



Fratelli d'Italia – Bergamo

Commento al progetto di PGT

Premessa

Un PGT è fatto soprattutto di tavole, altezze, vincoli, indicazioni d'uso particolareggiate: commentarle tutte sarebbe dispersivo e non compatibile con il tempo a disposizione. Abbiamo quindi deciso di commentare la **Relazione Illustrativa Generale** che è fatta perlopiù di (abbondanti e faticose) dichiarazioni di intenti, ma che dovrebbe indicare la visione e la volontà politica dell'Amministrazione.

Leggiamo che l'obiettivo del Piano è di avere una **Bergamo attrattiva, sostenibile, inclusiva**.

Aggettivi che piacciono a tutti e non si negano a nessuno, dalle dichiarazioni dell'ONU alla pubblicità del Mulino Bianco: vedremo, nel corso dell'esame del documento, se alle parole corrisponde la sostanza.

In attesa di documenti aggiornati dei progetti, non trattiamo per ora Stazione, Porta Sud e Reggiani, che pure sono essenziali per un giudizio complessivo sul nuovo PGT.

Il consumo di suolo

Caratteristica principale di questo Piano è la **riduzione del consumo di suolo** (non a zero). Viene abbondantemente citato come un grande merito di questo PGT e dell'Amministrazione Comunale.

Non grande rilievo viene dato invece al fatto che il "consumo di suolo pari a zero entro il 2050" è chiaramente indicato dall'Unione Europea e ribadito dalla **legge regionale 31/2014**, che lo prescrive a tutte le Amministrazioni della Lombardia.

Insomma, non un grandissimo merito averlo messo in un progetto di PGT del 2023...

Resta il fatto che il consumo di suolo va azzerato il più rapidamente possibile e che diventa prioritario risanare le aree dismesse e gli edifici fatiscenti o vuoti, senza occupare nuove aree verdi.

È un obiettivo che **condividiamo assolutamente**, a tal punto che ci chiediamo perché nel PGT non ci sia **nessun accenno** alla possibilità di avere addirittura un **consumo di suolo inferiore a zero**, mettendo **sottoterra** le infrastrutture idonee. Per esempio, i parcheggi e le

stazioni, ma anche supermercati ed aree commerciali, possono essere sotterranei, come fanno in tante parti del mondo ed anche in Italia.

Ma lo fa in genere chi ha visione del futuro ed è aperto all'innovazione.

Ora tentiamo di esaminare le 125 pagine di questa presentazione verbosa e non molto organica, che riprende i temi più volte, solitamente in modo generico.

Iniziamo comunque l'esame dai tre pilastri del PGT:

- Cultural Trail
- Cintura verde
- Dorsali di Rigenerazione

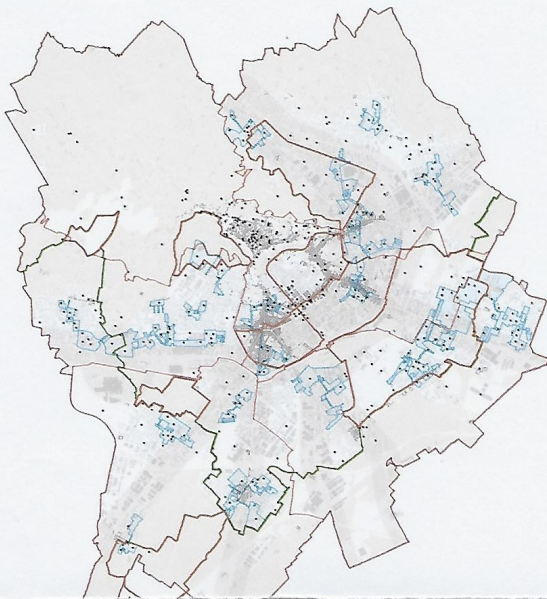
Cultural Trail

La parola “**cultural trail**” (per noi sempliciotti “sentiero culturale”) compare ben **trenta volte** nella Relazione: è uno dei pezzi forti di questo PGT.

Ma cos'è questo “sentiero culturale”?

4.5.1 Federare i luoghi della cultura: il Cultural Trail

Rinnovati paradigmi sociali hanno favorito la nascita di nuove modalità di percepire i luoghi della cultura di un territorio. La concezione per la quale essi sono rappresentati unicamente da musei, gallerie d'arte, edifici storici e di culto viene superata e supportata da elementi eterogenei capaci di arricchirne la complessità: telai urbani composti da elementi antropizzati (quali nuclei e organismi storici), semi-antropizzati (come campi agricoli, frutteti, colture su terrazzamenti, orti botanici) e naturali (dalle alture dei colli alle piane agricole, dai boschi ai corsi d'acqua). A questi si accompagnano, inoltre, tutti gli usi, costumi, saperi e identità che, seppur immateriali, tramandano il racconto di un luogo tanto quanto le loro componenti più “tangibili”.



È un insieme di percorsi pedonali o ciclabili (ad anello, e collegati tra di loro) che gira tra circa 400 luoghi “culturali” più o meno importanti. Ma in realtà è una **pietra filosofale** del

PGT: leggete per favore quanto sia **miracoloso** (così anche capirete come è difficile ricavare da questo documento cosa è un obiettivo concreto e cosa è un **fantasticare senza capo né coda**):

► *Il Cultural Trail rappresenta una infrastruttura che non solo federa e unisce diversi ambiti della città ma che funge essa stessa da narratrice e archivio del patrimonio culturale che caratterizza il territorio.*

All'interno di questa visione ecosistemica, il *Cultural Trail* rappresenta una infrastruttura che non solo federa e unisce diversi ambiti della città ma che funge essa stessa da narratrice e archivio del patrimonio culturale che caratterizza il territorio; costituisce l'elemento in grado di garantire quel connubio tra uomo e natura capace di ribaltare il paradigma originario.

Il rinnovato punto di vista, in grado di ampliare enormemente il significato del termine "cultura", ha rappresentato il punto di partenza dal quale sviluppare una rete in grado di mettere a sistema la ricca offerta di servizi presenti sul territorio.

Per una Bergamo Attrattiva, il *Cultural Trail* rappresenta un'opportunità:

- di *unione* dei vari poli culturali sparsi e frammentati sul territorio attraverso telai urbani che fortificano una rete di prossimità capace di arricchire l'offerta che la città può proporre ai turisti – soprattutto relativamente all'ambito Bergamo-Brescia Capitali della Cultura 2023 –, nonché ai suoi stessi cittadini;
- di *collegamento* dei diversi nuclei storici presenti all'interno del territorio comunale, anche – e soprattutto – al di fuori di Città Alta e del Centro Piacentiniano, comprendendo i complessi di antica formazione periurbani posti all'interno della cintura meridionale;
- di *innalzamento* della qualità degli spazi urbani, anche quelli più "modesti", con possibilità di recupero e potenziamento degli spazi pubblici già di proprietà – anche attraverso forme di promozione di arte pubblica e interventi di urbanistica tattica – e strategiche acquisizioni per reperirne di nuovi.

