

1 PREMESSA

Il progetto urbano per PortaSud affronta tematiche ricorrenti in aree urbane particolarmente reattive, in prossimità a infrastrutture della mobilità e in condizione di radicale ripensamento di destini insediativi. In particolare il progetto di PortaSud esprime la volontà di delineare il Nuovo centro della Grande Bergamo interconnesso con i sistemi di trasporto locale, nazionale, e continentale, e la necessità di superare la dimensione vincolistica insita nei piani attuativi convenzionali delineando forme di progettazione processuale.

2 NUOVA CENTRALITÀ

La prima tematica ha imposto di superare i condizionamenti della pianificazione precedente (Progetto Valle, Piano Norma 11, Masterplan 2002) improntati prevalentemente su un principio teso a estendere le funzioni urbane in continuità con la città esistente sull'area dello scalo ferroviario.

La tematica trainante di 'Polo intermodale', e le evidenti relazioni con l'Aeroporto Milano-Orio al Serio in forte espansione, ha suggerito al progetto di guardare l'area di Porta sud 'dal territorio' e non più, e unicamente, 'dalla città'. L'idea di riformulare un Nuovo centro, capace di fruire di una condizione di alta accessibilità regionale e continentale, permette di pensare nuovi usi, nuove forme di abitabilità, nuove intensità di relazioni, che possano essere complementari e sinergici con la città esistente.

3 PROGETTO COME PROCESSO

La seconda tematica riguarda la necessità di superare l'ancora diffusa prassi di fissare un 'planivolumetrico' cristallizzato da imporre con rigide norme di attuazione, e avviare viceversa una forma di progettualità urbana in grado di innescare un processo da governare.

Il 'Progetto urbano coordinato', come si è affacciato in questi ultimi venti anni in ambito europeo, sembra essere finora una delle poche forme di progetto inteso come processo e una delle poche via percorribili, nella finalità di dare forma e certezze attuative a parti di città realizzate nell'unità di tempo, spazio, e processo economico, in un arco temporale che può andare dal lustro al decennio. Villa Olimpica a Barcellona, Parco di Bercy a Parigi, Borneo Sporenburg ad Amsterdam, Euralille a Lille, Garibaldi Repubblica a Milano, Potsdamer Platz a Berlino, sono esempi significativi dell'efficacia di tale

approccio alla costruzione della città contemporanea.

In questa circostanza una forma di regia progettuale da avviare contestualmente all'iter approvativo convenzionale (Pii o Accordo di Programma) diviene condizione indispensabile per governare un'attività progettuale che può vedere implicate molteplici competenze progettuali (progettazione architettonica, progettazione infrastrutturale, progettazione paesaggistica) e una pluralità di architetti, coinvolti con incarichi diretti o con selezione tramite forme concorsuali.

Perché la regia progettuale possa valorizzare le diverse competenze tecniche coinvolte è necessario individuare regole del gioco progettuale, principi insediativi stabili da reinterpretare mediante l'esercizio critico di progetti architettonici successivi.

4 I PRINCIPI INSEDIATIVI STABILI

I principi insediativi stabili del progetto Porta Sud riguardano gli aspetti topografici, infrastrutturali e morfologici.

4.1 ASPETTI TOPOGRAFICI.

Sono i tempi lunghi di sedimentazione della città, i condizionamenti pre-architettonici e pre-urbanistici che fissano e orientano in modo silente, ma persistente, gli elementi di stabilità della *Forma urbis*. Il progetto Porta Sud acquisisce, e cerca di ancorarsi, alla grande inclinata della piana da nord-ovest a sud-est, su cui si è strutturata la campagna irrigua tre-quattrocentesca e la città nei secoli, di cui l'addizione piacentiniana diviene, nel novecento, significativa interpretazione.

4.2 ASPETTI INFRASTRUTTURALI.

Il progetto Porta Sud, per poter esprimere credibilità attuativa e diventare al contempo un progetto relativamente autonomo ma integrato alle dinamiche di trasformazione della Città di Bergamo e della Grande Bergamo, affronta questioni che trascendono la 'scala locale' e i vincoli dei confini di proprietà dello scalo, per riconsiderare l'accessibilità a 'scala intermedia', sia per quanto concerne la viabilità su gomma che quella ferroviaria e tranviaria.

4.3 ASPETTI MORFOLOGICI.

I principi insediativi e morfologici del progetto Porta Sud partono dall'assunto della necessità di superare la barriera ferroviaria (una fascia di circa un chilometro e mezzo di lunghezza per ottanta metri di larghezza) non unicamente in termini funzionali (con passerelle, ponti o sottopassi, come le soluzioni previste dai progetti precedenti)) e

neppure in termini simbolici (edifici ponte, manufatti macrostrutturali autoriferiti, come la maggior parte delle attuali proposte per le stazioni italiane dell'alta velocità) ma in termini di una complessità che sappia coniugare necessità infrastrutturali e valenze urbane. L'ipotesi di un 'nuovo suolo', steso sulla fascia dei binari che rimarranno in esercizio, permette la prosecuzione a sud della città verso il polo scolastico e le cliniche Gavazzeni e la sua ricongiunzione con la campagna e il sistema dei grandi parchi territoriali in compimento.

5 CITTÀ COMPATTA E CAMPUS

Il progetto urbano Porta Sud per conferire legittimità urbana e attuativa all'operazione di trasformazione che innesca deve dilatarsi oltre i limiti di perimetrazione dello scalo, e affrontare il ridisegno urbano di tutta la parte definita dal Prg attuale come Piano Norma 11.

