

MiBACT
Segretariato Generale
Servizio 1, Coordinamento - ufficio UNESCO
sg.servizio1@beniculturali.it

c.a. Dirigente: Dr Luisa Montevicchi
luisa.montevicchi@beniculturali.it

c.a. arch. Adele Cesi
adele.cesi@beniculturali.it

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
per le province di Bergamo e Brescia
c.a. Soprintendente: arch. Giuseppe Stolfi
sabap-bs@beniculturali.it

Italian National Commission for UNESCO
c.a. Presidente: Franco Bernabè
comm.unesco@esteri.it

OGGETTO: AGGIORNAMENTO

In riferimento all'informativa urgente inviata ad UNESCO e all'ufficio UNESCO del MiBACT, nello scorso mese di febbraio, a firma congiunta di Associazione per Città Alta e i Colli, Comitato NoParkingFara e Legambiente Bergamo, avente come oggetto:

“UN PARCHEGGIO MULTIPIANO SULLE MURA VENETE PATRIMONIO UNESCO”

a precisazione di quanto inoltrato, in particolare dello specifico aspetto della attuale destinazione d'uso del parcheggio, si ribadisce che il parcheggio è **destinato all'afflusso dei turisti**, e solo in minima parte ai residenti, fatto che comporterà una indebita, costante, pressione veicolare sull'unico varco di accesso attraverso le mura venete, cioè la Porta S.Agostino. Sono infatti inconsistenti e contraddette dai provvedimenti assunti le motivazioni addotte dall'Amministrazione Comunale sulla volontà di liberare piazze e strade della città alta dalle auto, spostando quelle dei residenti sulle mura nei circa 220 stalli, ora a rotazione per gli esterni, e quelle dei visitatori nel parcheggio in struttura.

si ricorda che

- l'amministrazione prevede, grazie a questo provvedimento, di poter liberare due sole piazze del nucleo storico (piazza Cittadella e piazzetta Angelini) dai veicoli dei residenti.

Ciò avverrà in tempi non certi, dato che la stessa Amministrazione comunale prevede un periodo di dialogo coi residenti del centro storico, i quali malvolentieri accetteranno di posteggiare sulle mura, lontano dalle loro abitazioni; le altre piazze di Città Alta (Rosate e Mercato del Fieno in primis) rimarranno comunque a disposizione della sosta dei residenti.

- Sussiste il rischio evidente che, con l'avvento di una successiva amministrazione, il piano della sosta possa cambiare, vanificando così i presunti benefici dati dalla costruzione del parcheggio in oggetto.

- **Per ottenere lo stesso risultato non vi è necessità alcuna di costruire il parcheggio**, il quale non è destinato ai residenti, bensì prevalentemente ai visitatori esterni.

Per svuotare le 2 sole piazze di cui sopra **basterebbe chiudere la cinta muraria al traffico veicolare dei non residenti**¹ (soluzione già adottata da numerose città storiche), predisponendo parcheggi esterni

¹ Del resto il “Piano della sosta - Strategie d'intervento” approvato nel maggio 2016 già prevedeva, pag.14, la «Revisione dell'organizzazione della sosta, su tutto il perimetro delle mura di Città Alta, con la trasformazione della sosta a rotazione in sosta con privilegio ai residenti/autorizzati e ai veicoli di servizio».

alle mura per le auto dei visitatori, o semplicemente gestendo in modo più organico i 1700 posti auto che giornalmente rimangono inutilizzati nella città bassa (sosta residua media attuale, dati ATB Azienda Trasporti Bergamo)², intensificando nel contempo i collegamenti tramite trasporto pubblico.

- Il PPRCA, Piano Particolareggiato di Recupero Città Alta, prevede, nella stessa sede, un intervento di tipo P1, e cioè un parcheggio interrato di tipo pertinenziale di primo livello³.

si sottolinea che

- La presenza del parcheggio in struttura appare andare in direzione contraria alle stesse raccomandazioni fatte da ICOMOS (*Additional Recommendations* pag.207-208, punto i) sullo stesso tema nel caso della città di Zara:

«*Continuing efforts to relocate intrusive and redundant elements within the serial components, such as the intrusive car parking Zadar; and visually intrusive urban and industrial developments (Kotor). These objectives should be included into the site management plans, subjected to Heritage Impact Assessments and monitored*».

- Risulta orientamento sempre più diffuso nei centri storici di pregio approntare parcheggi per visitatori al di fuori delle mura storiche e non all'interno delle stesse.

- Il progetto del parcheggio in struttura e la sua destinazione a prevalente sosta turistica non sono contenuti nella documentazione presentata per il dossier UNESCO né nel piano di gestione.