Per una Bergamo Sostenibile, il *Cultural Trail* rappresenta un'opportunità:

- di *valorizzazione* dei molteplici paesaggi che Bergamo è in grado di offrire; non solo quello urbano, ma anche agricolo, boschivo, pedemontano e dei corsi d'acqua (anche minori), per cui il paesaggio non rappresenta più solo il supporto ambientale, ma si configura quale vero e proprio oggetto d'arte e della cultura;
- di *potenziamento* dello strumento del "BiciPlan", i cui 58 km di percorsi previsti possono fungere da substrato sopra il quale individuare nuove potenzialità di fruizione del paesaggio periurbano lungo i margini tra città e campagna, nelle aree interstiziali e nei frammenti senza vocazioni d'uso chiaramente connotate;
- di *abbassamento* del livello di inquinamento atmosferico e acustico, accrescendo il comfort urbano tramite operazioni mirate a ridurre l'impatto dei sempre più frequenti fenomeni atmosferici estremi, favorendo tipologie di mobilità lente e sostenibili e incentivando micro interventi in grado di mitigare isole di calore e la crescente impermeabilizzazione dei suoli.

Per una Bergamo Inclusiva, il *Cultural Trail* rappresenta un'opportunità:

- di *incentivazione* di un dialogo tra centro e periferia, ribilanciando la pressione turistica valorizzando paesaggi e manufatti geograficamente periferici ma non meno interessanti da un punto di vista storico, architettonico e culturale;
- di *rinnovamento* di un'identità di quartiere, la cui promozione può ripartire dagli stessi abitanti, ai quali viene fornita la possibilità di proporre nuovi servizi, eventi e attività che, da un lato, arricchiscono l'offerta culturale dell'intera città e, dall'altro – tramite una partecipazione attiva degli stessi abitanti – migliorano la qualità dei luoghi in cui essi stessi vivono;
- di *sperimentazione* di un campo di applicazione di modello di "città accessibili a tutti", fornendo una serie di indicazioni, metodi, *best practices* e direttive in grado di favorire una città a misura di tutti; ciò è da intendersi come introduzione di un nuovo *modus operandi* in grado di ribaltare il paradigma del consueto – e superato – processo progettuale.

Insomma, è come il prezzemolo, va bene su tutte le pietanze!

Non abbiamo davvero niente contro il sentiero culturale (semmai a tempo debito verificheremo quanti turisti hanno percorso il sentiero della Malpensata o della Grumellina) ma ci chiediamo come possa avere 30 citazioni rispetto a 1 dei parcheggi e come possa avere un **impatto significativo sulla vita lavorativa e quotidiana dei bergamaschi**, non solo il sabato e la domenica, quando si può anche andare a fare due passi alla Malpensata e alla Grumellina per vedere un qualcosa di "culturale" non conosciuto, se non c'è di meglio da fare. **Ma, se questo è un architrave del Piano Generale del Territorio, ci sembra che si tratti piuttosto di un progetto di Piano Generale del Tempo Libero** (per i tanti o pochi che ne saranno affascinati...)

La Cintura Verde

Altro cardine del PGT, la Cintura Verde (26 citazioni) cioè l'indirizzo di preservare le aree verdi che attorniano la Città, **chiaramente indicata nel PGT del 2010**

4.3.1 Un progetto aggiornato della Cintura Verde

Il PGT 2023 rilancia sul piano ambientale il grande progetto della Cintura Verde su cui l'amministrazione è impegnata da un decennio.

Sotto il profilo attuativo, il bilancio è controverso. Il meccanismo dei diritti edificatori alla base del progetto del 2010 ha evidenziato debole efficacia, dimostrando l'impossibilità da parte del Comune di acquisire, nei tempi stabiliti, i suoli funzionali allo sviluppo dell'iniziativa. I diritti trasferiti hanno riguardato una superficie edificabile assolutamente trascurabile rispetto a quanto concepito in un'altra fase storica in cui il mercato immobiliare aveva una differente consistenza e natura. Nondimeno, l'attribuzione generalizzata dei diritti ha consentito il consolidamento di una strategia arrestando l'espansione urbana e contenendo il consumo di suolo.

Il PGT 2023 riprende sotto il profilo programmatico il progetto della Cintura Verde e promuove il suo sviluppo attraverso la ricerca della **continuità ambientale e paesaggistica di tutto il sistema ambientale cittadino**. Il nuovo disegno si costruisce attraverso una semplificazione dell'articolazione tecnica e attuativa, e connette infrastrutture ambientali da anni patrimonio della città. Il Parco dei Colli, le fasce fluviali, i siti della rete Natura 2000, vengono connessi tra loro e al mosaico dei terreni agricoli ad alto valore ecosistemico.

► Il meccanismo dei diritti edificatori alla base del progetto del 2010 ha evidenziato debole efficacia, dimostrando l'impossibilità da parte del Comune di acquisire, nei tempi stabiliti, i suoli funzionali allo sviluppo dell'iniziativa. [...] Il nuovo disegno si

Questa Amministrazione "è impegnata da un decennio" ma il "bilancio è controverso". Tradotto in italiano, **non hanno fatto niente**. Ora vogliono ripartire, con una grande idea: **connettere** il tutto dal punto di vista ciclopeditonale e paesaggistico.

► Attraverso una mappatura puntuale e aggiornata, il PGT 2023 ridefinisce i confini della rete ecologica stabilendo una linea di continuità ambientale del sistema.

dei corridoi ecologici garanti della continuità ambientale.

Attraverso una mappatura puntuale e aggiornata, il PGT 2023 ridefinisce i confini della rete ecologica stabilendo una linea di continuità ambientale del sistema, ponendosi due obiettivi:

- un **obiettivo di tutela** che consiste nel rafforzamento dei livelli di protezione del sistema ambientale esterno al tessuto urbano consolidato;
- un **obiettivo di connessione** che consiste nel rafforzamento della continuità delle aree verdi esterne ed interne alle aree urbanizzate che compongono il sistema ambientale.

TUTELA



CONNESSIONE



Fig. 5 Il PGT si pone due obiettivi in grado di favorire la continuità del sistema ambientale: tutela e connessione

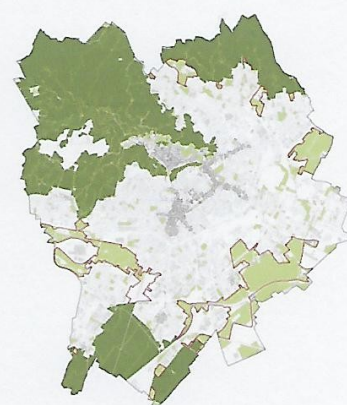
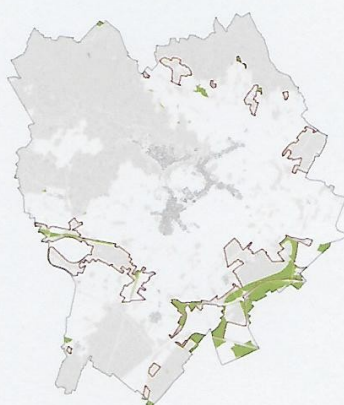
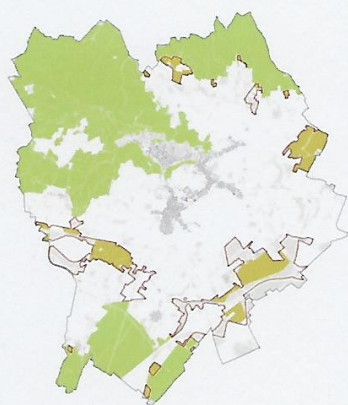
Francamente ci sfugge l'importanza della connessione, se non in una **elucubrazione intellettualistica**. Dal punto di vista della pista ciclopeditonale, essenziale è che ci siano passaggi sicuri tra una zona verde e l'altra, perché il pedone o il ciclista vengono generalmente da zone urbanizzate, non hanno mai una continuità assoluta di verde. Dal punto di vista paesaggistico, la cintura si può apprezzare nella sua interezza solo dalle Mura o da San Vigilio, e sfidiamo chiunque a riconoscere se un campo verde appartiene al Comune di Bergamo o a quello vicino.