In termini morfologici e insediativi il progetto è articolato in due parti: Città compatta e Campus.

Le due parti sono complementari e sinergiche per due aspetti:

5.1 ASPETTI INSEDIATIVI.

Il progetto risponde alle molteplici aspirazioni di abitabilità nel pluralismo della metropoli contemporanea articolando forme assimilabili alla città tradizionale per strade e isolati, sia pure espressa in linguaggi contemporanei, e modalità di edificazione integrate a giardini e spazi a verde che fruiscono di valori paesaggistici e ambientali.

5.2 DESTINAZIONI D'USO.

Residenza, uffici, commercio e intrattenimento, Polo intermodale, Polo istituzionale sono gli usi della Città compatta che esprime la densità e l'intensità delle nuove forme della città contemporanea.

Istruzione, formazione, cura e benessere, centri sportivi e ricreativi, istituti di ricerca e lavoro sono invece le funzioni insediate nel Campus, potenziando, anche in vista della nuova accessibilità territoriale e aeroportuale, le attività già presenti che nella nuova morfologia proposta risultano essere tra loro articolate e interrelate.

In particolare modo si dovrà riflettere:

su una adeguata offerta di abitazioni alternative o complementari a quelle già esistenti o previste dal PGT in altre aree di espansione urbana;

su un giusto mix tra funzioni commerciali e di intrattenimento per non competere con gli

spazi commerciali già presenti in città; in tal senso forme di commercio e intrattenimento specializzato, come i casi europei del Bercy Village a Parigi o del District food a Lisbona, possono costituire esempi significativi da adattare alla realtà bergamasca;

su un'adeguata offerta di spazi di lavoro, uffici direzionali per sedi di multinazionali e spazi per la ricerca e la formazione specializzata, scarsamente presenti a Bergamo, per competere nel mercato del terziario avanzato del nord Italia ed europeo.

L'articolazione tra Città compatta e Campus permette di ottenere una maggior concentrazione delle volumetrie nella zona a nord più prossima alla città.

Le volumetrie individuate nella Città compatta sono tali da consentire la configurazione di spazialità urbane simili alla città esistente. Solo con un'adeguata 'densità' morfologica e insediativa permette di configurare strade, piazze o grandi spazi aperti che possano competere per esempio con il Sentierone, piazza Marconi o piazza Cavour.

Il Campus è invece concepito con un'edificazione a bassa densità a destinazione prevalente di servizi e di spazi aperti, parchi e giardini.

In questo modo si giunge, tra Città compatta e Campus ad un equilibrio complessivo tra edificazioni e spazi aperti: in termini di tecnica urbanistica e procedurale si può dire che si è giunti ad un equilibrio soddisfacente tra superfici di pavimento e standard qualitativo.

6 ASPETTI ATTUATIVI E DI REALIZZABILITÀ

Il progetto affrontando complessivamente il PN11 riesce ad attivare un sufficiente volano economico per poter generare le necessarie redditività da reinvestire in opere pubbliche e infrastrutturali. Affrontare inoltre l'intero ambito del PN11 permette, nell'articolazione morfologica e di destinazioni d'uso ipotizzata di Città compatta e Campus, di ottenere un adeguato equilibrio tra funzioni *profit* e funzioni *non-profit* e di articolare in modo sinergico le SLP e le superfici a Standard.

Solo in questo modo è possibile legittimamente negoziare richieste di edificazioni in aumento alle attuali indicazioni di piano, dimostrando i reali vantaggi urbani e collettivi con la costruzione di parchi, giardini, spazi pubblici aperti, funzioni di forte valenza per la collettività come scuole, istituti di ricerca, centri sportivi, nuove sedi istituzionali.

La necessaria flessibilità realizzativa nel tempo può essere ottenuta individuando uno strumento attuativo unitario, articolato in diversi comparti edificatori, come previsto dalle attuali legislazioni urbanistiche, modellando le diverse necessità e assecondando le diverse modalità di investimento, sia pubblico che privato.

7 STATO DI FATTO

7.1 INQUADRAMENTO URBANO

L'area presenta le caratteristiche tipiche di molte parti di città in fase di dismissione dei conglomerati urbani maggiormente industrializzati d'Europa.

Ai bordi dello scalo ferroviario si sono collocati tra gli inizi del novecento e gli anni sessanta i più grandi insediamenti industriali di Bergamo ora in fase di dismissione. L'approccio progettuale si prende carico - anche seguendo le indicazioni e la perimetrazione de PRG attuale e le indicazioni del Documento di Inquadramento - di tutta la vasta area, da anni ormai in stato di attesa di usi.

Al problema della dismissione industriale e dello scalo si sommano, inoltre, in questa parte di città, le problematiche legate al superamento della barriera ferroviaria: una striscia di un chilometro e mezzo di lunghezza e circa ottanta metri di larghezza che rimarrà in esercizio anche dopo la dismissione dello scalo ferroviario. A tale proposito RFI intende potenziare, in concomitanza alla dismissione dello scalo, i binari in esercizio esistenti, prefigurando anche la possibilità di un collegamento con l'Aeroporto di Milano Orio al Serio.

La ferrovia qui, come spesso accade anche in altre nelle città italiane ed europee è stata, e rimane, generatrice di sviluppo urbano, ma è anche causa di conflitti: in questo punto della città separa in modo drastico il centro di Bergamo Bassa a nord con le espansioni residenziali, i servizi e il paesaggio agricolo e urbanizzato in direzione Orio al Serio a sud.

