso ipotizzate all'interno della proposta progettuale attingono, dunque, 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 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.

Reso accessibile proprio 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 di intervento 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.

Sotto il profilo dell'impianto planivolumetrico, la proposta progettuale 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, così come suggerito dallo stesso Studio paesistico di dettaglio. Al tempo stesso, l'opportuna distribuzione dei volumi non interferisce in alcun modo con gli elementi di fruibilità visiva esplicitati nello stesso Studio Paesistico e più sopra richiamati, 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.

La proposta progettuale ricerca una soluzione di continuità nella definizione di un disegno unitario dei percorsi e degli spazi pubblici e di uso pubblico, assicurando il massimo

recupero di superficie permeabile all'interno dell'area di trasformazione, prevedendo la qualificazione degli spazi per la sosta mediante l'inserimento di opportuni elementi vegetali ombreggianti e, non meno importante, realizzando il sistema delle percorrenze pedonali e ciclabili che, muovendosi lungo via M.L. King, trovano connessione con i percorsi esistenti ai margini dell'intervento.

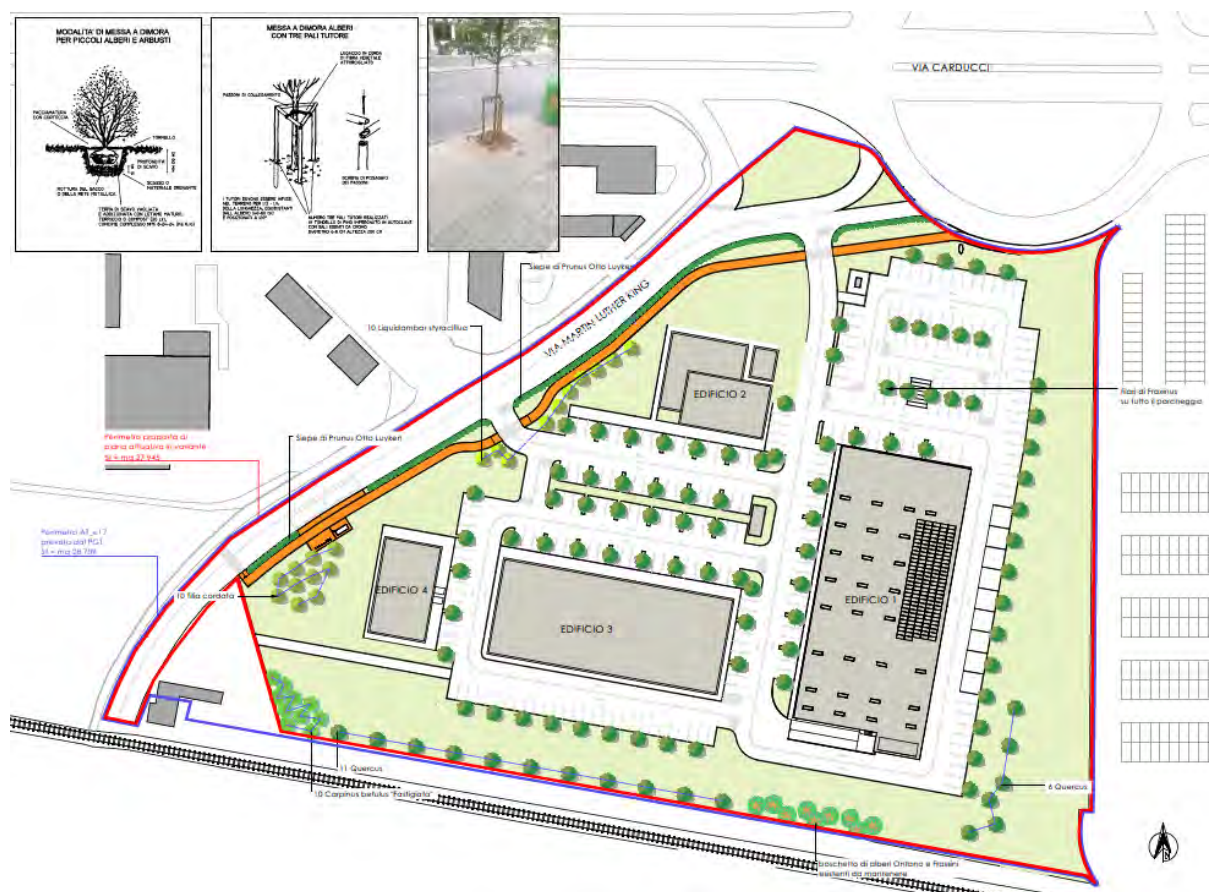


La definizione del nuovo fronte urbano lungo via M.L. King.

