

**Loreto Immobiliare S.r.l.**  
**Beretta Pallets S.a.s.**

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

**At\_e17Ex segherie Beretta  
Via M.L. King - Bergamo**

**Prot. n. E0203623PG del 02.08.2021**

**Integrazione a seguito del Parere Commissione  
Territorio del 17.12.2021**

**(vostra comunicazione prot. U0012181 del 17.01.2022)**

**ALLEGATO O:**

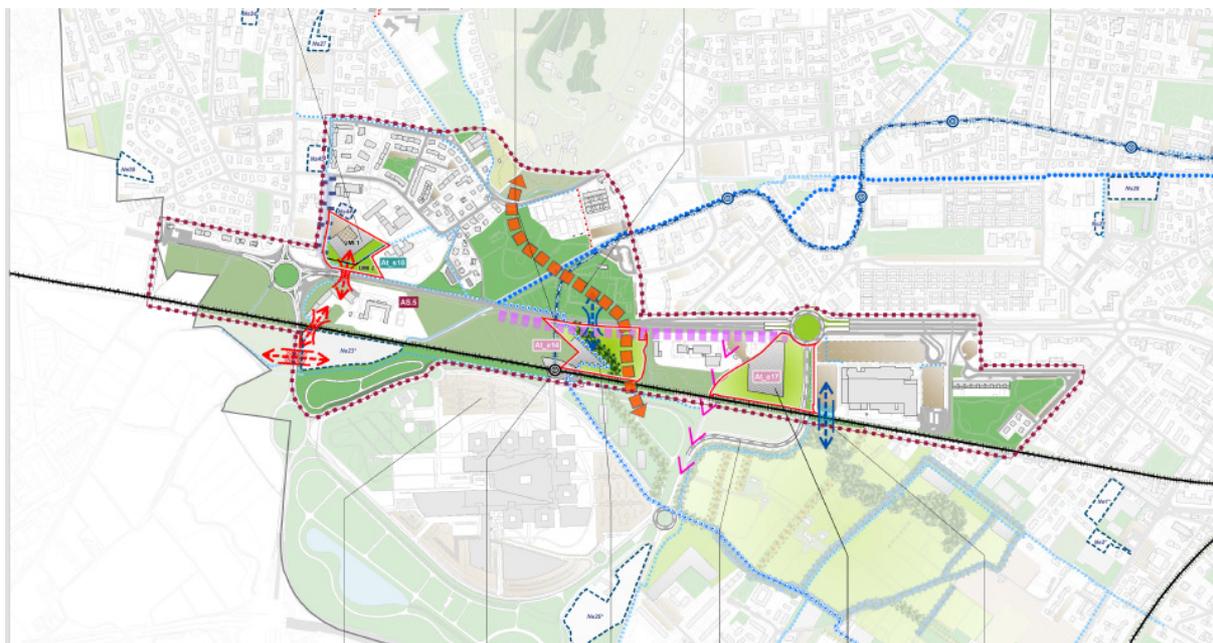
**RELAZIONE INTEGRATIVA**

752x08

Bergamo, 20 gennaio 2022

Con riferimento alla “necessità di un approfondimento in merito alla viabilità ciclopedonale proposta dall’intervento nel più ampio contesto territoriale” e all’opportunità di “valutare la realizzazione di nuovo e ulteriore sottopasso ciclopedonale in corrispondenza dell’attuale passaggio a raso di via Martin Luther King”, va innanzitutto osservato che i contenuti della proposta di Piano Attuativo relativamente ai percorsi di mobilità sostenibile discendono dai criteri e dagli indirizzi del Piano di Governo del Territorio.

Il Documento di Piano e il Piano dei Servizi sin dalla loro prima approvazione con delibera di Consiglio Comunale n. 86 del 14.05.2010 riportano per l’Ambito Strategico 5 - asse lineare di via Carducci, a cui appartiene l’ambito At\_e17, lo scenario infrastrutturale e dei percorsi ciclopedonali volto a garantire, attraverso l’attuazione delle nuove progettualità che insistono sull’asse lineare, la connessione con il sistema delle funzioni e degli spazi aperti che si sviluppano a sud del tracciato ferroviario e, in particolare, con l’Ospedale Papa Giovanni XXIII, con il Parco della Trucca e da qui verso il tessuto residenziale del Villaggio degli Sposi.