A nord di quest'area giunge l'asse ferdinando, attuale viale Papa Giovanni, imperniato su piazza Marconi e sull'edificio della stazione ferroviaria. Distante circa duecento metri c'è la stazione delle autolinee extraurbane, in prossimità, tra la stazione delle autolinee e la stazione ferroviaria, è in costruzione la tratta della TEB, la tramvia delle valli che in previsione futura alleggerirà, in un nuovo sistema integrato di mobilità su rotaia, l'attuale trasporto pubblico prevalentemente impostato su gomma. A nord la città storica si affaccia alla stazione con un sistema di isolati urbani che riprendono le dimensioni della città piacentiniana, pur presentando, in prossimità dello scalo, una maggiore eterogeneità morfologica e funzionale.

A Est dello scalo ferroviario la città è ancor più eterogenea, con una prevalenza di isolati industriali dimessi come la Cesalpinia, l'Italcementi, le aree del Consorzio agrario, l'area dei Mulini, l'area delle Poste. Qui la città risente da decenni di una carenza infrastrutturale insanata: solo le tortuose via Bono-David-Tommaseo hanno distribuito per anni questo distretto industriale giungendo fino al sovrappasso della ferrovia che realizza la congiunzione con la via Gavazzeni. Questa parte di città in dismissione è anche causa del relativo isolamento del denso quartiere Borgo Palazzo.

A sud corre la via Gavazzeni che costeggia i bordi dello scalo ferroviario e segna la demarcazione con il campus scolastico e con le Cliniche Gavazzeni: una parte di città,

questa, prevalentemente orientata alle funzioni di servizi urbani ed extraurbani, ma al contempo così isolata ed emarginata dalla vitalità urbana complessiva. Più a sud il quartiere residenziale Boccaleone è stretto tra la Circonvallazione Mugazzone la linea ferroviaria Bergamo Brescia e l'asse interurbano.

A ovest prevale un sistema di edilizia aperta configuratosi durante lo sviluppo edilizio degli anni sessanta e settanta, dove edilizi residenziali isolati si alternano a edifici commerciali e artigianali, prevalentemente concentrati su via Giovanni Bosco in raccordo con l'asse interurbano, via Zanica SS N 591 e via Autostrada, asse veicolare di provenienza dallo svincolo autostradale.

7.2 L'INFRASTRUTTURAZIONE ESISTENTE

L'area, nonostante le carenze infrastrutturali odierne, rimane una tra le più accessibili della città di Bergamo, sia tramite il sistema ferroviario con le rete RFI, il sistema tranviario in completamento con la rete TEB, il sistema del trasporto pubblico su gomma con la vicina stazione delle autolinee extraurbane e il trasporto pubblico urbano con le fermate delle autolinee ATB sul piazzale della stazione e sulla via Gavazzeni.

L'accessibilità automobilistica extraurbana avviene prevalentemente tramite la via Autostrada e la circonvallazione Mugazzone, connesse allo svincolo autostradale della Milano-Venezia.

La vicinanza dell'aeroporto Milano Orio al Serio, circa 3 chilometri in linea d'aria, costituisce inoltre un'opportunità significativa, e mette in condizione questa parte di città di poter affrontare un salto di scala territoriale affacciandosi alla ribalta della compagine europea.

Il Progetto urbano di Portasud riprende gli ambiti della perimetrazione del Piano Norma 11 del PRG del 2000.

Tale perimetrazione, assunta come convenzione dalla nuova progettazione, ricopre un'area di circa 700.000 mq di superficie territoriale. Questa vasta area a sud della città di Bergamo, tra la città piacentiniana e il territorio agricolo in via di urbanizzazione, ha al suo centro il grande scalo annesso alla stazione ferroviaria della linea Milano-Bergamo-Brescia.

8 APPROCCIO PROGETTUALE

Il Progetto urbano per l'area di Portasud si fa carico di una complessità di problematiche nell'intenzione di configurare una Nuova Centralità a scala della Grande Bergamo.

Questioni di valenza urbana e paesaggistica, questioni infrastrutturali, questioni morfologiche, questioni economico-finanziarie e di fattibilità si stanno affrontando in modo unitario e congiunto.

8.1 VALENZA URBANA E PAESAGGISTICA

8.1.1 Topografia e tracciati

Si è cercato di fondare la trasformazione di questa parte di città - ampia il doppio di Città Alta e ampia quanto il Centro Piacentiano di Città Bassa - affrontando tre questioni nodali:

le giaciture topografiche,

i tracciati

il tessuto urbano.

Il progetto si ancora alla topografia della città e del territorio antropizzato, interpretando, come evidenziato nelle tavole della topografia quattro elementi a grande scala intesi come fatti stabili su cui attuare la trasformazione:

- l'asse Nord\Est-Sud\Ovest che coincide con l'asse ferdinando
- l'asse Sud\Ovest-Nord\Est, parallelo al Sentierone, che attraversa l'attuale scalo ferroviario
- l'asse Sud\Ovest-Nord\Est, che riprende i tracciati della campagna irrigua che attraversa i grandi vuoti paesaggistici del Campus scolastico
- l'asse orografico Nord\Est-Sud\Ovest del torrente Morla.

L'asse Nord\Est-Sud\Ovest riprende la grande inclinazione della pianura che ha guidato nei secoli il sistema delle vie territoriali di congiungimento delle prime urbanizzazioni e in seguito il sistema della canalizzazioni della campagna irrigua.

Il territorio racchiuso dalla Cinta veneta quattrocentesca è un territorio altamente infrastrutturato di canalizzazioni d'acqua e vie che corrono seguendo la giacitura orografica della grande piana.