Più in generale, è meglio avere il **verde** anche **dentro la Città**, non prevalentemente al di fuori. La nostra storia ci ha regalato un perimetro verde, soprattutto grazie ai Colli; preserviamolo ed ampliamolo, **ma in primo luogo accresciamo il verde accanto a noi.**

Non come ha fatto questa Amministrazione, che ha abbattuto tanti alberi un po' ovunque.

Il Petit Trianon a Grumello al Piano

Nell'ambito della Cintura verde, il PGT prevede di aggregare al Parco dei Colli le aree agricole di Grumello al Piano (che non sono affatto collinari)



Per quanto riguarda gli ambiti strategici del Piano Territoriale Provinciale, il PGT 2023 propone l'eliminazione delle Aree Agricole Strategiche previste dal PTCP nel territorio comunale di Bergamo.

Le aree per le quali si propone lo stralcio vengono inserite e classificate all'interno del parco e della sua normativa. In tale modo viene a prevalere la disciplina di tutela paesaggistica e ambientale risolvendo così il **contrasto** che si verrebbe a determinare classificando tali aree come agricole.

La classificazione di Aree Agricole Strategiche che la Legge Regionale attribuisce alle amministrazioni provinciali è infatti orientata a salvaguardare tali ambiti sotto il profilo della salvaguardia dei suoli agricoli; solo in senso lato queste aree vengono tutelate dal punto di vista paesaggistico.

➤ *Il PGT 2023 propone l'eliminazione delle Aree Agricole Strategiche previste dal PTCP nel territorio comunale di Bergamo.*

Lo scopo di questa innaturale annessione al Parco dei Colli è di tutelare le aree agricole dal punto di vista "paesaggistico". **Insomma, l'agricoltura va bene, ma è "brutta".**

Il contadino ha il vizio di usare il trattore, di scegliere le culture più profittevoli, di risentirsi se i "ciclopediti" gli pestano i campi o raccolgono le pannocchie per il *barbecue*. Da qui il "contrasto" tra aree agricole e aree del Parco. Ci vorrebbe un bel **Petit Trianon**, luogo prediletto delle dame di Versailles per giocare a far le contadine, ma in un ambiente grazioso e tutto ben curato dall' innumerevole servitù. **Peccato che qui la servitù non ci sia** e quei campi, senza il contadino che li coltiva, diventerebbero il regno delle **erbacce** (quelle del Piazzale Alpini...) o della **boscaglia impenetrabile** (quella di Castagneta, dove non ci sono i **bei giardini dei Colli, curati dai privati...**)

Dal punto di vista paesaggistico, ci piace di più un campo di mais ben ordinato, rispetto alle aiuole mal curate di Bergamo: **lasciamo i campi agricoli pianeggianti a chi li sa coltivare** e concentriamoci a mantenere meglio i Colli ed il verde in Città.

Ma poi, per venire al dunque, dopo il diluvio di parole su quanto sia necessario il verde e bella la Cintura verde connessa e fenomenale il Cultural trail, di quanto aumentano le aree verdi?

Calano...

Sul lato della connessione e continuità della nuova corona verde, le aree necessarie verrebbero in questo caso acquisite con il nuovo strumento della compensazione urbanistica (si vedano i contenuti del Piano delle Regole) per una superficie complessiva pari a circa 330.000 mq, di cui 62 per la realizzazione del *Cultural Trail*. Un dato in riduzione rispetto all'ambiziosa previsione del PGT vigente, ma che trova la sua importante compensazione proprio nelle nuove forme di tutela precedentemente richiamate.

Meno verde, e peggio mantenuto...

E questa sarebbe la Bergamo sostenibile?

Le Dorsali della rigenerazione

Terzo pilastro del PGT (21 citazioni):

6.2 Le Dorsali della Rigenerazione

Le Dorsali della Rigenerazione, che hanno il loro baricentro nella stazione ferroviaria, intercettano tutti i quartieri della città. Esse rappresentano i **luoghi privilegiati della rigenerazione urbana**, in relazione:

- alla trasformazione del tessuto della città per effetto dell'attuazione degli ambiti di trasformazione e delle aree ad elevato grado di trasformabilità;
- all'elevata accessibilità garantita da infrastrutture di trasporto pubblico e itinerari della mobilità ciclopedonale;
- alla futura presenza di nuovi spazi pubblici che assumono un potenziale strategico.

È inoltre all'interno dello stesso perimetro che il piano è in grado di orientare le politiche del commercio, indirizzando le risorse derivanti dalle trasformazioni e dall'insediamento delle stesse destinazioni commerciali a più alta redditività verso la riqualificazione urbana e degli spazi pubblici. La fitta rete del trasporto pubblico si concentra attualmente nel nodo della stazione. La realizzazione del nuovo collegamento con l'aeroporto, il progetto di Porta Sud, e i grandi progetti in corso di realizzazione lungo i principali assi della mobilità, permettono di ricollocare il baricentro futuro dell'organizzazione del trasporto nella stazione ferroviaria.

➤ *A partire dalla stazione ferroviaria, completamente trasformata in un hub trasportistico di carattere plurimodale, il PGT ha individuato un sistema di delle dorsali su cui promuovere le politiche di rigenerazione urbana.*

La sua costruzione si fonda su:

ASSI DELLE POLARITÀ

- tracciati lineari dalle strade coperte da servizio di trasporto pubblico capillare e frequente;
- tracciati lineari delle principali strade di accesso alla città
- tracciati delle linee ferroviarie;
- tracciati delle tramvie.

POLARITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO

- fermate delle tramvie;
- fermate della linea ferroviaria.

► *Le Dorsali consentono [...] di promuovere politiche del commercio volte a governare e meglio gestire le logiche insediative [...] della MSV (sia di primo che di secondo livello), che in questi anni hanno caratterizzato in modo significativo ma anche a volte incontrollato molti degli interventi edilizi ed urbanistici nella città.*

Le Dorsali consentono infine di promuovere politiche del commercio volte a governare e meglio gestire le logiche insediative soprattutto della MSV (sia di primo che di secondo livello), che in questi anni hanno caratterizzato in modo significativo ma anche a volte incontrollato molti degli interventi edilizi ed urbanistici nella città, attraverso criteri legati ai nuovi nodi infrastrutturali dell'accessibilità pubblica, quali:

- negli ambiti a Elevato Grado di Trasformabilità (EGT), limitatamente ai nodi del trasporto pubblico locale, all'interno di un areale con raggio di 500 metri dalle stazioni ferroviarie e di 250 metri dalle fermate della tramvia, esistenti o in corso di realizzazione;
- lungo linee di trasporto pubblico su gomma, all'interno di una fascia di 250 metri a cavallo dell'asse stradale di riferimento
- lungo le fermate del tracciato del Bus Rapid Transit (BRT) all'interno di un areale con raggio di 250 metri dalle fermate previste.



Fig. 12 Il sistema delle Dorsali della Rigenerazione, costruito sui principali assi viari della città e su buffer relativi a polarità del trasporto pubblico

Dunque, al di là del solito divagare, si esplicita l'idea che la **Città si debba sviluppare lungo i percorsi del trasporto pubblico**. Si definiscono le distanze dalle fermate del treno (500m), dei tram e degli autobus (250m) entro cui è pensata la “rigenerazione” urbana. Addirittura, entro queste “palle” si promuovono specifiche politiche del commercio.

