2 - I PROGETTI CHE HANNO PENSATO BERGAMO

I Piani Regolatori Generali.

"Pensare" una città ha significato da sempre, nella nostra tradizione disciplinare, "progettare" la sua forma. Che può voler dire, anche, stabilirne il funzionamento. Nell'un caso e nell'altro la città è pensata come un oggetto "da costruire" nella sua forma esterna e nel suo meccanismo interno. L'oggetto così concepito è "disegnato" in una serie di elaborati grafici (forme) e "prescritto" nelle indispensabili istruzioni per l'uso (norme) che insieme costituiscono il progetto cui si è dato il nome di Piano Regolatore Generale: "regolatore" della crescita urbana nelle sue forme fisiche e nei suoi assetti funzionali.

La città-oggetto è pensata nella sua dimensione a venire, ma non per l'uso che ne faranno i suoi virtuali abitanti futuri; il Piano-Progetto è fuori dal tempo di vita dei suoi destinatari. Le città viventi hanno molti secoli di vita; le città-oggetto sono immagini fugaci che scoloriscono sulla carta.

Di questi piani cartacei, Bergamo ne ha avuti tre nell'arco di cinquanta anni, tra il 1951 e il 1999. Mezzo secolo per ri-pensare una città già pensata in un tempo molto più lungo: troppo lungo per essere ricompreso in un unico sguardo.

I tempi dell'urbanistica non sono i tempi della città: troppo lunghi per la città che vive, troppo brevi per la vita della città.

Il P.R.G. del 1951 – 1956. Progetto Muzio – Morini

Come ha pensato Bergamo il primo piano del dopoguerra? Si può rispondere: come un oggetto invecchiato, da rimettere in funzione. È l'assunto di partenza della Relazione illustrativa del Piano[1]:

---

[1] La "Relazione illustrativa del piano regolatore della città di Bergamo.1951" da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) è stata pubblicata in: Comune di Bergamo. Assessorato all'Urbanistica, *L'urbanistica a Bergamo*, Bergamo 1962, pp.98 ss.

La città di Bergamo ha avuto la singolare fortuna di poter sviluppare il proprio centro moderno ai piedi della città antica e nell'area piana rimasta libera tra i borghi che occupano le dorsali dei contrafforti che salgono verso la Città Alta. Ma nuove necessità di sviluppo sono state ostacolate dai borghi stessi e dalla cintura ferroviaria che limita la città verso Sud… Occorre quindi sbloccare la città verso oriente nella direzione delle valli, verso occidente nella direzione di Ponte San Pietro e soprattutto verso Sud oltre le linee ferroviarie….

Le barriere… il blocco… i borghi assimilati alla cintura ferroviaria… anch'essi divenuti ostacoli allo sviluppo…

Se la diagnosi è semplice, non lo sono di meno i rimedi:

a) la rottura del guscio che incapsula l'oggetto urbano non può avvenire che attraverso l'apertura di nuovi tracciati viari;
b) le future espansioni non possono essere decise che in base ai criteri dell'azzonamento;
c) l'orizzonte dello sviluppo è quello stabilito dalle proiezioni demografiche.

a) La rete viaria.

…rimanendo la cintura ferroviaria dove si trova, è stato previsto il sovrapassaggio sull'asse di corso Roma (che potrà essere opportunamente realizzato in occasione del rifacimento della stazione viaggiatori) e un sottopassaggio sull'asse di via Paglia, avente la funzione di collegare la città con lo scalo merci.

La proposta di sistemazione della zona ferroviaria non fu inserita nella tavola del P.R.G. per non ritardarne l'approvazione [!!] tenuto conto della difficoltà di un accordo con le Ferrovie delle Stato; fu però allegata come studio complementare, sulla base dell'esito del concorso bandito dal Comune di Bergamo, che assegnò il primo premio al progetto degli architetti Pino Pizzigoni e Sandro Angelini.

Il superamento della barriera ferroviaria in corrispondenza della stazione è il presupposto per la realizzazione del principale asse cittadino in direzione Nord Ovest – Sud Est (una sorta di "cardine" massimo) che prolunghi fino a Orio al Serio la direttrice dei viali centrali Vittorio Emanuele, Roma, Giovanni XXIII.