Piacentini, riprendendo in parte il fitto tracciato esistente, concepì il piano di Bergamo Bassa impostato sui già esistenti 'cardo' e il 'decumano' del Sentierone e dell'asse Ferdinando, ora viale Papa Giovanni.

L'asse Sud\Ovest-Nord\Est della Cinta veneta quattrocentesca è ripreso dalla giacitura della ferrovia che si insedia nella seconda metà dell'ottocento a circa un chilometro dal Sentierone. A differenza delle città radiocentriche, come per esempio Milano, Parigi, Berlino, dove la ferrovia si addentra nella città incuneandosi secondo un modello

centripeto che ha generato stazioni di testa, a Bergamo la ferrovia ha lambito la città murata, seguendo un modello centrifugo improntato sulla stazione passante.

Questa giacitura ha costituito nel tempo un elemento di fissazione della forma della città attorno, al pari di una cinta muraria, e assume ora, nella configurazione del nuovo progetto, una valenza insediativa di grande significato.

L'asse Sud\Ovest-Nord\Est più a sud riprende le giaciture della campagna irrigua e attraversa visivamente i grandi vuoti del campus scolastico. Nel progetto tale asse assume una forte valenza nel presupposto di esaltare le peculiarità paesaggistiche presenti.

L'asse del torrente Morla rivela una presenza celata nel tessuto della città. Quasi occultato tra le edificazioni, il Morla appare per tratti nello scalo ferroviario e si manifesta come presenza paesaggistica a sud di via Gavazzani, per stemperarsi ancora nel ramificato sistema irriguo del parco a sud di Campagnola verso Orio al Serio. L'intenzione del progetto è di valorizzare questa presenza topografica e fisica per configurare un nuovo paesaggio contemporaneo, capace di esaltare le risorse ambientali e naturali esistenti.

8.1.2 Le due parti: città e paesaggio

Il progetto prolunga virtualmente l'asse Ferdinando, asse principale di strutturazione di città bassa, fino alla circonvallazione Mugazzone: questa estensione non è però concepita in termini viabilistici, ma unicamente in termini di strutturazione dell'assetto urbano e paesaggistico.

Lungo questo asse si intersecano due nuove assialità: il tracciato che attraversa lo scalo ferroviario e il tracciato che attraversa il vuoto paesaggistico del campus scolastico. Su questi due tracciati principali si imposta la struttura virtuale e fisica di due entità insediative: la 'Città compatta' a nord, e il 'Campus' a sud.

La Città compatta, ad alta densità ma ad altezza contenuta in 4-5-6 piani, riprende le convenzioni urbane esistenti - strade, piazze e isolati – sia pur con la volontà di interpretare le valenze della città contemporanea, sia in termini di linguaggio morfologico e architettonico sia in termini di usi e funzioni.

La Città compatta è strutturata su un sistema di assi tra loro perpendicolari che riprende le misure degli isolati della città piacentiniana di circa 50x100 metri. Tali assi generano un sistema di tracciati: i fatti stabili, di lunga durata, su cui allineare le nuove edificazioni e con cui configurare i nuovi spazi aperti.

Tali tracciati in parte si deformano, riprendendo gli allineamenti della città attorno, e in parte si interrompono sugli assi urbani già esistenti come la via Gavazzani o di nuova configurazione come il nuovo rettilineo delle vie David e Tommaseo che si raccorda con la via Bono.

Il Campus intende ibridare un'edificazione a bassa densità con le valenze paesaggistiche esistenti. Il Campus è strutturato da un sistema di assi che riprende i segni minuti e fitti della suddivisione della campagna, individuati in una griglia virtuale di circa 40x160 metri. Tale griglia virtuale sostanzia un sistema di tracciati che diventano percorsi pedonali nella configurazione di un parco o identificano nuovi lotti edificatori; in parte essi accolgono nella configurazione d'insieme gli esistenti tracciati viari come la via Europa o la stessa circonvallazione Mugazzone di cui si ipotizza una riqualificazione.

I sistemi dei tracciati virtuali della Città compatta e del Campus rappresentano una sorta di pentagramma su cui imbastire il gioco delle configurazioni spaziali e insediative.

Il pentagramma dei tracciati è a tutti gli effetti la regola di giochi possibili da individuare lungo un processo che può durare oltre un decennio.

Il pentagramma dei tracciati è lo strumento di fissazione delle strutture profonde e permanenti di questa nuova parte di città in formazione.

8.2 INFRASTRUTTURE

Il sistema topografico, degli assi e dei tracciati che regolano il gioco delle edificazioni e della configurazione degli spazi aperti si intreccia con un ulteriore elemento che conferisce stabilità alla forma urbana di questa parte di città: il sistema infrastrutturale.

Il sistema infrastrutturale, come indicato nelle sue premesse essenziali nelle tavole della infrastrutture comprende:

- la riorganizzazione del nuovo assetto ferroviario in relazione allo smantellamento dello scalo e al potenziamento previsto dal nuovo Piano del ferro di RFI con la tratta Bergamo-Aeroporto;
- la riorganizzazione del sistema tranviario con la messa in sinergia del piano del ferro di RFI con la tramvia delle valli della TEB;
- la riorganizzazione della viabilità su gomma con il potenziamento delle strade afferenti a questa nuova centralità per consentire un'agevole accessibilità pubblica per le autolinee extraurbane e urbane e un'adeguata accessibilità privata, sia pur regolata e calmierata in accordo alle politiche urbane e della mobilità in attuazione da parte della municipalità.

