

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 URBANISTICA		
ALLEGATO	DATA	AGG.	SCALA
A 01 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>			

1. SITUAZIONE URBANISTICA

Il Comune di Ponte San Pietro è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 12 in data 26 marzo 2011 e, in parte qua, rettificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 14 dell'11 aprile 2011, divenute efficaci con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 35 in data 31.8.2011; detto PGT ha recepito il Programma Integrato di Intervento (PII in AdP) allora in formazione; tale PII, nel corso dei successivi anni, soprattutto a causa della sopravvenuta grave e virulenta crisi recessiva ed economico-finanziaria che ha particolarmente e pesantemente colpito il settore immobiliare e commerciale, ha subito una significativa rimodulazione nelle destinazioni e nelle funzioni, anche in ragione delle più limitate risorse a disposizione dell'amministrazione comunale:

E' stata quindi stralciata la previsione della realizzazione della grande struttura di vendita (GSV) in lato sud a favore di medie strutture di vendita (MSV), di più facile inserimento contestuale e di assai minore impatto ambientale.

E' stata altresì stralciata (a seguito della sopravvenuta decadenza dal finanziamento regionale) la previsione della realizzazione della stazione autolinee e del relativo collegamento (sovrappasso), con redistribuzione dei parcheggi a servizio della mobilità su ferro (stazione FS) e gomma (fermata bus) in misura congrua rispetto alla necessità media verificata nel corso degli ultimi anni.

E' stata invece confermata la previsione della realizzazione del sottopasso ferroviario, strategicamente rilevante per la connessione Nord-Sud delle porzioni di territorio interrotte dalla massicciata ferroviaria e la fruibilità dei parcheggi prima detti destinati alla mobilità.

Il PII, così rimodulato, 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";

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Comune di Ponte San Pietro si estende per 4,67 Km², lungo la ex SS 342, nota come "Briantea", che collega la città di Bergamo con Lecco. E' attraversato dal fiume Brembo, che divide il paese in due zone ben distinte, dista circa sette chilometri da Bergamo e confina a nord - con i comuni di

Valbrembo e di Brembate di Sopra, a sud - con i comuni di Presezzo e Bonate Sopra, ad est - con i comuni di Mozzo e Curno e ad ovest - con i comuni di Mapello e Presezzo.

E' considerato il primo paese, provenendo dal capoluogo, dell'area chiamata *"Isola"*, ambito geografico che comprende 21 comuni, suddiviso dalle acque dei fiumi Adda e Brembo e dalla netta divisione delle valli e delle montagne orobiche antistanti.

Il nucleo storico di Ponte San Pietro si attesta lungo le vie di comunicazione che si diramano dalle sponde del fiume Grembo e trovano nel ponte un importante elemento di connessione portando la struttura urbana ad assumere un modello ragiforme oggi appena riconoscibile all'interno della maglia regolare delle nuove aree residenziali e produttive.

Il Comune si è sviluppato a partire dalle borgate di Ponte San Pietro e Locate, nelle vicinanze della quale è sorta, intorno alla fine del Settecento la *"Villa Mapelli Mozzi"*, coeva e simile alla *"Villa Reale di Monza"*.

Successivamente, nell'ottocento, grazie alla sostituzione del *"Ponte Vecchio"*, fu realizzato il collegamento ferroviario e a seguito, la famiglia Legler insediò un cotonificio che ha segnato l'inizio dell'industrializzazione del paese.

Attualmente si riconoscono più nuclei denominati *"Briolo"*, *"Clinica"*, *"Piscine"*, *"Locate"* e *"Villaggio S. Maria"*.

"Briolo" è localizzato nella parte settentrionale del paese e fino all'anno 2004 contava una densità abitativa di circa 1000 persone. Era separato dal centro abitato principale da un'area verde incolta che oggi è stata sostituita per intero da fabbricati di recente costruzione che hanno portato il numero complessivo degli abitanti a circa 2000 unità.

Sul territorio si contano due piccole chiese con due storie completamente differenti. San Marco, la minore, era in origine una piccola cappella immersa nei campi nella quale, in tempi antichi, erano sepolte le vittime delle grandi infezioni di peste mentre la seconda, offerta al culto di San Michele Arcangelo, si trova incastonata nel più vecchio casolare di Briolo, il quale risale ai primi anni dell'800, quando tutto il quartiere non era che una grande distesa di campi.

"Locate" si colloca invece nella periferia est, ha origini contadine ed è nato come raggruppamento dei cascinali, alcuni dei quali tuttora presenti, che servivano per il lavoro nei campi. Successivamente si ingrandì e diventò Comune per poi entrare a far parte del Comune di Ponte San Pietro agli inizi del XX secolo (Regio Decreto n.2351 Roma 04.12.1927 come da lapide depositata nell'edificio sede del municipio).

