

COMUNE DI PONTE SAN PIETRO

"POLO DI INTERSCAMBIO"

PROGETTO	PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO
COMMITTENTE	SICE S.r.l. Via S. Bernardino, 139/E 24126 - Bergamo Cod. Fisc. e P.IVA 01922260169 tel. 035/3231911 fax035/3231912 e-mail: info@edilprogram.it
PROGETTO ARCHITETTONICO	STUDIO ASSOCIATO BALBO Architettura & Urbanistica Via Verdi, 12 - 24121 Bergamo tel. 035.214.161 fax. 035.4135.826 e-mail: info@studioassociatobalbo.it web site: www.studioassociatobalbo.it

LAVORO	PROGETTO		
069	RELAZIONE TECNICA		
ALLEGATO	DATA	AGG.	SCALA
A 02 PA	APRILE 2015	-	-
<small>A TERMINE DELLE VIGENTI LEGGI SUI DIRITTI D'AUTORE QUESTO DISEGNO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O COMUNICATO AD ALTRE PERSONE O DITTE SENZA AUTORIZZAZIONE</small>			

Il Comune di Ponte San Pietro è dotato di un Piano di Governo del Territorio, in cui l'ambito, oggetto di Piano Attuativo, è classificato all'interno di un Ambito Strategico (AS1), normato ai sensi dell'art. 3.7 del Documento di Piano, dell'art. 9.5 del Piano delle Regole e dell'art. 4.2.5 del Piano dei Servizi.

Detta normativa stabilisce l'attuazione del comparto attraverso un Piano Integrato di Intervento, recependone i contenuti in termini di quantità edificabili e destinazioni funzionali per la realizzazione del nuovo Polo di Interscambio ferro/gomma.

Il PII, così rimodulato, come di seguito descritto, in forza del noto canone secondo il quale nel più sta il meno e, soprattutto, in ragione del suo pregresso recepimento nel PGT come PII in fieri (cfr.: testualmente: «in corso di formazione»), non comporta variante urbanistica, incidendo solo sulla tipologia della destinazione commerciale (in minus), sulla funzione legata alla stazione autolinee (ancora in minus) e sulla relativa redistribuzione dei parcheggi (sempre in minus), ponendosi quindi come mera variante formale rispetto agli artt. 3.7 del DdP, 4.2.5 del PdS e 9.5 del PdR.

In relazione a tanto, e in forza dei sopraindicati atti di PGT, l'edificazione resta soggetta all'approvazione di un Programma Integrato di Intervento (PII) ai sensi dell'art. 92, comma 1, della l.r.12/2005, denominato "Polo di Interscambio";

Tale area, strategica dal punto di vista delle comunicazioni, si colloca al centro del territorio comunale, nel quadrante nord, in prossimità del confine amministrativo con il Comune di Brembate di Sopra, perimetrato dalla linea ferroviaria che serve le tratte di Bergamo - Lecco e Bergamo - Carnate - Milano e dalla strada comunale ex S.P. 342 Briantea ed è catastalmente identificata dai mappali nn. 287, 295, 296, 330, 331, 559, 1541, 1542, 1819, 2438 e 2442 del foglio n. 205 del Comune censuario di Ponte San Pietro e si estende su una superficie di circa mq 52.542,00.

Trattasi di un'area molto ampia ed articolata, che risulta esterna al centro storico e si caratterizza per la presenza di aree vitali, che necessitano di interventi urbanistico-infrastrutturali di riqualificazione, al fine di consolidarne la tenuta e l'ulteriore sviluppo, ponendo in evidenza l'opportunità di un intervento strategico volto a migliorare, in prospettiva, la compatibilità dei servizi commerciali con le funzioni territoriali (viabilità, mobilità dei consumatori ed arredo urbano).

L'attestamento su un asse viario importante della città quale la ex S.P. 342 Briantea, inoltre, rende l'ubicazione adeguata per la collocazione di funzioni commerciali, terziarie e di servizio, in grado di generare gravitazioni da aree esterne e di aumentare perciò il mercato potenziale delle attività presenti nell'area, rafforzandone l'attrattività e contribuendo ad un sensibile riassetto morfologico e funzionale dell'intera zona.

La proposta di un polo intermodale rispecchia inoltre l'obiettivo dell'Amministrazione Provinciale che ha attivato uno studio di fattibilità per la previsione del Servizio Metropolitano sulla ferrovia Ponte San Pietro – Bergamo – Seriate, valutando la possibile evoluzione dell'attuale servizio ferroviario offerto a binario unico con scarse frequenze, al fine di ipotizzare un raddoppio del binario per il servizio metropolitano, associato ad una intensificazione delle frequenze, oltre che una volontà dell'Amministrazione comunale di fornire alla popolazione nuove tipologie di servizi ed attrezzature.

