

Oggetto: Informativa urgente

UN PARCHEGGIO MULTIPIANO SULLE MURA VENETE PATRIMONIO UNESCO

Il 9 luglio 2016 le mura venete della città di Bergamo hanno ricevuto il riconoscimento UNESCO come parte del sito transnazionale “Opere di difesa veneziane tra il XVI ed il XVII secolo”, costituito da 6 città in 3 diverse nazioni (Italia, Croazia, Montenegro), con Bergamo capofila.

Proprio all'interno della cinta muraria tutelata di Bergamo, a ridosso della stessa, sono partiti i lavori per la costruzione di un parcheggio multipiano, destinato prevalentemente alla **sosta turistica** a rotazione, la cui struttura, 9 piani per 469 auto, occuperà gli spazi di buona parte del Parco della Rocca medioevale che domina la città (ex parco faunistico), in via Fara, nel tratto di mura compreso fra le porte Garibaldi e Sant'Agostino [ALL.1].

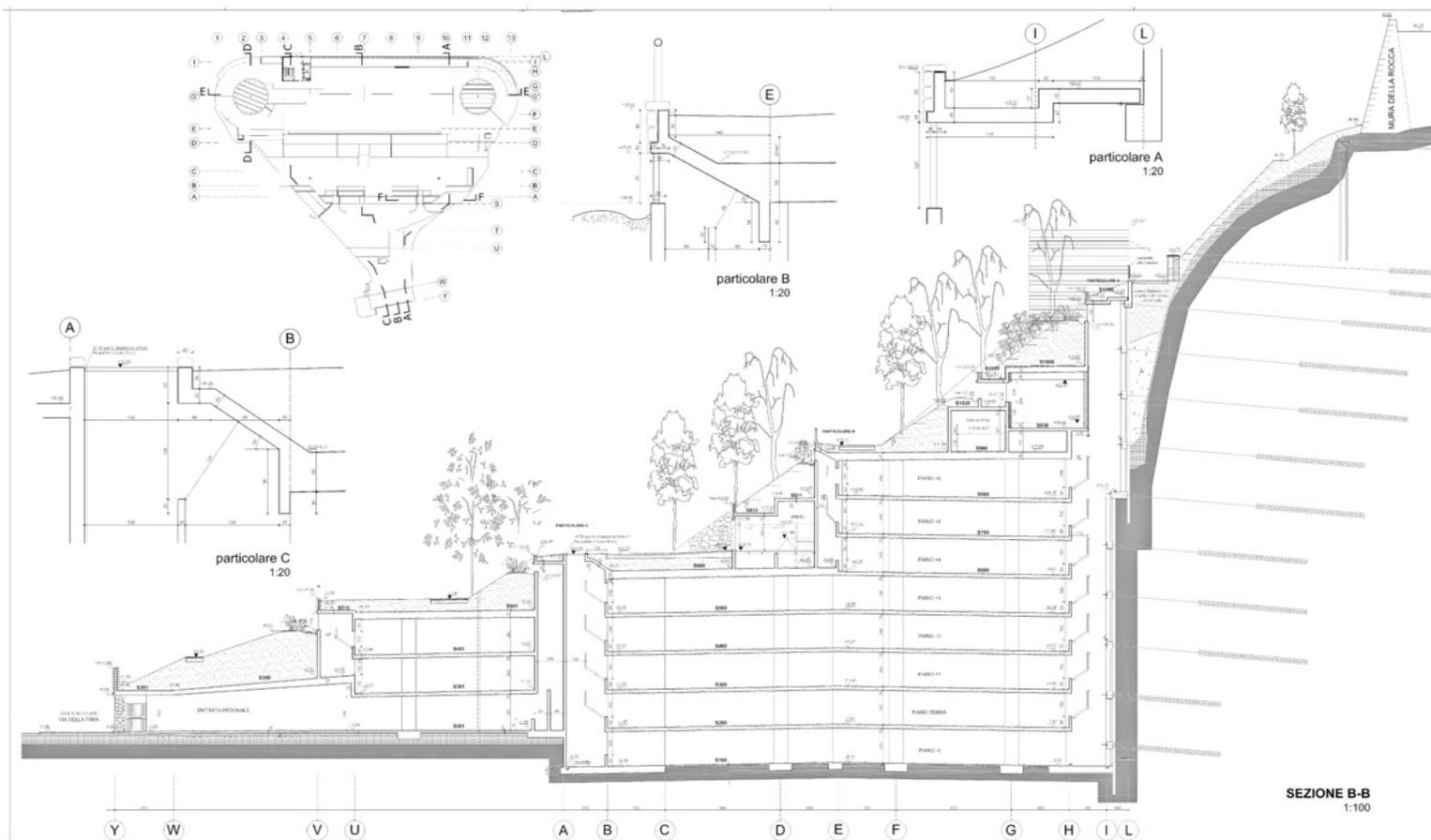


contesto di inserimento

Non risulta che il progetto del parcheggio e la sua destinazione a prevalente sosta turistica fosse contenuto nella documentazione presentata per il dossier UNESCO e nel piano di gestione.

Si tratta di un parcheggio interrato il cui progetto prevede:

- lo sbancamento di una notevole porzione (almeno 70.000 mc) del colle Santa Eufemia sotto la Rocca
- la successiva costruzione di 9 piani di edificio, di cui uno al di sotto del livello stradale
- la ricopertura della soletta terminale in cemento con uno strato di terra (dai 40 ai 200 cm, a seconda dei punti, vedi ALL.2): la vegetazione ripiantumabile sarà quindi sostanzialmente diversa da quella ad alto fusto presente originariamente nel parco



Progetto di Variante in corso d'opera n.1, elaborato 714-EA20 sezione B-B

L'ITER AMMINISTRATIVO

- Nel maggio del **2004**, in scadenza di mandato amministrativo, l'Amministrazione Comunale (sindaco Veneziani) firma una convenzione con la società Parcheggi Italia (costituitasi poi in Bergamo Parcheggi) per la realizzazione di un parcheggio interrato di 460 posti con destinazione prevalentemente (ma non unicamente) per residenti ed operatori commerciali di Città Alta
- Il progetto è **in contrasto con le linee guida del Piano Particolareggiato di Recupero di Città Alta (PPRCA)**, adottato con delibera del 26/04/2004 dalla stessa amministrazione Veneziani e approvato nel 2005 - che prevede parcheggi di piccole/medie dimensioni in più punti di Città Alta per i residenti e per gli addetti agli esercizi commerciali e parcheggi di interscambio fuori dalla cerchia