- L'ispezione delle mura avvenuta nel settembre 2016 non risulta aver preso visione dell'area in oggetto.

si ricorda inoltre che

- La presenza del nuovo parcheggio comporterà modifiche sostanziali alle misure di chiusura e limitazione degli accessi poste a protezione della città alta e delle sue mura nei fine settimana (misure maggiorate nel periodo estivo), costituendo di fatto **un passo indietro rispetto alle attuali limitazioni**: l'accesso al parcheggio dovrà, per contratto⁴, essere garantito 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, anche in caso di limitazione dell'accesso veicolare alla città alta, per i futuri 29 anni almeno; ciò comporterà l'impossibilità di chiudere al traffico veicolare privato il tratto di mura venete compreso fra le porte Garibaldi e Sant'Agostino, con ripercussioni sul viale Vittorio Emanuele, unica possibile via di accesso alla porta S. Agostino dalla città bassa, attualmente incluso per buona parte nell'area di limitazione.

La capienza del nuovo parcheggio comporterà, come più in dettaglio esposto nella precedente segnalazione, un incremento nell'offerta e di conseguenza un **incremento del numero di accessi entro le mura**, con prevedibile congestionamento del viale di accesso alla porta Sant'Agostino e del tratto di mura di cui sopra (facente parte del patrimonio UNESCO) dovuto al maggior flusso di auto, per di più concentrato in un unico punto, il che influirà inevitabilmente sull'accessibilità al nucleo storico da parte dei residenti e dei mezzi pubblici.

- Non si crede che l'accresciuto flusso veicolare possa giovare alla conservazione e alla salute della porta cinquecentesca, già oggetto nel passato di interventi di restauro conservativo e statico, e delle mura .

² ATB Mobilità, Steer Davies Gleave "Studio dell'accessibilità al DUC Centro-Bergamo", pag. 40, *Sosta residua media attuale*: «La sosta residua disponibile nel DUC Centro e nelle 5 zone limitrofe ammonta pertanto a circa 1.700 stalli» (dati 2016). A questi andranno aggiunti gli ulteriori posti in futuro disponibili con la realizzazione dei nuovi parcheggi previsti nella città bassa, come quelli all'ex Gasometro e in via Baschenis.

³ PPRCA *Piano Particolareggiato Città Alta e Borgo Canale 2005 - Norme tecniche di attuazione*, pag. 16 PARTE II - Finalità, Indirizzi, Obiettivi, Titolo IV - Sistema delle infrastrutture tecnologiche, Art.23 - P1 (Parcheggi di tipo pertinenziale di primo livello); pag. 29 PARTE III - Disciplina degli Interventi, Titolo III - Interventi sul sistema delle infrastrutture tecnologiche, art.45 - Parcheggi Pubblici, parcheggi interrati, rampe: «Parcheggi interrati di tipo pertinenziale legati alla residenza e alle attività economiche insediate nel perimetro di PPRCA»

⁴ Notaio Santus, Atto Transattivo di Attuazione della Convenzione, 10/11/2016, pag.11, punto d) «Durante le ore di chiusura/limitazione dell'ingresso veicolare a Bergamo Città Alta, il Comune di Bergamo si impegna a garantire l'accessibilità ai veicoli diretti al parcheggio, per tutta la durata della Concessione, ventiquattro ore su ventiquattro, attraverso Porta Sant'Agostino»

Si informa che

Nel cantiere è in via di conclusione la fase dei lavori di consolidamento statico, necessaria a seguito dell'evento franoso provocato dai lavori di scavo del 2008, e della conseguente rimozione del materiale inquinato posto a blocco del fronte di frana.



Progetto esecutivo - Variante in corso d'opera n.1: estratto dall'elaborato 714-ES02a, planimetria con ancoraggi (vedi originale in allegato)

Sono in fase di realizzazione i primi ancoraggi (lungi fino a 30 metri) da eseguirsi a procedere con gli scavi sul lato ovest del cantiere, nel substrato roccioso su cui insiste l'adiacente complesso denominato 'Ex penitenziario di Bergamo già convento di S. Francesco', bene vincolato di interesse storico, per altro costruito sui resti archeologici della città antica, sede del museo storico.

Come risulta evidente dalla planimetria del progetto esecutivo - Variante in corso d'opera n°1, elaborato 714-ES02a [vedi ALL.1], gli ancoraggi finiranno, oltre che sotto i bastioni della Rocca (dove sembra siano già stati realizzati negli scorsi mesi), anche nel sottosuolo di quanto rimane - l'abside e le due absidiole (con pregevoli affreschi trecenteschi) e tre cappelle laterali - della chiesa duecentesca di San Francesco adiacente all'ex convento.