Altro nucleo presente nel Comune è il *"Villaggio Santa Maria"*. Originariamente sorto come centro abitativo per gli operai della vicina industria Aeronautica Caproni (non a caso, originariamente era detto *"Villaggio Caproni"*) mantiene ancora oggi le caratteristiche vie strette e perpendicolari, con villette a schiera di due piani, originariamente identiche fra loro ed oggi alterate per via dei molti lavori di ristrutturazione ed ampliamento.

Come mostrano i Repertori del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvati dalla Provincia di Bergamo, il territorio è interessato da numerosi vincoli culturali ed ambientali ai sensi del D. Lgs 42/2004 e dal vincolo automatico ai sensi dell'art. 142, lettere c) e g) dello stesso decreto. L'area oggetto dell'intervento si colloca al centro del territorio comunale in prossimità del confine amministrativo con il Comune di Brembate Sopra ed è catastalmente identificata dai mappali nn. 2518-330-331-2977-2979-328-329-571-2438-1819-287-559-295-1541-1542-273-297-957-958-970-971-1116 del foglio n. 205 del Comune censuario di Ponte San Pietro.

L'ambito di interesse, adiacente alla ex SS 342 è parzialmente libero da edificazione ed è stato ricompreso dal vigente Piano di Governo del Territorio all'interno di un comparto destinato alla realizzazione di un volume edificatorio pari a 50.000 mc, finalizzato alla realizzazione di un centro di interscambio.

Tuttavia la presenza di assi infrastrutturali su ferro e gomma di primaria importanza e le previsioni avanzate a livello provinciale in merito ad una possibile evoluzione del servizio ferroviario attuale rende auspicabile una rivisitazione di quanto originariamente previsto in termini di destinazioni d'uso e di volumetria per consentire la realizzazione di un "Centro Intermodale".

Il progetto prevede un parcheggio di interscambio a servizio dei pendolari che gravitano sulla stazione ferroviaria esistente ed immediatamente accessibile dalla viabilità primaria attraverso la realizzazione di una nuova rotatoria sull'asse viario; la riqualificazione e riprogettazione dell'area antistante attraverso la creazione di strutture di supporto commerciali e di servizio; la realizzazione di un collegamento a detta ferrovia, attraverso un sottopasso in prossimità della stessa e direttamente collegato da un passaggio pedonale ipogeo con il parcheggio pubblico.

Al di sopra del parcheggio reperito quale standard delle attività insediate sorgerà una piazza pubblica con fronte Briantea.

Neo comparto nord saranno previste funzioni di ristorazione food & beverage con la relativa viabilità e parcheggi.

Si riportano di seguito alcuni dati quantitativi riferiti all'intervento in oggetto:

<i>Superficie intervento</i>	<i>mq 52.542,00</i>
<i>Superficie Lorda di Pavimento commerciale – terziario - servizio</i>	<i>mq 16.657,00</i>
<i>Standard urbanistico richiesto 100% S.l.p.</i>	<i>mq 16.657,00</i>
<i>Parcheggi ad uso pubblico reperiti</i>	<i>mq 18.880,00</i>
<i>Parcheggi di interscambio</i>	<i>mq 3.980,00</i>
<i>Parcheggi pertinenziali richiesti</i>	<i>mq 4.977,10</i>
<i>Parcheggi pertinenziali reperiti</i>	<i>mq 6.055 > mq 4.977,10</i>
<i>Viabilità</i>	<i>mq 9.669,00</i>
<i>Piazza pubblica</i>	<i>mq 10.330,00</i>
<i>Percorsi pedonali e ciclopedonali</i>	<i>mq 1.435,00</i>

<i>Aree a verde</i>	<i>mq 6.383,00</i>
<i>Area a verde pensile</i>	<i>mq 3.685,00</i>
<i>Di cui standard</i>	<i>mq 44.693,00 > mq 16.657,00</i>

3. COMPONENTI DEL PAESAGGIO FISICO NATURALE ED AGRARIO

Il quadro del paesaggio naturale ed agrario prende in considerazione le aree del territorio che mostrano un'impronta di antropizzazione meno profonda: sono aree paesisticamente meritevoli per un intrinseco valore dei suoli e costituiscono il patrimonio ambientale locale. Tuttavia l'attribuzione di una classe di sensibilità paesistica elevata, oltre a dipendere dalla qualità dell'elemento naturale in sé è legata imprescindibilmente anche al contesto di riferimento: usualmente si valorizzano le zone appartenenti a tipologie di paesaggio naturale o agrario omogeneamente raggruppate per spazi contigui più o meno vasti e si attribuiscono classi di sensibilità elevate alle componenti fisiche e naturali in grado di restituire il reale valore ecologico ed ambientale del territorio in esame.