delle mura, da collegare al centro storico tramite un sistema di risalite¹ -, oltreché con quanto previsto dal Piano Regolatore (ora Piano di Governo del Territorio) e dal Piano Territoriale dei Colli

- La successiva amministrazione (sindaco Bruni) sottoscrive nell'aprile del **2008** un atto integrativo e nell'estate del 2008 vengono avviati i lavori di sbancamento del colle
- Il 28 dicembre del 2008 si verifica un **evento franoso** cui ne segue un altro a gennaio; a seguito di tali eventi si rendono necessari la **sospensione dei lavori in corso** e l'immediata messa in sicurezza statica del colle per evitare ulteriori cedimenti
- L'emergenza viene risolta, in via temporanea, con l'**apporto di oltre 20000 mc di materiale a sostegno del fronte franoso**, materiale successivamente risultato essere inquinato, rendendo il sito una "discarica abusiva" come da sentenza (settembre 2017) del processo contro una delle ditte coinvolte nei lavori, la Locatelli S.p.A.
- Nel frattempo il collaudatore in corso d'opera (ing. Myallonier) individua quale causa del dissesto una scelta progettuale difforme dalle indicazioni date dalla relazione geologica e geotecnica preventiva, aggravata da un'inadeguata direzione dei lavori²
- Nel **2014** il programma elettorale del futuro sindaco Gori **promette** nel sito un **parcheggio di dimensioni ridotte "riservato ai residenti e lavoratori del centro storico"**, come peraltro previsto dal Piano Particolareggiato di Città Alta del 2005
- In data 11/06/**2015** la Giunta Comunale delibera l'attivazione delle procedure amministrative per la pronuncia della **decadenza della concessione per gravi inadempimenti** di Bergamo Parcheggi e la riscossione delle penali da ritardo³
- Alla deliberazione segue **lettera di diffida da parte del Comune** a Bergamo Parcheggi in data 10/07/2015
- La società **Bergamo Parcheggi non ottempera** a quanto richiesto nella diffida
- Inspiegabilmente, a tale inottemperanza **non fa però seguito l'attivazione delle procedure per la pronuncia della decadenza, né di quelle per la riscossione delle penali da ritardo**
- Il 10/10/**2016** il Consiglio Comunale delibera invece, in assenza di parere scritto da parte dell'Avvocatura Comunale, per un **nuovo atto transattivo con Bergamo Parcheggi** [ALL.3], che riavvia l'iter di realizzazione dell'opera
- Il nuovo atto transattivo prevede un **cambio di destinazione della struttura** a unico parcheggio entro le mura **per i visitatori esterni** (quindi non residenti) in difformità da quanto previsto dal Piano Particolareggiato⁴ ampliandone, seppur di poco, la capienza da 460 a 469 posti auto.