Il progetto concentra le aree da destinare a spazi pubblici e di uso pubblico a parcheggio nella parte più centrale del lotto, direttamente connesse alle funzioni insediate, mentre lungo tutto il perimetro dell'ambito disegna le superfici a verde permeabile, nel tentativo di garantire una certa discontinuità con le superfici mineralizzate degli assi viari e degli ampi spazi a parcheggio presenti nei lotti circostanti e di mitigare in questo modo il cosiddetto effetto "isola di calore urbana".

Valorizzati dall'inserimento di nuovi impianti di vegetazione autoctona che affiancano il patrimonio vegetale esistente lungo il tracciato ferroviario, gli spazi a verde permeabile che circondano l'intero complesso in una fascia dall'ampiezza variabile ma congrua alla qualificazione dello spazio aperto, sono coltivati a prato ed alberati secondo un progetto che adotta criteri differenti, in ragione 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 progetto del verde restituisce superfici permeabili lungo il perimetro dell'ambito e inserisce nuovi impianti arborei all'interno degli spazi per la sosta.

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.

In termini di relazioni con il contesto e di inserimento paesistico dell'intervento occorre osservare come, in assenza di direttrici e di orientamenti particolarmente significativi da rispettare all'interno dell'area stessa, la proposta progettuale abbia cercato di dare soluzione alla disomogeneità morfologica del tessuto insediativo esistente, lavorando su due diversi fronti: da un lato, attraverso un assetto planivolumetrico che riprende nelle direttrici l'orientamento del tracciato ferroviario posto a sud; dall'altro mediante la definizione di una nuova quinta edilizia tanto lungo via M.L. King, quanto su via Carducci che, benché discontinua e arretrata rispetto agli assi stradali, ripropone l'insieme di pieni e vuoti del tessuto circostante, cercando di restituire permeabilità fisica e percettiva ad un fronte urbano particolarmente squalificato.



Il nuovo fronte urbano definito dalla proposta progettuale.

Allo stesso modo dell'impianto morfologico, la ricerca delle relazioni con il contesto viene assicurata sotto il profilo progettuale anche con riferimento alle altezze dei nuovi fabbricati che, in linea con l'articolazione dell'impianto insediativo, variano per i diversi edifici nel rispetto di un'altezza massima di 10,5 metri, senza interrompere il corridoio visivo che il PGT individua lungo il tratto di via M.L. King posto a sud del tracciato ferroviario.

Adeguate cura e ricerca viene posta anche ai materiali impiegati e alla sostenibilità energetica del nuovo complesso insediativo. In questa direzione occorre osservare come la

proposta, pur non giungendo ad un livello di dettaglio del progetto edilizio, individui nei materiali utilizzati per i tamponamenti esterni, differenziati in colore, formati e texture, una buona soluzione estetica delle facciate mentre con riferimento alle coperture si riferisca alla sola tipologia piana, in grado di ospitare l'installazione di pannelli fotovoltaici, unitamente alla dotazione impiantistica necessaria.

Con riferimento all'incidenza del progetto sotto il profilo paesistico, a partire da quanto finora indicato, occorre quindi osservare come le ricadute generate dall'intervento possano essere considerate positivamente. L'impianto morfologico, l'assetto distributivo e le scelte architettoniche e tecnologiche relative anche alle finiture degli edifici, così come rilevabili dalla proposta progettuale, mostrano come le scelte adottate ricerchino relazioni con il contesto circostante, proponendo soluzioni di continuità e discontinuità con gli elementi esistenti e con le relative connotazioni percettive e morfologiche.

Particolarmente rilevante ai fini della compatibilità paesistica ed ambientale del progetto risulta essere il recupero di un'ampia superficie di verde permeabile adeguatamente piantumata e posta a corona degli edifici e degli spazi mineralizzati e la buona permeabilità morfologica dell'impianto insediativo, in grado non solo di conferire una nuova identità urbana all'area ma anche di contribuire alla ri-costruzione e al progetto di ri-significazione del fronte lungo via Carducci, senza introdurre barriere visuali rispetto al fondale del colle di città alta.

In questa direzione, occorre osservare come la proposta progettuale risponda ai criteri e agli obiettivi definiti dal Documento di piano, assicurando nell'impianto compositivo l'ipotizzata concentrazione volumetrica prevista dalla Scheda progetto, opportunamente circoscritta entro una fascia verde che anticipa e segnala la presenza della Stanza Verde posta a sud del tracciato ferroviario, garantendo l'intervisibilità di valore ecologico ed ambientale evidenziata dallo stesso Studio paesistico di dettaglio.

In fede,

IL TECNICO PROGETTISTA
Dott. Arch. Fabrizio Zambelli

I PROPRIETARI

Bergamo, Maggio 2018