Strabiliante: in genere, in tutte le città del mondo, il trasporto pubblico cerca di accompagnare lo sviluppo delle città, con nuove linee di metropolitana o di autobus per raggiungere aree non fornite. **Qui si inverte il processo.**

Bergamo dovrebbe svilupparsi solo lungo le linee di un **trasporto pubblico** ancora inesistente (TEB 2) o **notoriamente asfittico ed inadeguato**. Pochi giorni fa un giornale locale ha puntualmente dimostrato che in dieci anni le corse degli autobus non sono affatto aumentate e che nei fine settimana o di sera sono, come tutti sanno, pressoché inesistenti.

Malgrado ciò, qui è scritto che **chi non ha una linea di trasporto pubblico a meno di 250m** avrà meno “rigenerazione”, meno servizi, meno strutture commerciali! (tanto per dire, **paga meno IMU?**)

Cornuto e mazziato!

Basta prendere una lente di ingrandimento per vedere quante aree abitate e quanti **interi quartieri** sono fuori dalle “palle”, **esclusi**.

E questa sarebbe la Bergamo inclusiva?

La Mobilità dolce (?)

Questo PGT è tutto centrato su piste ciclopedonali, trasporto pubblico, sentieri culturali. Tutto bello, nessuna obiezione. **Ma dobbiamo anche occuparci della vita quotidiana** e cercare di affrontare le cose con realismo, senza infingimenti lessicali, quali la “**mobilità dolce**”

Insomma, se una signora deve prendere il treno con una valigia ed una borsa, è per lei più **dolce** farsi accompagnare in auto (magari elettrica) fino a pochi metri dall'ingresso della Stazione, oppure andare alla fermata dell'autobus, aspettare un po' (sperando che non sia sabato o domenica, altrimenti un bel po'), prendere l'autobus (magari a gasolio) arrivare al centro intermodale e, per raggiungere i binari, fare con la sua valigia un bel giro obbligatorio nel centro commerciale della nuova Stazione (aspettiamo il progetto dettagliato per dire quanto lungo è il tragitto)?

Potremmo fare decine di altri esempi, dalla mamma che deve portare un figlio in piscina e l'altro al doposcuola, all'anziano che non si fida ad andare sui mezzi pubblici, al

professionista che deve per lavoro andare in uffici diversi... che facciamo, li mandiamo in bicicletta sul sentiero culturale?

Quindi, diciamo basta ai **favoleggiamenti di un ecologismo talebano** che pensa di risolvere i problemi solo non parlandone neppure. Oggi la stragrande maggioranza degli spostamenti avviene su mezzi privati, auto e moto (senza alcun cambiamento significativo negli ultimi dieci anni). Speriamo che le nuove linee (TEB 2, BRT, Treno per Orio) spostino una percentuale non trascurabile verso il trasporto pubblico, ma tutte le previsioni dicono che la grande maggioranza della mobilità in futuro sarà ancora su mezzi privati. **Vogliamo tenerne conto?**

Il bello è che in Europa gli alleati politici di questa Amministrazione stanno sconvolgendo interi settori dell'industria per imporre cambiamenti epocali alle auto, con il rischio di eliminare centinaia di migliaia di posti di lavoro e di far esplodere l'importazione dalla Cina (dove l'energia è prodotta principalmente col carbone...). Ci dicono che il tutto serve a ridurre l'inquinamento dell'auto, che sarà finalmente "pulita" (speriamo e vedremo...)

Ma i talebani locali lo sapevano, quando hanno scritto questo PGT che "elimina" l'auto?

Chiediamo perciò che il PGT venga rivisto per tenere conto del traffico privato, dall'accesso alla nuova Stazione per scaricare comodamente la signora con valigia, al superamento non solo pedonale della cinta ferroviaria, alla soluzione del problema dei parcheggi.

I Parcheggi, problema ed opportunità.

La parola "parcheggi" è citata **una sola volta** in tutto il documento, tra l'altro solo per dire che gli oneri di urbanizzazione delle medie strutture di vendita per i parcheggi possono essere monetizzati per riqualificazione degli spazi pubblici etc. In pratica per sottolineare che non sono affatto importanti, suppergiù trenta volte meno del Sentiero culturale (!!!)

Noi pensiamo che invece siano uno dei problemi principali dei bergamaschi che se li sono visti ridurre da questa Amministrazione in modo pervicace: ogni allargamento di marciapiede, ogni *dehors*, ogni ripavimentazione erano buone scuse per togliere posti auto su strada. Né si è fatto alcunché per i parcheggi di interscambio, essenziali per trasferire il traffico privato che viene da fuori a quello pubblico. A proposito: qualcuno si è interessato per prevedere qualche significativo parcheggio di interscambio per la TEB 2, a monte del Comune di Bergamo? Perché altrimenti uno che viene da Zogno non prende la TEB e continua con la sua bella auto fino in centro a Bergamo...

Questo PGT **non si interessa affatto** di parcheggi e rimanda al PUMS. Per esempio, nemmeno si cita il parcheggio di Viale Giulio Cesare/area Reggiani, che pure è indicato dal PUMS, il quale ovviamente rimanda al PGT per le opere viarie di connessione... Attendiamo le tavole dettagliate, per capire come va a finire la cosa.

Tuttavia, i parcheggi da grande problema, oggi colpevolmente dimenticato, potrebbero diventare una grande **opportunità**.

Quante aree del territorio comunale sono oggi occupate da parcheggi in superficie al servizio di condomini, centri commerciali, attività produttive?

Diamoci un grande obiettivo: metterli sottoterra, aumentare il numero complessivo di posti auto, piantare in superficie un albero ogni due posti auto spostati di sotto.

Ovviamente, questa operazione si può fare solo gradualmente, sfruttando i lavori per nuove costruzioni e per grandi ristrutturazioni. In questi casi devono essere **proibiti** nuovi parcheggi in superficie e incentivati quelli sotterranei, con una percentuale messa a disposizione dei residenti del quartiere a **prezzi calmierati** (come si incentivano gli appartamenti “sociali”, lo stesso si può fare con i posti auto, peraltro assai meno costosi). La percentuale di parcheggi ad uso pubblico dovrebbe essere più alta (quindi con maggiori incentivi) in quartieri in cui esiste una mancanza di posti auto sotterranei e su strada (aeree gialle)