¹ vedi intervista all'arch. Sergio Crotti, Alto Consulente per il PPRCA 2005, urbanista e docente al Politecnico di Milano [ALL.2]

² *"Il Progettista, il D.L. e l'Impresa, nel tratto eseguito, oggetto del dissesto, si sono assunti un rischio, completamente a loro carico, nell'effettuare l'intervento in un modo diverso da come aveva ipotizzato il geologo, per di più con carenze di esecuzione che hanno condotto al dissesto"*

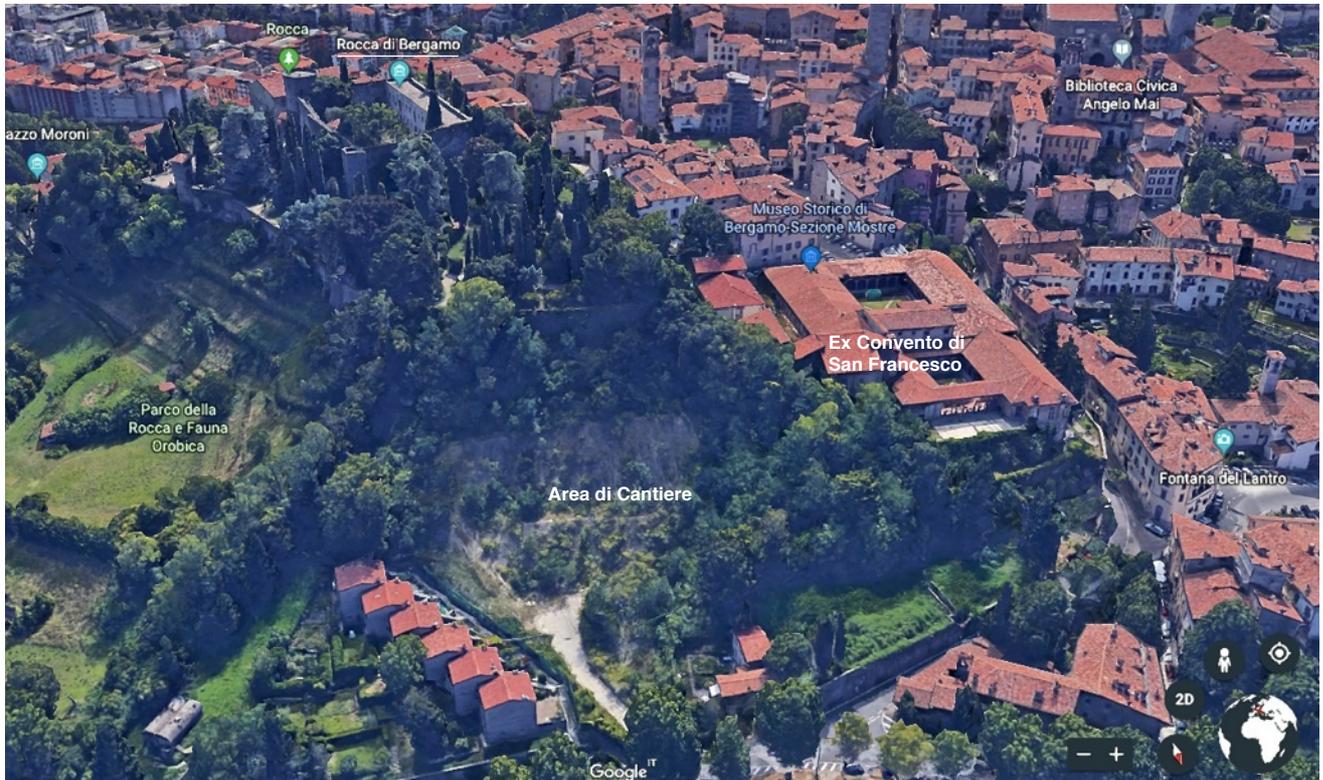
³ Delibera di Giunta Comunale n°0256-15 Reg.G.C./n°0266-15 Prop.Del. in data 11.06.2015: *"Alla data odierna la concessionaria, per cause esclusivamente ad essa imputabili, risulta in grave ritardo, cioè in penale"... "ordinare e diffidare il concessionario alla rimozione e sostituzione dei materiali inquinanti ... da iniziare il 4 novembre 2015", "procedere ad introitare le penali da ritardo", "dare altresì atto che, in caso di inottemperanza da parte del concessionario ..., saranno attivate ... le procedure amministrative per la pronuncia della decadenza per gravi inadempimenti del concessionario ai sensi dell'art.18 della convenzione"*

