

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

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

**At_e17 Ex segherie Beretta
Via M.L. King – Bergamo**

**Prot. n. E0203623PG del 02.08.2021
Documentazione Integrativa**

RELAZIONE INTRODUTTIVA

752x08

Bergamo, ottobre 2021

Facendo seguito alla vostra comunicazione protocollo U0325099/2021: Piano Attuativo in variante al PGT At_e17 "Ex segherie Beretta" – Avvio procedimento piano attuativo in variante al PGT At_e17 – Integrazione del 02.08.2021. Richiesta di documentazione integrativa in data 28 settembre 2021, si è provveduto ad integrare e modificare il progetto secondo quanto richiesto.

Relativamente ai punti 1) e 2) della comunicazione, orientati alla ridefinizione della superficie permeabile di progetto, sia in termini quantitativi, al fine di garantire il raggiungimento della quota minima richiesta pari all'esistente, sia in termini qualitativi, allo scopo di individuare aree a verde drenante più concentrate e caratterizzate, tanto la viabilità interna quanto l'entità e la distribuzione delle superfici a parcheggio sono state revisionate e migliorate.

Il progetto è stato pertanto rivisto con l'intento di ridurre, compatibilmente con quanto richiesto dalla normativa di piano, le aree a parcheggio ed incrementare contestualmente gli spazi a verde alberati introducendo ulteriori elementi di mitigazione ambientale. L'apparato vegetativo è stato pertanto arricchito e potenziato per valorizzare l'ambito di progetto sotto il profilo paesaggistico ed accrescere la vivibilità degli spazi aperti e di connessione anche in rapporto agli spazi urbani circostanti.

La superficie a parcheggio collocata tra la linea ferroviaria e gli edifici 03 e 04 è stata notevolmente ridimensionata attraverso l'eliminazione del ramo stradale di distribuzione più prossimo alle costruzioni. Il conseguente riposizionamento dei posti auto ha permesso di ampliare lo spazio pedonale alberato antistante gli edifici e di creare ai lati dello stesso due ampie aree piantumate che fungono da **filtro verde tra il parcheggio e gli edifici** stessi. Il ramo stradale conservato, precedentemente a fondo chiuso, è stato collegato alla strada centrale per dare continuità e maggiore logicità al tracciato stradale ed alla viabilità interna.

I posti auto precedentemente previsti lungo via M.L. King sono stati rimossi in modo tale da conferire maggiore consistenza all'area verde compresa tra gli edifici 03 e 04 a destinazione terziario. **La stessa area verde è stata ridisegnata sotto il profilo paesaggistico introducendo sia aree con piantumazione più densa che lievi ondulazione del terreno, al fine di dare un aspetto più naturalistico e spontaneo a questo spazio.**

L'area a parcheggio posta lungo l'asse stradale principale che attraversa l'ambito da nord a sud, collocata tra l'edificio 01 e l'edificio 02, è stata attrezzata con **un'isola verde centrale alberata**. I corrispondenti parcheggi sono stati di conseguenza rimossi. Al tempo stesso è stato incrementato il numero di alberi tra i posti auto.

Riguardo al calcolo della superficie drenante di progetto la normativa di piano prevede il reperimento di una superficie permeabile almeno pari a quella esistente, che, nel caso in questione, ammonta a mq 11.363. **Il progetto di piano individua una superficie drenante di mq 11.971 soddisfacendo pertanto questo requisito (vedi Tav. 16b).**

Gli attuatori del piano, pur avendo assolto con il progetto al reperimento della superficie drenante richiesta, consapevoli della previsione di realizzazione di un sottopasso ferroviario per il collegamento tra la rotonda di via Carducci e via M.L. King, sebbene non abbiano ricevuto comunicazioni formali riguardo alla effettiva costruzione di questa infrastruttura, mettono a disposizione dell'amministrazione comunale un'ulteriore area di proprietà, esterna al perimetro del piano attuativo, per compensare la superficie permeabile che sarà sottratta dalla sede stradale del sottopasso ferroviario stesso.

L'area in questione è situata in località Colognola ed è compresa nell'area di decollo *Ns_20* individuata dal PGT ai fini della perequazione. Essa consiste in una porzione del mappale 26 foglio 103 ed ha una superficie complessiva di mq 3.000.