Si può ritenere che questa parte di città, in virtù delle previsioni di riorganizzazione infrastrutturale urbana ed extraurbana legate al tema dell'intermodalità, possa a tutti gli effetti configurarsi come il terzo centro bergamasco: il Nuovo Centro della Grande Bergamo capace di fruire, oltretutto, dei vantaggi della vicinanza dell'Aeroporto Milano-Orio al Serio.

Riguardo gli aspetti infrastrutturali il progetto urbano ai fini di configurare tale nuova centralità territoriale si prefigge di affrontare sinergicamente quattro questioni nodali:

- il Polo intermodale in relazione alle previsioni di riorganizzazione infrastrutturale del sistema del ferro;
- il sistema della nuova accessibilità su gomma, pubblica e privata;
- il sistema dei parcheggi
- gli ambiti della pedonalità e ciclabilità in rapporto al disegno degli spazi aperti.

8.3 IL POLO INTERMODALE

Il Polo intermodale è stato concepito nelle sue linee guida come un'infrastruttura integrata al sistema urbano. Collocato al centro della Città compatta, in sostituzione della stazione ferroviaria esistente, questo dispositivo urbano è concepito per configurarsi in forte relazione funzionale e morfologica con le edificazioni e gli spazi aperti previsti: non un monumento autoreferenziale isolato quindi, ma una parte di città interconnessa e sinergica con l'intorno.

Il Polo intermodale è concepito per consentire il cambio di modalità tra mezzi di trasporto prevalentemente pubblici: il treno, la tramvia veloce, gli autobus extraurbani, il sistema del trasporto urbano. L'infrastruttura è concepita con sistemi modali organizzati per fasce parallele: una configurazione morfologica relativamente unitaria che lascia però la possibilità di identificare le diverse parti, sia per ragioni funzionali che per ragioni gestionali e di realizzabilità.

La parte della tramvia delle valli della TEB è posta tra la città e il sedime ferroviario di Rfi; accostata alle banchine ferroviarie si identifica con un nuovo manufatto affacciato al nuovo giardino delineato a fianco di viale Papa Giovanni. La sua collocazione strategica, consentita da minimi adeguamenti di tracciato rispetto la collocazione attuale, permette un agevole cambio di vettore di trasporto, e al contempo permette di configurare la realizzabilità della prevista tratta urbana lungo viale Papa Giovanni.

La parte della modalità ferroviaria è prevista sull'attuale sedime dei binari riorganizzato secondo le previsioni del Piano del ferro di RFI in fase di riaggiornamento rispetto la configurazione di questo progetto urbano; la demolizione dell'attuale edificio della stazione permetterà di accostare direttamente i binari della TEB ai marciapiedi ferroviari, e di affacciare i luoghi di sosta degli utenti sia sulla città che sui marciapiedi di attesa.

La parte delle autolinee è collocata immediatamente a sud dei binari ferroviari, in sostituzione dell'attuale stazione su via Bono. La collocazione a sud dei binari è stata scelta per un maggiore e agevole accessibilità dal sistema viario extraurbano e per diminuire l'impatto degli oltre 1000 autobus che attualmente transitano in ingresso alla città.

Il cambio di vettore tra le diverse modalità di trasporto potrà essere effettuato dai viaggiatori tramite un sistema di risalite (scale, scalemobili, ascensori) alla quota superiore di circa 8 metri dal piano di arrivo. Anziché avere sottopassi ai binari si è preferito optare per un modello che prevede un grande spazio collettivo soprastante, comune a tutti i sistemi di modalità di trasporto.

Tale spazio collettivo, eventualmente arricchito con funzioni commerciali, servizi agli utenti, ingressi agli uffici e alle strutture dedicate alle rispettive aziende dei trasporti, si configura come un collegamento ‘urbano’ tra le diverse modalità di trasporto e tra le diverse parti di città.

8.4 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ SU GOMMA

Il sistema della mobilità su gomma prevede un’articolazione di strategie della mobilità affrontata tenendo conto le peculiarità e le diversità tra Città compatta e Campus. Inoltre è da considerare significativo un confronto con le strategie generali in via di elaborazione e di precisazione da parte del PGT e del PUM.

Innanzitutto, in accordo con il PGT e il PUM non si prevedono attraversamenti del Nuovo Centro della Grande Bergamo con una viabilità di scorrimento di collegamento della città esistente col territorio. Si prevedono però potenziamenti della viabilità esistente e nuovi accessi dalla città e dal territorio avendo il Nuovo Centro come punto privilegiato di accessibilità ma non di attraversabilità.

Dal territorio la strategia della mobilità prevede:

- la riorganizzazione dei raccordi stradali con la circonvallazione Mugazzone, anche in previsione di una sua riqualificazione complessiva in termini urbani e paesaggistici;
- l’individuazione di un nuovo asse di penetrazione e di collegamento con l’Aeroporto Milano Orio al Serio, concepito con modalità insediative adatte a valorizzare le valenze paesaggistiche del luogo;
- il potenziamento e allargamento della via Gavazzeni e la riqualificazione della via Europa.

Dalla città la strategia della mobilità prevede:

- il potenziamento della via Bono
- l’individuazione di un nuovo rettilineo dalle valenze urbane che riorganizza la via David e la via Tommaseo
- l’individuazione di un sistema ramificato di accessibilità alla Città compatta per il trasporto pubblico e per gli abitanti.