Si riporta di seguito l'estratto dello Studio di Fattibilità per il Servizio Ferroviario Metropolitano:

“Nel definire il progetto occorre in primo luogo verificare la funzionalità delle fermate esistenti alle nuove esigenze poste da un servizio di tipo metropolitano ed in secondo luogo identificare le fermate e le nuove stazioni da realizzare per adeguare il servizio alle esigenze mutate del territorio. In entrambi i casi gli interventi infrastrutturali alle fermate devono prevedere: - sede a doppio binario, per consentire l'incrocio dei treni con frequenze adeguate al tipo di servizio; - caratteristiche di fermate “impresenziate”, come previsto dai programmi RFI. Per quanto riguarda l'individuazione e le caratteristiche specifiche delle nuove Stazioni, è stata portata avanti un'indagine specifica riguardante le previsioni urbanistiche dei Comuni, le intese intercorse tra i Comuni e gli altri Enti Territoriali ed una verifica diretta sui luoghi interessati dalle nuove stazioni. Sulla base degli Studi e delle analisi precedenti della Provincia di Bergamo, ed in particolare quelli relativi alle Infrastrutture e la Mobilità del PTCP, gli obiettivi da conseguire nella individuazione di nuove stazioni e fermate sono volti a consentire: - la possibilità di servire direttamente un bacino d'utenza relativo ad un comune ovvero ad un quartiere con un nucleo urbano consistente; - l'opportunità di collocare sul SFR nuovi bacini d'utenza per le relazioni di più lunga percorrenza; - la possibilità di interscambiare con altri tipi di trasporto pubblico e privato e quindi di realizzare parcheggi sia per le autolinee del trasporto pubblico sia per il traffico privato su gomma; - l'opportunità di servire direttamente attività e funzioni previste dagli strumenti urbanistici nell'area in oggetto, con la localizzazione adeguata di queste nuove stazioni. In ogni contesto, la realizzazione dei manufatti edilizi per le stazioni avrà particolare attenzione all'impatto ambientale in ordine sia al traffico indotto sia all'intrusione nell'ambiente circostante. Per espletare un servizio di tipo metropolitano occorre che tanto le nuove stazioni quanto quelle esistenti abbiano una configurazione che prevede: - marciapiede secondo gli standard previsti dal Servizio Ferroviario Regionale; - opere di sottopasso dei binari; - accessi adeguati alla normativa sulle barriere architettoniche; - parcheggi d'interscambio.”

Per quanto concerne la Stazione esistente di Ponte San Pietro “dovrà assumere il ruolo di “stazione porta” del nuovo servizio metropolitano e quindi garantire il miglior interscambio con altre direttrici di trasporto pubblico e privato. La stazione necessita della realizzazione di un parcheggio

di interscambio e di un sottopassaggio pedonale per evitare che gli utenti debbano attraversare a raso i binari (anche per accedere al parcheggio). Gli interventi di tipo ferroviario consistono nella: - modifica dell'assetto planimetrico dei quattro binari esistenti al fine di consentire l'ampliamento e l'allungamento dei marciapiedi e l'inserimento del sottopasso pedonale; - spostamento dei binari centrali terzo e quarto, oltre che sostituzione dei deviatori inseriti sugli itinerari per garantire gli ingressi in deviate a 60 km/h.”

Sulla base degli obiettivi sopra descritti, è stato disposto uno studio progettuale che prevede una revisione del sistema-stazione FS esistente, oggi inserito nel già congestionato centro abitato di Ponte S. Pietro, affiancato da un adeguamento del sistema viabilistico sovra comunale.

Questa soluzione sarà realizzabile senza intralcio per l'utenza che potrà utilizzare la stazione esistente anche in fase di edificazione della nuova previsione.

Tale previsione si traduce di fatto in una soluzione di “stazione passante”, attraverso la realizzazione di un sottopasso ferroviario, collegato alla piastra commerciale – terziaria posta a sud, attraverso un percorso pedonale attrezzato ed ipogeo, in cui avranno luogo sia il flusso degli abitanti del centro di Ponte S. Pietro verso i servizi che quello inverso degli utenti dell'interscambio verso il centro del paese, fornendo loro un parcheggio di Interscambio interrato, ad oggi carente, supportato dagli standard pubblici reperiti.

Il progetto, inoltre, per adeguare la viabilità alle nuove esigenze, prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'innesto della strada ex SP 342 Briantea con la Via Kennedy, coordinando in questo modo, oltre che l'innesto stesso ad oggi non risolto, gli accessi di entrata – uscita ai parcheggi di interscambio e agli ambiti commerciali, attraverso delle bretelle sulla rotatoria, necessarie a sgravare la viabilità.