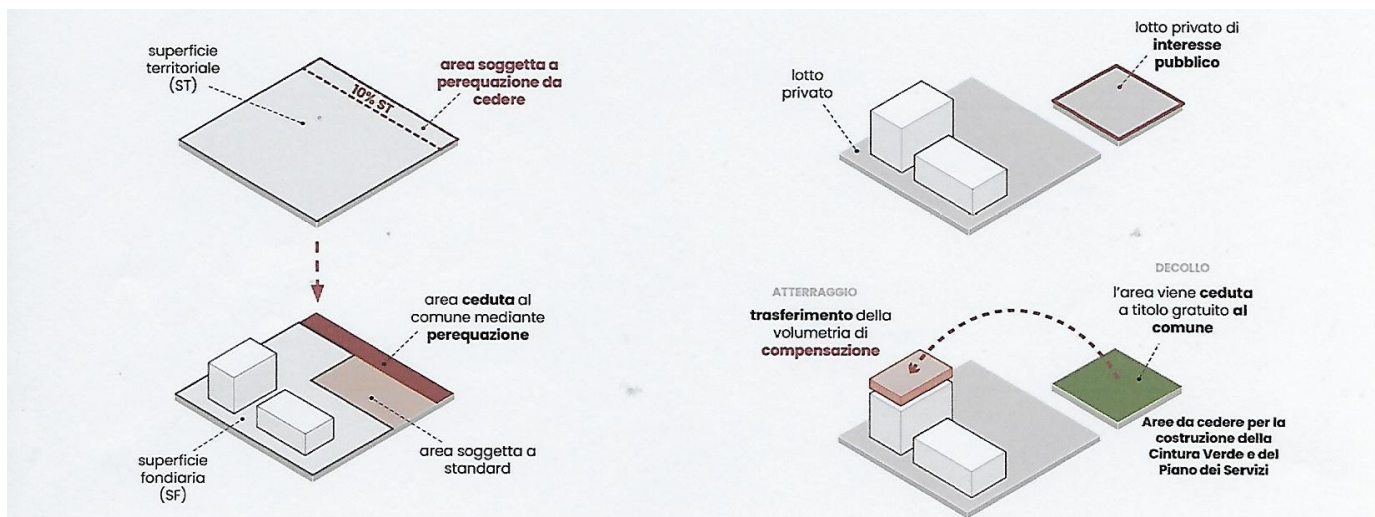
Gli incentivi di volumetria, di cui tratteremo in seguito, siano ottenuti da una compensazione **sul posto**: più si fanno parcheggi (ed altri servizi) sotto, più si può costruire sopra, e tutto quello che **va sotto deve essere sostituito da aree verdi**.

In questo modo si riduce veramente il consumo di suolo, si passa anzi alla creazione di suolo verde dentro la Città.

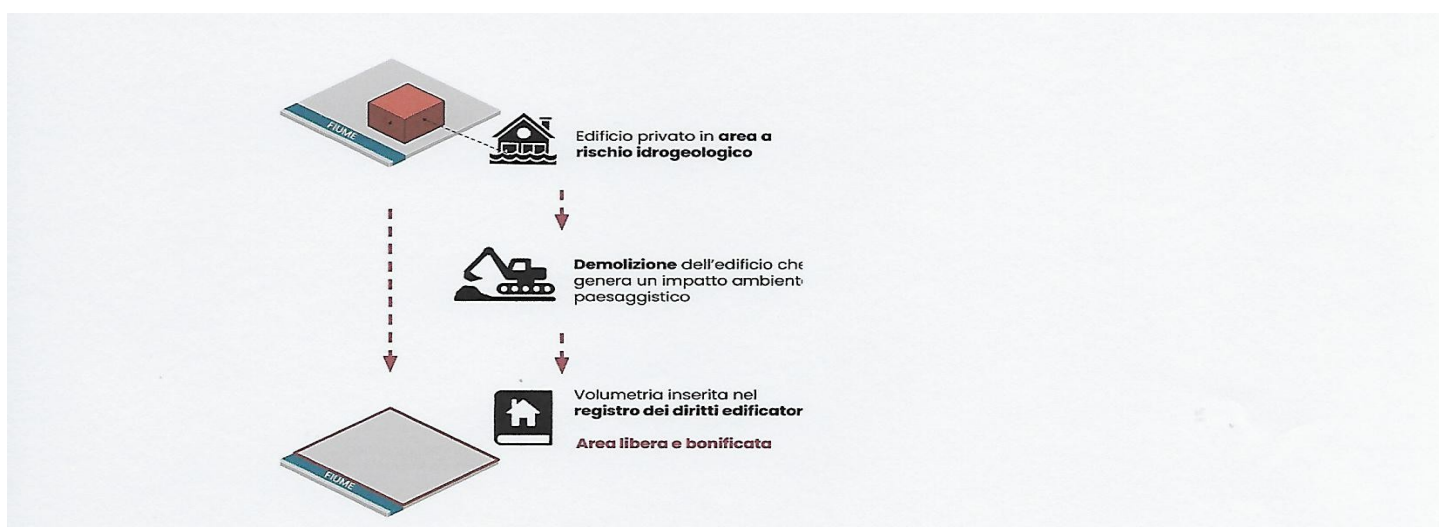
Compensazione urbanistica ed edilizia

Questa compensazione, che immaginiamo proficua nel caso di scelte all' interno di uno stesso lotto di edificazione, viene invece prospettata dal PGT su larga scala, con un meccanismo di incentivi e di compensazioni esteso a tutto il territorio comunale.

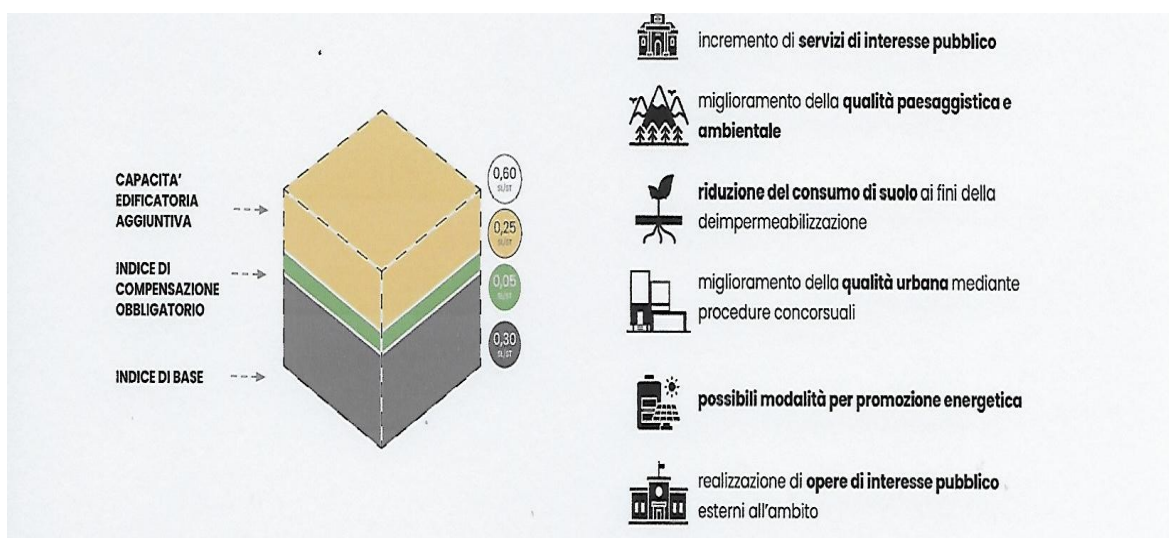
Diremmo una bugia se affermassimo che ci è tutto chiaro, ma pensiamo anche non valga la pena addentrarsi troppo in un complicato sistema di regole. È prematuro, non avendo peraltro le planimetrie con le altezze edificatorie. Ci limitiamo quindi a riportare tre disegni della Relazione Illustrativa Generale, che esemplificano i diversi casi:



Quindi, per alzare la volumetria del mio edificio, debbo comperare un terreno della Cintura Verde e darlo al Comune...



Oppure demolire un edificio sul fiume (Morla?)