⁴ "P1: Parcheggi di tipo pertinenziale di primo livello

Ruolo: articolare l'offerta di aree per la sosta pertinenziale per i residenti e le attività economiche e culturali operanti in Città Alta; integrare la sosta con dispositivi comuni per le connessioni verticali locali, presidiati; assorbire progressivamente l'offerta di stazionamento su suolo pubblico in superficie in Città Alta; sostenere l'accessibilità a funzioni rare e pregiate; attivare un sistema di circolazione prevalentemente periferico, rivolto ai residenti; garantire una offerta appropriata con moduli attivabili nel tempo e integrati con gli indirizzi già assunti dall'Amministrazione; minimizzare le interferenze con sottosuoli pregiati e con ritrovamenti archeologici. Per tali parcheggi è previsto l'obbligo del convenzionamento con l'A.C. al fine di realizzare un sistema di connessione verticale (ascensore) da asservire all'utilizzo pubblico"

CRITICITÀ

- La particolare **collocazione dell'opera**, nel centro storico, **a ridosso della cinta muraria** e di **beni pubblici vincolati** [ALL.1: Planimetria con inserimento urbano]
- Il collegamento pedonale a monte del parcheggio (con passaggio attraverso galleria antiaerea degli anni 40, indicata in colore blu su Planimetria dell'ALL.1): l'apertura dell'ingresso pedonale su via Solata comporta la realizzazione di lavori negli spazi a ridosso dell'ex convento di San Francesco, una volta occupati dall'omonima chiesa trecentesca (parzialmente demolita nel 1821), in un'area di interesse archeologico



L'area di cantiere dopo il dissesto dovuto ai lavori del 2008

- L'opera verrà inoltre realizzata in un'area **geologicamente delicata** caratterizzata da flysch di Bergamo, roccia stratificata a franapoggio
Il dissesto del 2008/2009 ha provocato **danni alle mura esterne del complesso della Rocca trecentesca**, i cui spalti affacciati sull'area del cantiere sono inagibili (transennati e con tiranti) proprio dal 2009
Già in tempi antichi, le cronache coeve lo riportano, si erano verificati franamenti di una parte del muro nordest della Rocca⁵, ma tutto il colle Santa Eufemia presenta problemi statici: a tal proposito, vedansi le attuali criticità strutturali dell'edificio denominato "ex casa della Marchesa" facente parte del complesso della Rocca e le importanti crepe di recente scoperta che interessano il bastione del convento di S.Francesco affacciato sulla via San Lorenzo (ALL.4: quadro fessurativo generale)]
- La **motivazione addotta** dall'Amministrazione Comunale per questa discutibile **scelta** è stata quella **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.
In realtà, con tale provvedimento, si potranno liberare due sole piazze (Cittadella e piazzetta Angelini) dai veicoli dei residenti; ciò avverrà comunque 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

⁵ "Già ai tempi della costruzione del muro a nordest della Rocca si era verificato il franamento di una consistente porzione del muro", intervista a Sergio Chiesa, geologo CNR, L'eco di Bergamo 08/09/2013, https://www.ecodibergamo.it/stories/Cronaca/393001_il_cnr_lascia_bergamo_dopo_50_anni/

Città Alta (Rosate e Mercato del Fieno in primis) rimarranno comunque a disposizione della sosta dei residenti.