Diversamente, in considerazione dell'interazione dell'elemento umano con i suoli adibiti ad uso agricolo, è necessario addurre considerazioni differenti riguardo alla valutazione del paesaggio agrario. Infatti il territorio è da sempre sottoposto - da parte dell'uomo - a pratiche agricole che contribuiscono alla definizione del paesaggio sia con l'alternanza delle colture che con gli adattamenti delle morfologie del terreno e le strutture connesse con l'attività di coltivazione (terrazzamenti, sostegni, partizioni dei campi, canalizzazioni, ecc.).

Proprio la presenza di colture ed elementi di spicco nel panorama agricolo, quali filari alberati o componenti naturali a divisione dei fondi agricoli, contribuiscono a rendere il territorio in cui sono posti meritevoli di una classe di tutela superiore (classe 3): questa scelta è particolarmente giustificata nel caso in cui le zone coltivate abbiano una consistente estensione, non siano inframmezzate da trame di tessuto edificato diverso da cascine o attrezzature necessarie alla conduzione delle attività agricole (nella peggiore delle ipotesi a destinazione produttiva) e risultino altresì fruibili in maniera coerente e funzionale alla loro vocazione, cioè attraverso opportuni percorsi a bassa percorrenza o riservati.

Nel corso della valutazione paesistica, talvolta è possibile rilevare la presenza di alcune componenti di spicco ed emergenti che acquistano un valore preponderante all'interno dell'ambito territoriale di riferimento in virtù di una particolare conformazione, per via di una posizione dominante rispetto all'intorno o per un elevato valore rappresentativo: qualora siano presenti tali elementi eccezionali, vengono identificati con una classe di sensibilità molto alta, mettendone in evidenza il ruolo primario rispetto all'ambito in cui si collocano.

Analogamente ambiti di modeste dimensioni prossimi alle zone edificate, o interstiziali ad esse, sono stati valutati con classe di sensibilità bassa (fatti salvi casi d'immediata vicinanza con contesti storici o aree naturali di pregio).

Nel Comune di Ponte San Pietro è possibile riconoscere componenti naturali di grande importanza rappresentate dal corso del fiume Brembo e dalla vegetazione ripariale di pertinenza che mantengono tratti di grande valenza ambientale e che caratterizzano la parte centrale del territorio attraversandolo da nord a sud.

Nel resto del Comune, le aree naturali sono più che altro residuali e dovute ad una naturalizzazione "involontaria": vedasi per esempio gli spazi interclusi fra la ferrovia e la viabilità pubblica, le aree abbandonate e incolte poste nei pressi della "Villa Mapelli Mozzi" ed i bordi dei corsi d'acqua che interessano il territorio comunale.

Dal punto di vista agricolo, unica emergenza da segnalare, è la tenuta della "Villa Mapelli" che si distingue ancora per l'unitarietà dell'ambito e la rappresentatività dell'identità locale. Le altre zone agricole coltivate e mantenute in attività sono poste ai margini del tessuto urbanizzato e spesso si mostrano come ambiti interclusi.

Relativamente alle componenti del "Paesaggio fisico – naturale ed agrario" sono inoltre da segnalare alcuni beni paesaggistici ed ambientali, di seguito elencati, disciplinati dalla parte Terza, titolo I del D.Lgs. 42/04 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 6 luglio 2002, n.137" e da uno dei due articoli ancora vigenti della L.431/85 (Legge Galasso), art. 1 ter, "Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale".

Beni paesaggistici ed ambientali:

- Fiumi-torrenti-corsi d'acqua - art. 142, comma 1, lettera c)
 - Fiume Brembo
 - Torrente Quisa

L'area interessata dal presente procedimento è rappresentata da tre ambiti distinti, collocati al limite settentrionale del nucleo edificato principale di Ponte S. Pietro e nettamente delimitati da infrastrutture viarie di carattere primario rappresentate dalla ferrovia, dalla ex SS342 e dalla SP155. La porzione posta a sud, compresa fra la statale e la ferrovia e situata nei pressi della stazione, appare come spazio intercluso al tessuto urbanizzato, in cui si riconoscono seminativi semplici, vegetazione arbustiva ed un filare alberato disposto lungo il sedime della strada ferrata.

Analogamente, le porzioni collocate più a nord, che risultano una completamente incolta e l'altra destinata a seminativo, si collocano appena oltre la ex SS 342 in prossimità di un incrocio a raso e di aree urbanizzate a confine con il Comune di Brembate di Sopra.