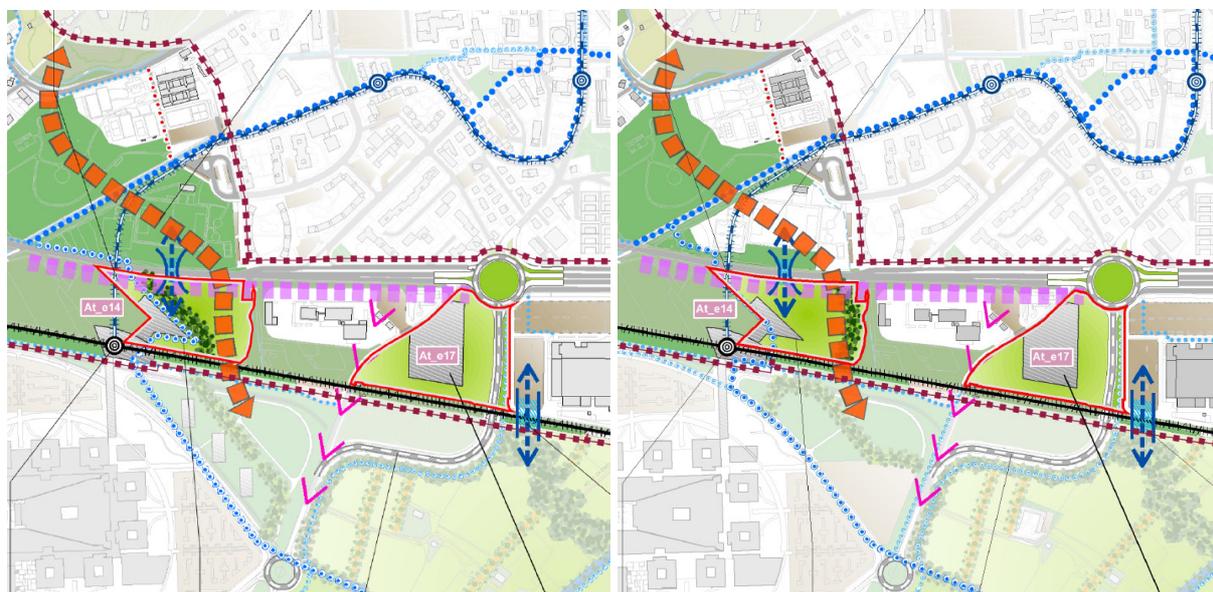
*Ambito Strategico 5: l’asse lineare di via Carducci (DP3.5 del Documento di Piano 2010).*

Scenario infrastrutturale e di connessione rimasto sostanzialmente immutato nell’ambito delle Varianti che si sono susseguite negli anni, fino a giungere al quadro programmatico e previsionale delineato dal PGT tuttora vigente in cui, per l’ambito strategico coincidente con

l'asse lineare di via Carducci, vengono individuate due direttrici di relazione nord-sud che coincidono anche con i varchi di attraversamento del tracciato ferroviario.

La prima direttrice, connessa e coincidente con il varco segnato dalla nuova stazione ferroviaria, appartiene alla rete dei percorsi ciclabili primari che collegano il quartiere di Loreto alla Trucca e ha già trovato attuazione nell'ambito dell'intervento riferito all'At\_e14 e alla realizzazione del Polo ricettivo Life Source. Un tracciato ciclopedonale che, collegandosi ai percorsi esistenti a margine del Campo sportivo di Loreto si sviluppa dapprima in trincea, garantendo l'attraversamento in sicurezza dell'asse viabilistico coincidente con la SP342 Briantea, per poi bypassare in sotterranea il tracciato ferroviario e da qui congiungersi con il nodo di accesso alla nuova stazione "Bergamo Ospedale" e con l'Ospedale stesso.

La seconda direttrice, coincidente invece con il varco segnato dal nuovo sottopasso della linea ferroviaria di via M.L. King ormai oggetto di progettazione avanzata da parte di RFI, interessa direttamente l'ambito del Piano Attuativo in variante At\_e17. Individuato dal PGT quale elemento della rete dei percorsi ciclabili secondari, il tracciato assicura un ulteriore fattore di permeabilità rispetto alle relazioni tra i quartieri di Loreto e San Paolo e il Parco della Trucca.