8.5 IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

Il sistema dei parcheggi, in via di approfondimento per essere coerente con le politiche di mobilità assunte dalla municipalità, prevede:

per la Città compatta

- soste temporanee e un piccolo parcheggio a ridosso del polo di interscambio
- parcheggi a soddisfacimento di standard previsti lungo la via Gavezzeni e lungo il nuovo rettilineo di collegamento con via Bono,
- parcheggi pertinenziali per abitazioni e terziario con accesso prevalente dalle strade di perimetrazione della Città compatta.

per il Campus

- un parcheggio per soste temporanee in prossimità della via Europa di servizio al nuovo Campus Sportivo e alle Cliniche Gavazzeni
- un parcheggio con maggiori finalità di interscambio, ancora da dimensionare in accordo al PGT e al PUM, in prossimità del raccordo tra la nuova viabilità prevista di collegamento dell'aeroporto con in Nuovo Centro e la circonvallazione Mugazzone.

8.6 GLI AMBITI DELLE PEDONALITÀ E CICLABILITÀ

Gli ambiti delle pedonalità e ciclabilità sono concepiti solidariamente con la configurazione degli spazi pubblici e dei giardini.

Si crede che la pedonalità e la ciclabilità siano risorse strategiche nella costruzione della città compatibile, ma non possono essere imposte per norma: solo una progettazione consapevole e adeguata al conferimento di qualità degli spazi pubblici può invogliare abitanti e fruitori a percorrere distanze accettabili per giungere alle case, ai posti di lavoro o ai luoghi di intrattenimento dalle fermate dei trasporti pubblici e dai parcheggi.

Si ritiene importante dare continuità agli spazi pubblici, e soprattutto garantire continuità tra gli spazi pubblici e i dispositivi del trasporto. Parcheggi, stazioni, fermate dei mezzi pubblici e privati devono essere perfettamente integrate e progettate con grande qualità insediativa, al pari di piazze strade e giardini.

In termini specifici il progetto prevede una 'grande pedonalità' delle strade e degli spazi urbani della Città compatta. Grande pedonalità non significa però 'solo pedonalità' significa viceversa favorire il pedone ma al contempo permettere in modo controllato e calmierato la circolazione di autobus e taxi o i mezzi unicamente di accesso alle abitazioni.

Dopo l'esperienza non positiva delle 'isole pedonali', adottate da anni in Europa e ora in Italia, si stanno sperimentando modi più complessi che cercano di conciliare pedoni, ciclisti e mezzi di trasporto prevalentemente pubblico, superando il funzionalistico approccio alla separazione.

Per il Campus i tracciati previsti divengono percorsi nel parco, prevalentemente pedonali o di uso dei mezzi per la manutenzione o la sicurezza, Il tracciato che collega l'aeroporto

con il Nuovo Centro è invece previsto con corsie viarie, corsia riservata per mezzi pubblici, piste ciclabile e ampi marciapiedi che si dilatano sugli spazi pubblici dei giardini.

Come più volte affermato questo nuovo tracciato è concepito unicamente in termini insediativi, con la finalità di configurare un nuovo paesaggio contemporaneo adeguato alle nuove fruizioni, adatto all'accompagnamento dei pedoni dal parcheggio di interscambio alla Città compatta, ma al contempo capace di esaltare le valenze ambientali presenti.

9 PROGETTO URBANO: NUOVO CENTRO DELLA GRANDE BERGAMO

9.1 IL NUOVO SUOLO

La scelta morfologica strategica per il Nuovo centro della Grande Bergamo è la configurazione di un nuovo suolo, impostato sopra i binari della linea Milano-Bergamo-Brescia, attorno al quale costruire gli isolati della Città compatta.

Dagli esempi analoghi in realizzazione in città europee è possibile individuare una casistica di sperimentazioni circa la copertura di binari ferroviari in esercizio. Senza voler fare una classificazione rigida degli approcci, è possibile individuare diversi orientamenti nelle operazioni di riqualificazione infrastrutturale e urbana. In parte questi orientamenti differenti derivano da diverse visioni di città sottese, o dai diversi valori immobiliari presenti come dalle redditività attese nelle operazioni di sviluppo, o ancora dalle modalità che le differenti società ferroviarie hanno di concepire la riorganizzazione infrastrutturale.

L'approccio anglosassone tende a separare in modo netto impianto ferroviario ed edifici soprantanti mediante la realizzazione di piastre artificiali, di ascendenza macrostrutturale, sulle quali concepire le nuove edificazioni in totale indipendenza dai binari sottostanti.

A Barcellona con l'esempio di Sant Andreu-Sagrera, ma anche con le precedenti soluzioni adottate per la realizzazione della Villa olimpica, si tende ad annullare la cesura ferroviaria interrando completamente i fasci dei binari.

L'orientamento francese è invece di non modificare la quota del piano del ferro e annullare la cesura ferroviaria configurando un nuovo suolo da costruire contestualmente al piano dei binari, con le fondazioni degli edifici soprastanti ricavati nell'interbinario.

Un modello che cerca di ibridare edificio e infrastruttura e che richiede un coordinamento puntuale tra progettazione edilizia e infrastrutturale per diminuire i conflitti e ottimizzare i costi.

Per il progetto del Nuovo centro della Grande Bergamo si ritiene che il modello francese di costruzione di un nuovo suolo, contestuale al rifacimento del piano del ferro sia

maggiormente adeguato, sia per i costi più contenuti rispetto l'edificazione di una piastra autonoma, sia la circostanza favorevole dovuta alle intenzioni di RFI di modificare il piano del ferro attuale.