In accordo con la Provincia e gli Enti rappresentanti del trasporto pubblico, sono previste delle fermate in prossimità degli svincoli ai comparti, dedicate alle tratte di percorrenza in uso.

Questi elementi consentiranno di attuare un effettivo interscambio modale, sia gomma-ferro che gomma-gomma pubblico e privato.

L'inquadramento delineato mostra la valenza del sistema infrastrutturale ed insediativo analizzati, nelle diverse scale territoriali, che caratterizzano questa porzione di territorio, rendendoli elementi fondatori dell'intervento proposto.

Gli allacciamenti previsti, associati alla riqualificazione e riprogettazione delle aree antistanti, garantirebbero il rilancio della stazione e dell'intera area, consentendo che la rete esistente assuma una rilevanza non solo locale e provinciale, quale collegamento capillare, ma anche

regionale, quale rilevante collegamento Bergamo – Milano – Treviglio, presentandosi inoltre quale cerniera tra due zone comunali divise attualmente dalla linea ferroviaria, oltre che definire un nuovo ingresso per la città.

Sotto il profilo dei servizi, l'elemento rivitalizzante per l'intero comparto, nell'obiettivo perseguito di fornire mix funzionali e generare un bacino gravitazionale di vivibilità e fruizione, sarà rappresentato dagli edifici a destinazione commerciale – terziaria e di servizio, collocati nelle aree a nord e a sud della Briantea, collegate tra loro attraverso un attraversamento pedonale protetto (cfr.: Tav. 02b) , attraverso un insediamento di medie strutture di vendita e vicinato, sotto il profilo dimensionale, che potranno ospitare funzioni commerciali, terziarie, pubbliche e di servizio.

La dislocazione prevista ha permesso la creazione di un importante spazio pubblico fruibile rappresentato da una piazza pubblica alternata a percorsi pedonali di attraversamento coperti attraverso dei porticati.

La razionalizzazione dei percorsi, generata anche da uno studio dei materiali che si alterneranno sotto il profilo materico e cromatico e da un accurato arredo urbano, consentirà l'utilizzo di detti spazi anche per iniziative paracommerciali.

Antistante il comparto è prevista un'ampia area adibita a verde, quale elemento di mitigazione ambientale e tutela, poichè confinante con Villa Mapelli Mozzi, elemento di pregio storico – architettonico cui ci si è relazionati con la Soprintendenza dei Beni Architettonici, nella progettazione, al fine di tutelarne la valenza.

Avendo analizzato il contesto territoriale di riferimento sotto il profilo ambientale, al fine di collocare idoneamente i nuovi fabbricati, relazionandoli con il contesto, si è reso necessario indagare sotto il profilo naturalistico e visivo, simulando i nuovi volumi valutandone la percezione.

Il delicato tema della percezione dei valori paesistici è stato quindi interpretato, dal punto di vista operativo, come contributo integrativo alla definizione dei gradi di sensibilità già assegnati tramite l'individuazione "fisica" dei beni e delle risorse.

Per questo, dopo aver definito i luoghi di rilevanza (con classe di sensibilità paesistica media, alta e molto alta) ed un insieme di luoghi d'osservazione privilegiati (strade ad alta frequentazione, strade storiche, rete sentieristica e percorsi ciclopedonali), sono stati individuati i coni ottici di connessione fra i sistemi per arrivare ad integrare i perimetri già definiti fino a comprendere gli ambiti che pur non avendo caratteristiche di notevole o eccezionale qualità intrinseca, svolgono un ruolo importante rispetto alla fruizione percettiva dei beni rilevati.

Ciò ha portato al principio insediativo proposto e alla scelta di un'elevata innovazione architettonica e strutturale che caratterizzano questi edifici che propongono elementi tecnologici nei materiali, giocando sulla linearità delle facciate accuratamente studiate perché si integrino con gli spazi pubblici esterni e assicurino la connessione dei tessuti, seguendo nelle forme le linearità dettate dalla ferrovia e dal contesto esistente.

Particolare attenzione è stata rivolta al mix di materiali ipotizzato per gli edifici: le facciate saranno realizzate con pannelli in cemento a vista ed elementi di alluminio grigliato, legno e vetro.

Questo consentirà una pulizia e una linearità di facciata che, oltre ad alleggerire i volumi, conferirà un ritmo visivo di forte qualità.

Attraverso questi elementi descritti il Polo intermodale di Ponte San Pietro si inserisce armonicamente nel territorio, generando una notevole suggestione simbolica ed offre, oltre alla funzione specifica di nodo trasportistico, ulteriori nuovi spazi pubblici ed importanti attrattori commerciali e di servizio, finalizzati ad accrescere la qualità dell'intero Paese e creando un nuovo spazio comune e di servizio, generando nuove percepibilità in un ampio scenario territoriale.

Studio Associato Balbo

Arch.Francesca Balbo