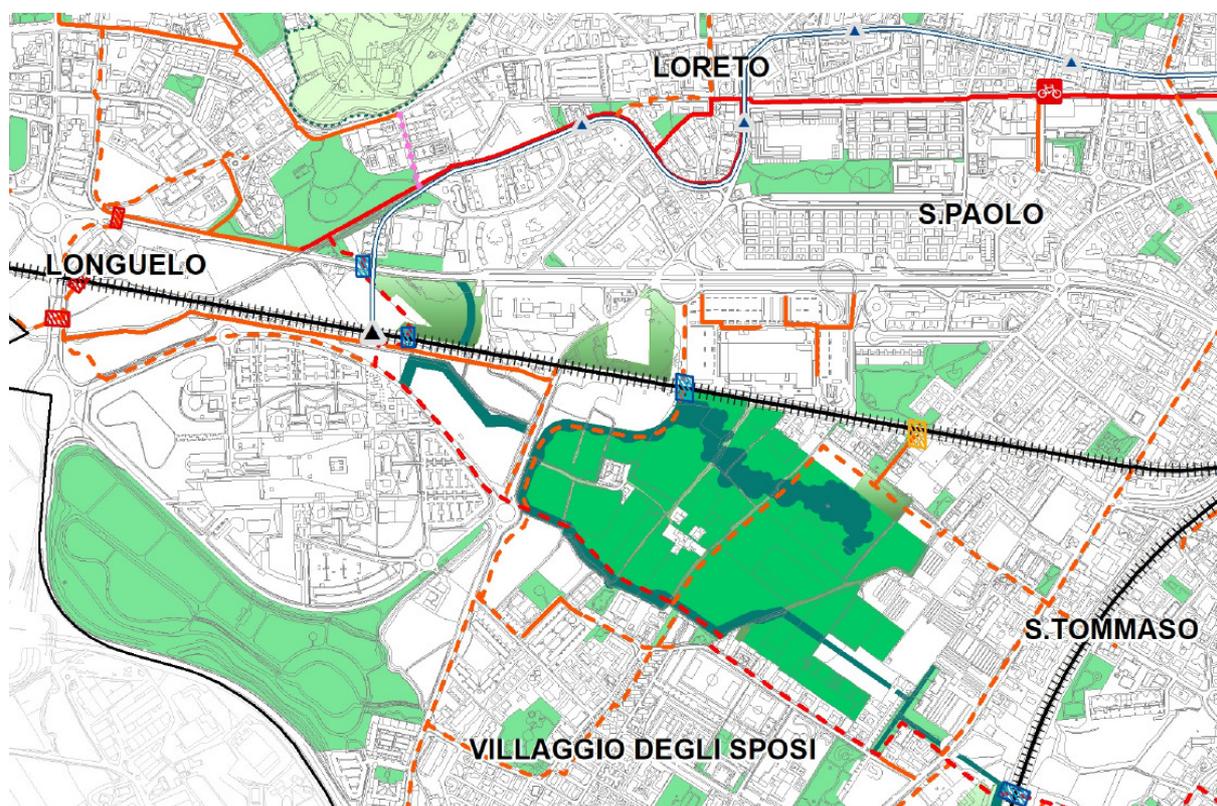


*Dettaglio della rete dei percorsi ciclabili e pedonali previsti nell'Ambito Strategico 5: l'asse lineare di via Carducci. Confronto tra PGT 2010 e PGT vigente (DP3.5 del Documento di Piano).*

Ferma restando l'individuazione delle due direttrici, occorre osservare come l'unica variazione intervenuta dal 2010 ad oggi riguardi l'inserimento nel PGT del percorso ciclabile

lungo il tratto di via M.L. King che si sviluppa a sud della linea ferroviaria, la cui realizzazione è già stata attuata nell'ambito delle opere di accessibilità connesse al polo ospedaliero, allo scopo di garantire il collegamento con il percorso esistente che corre parallelo alla ferrovia e unisce la stessa via King alla nuova stazione.