Ci pare che questo **marchingegno** (in francese si potrebbe tradurre *usine a gas...*) si presti a quattro grossi punti interrogativi:

- è molto (troppo) affidato a trattative con gli uffici competenti, per ora inevitabilmente **senza regole precise** e quindi soggetto a molte imprevedibilità. Chi può dire se vale di più un metro quadro per fare la Cintura Verde od uno ai bordi del Morla? E se le valutazioni cambiano nel tempo, come si risarcisce o si penalizza chi è arrivato prima?
- è veramente ostico per dei **privati**, che debbono magari fare una piccola costruzione e non sanno o non vogliono impelagarsi in acquisti di edifici dismessi ed in discussioni con gli uffici. Sarebbero costretti, **pagando**, a mettersi nelle mani dei **sensali delle altezze**?
- tocca un punto molto sensibile di tutti i Piani regolatori: le altezze edificabili. Tutti sanno che la valutazione di un immobile (per un acquisto, una vendita, una eredità, una ipoteca) dipende dalla volumetria edificabile, che è stabilita **in modo certo**. Se invece fosse collegata da un ipotetico scambio con la Cintura verde...?
- non solo le altezze edificabili dei propri edifici sono importanti, lo sono anche quelle dei fabbricati vicini. Se un cittadino ha acquistato una villetta o un appartamento, sincerandosi che la vista di Città Alta gli sia garantita dal PGT, può vedere le sue precauzioni vanificate da un'Impresa che ha ottenuto, nella trattativa con gli uffici, qualche metro supplementare, grazie alla donazione strategica di un pezzetto di Cultural trail. Ci sarebbe da stupirsi se la prendesse male?

Attendiamo di vedere le tavole definitive con le altezze edificabili: se l'“indice di base” (v. disegno) è più basso di oggi, di fatto è un esproprio, se la parte gialla è ampia, è un possibile danno alle abitazioni circostanti...

Bergamo è una città con caratteristiche particolari. **Se non costruisci in altezza, consumi il suolo, se alzi troppo gli edifici ostruisci la vista di Città Alta, straordinario patrimonio. Da qui, ancora una volta, l'esigenza di mettere sottoterra quello che non ci sta sopra**

Andiamo quindi prudenti con le altezze edificabili: toccano la tasca e gli interessi dei cittadini. È meglio che siano una certezza. Le compensazioni aleatorie con cose strane, esterne, le faccia il Comune: si faccia pagare gli oneri di urbanizzazione e se la sbrighi al meglio.

La tutela di Bergamo

Al di là delle altezze edificabili, vediamo un po' di nebbia sugli obiettivi urbanistici: tutto è da discutere, tutto va definito in altra sede o rinviando ad altri strumenti.

Ma noi fortunatamente viviamo in una splendida città, che va **tutelata**.

Con il nostro solito metodo, abbiamo cercato quante volte compare la parola "tutela" nel documento. Sarà una modalità rozza, ma dà sicuramente una percezione di quanto l'argomento stia a cuore a chi ha redatto il Piano e soprattutto a chi l'ha commissionato.

La parola "tutela" compare ben **42** volte, molte. Ma è sempre tutela del verde, paesaggistica, ambientale, del sistema idrogeologico, della cintura verde...

Solo incidentalmente (pag 93) compare il termine, in un capitoletto sul commercio, per ricordare che l'Amministrazione ha già varato strumenti di tutela in altri ambiti (per le aree pubbliche cittadine etc).

Mai viene chiaramente riconfermata la tutela di Città Alta, dei Borghi Storici, della Città nel suo complesso, delle architetture, anche non di pregio particolare ma coerenti con l'insieme e la storia dei Borghi, delle piccole attività commerciali e artigianali, degli ambienti che fanno parte del nostro vivere quotidiano.

Non ci si venga a dire che tutto ciò è da qualche altra parte e perciò non si sente il bisogno di ripeterlo. Anche il Cultural Trail è da qualche altra parte, e lo si ripete fino all'esaurimento.

Né ci rassicura il fatto che (pag 93) "la proposta di PGT si innesta sulla già preesistente disciplina" (in genere gli innesti si fanno per cambiare il gusto organolettico di un frutto...), e nemmeno (pag 80)

- pubblico o privato - che ciascun edificio assolve al proprio interno e che è la ragione per cui è stato costruito e viene mantenuto.

Per gli interventi negli spazi interni agli edifici, il PGT prevede e propone una nuova disciplina tesa a garantire, nel rispetto delle peculiarità storico artistiche e architettoniche eventualmente presenti, un'adeguata flessibilità operativa che consenta più efficaci gradi di fruibilità e funzionalità, intesi come primo incentivo agli interventi di valorizzazione, recupero, riqualificazione e rivitalizzazione del patrimonio edilizio ed urbano di antica formazione.

► Il PGT prevede e propone una nuova disciplina tesa a garantire, nel rispetto delle peculiarità storico artistiche e architettoniche eventualmente presenti

Insomma, mettendo tutto insieme, un innesto di una nuova disciplina che garantisce adeguata flessibilità operativa, il tutto presumibilmente discutendo con gli uffici di volta in volta...

Facciamo quindi una richiesta perentoria: la **tutela di Bergamo deve essere parte integrale e prioritaria del PGT**, senza sfumature e flessibili giri di parole.

Una relazione che divaga

Ogni PGT è un atto politico, l'Urbanistica è eminentemente politica, perché uniforma la città alla propria visione della *polis*.

Ma qui si va oltre: nella **Relazione illustrativa** ci sono considerazioni varie che esulano dai compiti di un PGT e dalle attribuzioni dell'urbanistica, per ribadire convinzioni ideologiche e politiche in senso lato. Presumiamo che l'Assessore delegato le abbia condivise, ed il Sindaco le abbia almeno lette.

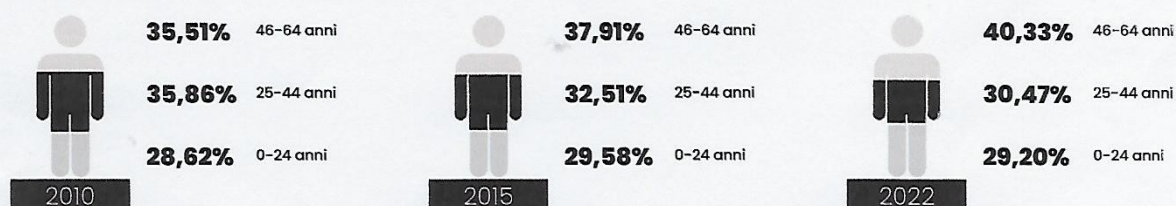
Vediamo alcuni temi, fior da fiore:

Gli anziani e gli immigrati

Milano si conferma in controtendenza rispetto alla Regione Lombardia e alla città di Bergamo. L'importante tasso migratorio dei decenni passati spinge verso il basso il valore relativo alla quota di popolazione anziana in città, in controtendenza rispetto a tutto il territorio regionale.

Simili valori non sono senza effetto sulla pianificazione e più in generale sulla vita della città. Oltre a trasformare la domanda di servizi l'aumento relativo e assoluto della popolazione anziana riduce l'uso dello spazio pubblico, frena la spinta all'innovazione e allo slancio competitivo, produce effetti di distorsione e di espulsione della domanda più dinamica presente sul mercato immobiliare, finisce per isolare le funzioni e lo spazio agibile a disposizione della popolazione più giovane rendendolo indesiderato e quindi rischiano di "isolare" gli studenti richiamati dai poli della formazione e dalle Università), indebolisce l'esplorazione e la ricerca di nuove strade e nuove opportunità per chi abita a Bergamo. Se non contrastato, anche attraverso gli indirizzi e le misure disegnate negli strumenti di governo delle trasformazioni territoriali, questo processo può portare a limitare e contrarre le possibilità di sviluppo della città e del sistema territoriale che ora, anche grazie al ruolo assunto dal capoluogo, dipende dal destino di Bergamo stessa.