Per ottenere lo stesso risultato **non vi è necessità di costruire il parcheggio**: per svuotare le 2 sole piazze di cui sopra **basterebbe chiudere la cinta muraria al traffico dei non residenti** (soluzione già adottata da numerose città storiche), predisponendo parcheggi esterni per le auto dei visitatori, o semplicemente gestendo in modo più organico gli oltre 1500 posti auto che giornalmente rimangono inutilizzati nella città bassa (dati ATB), intensificando nel contempo i collegamenti tramite trasporto pubblico

- L'azienda di trasporto pubblico ATB (al 100% di proprietà del Comune) fa parte, con una quota del 31,99%, di Bergamo Parcheggi S.p.a. (quota di maggioranza, 68,1% detenuta da Parcheggi Italia) e il Direttore Generale di ATB, è anche presidente del CdA di Bergamo Parcheggi: si evidenzia un contrasto d'interessi fra la costruzione e la gestione del parcheggio in struttura da un lato e una più efficiente gestione del trasporto pubblico nei collegamenti con la città alta dall'altro
- Il bilancio dei posti auto disponibili entro le mura per i visitatori esterni è attualmente di circa 260 posti (220 circa sulle mura e 40 in Piazza Mercato del fieno), mentre il parcheggio avrà una capienza di 469 posti: si avrà quindi un chiaro **incremento dell'offerta⁶ e, di conseguenza, del numero di accessi entro le mura**
- L'intera Città Alta, da anni, è soggetta nei fine settimana a misure di chiusura e limitazione degli accessi (già a partire dall'area della stazione della funicolare posta nella città bassa); la convenzione con l'ente privato prevede però che l'accesso al parcheggio debba essere garantito esclusivamente attraverso la porta Sant'Agostino, per i futuri 29 anni almeno, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno (anche in caso di limitazione dell'accesso veicolare alla città alta).
Ciò comporterà l'**impossibilità di chiudere al traffico veicolare privato il tratto di mura venete compreso fra le porte Garibaldi e Sant'Agostino**, costituendo di fatto un passo indietro rispetto alle attuali limitazioni e congestionando detto tratto di mura (facente parte del patrimonio UNESCO), con ripercussioni sul viale Vittorio Emanuele, unica possibile via di accesso alla porta S. Agostino dalla città bassa
- 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
- Una tale convenzione costituirà potenzialmente anche un ostacolo alla periodica pedonalizzazione del centro cittadino - quello della città bassa - attraversato dal viale di accesso diretto alla porta Sant'Agostino e al parcheggio in questione
- Tale probabile congestionamento, dovuto al maggior afflusso di auto concentrato in un unico punto, influirà inevitabilmente sull'accessibilità al nucleo storico da parte dei residenti e dei mezzi pubblici, gravando la residenza di un ulteriore disagio oltre a quelli già in essere: la progressiva sparizione di servizi e negozi di vicinato, la conversione degli stessi in esercizi ad esclusivo beneficio turistico, il conseguente incremento dei prezzi dei beni di prima necessità, la sempre maggiore conversione degli alloggi in strutture ricettive a favore del turismo (B&B, case vacanza, etc), l'aumento del valore immobiliare per affitti o acquisto degli immobili.
Tutti questi fattori stanno portando ad un progressivo spopolamento del centro storico, in atto da decenni e apparentemente inarrestabile, alterando la "mixité sociale" e favorendo il fenomeno della "gentrificazione".

CONSIDERAZIONI GENERALI

La decisione per la costruzione del parcheggio ha visto, fin dal 2004, la dichiarata **opposizione di Legambiente Bergamo, Italia Nostra e dell'Associazione per Città Alta e i Colli** [ALL.5], a cui si sono aggiunte la recente costituzione del **comitato di cittadini NoParkingFara** ed una lettera circostanziata di contrarietà al progetto inviata al sindaco (novembre 2016) dal **circolo Pd di Città alta e Colli**, Circolo Bergamo 3, che ritiene il progetto *«incoerente con la vigente strumentazione urbanistica»* [ALL.6].