Tracciati ciclopodionali già esistenti che, insieme con il percorso previsto nel nuovo sottopasso di via M.L. King, vengono identificati quali percorsi di secondo livello anche nell'ambito del Piano dei Servizi e, in punti diversi, intercettano la direttrice di primo livello rappresentata dal percorso che dal quartiere Loreto muove verso la nuova stazione ferroviaria "Bergamo Ospedale" e da qui in direzione del Parco della Trucca e del Villaggio degli Sposi.

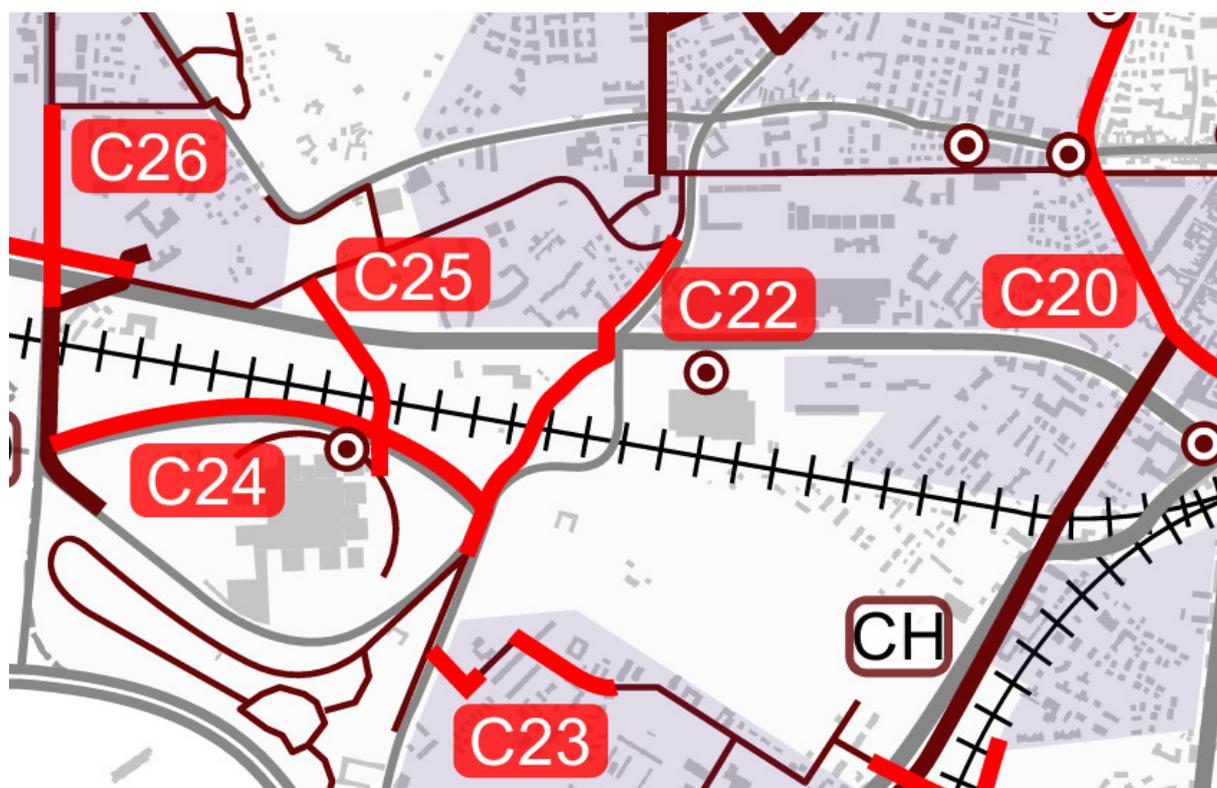


*Il sistema della mobilità sostenibile individuato dal PGT vigente (PS.4 del Piano dei Servizi, Del. C.C. n. 117 Reg./55-2019).*

Un sistema di percorsi a rete ai quali vengono attribuiti ruoli differenti proprio in ragione dei luoghi e delle funzioni interconnesse, tutti ugualmente importanti entro la visione condivisa dall'Amministrazione Comunale riguardo alle politiche di mobilità sostenibile da implementare alla scala urbana e dell'area vasta di Bergamo.