Perpendicolarmente a questo asse, viene potenziata l'arteria trasversale (sorta di "decumano" massimo) che si sviluppa lungo il tracciato della roggia Serio e si prolunga a occidente verso Porta S.Pietro, a oriente in direzione delle Valli. Nel suo tratto centrale, l'asse conferma il ruolo già svolto, nel traffico urbano, dalle vie Zambonate, Tiraboschi, Camozzi, originaria circonvallazione lungo il percorso delle muraine.

L'incrocio di questi due assi avviene, come si conviene, in prossimità dei propilei di Porta Nuova, ombelico della città moderna; ma un nuovo incrocio si realizzerà là dove il Piano vuole che avvenga la fondazione della città esterna, a Sud della ferrovia, sulla direttrice per Orio al Serio, dove questa interseca la grande arteria che origina a Ponte Testa e termina a Boccaleone e funge da "collettore unico" che raccoglie le provenienze da tutte le radiali periferiche.

È questo il punto dove il Piano di sviluppo delle infrastrutture vuole farsi regolatore della forma urbana ancorando la nuova espansione insediativa ad un medesimo asse urbano e ad un unico segno simbolico. Significativamente, questo nuovo atto di fondazione, questa figura urbana reiterata, non ha preso forma, non ha avuto esito alcuno. Si è realizzato invece, quello che doveva essere il "collettore unico", ma come semplice segmento di una vera e propria circonvallazione che non fa che riproporre più all'esterno analoghi anelli già individuati più all'interno della compagine urbana.

b) L'azzonamento.

Il Piano pone i suoi capisaldi sulla ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro, di abitazione, di ricreazione…al fine di evitare il pericolo di un accrescimento indifferenziato della città, ma di creare una nuova forma estetica risultante dai differenti aspetti delle varie zone e dei vari quartieri.

Per il conseguimento di un "ordinato sviluppo della città", il Piano prevede dunque le seguenti zone: 1) zone residenziali; 2) zone commerciali; 3) zone industriali; 4) zone verdi; 5) zone speciali (ferroviaria, annonaria, militare).

Per ognuna di esse, si quantificano le necessità di espansione in proporzione al probabile futuro fabbisogno.

c) La quantificazione dello sviluppo.

Riferimento base per la misura della espansione urbana complessiva, e quindi per il dimensionamento dei fabbisogni da soddisfare nelle diverse zone, è l'estrapolazione della curva di crescita demografica della città (tracciata dall'ing. Felice Poggi nel 1911…), che dovrebbe raggiungere [?] i 180.000 abitanti nel 1981 (108.000 sono gli abitanti di Bergamo nel 1951, anno di stesura del Piano). *Bisogna quindi prevedere il Piano Regolatore della futura città per una popolazione non superiore ai 180.000 abitanti; perciò, considerando che circa 10.000 abitanti saranno assorbiti dalla città attuale* [?] *gli altri 65.000* [!!] *dovranno essere sistemati nei nuovi quartieri di espansione e in parte nella saturazione di quelli esistenti completati e ordinati.*