I vantaggi riferiti alla configurazione di tale nuovo suolo sono:

- superamento fisico e morfologico della cesura urbana causata dal fascio dei binari che divide per un chilometro e mezzo la parte nord dalla parte sud della città di Bergamo;
- configurazione di un'ampia balconata urbana affacciata contemporaneamente sulla città storica a nord e sul nuovo paesaggio a sud
- recupero di superficie territoriale in termini urbanistici con conseguente generazione di maggiore SLP (superficie lorda di pavimento). Tale maggiore SLP nei ricavi attualizzati copre buona parte dei costi di costruzione del suolo stesso:
- configurazione di un grande spazio pubblico destinato a parco lineare di circa 700 x 130 metri su cui far affacciare le nuove edificazioni della Città compatta. Contestualmente agli innegabili vantaggi urbani identificare uno spazio pubblico di tali dimensioni può avere anche vantaggi attuativi ed economici, in quanto questa opera pubblica può essere concepita quale opera a scomputo di oneri.

9.2 CONCEZIONE PAESAGGISTICA E DEGLI SPAZIA APERTI

L'insieme del progetto si carica al contempo di forti valenze urbane e paesaggistiche. Sempre più nella città contemporanea diviene necessario far convergere le due esperienze, spesso considerate antitetiche, di città e paesaggio.

In questo progetto la configurazione degli spazi a parco, a giardino e a viali alberati corrisponde quantitativamente a quasi la metà della superficie territoriale, ma soprattutto è la configurazione morfologica, gli aspetti legati alla qualità insediativi che fa intravedere i vantaggi di una progettazione urbana e paesaggistica interrelate.

La concezione paesaggistica in questo progetto, come si evince dalle tavole di inquadramento territoriale e dal planivolumetrico avviene in tre modi:

- a scala territoriale il nuovo assetto paesaggistico si inserisce nelle più ampie prefigurazioni del PGT e del PCPT: in particolare si prefigge di portare la grande scala dei parchi territoriali fin dentro il più minuto tessuto della città. Il progetto del Nuovo centro della Grande Bergamo è a tutti gli effetti una cerniera paesaggistica che realizza un corridoio ambientale tra i parchi territoriali a sud e i parchi a nord di Bergamo, passando attraverso il sistema del verde di viale Papa Giovanni, il Sentierone e gli spalti murari di Città alta;

- a scala urbana il progetto individua due grandi parchi lineari e due rettifili alberati. Parchi lineari. Uno, soprastante il nuovo suolo, è un parco urbano di circa 700x130 metri su cui si affacciano abitazioni, uffici, attività commerciali e di intrattenimento e il nuovo polo intermodale di cui è parte integrante, Questo grande parco può essere realizzato seguendo l'esempio di altri parchi europei concepiti su suolo artificiale. L'altro, al centro del Campus, è un parco sportivo di circa 900x200 metri che corre dal torrente Morla fino a incunearsi negli spazi aperti tra i complessi scolastici, e può essere attrezzato con campi sportivi (calcio, tennis, pallavolo) e per altre attività ricreative sia indoor che outdoor. Rettifili alberati. Centrati entrambi sul raccordo con la circonvallazione Morazzone questi due rettifili sono concepiti come boulevard alberati, uno di raccordo con la via Bono, l'altro è a tutti gli effetti il ridisegno della via Gavazzeni. Ampi marciapiedi alberati si dilatano fino a occupare gli interstizi tra l'infrastruttura viaria e le edificazioni, configurando nell'insieme vere e proprie greenway dove possano convivere mobilità veicolare di accesso, piste ciclabili e passeggiate pedonali;
- a scala di quartiere e microurbana il progetto individua una sequenza minuta di spazi a giardino, piazze e slarghi pedonali, adatte a organizzare un insieme di servizi alla residenza o al commercio: spazi per gioco bambini, spazi di sosta per abitanti e fruitori, spazi per attività all'aperto di ristoranti e bar.

La continuità sia visiva che fruitiva è inoltre garantita anche tramite la valorizzazione del torrente Morla, riprendendo ed esaltando il sistema della campagna irrigua già presente. Una sequenza di specchi d'acqua, ottenuta attraverso ipotesi di regolazione idraulica del torrente assieme alla gestione delle acque di prima falda e delle acque piovane, configura infatti un nuovo paesaggio delle acque che dalla Città compatta attraverso il Campus giunge fino al parco agricolo a sud.

In questo nuovo paesaggio gli ampliamenti del torrente Morla, le vasche di laminazione delle acque di prima falda provenienti dai sistemi di generazione del caldo e del freddo, le vasche di raccolta delle acque piovane utilizzabili come bacini antincendio o per l'irrigazione dei giardini, sono strettamente relazionati ai tracciati pedonali, al disegno dei giardini e degli spazi aperti. Tale nuovo paesaggio, dove acque, spazi aperti, infrastrutture si ibridano, è anche una grande macchina ecologica e ambientale, che scavalcando la circonvallazione Morazzone si ricongiunge all'irriguo parco agricolo sud

9.3 CITTÀ COMPATTA E CAMPUS

Si è già ricordato che il progetto urbano nel suo insieme tende a ibridare due modelli urbani spesso considerati antitetici, quello della città ad alta densità e quello della città a bassa densità. Città compatta e Campus sono due principi insediativi che in questo progetto producono sinergia e complementarietà.

La morfologia della Città compatta

La Città compatta è prevalentemente strutturata per isolati. L'edificazione è concepita per definire gli spazi delle strade urbane e degli spazi aperti. Prendendo esempio dalla città piacentiniana la dimensione degli isolati è di circa 50x100 metri, mentre la dimensione delle strade varia da 14 a 18 metri. L'altezza degli edifici è come a Bergamo bassa variabile tra i 4-5-6 piani.