Uno scenario ormai consolidato nel tempo che rappresenta il contesto territoriale entro cui si colloca l'intervento edilizio ed urbanistico riferito alla proposta di Piano Attuativo in variante al PGT At\_e17. Un contesto caratterizzato dagli assi infrastrutturali di via Carducci e del tracciato ferroviario che, in modo particolare quest'ultimo, costituiscono elementi di discontinuità molto forti all'interno del sistema delle relazioni tra le diverse parti che danno forma città.

Un sistema di relazioni già in parte attuato e fruibile che tuttavia non trova corretta rispondenza negli scenari delineati dalla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottata dalla Giunta Comunale nel 2019, laddove viene ignorata la realizzazione del percorso ciclabile previsto in affiancamento al nuovo sottopasso di via M.L. King ormai in fase di avanzata progettazione, così come la stessa previsione del PGT riferita al percorso ciclopedonale di primo livello che da Loreto scende alla nuova stazione per poi proseguire in direzione del Parco della Trucca.



*Estratto della rete ciclabile prevista dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2019).*

Va osservato che il nuovo assetto insediativo prefigurato per l'ambito dismesso delle ex Segherie Beretta prende le mosse dal contesto territoriale di riferimento a cui appartiene

e, in modo particolare, dal quadro strategico delineato dal PGT per l'Asse lineare di via Carducci. Un assetto morfologico e funzionale che, nel suo evolversi progettuale a partire dalla Proposta Preliminare del 2014, ha dovuto far fronte proprio al diverso ruolo attribuito alla direttrice di via M.L. King, a seguito dell'eliminazione del passaggio a livello e della realizzazione del nuovo sottopasso stradale previsti e finanziati nell'ambito del progetto di raddoppio ferroviario Ponte San Pietro-Montello. Progettualità che hanno di fatto sottratto il ruolo "passante" al vecchio tracciato di via M.L. King, riducendolo su entrambi i fronti a viabilità di accesso alle sole funzioni insediate o insediabili.

L'eliminazione del passaggio a livello e dell'attraversamento della linea ferroviaria sul sedime dell'esistente via M.L. King muta, infatti, radicalmente il quadro delle relazioni tra i tessuti insediativi e gli spazi aperti che si attestano ai margini della barriera infrastrutturale della ferrovia. Relazioni che, tuttavia, non vengono meno con la realizzazione del percorso ciclopedonale previsto in affiancamento al nuovo sottopasso e che, assieme al percorso già realizzato in corrispondenza della nuova stazione "Bergamo Ospedale", garantisce la permeabilità di fruizione tra i quartieri e la "realizzazione di connessioni ciclopedonali sicure e attrezzate secondo la direttrice nord-sud" che sin dal PGT 2010 è indicata tra le prestazioni pubbliche attese per l'Ambito At\_e17.

Tenuto conto del contesto territoriale più ampio entro cui si colloca l'intervento riferito alle ex Segherie Beretta, del nuovo quadro di riferimento infrastrutturale che si sta delineando a seguito del raddoppio della linea ferroviaria e, non ultimo, valutata la distanza che intercorre tra il varco ciclabile già realizzato nell'ambito del Polo ricettivo Life Source (At\_e14) e il percorso ciclopedonale che verrà realizzato con il nuovo sottopasso (misurato in 600 metri), non si ritiene pertanto sostenibile, sotto il profilo tecnico ed economico, "la realizzazione di nuovo e ulteriore sottopasso ciclopedonale in corrispondenza dell'attuale passaggio a raso di via Martin Luter King" che finirebbe anche per surclassare i ruoli attribuiti ai diversi percorsi all'interno della rete della mobilità sostenibile delineata dall'Amministrazione Comunale.

Occorre osservare, tra l'altro, che sotto il profilo tecnico la soluzione di un ulteriore sottopasso della linea ferroviaria dovrebbe da un lato essere approvata da RFI e dall'altro valutata attentamente sotto il profilo costi-benefici in relazione alle caratteristiche geotecniche ed idrogeologiche del sottosuolo. Indagini geognostiche effettuate sul terreno oggetto di Piano Attuativo 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 che dovrebbe comportare il ricorso a dispositivi costruttivi complessi e costosi, duplicando le opere e le soluzioni tecniche adottate da RFI per il nuovo sottopasso stradale.

In fede,

IL TECNICO PROGETTISTA  
Dott. Arch. Fabrizio Zambelli

I PROPRIETARI

Bergamo, 20 gennaio 2022