Tab. 3 Distribuzione della popolazione di Bergamo per fasce di età



La flessione della popolazione nativa è da molti anni controbilanciata dal costante aumento della popolazione di cittadini stranieri. Le Regioni del Nord del Paese sono tradizionali attrattori di cittadini

Abbiamo avuto paura che si proponesse la **eliminazione fisica** di tutti questi anziani, colpevoli di simili nefandezze. Però forse ce la possiamo cavare seguendo il mirabile esempio di Milano che ha posto rimedio con **tanti immigrati...**

Non una parola sulla necessità di sostenere la partecipazione, l'impegno, la vita degli anziani.

Non una parola, se non qualche frase generica, per **favorire le nascite e le giovani coppie.**

In altri tempi uno strumento urbanistico prevedeva addirittura un Villaggio per gli sposi, **qui niente**.

E questa sarebbe la Bergamo attrattiva...

Nuove forme dell'abitare

► *La crescita della città, in termini di aumento della popolazione, ma più ancora il suo sviluppo, sembra dipendere più dalla capacità di attrarre nuovi abitanti che non di soddisfare la domanda delle famiglie già residenti.*

caro demografico interno o negativo.

Per questo sembra non sufficiente (e forse non più così necessario) interpretare il Piano come strumento di regolazione dell'offerta quantitativa di unità immobiliari prodotte. L'attrattività appare sempre più fortemente connessa alla produzione di nuove forme dell'abitare che sappiano intercettare domande e bisogni di cui sono portatori i nuovi potenziali abitanti.

Questo ha conseguenze sul taglio degli alloggi, sulla loro accessibilità (specialmente economica), sulla combinazione di servizi diversi che si integrino con la residenza (si pensi all'uso dei piani terra e degli spazi comuni e collettivi oltre che alle dotazioni di servizi di pubblica utilità, a partire dal potenziamento del sistema del verde e della sua fruibilità), al posizionamento di funzioni innovative che sappia-

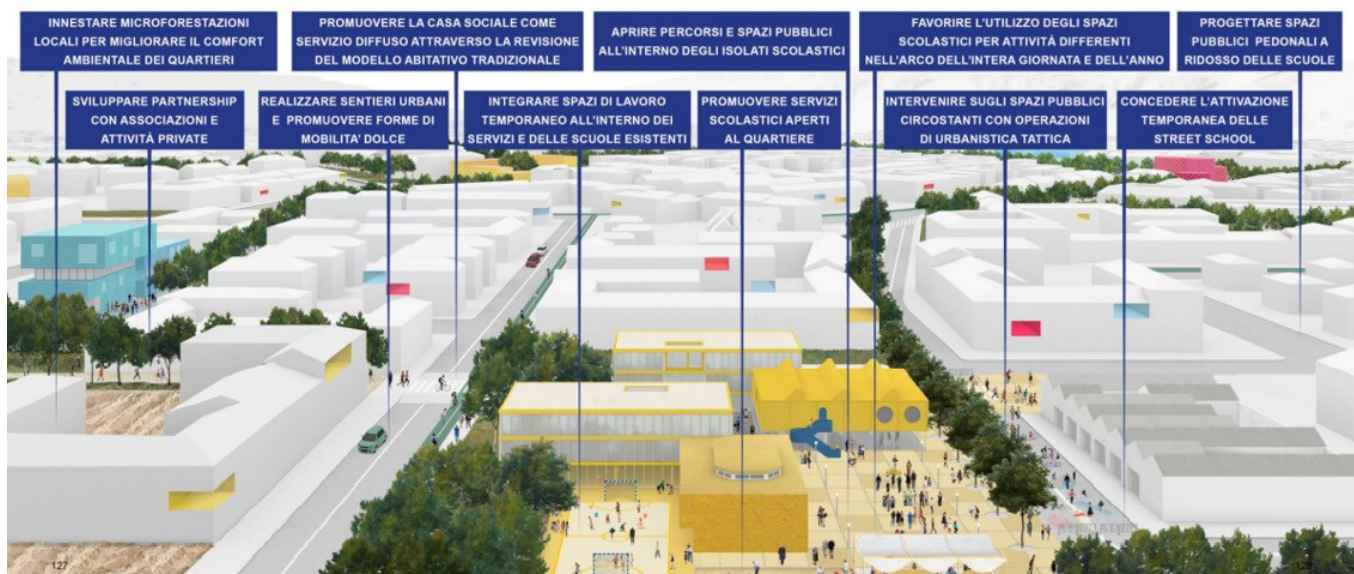
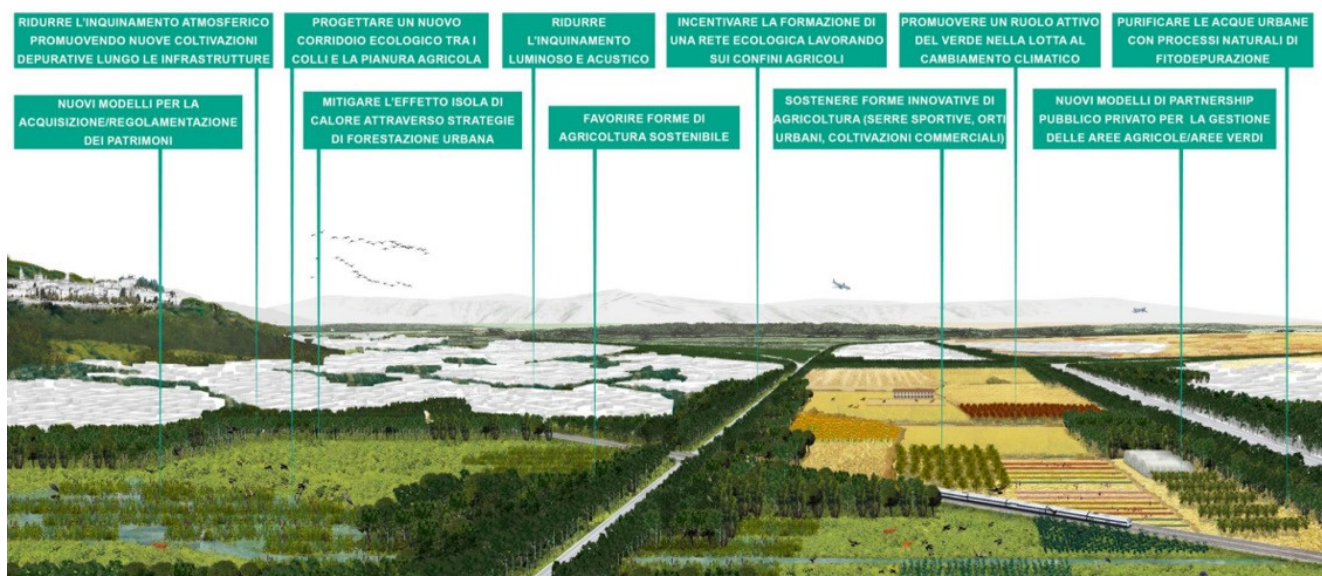
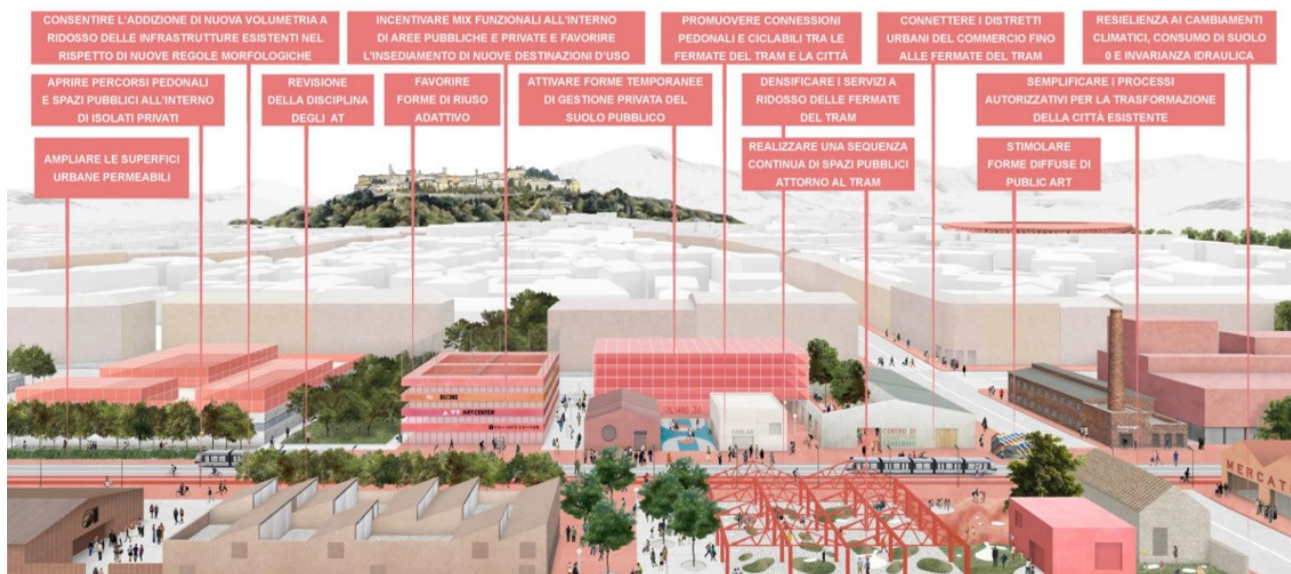
no intercettare quanto generato da alcuni grandi *player* territoriali (l'aeroporto, l'Università, gli operatori dell'offerta turistica e culturale) mettendo a sistema le loro presenze e le loro azioni trasformative e sostenendole attraverso una più forte infrastruttura di relazioni, cuciture e connessioni.