L'espansione residenziale

Ad esclusione di Bergamo Alta racchiusa entro le mura venete, che è regolata da un apposito Piano di risanamento (1934), l'articolazione residenziale della città considerata dal piano Morini/Muzio comprende, in aggiunta agli antichi e tradizionali borghi (Canale, S.Leonardo, S.Caterina, Pignolo, Palazzo) e a quelli nuovi (S.Lucia, Fiera, corso Roma, Malpensata, Redona), che insieme costituiscono, per così dire, la città consolidata, alcuni quartieri da completarsi o ampliarsi (cioè da *ordinarsi*); altri di nuovo impianto. L'intero incremento insediativo, pertanto, (65.000 abitanti, 408 ettari) sarà distribuito in parte nei quartieri di completamento: S.Lucia (1.500 ab., 10 ettari); ex Piazza d'Armi (2.000 ab., 10 ettari); Palma il Vecchio (300 ab., 3 ha); Lorenzo Lotto (1.500 ab., 15 ha); Boccaleone (700 ab., 5 ha) con densità variabili, come si vede, tra i 100 e i 200 abitanti per ettaro. Il resto del "fabbisogno" abitativo sarà soddisfatto dai quartieri di nuovo impianto: innanzitutto la consistente espansione urbana a Sud della ferrovia (30.000 abitanti, 120 ettari, 250 ab./ha) incardinata sull'incrocio dei due assi viari che reggono l'intero Piano; e poi il nucleo residenziale lungo la via S.Martino, in località Loreto (6.000 ab., 40 ha); il quartiere verso Seriate (6.000 ab., 30 ha); il quartiere sulla strada di Gorle (9.000 ab., 60 ha); i due quartieri a Nord-Est della città, l'uno parallelo alla ferrovia della Val Brembana (4.500 ab., 30 ha), l'altro lungo le pendici della Maresana (3.000 ab., 60 ha); infine l'edificazione rada nella zona collinosa alla Benaglia e Paradiso (500 ab., 20 ha, 20 ab./ha).

Questi quartieri di nuova formazione *sono previsti limitati, autonomi, quali organismi completi in ogni loro servizio, aventi caratteri propri, cinti di spazi verdi, collegati tra loro e con il centro da arterie di grande portata, in modo che, determinata la forma e il tracciamento, si sviluppino naturalmente per vitalità propria in armonico equilibrio tra le varie classi sociali.*

La filosofia del Piano è tutta qui, e ne stabilisce il disegno: "quartieri" residenziali di nuova formazione, che danno corpo allo "sviluppo" della città, si dispongono nuclearmente a corona della città consolidata, appoggiati alle direttrici radiali e a quelle anulari che innervano l'area urbana.

L'azzonamento delle altre funzioni non è che a supporto dell'azzonamento residenziale: le aree industriali si distribuiscono a loro volta secondo una corona solo più esterna (Petosino, Valtesse, Redona, Seriate, Colognola, Grumello) e ancora legata alle principali direttrici radiali.

Anche il verde, così come la dotazione di servizi, sono concepiti alla scala di quartiere. Quanto al verde, i cinque nuovi "giardini" pubblici vanno ad attrezzare altrettante aree residenziali: 1) quella a Nord del Policlinico; 2) in località Alberata, al centro del nuovo

quartiere urbano di Sud-Est; 3) nell'attuale giardino Suardi; 4) nel terreno libero situato a Nord dell'officina elettrica, al servizio del borgo S.Leonardo, 5) a Sud della ferrovia tra le officine del Gas e la via Gavazzeni.

Quanto ai servizi, tranne la previsione di una "zona annonaria" in località Malpensata, compresa tra la radiale Cremasca e la via di accesso all'autostrada, la loro distribuzione è concepita in funzione del consolidamento di ciascun quartiere: nei quartieri di completamento attraverso la *formazione di raggruppamenti di negozi a carattere alimentare*; nei quartieri di nuovo impianto attraverso *la costituzione di un centro di vita avente, oltre agli edifici pubblici (asilo, scuole, chiesa, ecc.) un insieme di negozi per i generi vari dotato di zone porticate e di un mercato coperto per la vendita delle derrate necessarie all'approvvigionamento giornaliero della popolazione*.

Occorre solo aggiungere, dal momento che appaiono chiari i contenuti del Piano (rete viaria, azzonamento, struttura nucleare), un accenno alla sua "aderenza" alla realtà urbana di Bergamo, aderenza che registra, quanto meno, un doppio scarto: di carattere spaziale, per un verso, e di carattere temporale per l'altro. Basti considerare, sotto il primo aspetto, che il nuovo assetto insediativo della città è stato disegnato alle scale 1:10.000 e 1:5.000; quanto al secondo aspetto, il P.R.G. di Giovanni Muzio (architetto) e di Mario Morini (urbanista) è stato redatto nel 1951 e approvato con decreto 23 gennaio 1956. Le tavole di piano, integrate alle norme tecniche di attuazione, sono state stampate a colori, a cura del Comune di Bergamo, nel 1959.