Si ricorda che **non risulta ancora esistere in proposito un parere da parte della Soprintendenza competente**, i cui funzionari starebbero tuttora lavorando allo studio e alla verifica della variante di

progetto in via di attuazione, essendo questo intervento, come altri, **non previsto dal progetto originario approvato nel 2005⁵**.

Non risulta altresì che sia stato effettuato alcuno studio preliminare sugli effetti di tali ancoraggi, nel breve-medio-lungo periodo, sulle strutture storiche (bastioni della Rocca compresi).



si evidenzia che

Sussiste il rischio, quasi certo, che la realizzazione di tutti gli ancoraggi venga effettuata prima del pronunciamento in proposito da parte della Soprintendenza [vedi ALL.2].

risulta inoltre che

la Soprintendenza competente non si è ancora pronunciata – ed ha commissionato allo studio di Ricerca Archeologica Simonotti-Massari uno studio di valutazione storico-archeologica, da poco consegnato - riguardo al collegamento pedonale, a monte del parcheggio, col nucleo storico (via Solata, p.za Mercato del Fieno) attraverso la galleria ex rifugio antiaereo realizzata negli anni '40 sotto la Rocca.

Il progetto prevede una serie di interventi di demolizione e adeguamento; fra questi, all'ingresso dall'ex parco della Rocca sono previste la demolizione dei muri antisoffio presenti e la ricostruzione del paramento murario esterno; altri interventi di demolizione avverranno nel tratto terminale della galleria, col parziale ridimensionamento delle murature antisoffio e lo stondamento del profilo di un contrafforte esistente, oltre alla riorganizzazione di alcune pertinenze dell'adiacente asilo comunale, per la creazione di nuovi percorsi e passaggi non previsti nel progetto precedente.

⁵ si rammenta, fra l'altro, che **il progetto di variante comporta una traslazione verso ovest** (verso il complesso di San Francesco) dell'edificio del parcheggio, inoltre il progetto originario approvato dalla Soprintendenza nel 2005 prevedeva una capienza di 460 posti auto e che la Soprintendenza si era espressa «con lettera del 23.07.2004 n. 10736 [...] chiedendo un approfondimento progettuale teso alla riduzione dei posti auto» (fonte: *prot.n.15561* del 26.09.2017 della Soprintendenza di Bergamo e Brescia) mentre il nuovo Progetto - Variante in corso d'opera n.1 approvato in via definitiva dal Comune nel 2016, senza inoltrarlo alla Soprintendenza, prevede una **capienza, maggiorata**, di 469 posti. In data 26.10.2017 la Soprintendenza afferma infatti, *prot. n.17465*: «questo ufficio comunica di essersi attivato con il Comune di Bergamo per chiarimenti sul progetto di variante [...] non trasmesso a quest'ufficio, perché - a parere dello stesso Comune - circoscritto ad aspetti economico-finanziari e modalità esecutive di esclusivo carattere statico».

Si fa presente che, qualora la Soprintendenza non dovesse permettere alcune demolizioni, ciò implicherebbe la non utilizzabilità del collegamento pedonale per mancanza delle misure a norma di legge e che di conseguenza il parcheggio potrebbe rimanere privo del collegamento diretto col nucleo storico.

Si fa altresì presente che l'uscita di tale collegamento pedonale su via Solata insisterà sugli spazi esterni corrispondenti all'area anticamente occupata dalla navata della chiesa di S. Francesco.

Ciò **pregiudicherà in via definitiva** la possibilità - nell'ottica di una futura valorizzazione dell'intero complesso di San Francesco e della auspicabile piena restituzione storica della struttura originaria - di ricollegare e rendere nuovamente leggibile nella sua interezza quanto rimane dell'imponente edificio della chiesa, unificandovi anche quella sua parte ora impropriamente adibita a cortile/parcheggio dell'asilo comunale.

Date le criticità qui evidenziate, in aggiunta a quelle, numerose, già segnalate in precedenza, si sottolinea nuovamente la necessità di un pronto intervento da parte degli Enti preposti a tutela del delicato contesto in oggetto.

Bergamo 17 aprile 2018

Associazione per Città Alta e i Colli di Bergamo
Comitato NoParkingFara
Legambiente Bergamo

Allegati:

ALL.1: *Progetto esecutivo – Variante in Corso d'Opera n.1, tavola 714-ES02a* planimetria di tracciamento paratie di sostenimento dei fronti di scavo

ALL.2 : risposta del Soprintendente Stolfi a precisa domanda sugli ancoraggi sotto San Francesco

ALL.3: immagini del cantiere allo stato attuale