Escludendo dal computo delle superfici permeabili di progetto, pari a mq 11.971, la sede del sottopasso ferroviario, pari a mq 2.186, risulta necessario reperire altri mq 1.600 circa per soddisfare il valore minimo da normativa di mq 11.363 richiesto per le aree drenanti. (Vedi Tav. 16b).

Pertanto la cessione dell'area sopra menzionata consentirebbe da un lato, per una quota di mq 1.600, di integrare la superficie drenante sottratta al progetto dal futuro sottopasso ferroviario, dall'altro, per la restante parte in esubero di mq 1.400, permetterebbe all'amministrazione comunale di disporre di un'area libera, eventualmente utilizzabile per un ampliamento del centro sportivo di Colognola ad essa adiacente.

A fronte di questa proposta di cessione non prevista dalla scheda d'ambito, i soggetti attuatori del piano chiedono che, trattandosi di un piano attuativo in variante al PGT, il progetto sia contestualmente esentato dalla cessione dei mappali 32 e 33 foglio 63 prevista della scheda dell'ambito di trasformazione.

In merito alla richiesta di valutare la collocazione in interrato di parte dei parcheggi pertinenziali si puntualizza che tale ipotesi è stata presa in considerazione durante lo sviluppo del progetto ma è stata inevitabilmente esclusa a causa dei notevoli problemi che le caratteristiche idrogeologiche del terreno comporterebbero. La relazione geologica e geotecnica, redatta dal Dott. Alberto Manella e confermata dal Dott. Alessandro Ratazzi, finalizzata all'esame della compatibilità dell'intervento edilizio all'interno dell'ambito di trasformazione, evidenzia la presenza di una falda idrica sotterranea artesianica, diffusa sull'intero sito di proprietà, riconducibile ad un corpo sospeso e discontinuo ed alimentata dagli scoli collinari e dalle infiltrazioni provenienti dai corsi d'acqua

superficiali. Il livello di intercettazione dell'acqua, come desunto dalle indagini e dalle prove eseguite in sito, sebbene sia soggetto ad oscillazioni stagionali determinate principalmente dell'entità degli eventi meteorici, si attesta su quote molto modeste rispetto al piano di campagna, comprese tra 0,60 m e 2,90 m di profondità.

Risulta del tutto evidente come l'edificazione di locali interrati in un terreno con tali caratteristiche richiederebbe un insostenibile impegno tecnico ed economico e lascerebbe comunque esposte le costruzioni al notevole rischio di frequenti infiltrazioni d'acqua. Del resto, anche recenti interventi di nuova edificazione realizzati nelle vicinanze dell'ambito oggetto di pianificazione hanno manifestato questa tipologia di problemi causati proprio dalla presenza della falda acquifera ad una quota prossima al piano di campagna (vedi nuovo ospedale Papa Giovanni XXIII).

Il progetto prevede pertanto solamente parcheggi in superficie a raso, i quali, ai sensi dell'*art. 18.11.1 dell'Apparato Normativo Piano dei Servizi (PSOb)*, sono stati piantumati in ragione di un albero di media grandezza ogni 3 posti auto. Gli alberi sono stati collocati all'interno di apposite aiuole separatrici opportunamente dimensionate.

Relativamente ai punti 3) e 4) della comunicazione ricevuta, volti ad ottenere chiarimenti in merito alla cessione dei mappali 32 e 33 foglio 63 prevista dalla scheda dell'ambito di trasformazione e alla loro trattazione all'interno dell'elaborato *Ma-Rapporto preliminare verifica assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica*, si rimanda a quanto esposto nei paragrafi precedenti nei quali si è evidenziato che, oltre alla cessione dell'area necessaria alla realizzazione del sottopasso, il progetto prevede anche la cessione del mappale 26 per complessivi mq 3.000.

La richiesta di non procedere alla cessione dei mappali 32 e 33 foglio 63, è inoltre motivata dal fatto che la fermata della linea ferroviaria a supporto dell'ospedale prevista dal PGT è stata realizzata in altro sito e la linea tramviaria, con il relativo raccordo terminale con la linea ferroviaria, non sono stati confermati dal Piano della Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) nella versione adottata.

Bergamo, ottobre 2021

In fede

Architetto Fabrizio Zambelli