Una decisione, quella della adottata dall'Amministrazione Comunale nell'ottobre 2016, presentata come presa per il bene della città e giustificata con l'intenzione di evitare alla stessa insostenibili penali/indennizzi, che però nessuno da parte dell'Amministrazione - nonostante le ripetute richieste - ha mai

⁶ Un evidente incremento sussisterebbe anche qualora 64 dei 469 posti auto venissero, come ipotizzato e previsto dall'Atto Transattivo, venduti a terzi (residenti?)

saputo quantificare con una qualsiasi cifra (anche perché, si ricorda, era la società concessionaria ad essere gravemente inadempiente nei confronti del Comune).

Nel febbraio 2016 l'Associazione per Città Alta e Colli ha chiesto al Comune di indire un referendum cittadino, ma il Comune ha opposto diniego in quanto il caso non rientra fra quelli previsti dal regolamento comunale.

Il Comitato cittadino costituitosi spontaneamente contro il parcheggio ha cercato, in extremis, di convincere l'Amministrazione comunale a ripensare, o almeno discutere in modo partecipato, il progetto con la popolazione (come da tempo, e da più parti, è stato ripetutamente richiesto) raccogliendo nell'estate del 2016, più di 6.400 firme poi consegnate al sindaco, il quale ha dichiarato di voler continuare per la sua strada (atteggiamento mantenuto anche dopo lo svolgimento di una manifestazione da parte di almeno 500 cittadini, promossa da Legambiente, comitato NoParkingFara ed altre realtà associative della città).

Eppure si tratta di un progetto scomodo che, da tredici anni a questa parte nessuna amministrazione dichiara di aver mai voluto.

STATO DEI LAVORI

Da settembre 2017 i lavori nell'area di cantiere sono ripresi.

A tutt'oggi sono in corso unicamente **lavori di consolidamento statico** a seguito dell'evento franoso del 2008, lavori **necessari per poter procedere in sicurezza alla bonifica prevista** dell'area con la rimozione progressiva degli oltre 20000 mc di materiale inquinato posti a blocco del fronte di frana.

Si sottolinea che i lavori sopra descritti sono necessari ed **indipendenti dalla costruzione del parcheggio** e da qualsivoglia futura destinazione dell'area.

Il trasporto del materiale inquinato, tramite teleferica, è iniziato da poco tempo, e si protrarrà per diverse settimane, prima di poter procedere con ulteriori scavi e la successiva edificazione del parcheggio.



Il cantiere oggi: si notino i lavori di consolidamento alla base delle mura esterne della Rocca

CONCLUSIONI

Si ritiene pertanto che, per tutte le considerazioni precedentemente espresse e lo stato attuale del procedere dei lavori, ci sia ancora margine per un'eventuale ridiscussione tecnica e politica, e soprattutto maggiormente condivisa con la cittadinanza, riguardo la futura destinazione dell'area.

La situazione in atto è ancora, per un tempo limitato, ad uno stato di piena reversibilità a soluzioni diverse, che meglio possano rispondere alle necessità di conservazione, maggior tutela e valorizzazione che il sito UNESCO impone.

Ci si chiede inoltre se il progetto in essere, peraltro sottaciuto nella documentazione prodotta nel dossier di candidatura, possa rischiare di mettere in discussione il riconoscimento appena giunto da UNESCO, e, trattandosi di un sito transnazionale, apportare danni all'intera compagine di cui Bergamo rappresenta l'Ente capofila.

Bergamo, 16 febbraio 2018

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

Allegati:

- ALL.1 progetto: 714-EA04 PLANIMETRIA CON INSERIMENTO URBANO
- ALL.2 intervista all'arch. Crotti, Alto Consulente per il PPRCA, Bergamo News, 2009
- ALL.3 Atto Transattivo 2016
- ALL.4 immagini del quadro fessurativo generale del colle
- ALL.5 lettere di contrarietà delle associazioni cittadine
- ALL.6 lettera di contrarietà del circolo PD Città Alta
- ALL.7 immagini del cantiere allo stato attuale