4. COMPONENTI DEL PAESAGGIO STORICO CULTURALE E URBANO

A differenza di quanto avviene per gli ambiti che compongono il quadro del paesaggio fisico–naturale ed agrario, le componenti del paesaggio storico–culturale ed urbano segnalano in modo

inequivocabile la presenza del fattore antropico: l'organizzazione del paesaggio appare chiaramente modellata a favore dell'elemento umano per un utilizzo funzionale e razionale.

Le classi di sensibilità del paesaggio storico-culturale, definite analizzando le cartografie storiche (tavole IGM di prima levatura e catasti prenovocenteschi) ed effettuando sopralluoghi in sito, sono calibrate su parametri quali l'interesse storico e simbolico, la composizione architettonica e lo stato di conservazione comprendendo anche i beni non segnalati nelle pubblicazioni e negli elenchi a disposizione. In considerazione di ciò, si attribuisce a priori un valore di sensibilità media o alta ai nuclei di antica formazione e ad altri manufatti di particolare interesse storico o ambientale, compresi i relativi ambiti di pertinenza (anche visiva).

Analogamente a quanto avviene per le componenti del paesaggio fisico-naturale ed agrario, talvolta è possibile rilevare la presenza di alcune componenti di spicco o emergenti che acquistano un valore preponderante all'interno dell'ambito territoriale di riferimento per via di una posizione dominante rispetto all'intorno o per un elevato valore architettonico. In entrambi i casi tali elementi, qualora presenti, vengono identificati con una classe di sensibilità molto alta per metterne in evidenza il ruolo primario rispetto all'ambito in cui si collocano.

Gli ambiti urbanizzati che non si pongono in particolare evidenza per valore storico o culturale ma che sono caratterizzati da edilizia rada e/o localizzati in posizioni sensibili per la percezione generale dell'ambiente sono classificati con valore di sensibilità paesistica bassa, volta quanto meno ad evidenziare una diversificazione rispetto all'urbanizzato di alta densità contraddistinto da caratteristiche costruttive di forte impatto.

Per questo l'edificato che non presenta particolari emergenze o pregio storico-formale viene classificato con sensibilità paesistica molto bassa e la medesima classe viene attribuita alle zone con prevalente destinazione produttiva, in quanto non presentano caratteristiche paesistiche di alcun pregio e spesso concorrono a penalizzare fortemente la percezione del paesaggio.

Relativamente alle componenti del *"Paesaggio storico – culturale ed urbano"* sono inoltre da segnalare alcuni beni, di seguito elencati, disciplinati dalla parte Seconda, titolo I del D.Lgs. 42/04 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 6 luglio 2002, n.137" e da uno dei due articoli ancora vigenti della L.431/85 (Legge Galasso), art. 1 ter, "Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale".

Beni culturali

Dai Repertori del PTCP di Bergamo risultano presenti i seguenti beni vincolati ai sensi degli artt. 10, 11, 12, a loro volta riportati nell'analisi di Piano di Governo del Territorio:

1. *Casa signorile con strutture del sec. XV con annesso rustico – via A. Toscanini 12-14-19-21*
2. *Villa Mapelli Mozzi*
3. *Sagrato della ex parrocchiale dei SS. Pietro e Paolo*

Risultano inoltre presenti sul territorio i seguenti beni:

4. Chiesa di Sant'Antonio
5. Chiesas di San Marco
6. Chiesa di San'Antonino Martire - Locate
7. Chiesa S. Pietro Apostolo
8. Palazzo Avogadro Rovelli
9. Palazzo Mojana
10. Palazzo Scotti (oggi municipio)
11. Villa Berizzi
12. Villa Moroni
13. Case operaie Legler
14. Ponte in pietra sul Grembo (rifacimento)
15. Ponte ferroviario
16. Cavalcavia ferroviario

Fra i beni elencati quelli afferenti la presente analisi sono:

1. Villa Mapelli Mozzi con parco
2. Ponte ferroviario sul Brembo
3. Cavalcavia ferroviario in pietra
4. Chiesa Parrocchiale del Cuore Immacolato di Maria
5. Palazzo Scotti - municipio
6. Ponte in pietra
7. Ex Parrocchiale SS. Pietro e Paolo
8. Cimitero e chiesa di S. Antonio

E' pertanto possibile affermare che le variazioni introdotte all'assetto urbanistico del luogo non sono tali da compromettere le caratteristiche geomorfiche e la valenza paesistica (comunque bassa) dell'area oggetto di studio.

Studio Balbo
Arch. Francesca Balbo