Alzi la mano chi ci ha capito qualcosa...e anche se queste **nuove forme** siano destinate **esclusivamente** agli abitanti provenienti da fuori, perché nel caso potrebbero essere definiti "ghetti".

Nell'attesa di verificare cosa siano le "cuciture" con l'aeroporto, ci limitiamo, più terra terra, a pensare al ruolo dei piani terra (appunto). Non pensiamo che si possa ridurre il tutto ad una sala comune dove comodamente litigare in riunioni di condominio, oppure fare le festicciole dei figli, oppure fare grigliate in compagnia. Sarebbe un po' poco per "nuove forme dell'abitare".

L'unica cosa che ci viene in mente a riguardo è una mostra di progetti di studenti d'Architettura, negli anni 90, alla Triennale di Milano. Anche lì si parlava di nuove forme dell'abitare e la vera cosa nuova erano **le cucine solo al piano terra**, in comune a tutti, per socializzare. Peccato che non fosse un'invenzione nuovissima: era già ampiamente in uso nella Russia degli anni 20. Dove tutti cucinavano su un fornellino in camera da letto, per non avere la rottura di scatole della socializzazione (v. Pasternak).

Ma, a proposito di affermazioni politiche, guardiamo questa pagina 37:



Si legge poco, ma è un florilegio di idee forti. Da non perdere.

Vediamone alcune rosse:

- **Aprire percorsi pedonali e spazi pubblici all' interno di isolati privati.** Il "privato" non piace, né in cucina, né negli isolati. Ma questa espropriazione avviene di autorità o ci vuole il consenso del privato?
- **Favorire forme di riuso adattativo.?????**
- **Densificare i servizi a ridosso delle fermate del tram.** I residenti lontani si attaccino (al tram)
- **Realizzare una sequenza continua di spazi pubblici attorno al tram.** I residenti vicini, espropriati, si attaccino anche loro.
- **Connettere i sistemi urbani del commercio fino alle fermate del tram**
- **Promuovere connessioni pedonali e ciclabili tra le fermate del tram e la città.** Ma è un tram extraurbano?
- **Stimolare forme diffuse di public art.** Graffiti dappertutto

Ed alcune verdi (ecologiche):

- **Nuovi modelli di partnership pubblico privato per la gestione delle aree agricole.** il Petit Trianon...
- **Sostenere forme innovative di agricoltura (serre sportive, orti urbani, coltivazioni commerciali).** Le serre sportive rinforzano i muscoli, le coltivazioni commerciali un po' meno...
- **Nuovi modelli per la acquisizione e regolamentazione dei patrimoni.** Vedi Russia anni 20?
- **Incentivare la formazione di una rete ecologica lavorando sui confini agricoli.** C'è una vera ossessione per i confini, i patrimoni, la proprietà, il privato...
- **Promuovere un ruolo attivo del verde nella lotta al cambiamento climatico.** Ruolo attivo...ci vuole Barbalbero...Questo sì che è un bell' impegno, speriamo di non essere soli, noi di Bergamo.
- **Ridurre l'inquinamento luminoso ed acustico**

Ed infine quelle blu:

- **Promuovere la casa sociale come servizio diffuso attraverso la revisione del modello abitativo tradizionale** Sociale e tradizionale ci va bene, speriamo che non sia socialista...
- **Realizzare sentieri urbani e promuovere forme di mobilità dolce.** Per una Città che ha già il Sentierone, è un buon obiettivo...
- **Aprire percorsi e spazi pubblici all' interno degli isolati scolastici.** Anche durante le ore di scuola? Qui non scherziamo! Ma prima di scrivere una fesseria simile, qualcuno ha chiesto una opinione in Provveditorato? Gli spazi pubblici dentro le scuole con spacciatori e pedofili, quando non bastano i bidelli neppure a sorvegliare la porta di ingresso! **Esigiamo una cancellazione formale dal documento**
- **Concedere l'attivazione temporanea delle street school?????**

- **Intervenire sugli spazi pubblici circostanti con operazioni di urbanistica tattica.** Ne abbiamo abbastanza di quella strategica...
- **Favorire l'utilizzo degli spazi scolastici per attività differenti nell' arco dell'intera giornata e dell'anno.** Già succede adesso, non è una grande invenzione. A patto che sia ben **regolamentato e sicuro** per le scuole

In definitiva, poche idee, alcune bizzarre, tutte trite e ritrite, tutte male presentate.

Una incapacità di fondo a sintonizzarsi con tante esigenze della Città.

Valga a dimostrazione l'elenco di tutto quello che non ha capitoli dedicati e nemmeno isolate citazioni:

- **La sicurezza**
- **La tutela di Città Alta e dei Borghi**
- **L' identità e le piazze dei Quartieri**
- **I traffico**
- **I parcheggi**
- **L' incentivazione delle nascite**
- **Le politiche per gli anziani**
- **La tutela del commercio dentro la Città**
- **Il superamento della cinta ferroviaria**
- **La tutela della visuale di Città Alta**
- **I parchi cittadini**

Noi chiediamo una completa revisione di questo brutto PGT.

Chiediamo con forza un PGT veramente inclusivo, di tutti i temi volutamente dimenticati, ma soprattutto di tutti i cittadini di Bergamo, anziani e giovani, amanti della bicicletta nel verde ed automobilisti, affezionati alle grigliate in compagnia e desiderosi di starsene per conto proprio. Di chi vuole abitare vicino al tram e di chi preferisce restare nel suo quartiere.

Ma tutti liberi di scegliere come e quando, rispettando le regole, senza maestrini che ci insegnino cosa fare o non fare, o che ce lo impongano senza neppure dichiararlo.