L'unitarietà d'insieme, individuabile dal principio dei tracciati perpendicolari si articola inoltre in sotto unità, veri e propri 'quartieri' che possono avere proprie peculiarità morfologiche e proprie specificazioni in termini di uso.

L'articolazione di questi quartieri è generata dalle sollecitazioni delle città esistente attorno, che produce discontinuità ed eccezioni nella regolarità del modello urbano, oppure dall'individuazione di fatti urbani speciali, come il Polo intermodale, il Polo espositivo-convegnistico, e il Polo istituzionale con le nuove sedi della Provincia e del Comune.

In sintesi, in senso orario, possiamo elencare queste parti di città di cui è composta la Città compatta centrata sul grande parco lineare adagiato sul nuovo suolo:

- il Polo intermodale configurato sopra i fasci dei binari esistenti e incentrato sull'asse principale di costruzione dell'insediamento
- il sistema del Polo convegnistico-espositivo affacciato sull'ampia balconata rivolta al paesaggio a sud
- il quartiere che mescola edilizia chiusa ed edilizia aperta configurato tra la via Bono e il fronte del parco lineare urbano
- il quartiere centrato sull'ampio parco che raccorda le propaggini di Borgo Palazzo con il nuovo rettilineo della via David e Tommaseo
- il quartiere configurato a cavallo del nuovo tunnel ferroviario compreso tra i due rettilineo urbani
- il polo istituzionale a sud che anticipa la tematiche del cluster, ampiamente riproposta per le attività del Campus, come alternativa insediativi dell'isolato.
- il quartiere delimitato dalle vie Gavazzeni e don Bosco e il parco lineare in prossimità del Polo d'interscambio.

I vantaggi di articolare l'insieme in parti morfologicamente riconoscibili e identificabili sono:

- la possibile edificabilità della parti in comparti attuativi autonomi
- la flessibilità realizzativi all'interno di un processo governato che può durare oltre un decennio
- la produzione di una relativa varietà urbana
- la rispondenza a sollecitazioni urbane specifiche
- l'individuazione di più gradienti di urbanità, dalla grande scala, alla media scala, alla piccola scala

9.4 LA MORFOLOGIA DEL CAMPUS

Il Campus è prevalentemente concepito per ampi spazi aperti, parchi, giardini e luoghi per il tempo libero e la ricreazione.

Si ritiene però indispensabile che una fruibilità degli spazi aperti legati alla città, come questa area del Campus, debbano conoscere una relativa mescolanza di usi e una relativa mescolanza di spazi aperti ed edificazioni.

In questo caso si è ipotizzato che il Campus potesse mescolare le attività già presenti della formazione con attività del tempo libero prevalentemente impostate sullo sport all'aperto e al coperto e sull'attività di lavoro e ricerca tipiche di un parco tecnologico.

In questo senso il Campus è da intendersi come ibridazione di campus scolastico, campus research e campus sportivo.

All'interno di una morfologia relativamente unitaria contraddistinta da una rete di tracciati perpendicolari che riprendono in parte le suddivisioni della campagna si possono identificare queste tre specificazioni d'uso.

- Campus scolastico. Allineati lungo il grande parco lineare possiamo individuare alcuni lotti adatti ad ospitare, sulla tipologia della piastra biplanare, i nuovi istituti scolastici previsti dalla Provincia a potenziare quelli già esistenti .
- Campus research, Lungo la circonvallazione Mugazzone è prevista invece un'edificazione per cluster di edifici alti e bassi, che riprende la morfologia del Polo istituzionale. Questi sono edifici configurano il campus research, laboratori di ricerca, formazione specialistica, dipartimenti universitari, sedi di istituti di ricerca o istituzioni italiane e multinazionali che possono incrementare un tipo di occupazione pregiata, fatta di studiosi e ricercatori.
- Campus sportivo. Nel parco lineare e verso il torrente Morla tra vasche d'acqua e percorsi pedonali e ciclabili trovano collocazione campi da gioco per sport outdoor, ma anche padiglioni vetrati e leggeri che ospitano palestre, piscine e spazi sportivi indoor.

9.5 LE REGOLE DI COSTRUZIONE DELLA CITTÀ COMPATTA E DEL CAMPUS

L'intenzione nel progetto della Città compatta è di ripercorrere le spazialità della città esistente, quelle del Campus è di reinterpretare la lezione della modernità strutturata sulle regole di un'edificazione aperte. Entrambi però devono essere costruite con morfologie, linguaggi, forme contemporanee, senza mimetismi nostalgici per la Città compatta e senza derive futuristiche per il Campus.

In Europa grandi parti di città sono state costruite seguendo questi principi e hanno dato risultati piuttosto soddisfacenti.

E' però indispensabile, seguendo l'insegnamento degli esempi europei, fissare in modo preciso le regole del gioco, affinché in un processo lungo oltre un decennio si possano governare più contributi progettuali e molteplici competenze, interessi e differenze.

Il 'Progetto urbano coordinato', come si è affacciato in questi ultimi venti anni in ambito europeo, sembra essere finora una delle poche forme di progetto inteso come processo nella finalità di dare forma e certezze attuative a parti di città realizzate in un arco temporale che può superare il decennio.

In questa circostanza una forma di 'regia progettuale' svolta dall'architetto coordinatore' da avviare contestualmente all'iter approvativo convenzionale diviene condizione indispensabile per governare un'attività progettuale che può vedere implicate nel tempo molteplici competenze progettuali e molteplici attori.

Brescia, 20 luglio 2011

Claudio Turrini