Nel 1961, l'Amministrazione comunale di Bergamo ha dovuto insediare una "commissione per l'aggiornamento del P.R.G." coordinata da un otto "gruppi di studio" incaricati di istruire i contenuti di una nuova redazione del Piano.

La revisione del 1961 – 1964 al P.R.G. di Bergamo

Nella *Relazione introduttiva*[2] che accompagna la "variante" presentata dalla Commissione nel 1964 si legge:

> *La comparazione fra le previsioni del Piano 1951 e l'insediamento urbano che si è venuto conformando nell'ultimo decennio consente di valutare gli effetti della ritardata approvazione del Piano e dei conseguenti adattamenti nell'attuazione; alla mancata realizzazione di alcune previsioni fondamentali,*

[2] La "Relazione introduttiva" sui criteri di aggiornamento del P.R.G. 1951, da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) è pubblicata in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1968*, edizione a cura della rivista "Urbanistica", Torino 1970, pp.27,28

> *quali ad esempio lo sviluppo lungo il prolungamento dell'asse di via Roma a Sud della ferrovia; si è contrapposta una non prevista espansione edilizia nelle zone di Longuelo e di Valtesse che ha reso necessaria l'elaborazione di successive varianti al Piano.*
> *Le previsioni quantitative del Piano, risalenti a poco più di un decennio, sono state nettamente raggiunte e anche superate; il nucleo urbano che si è venuto conformando ha però in sé scarsissime tracce di quel piano: la dinamica insediativa ha seguito indirizzi a volte divergenti.*

Sulle cause che hanno portato a questo scollamento fra la dinamica insediativa reale e quella configurata dal Piano del '51, la Commissione non sembra aver dubbi: lo scarto è dovuto alla mancata considerazione, in quel Piano, del ruolo "territoriale" dell'aggregato urbano e, di riflesso, la sua impostazione "localistica". Nelle parole della relazione:

> *Bergamo ha accentuato la sua caratterizzazione terziaria, pertanto la destinazione di uso delle aree comprese nel suo limite amministrativo non potrà assolvere esclusivamente funzioni di ordine locale, ma rispondere, in alcuni casi, ad interessi territoriali ben più vasti.*

Ne derivano i criteri che hanno informato le nuove ipotesi di piano:

- *accentuazione delle funzioni residenziali e terziarie e conseguente individuazione nelle maglie del Piano di ampie aree destinate ad accogliere vasti complessi residenziali, commerciali, culturali, di interesse territoriale*;
- *limitate previsioni di nuovi insediamenti industriali nel perimetro del Comune, conservando quegli impianti produttivi recentemente aggiornati compresi nella maglia urbana*;
- *riorganizzazione globale della viabilità e dei trasporti razionalizzando, per mezzo di un sistema articolato su tre assi viari fondamentali, la circolazione interna e di tangenza e considerando esigenza fondamentale la stretta interrelazione delle tre reti ferroviarie: le F.S., quelle delle Valli, le future celeri dell'Adda*;
- *una zona gravitante sul prolungamento di via Roma oltre la ferrovia, compresa fra l'asse principale interno e l'anulare di scorrimento, potrà ospitare strutture relative alla direzionalità interessante soprattutto il comprensorio.*

È quest'ultimo punto, in particolare, che segna più significativamente la distanza dal Piano precedente: dove si prevedeva il nucleo generatore di un nuovo tessuto residenziale urbano, all'incrocio dei due assi di rifondazione della città, si colloca ora una concentrazione direzionale sostenuta dal convergere di infrastrutture di carattere territoriale più esteso.

Ma perché questa ipotesi si verifichi occorre che l'asse di via Roma riesca effettivamente a superare la ferrovia; di questa si prevede pertanto l'indispensabile interramento.
Ove questo non si verificasse *gran parte della viabilità del piano sarebbe compromessa*. E questo fu ciò che avvenne. L'Amministrazione delle Ferrovie respinse la proposta di interramento degli impianti. Lo schema di Piano predisposto dalla Commissione nel 1964, che da quel presupposto traeva ispirazione, venne accantonato e non fu neppure presentato al Consiglio Comunale.

Il nuovo orizzonte pianificatorio: il Piano Intercomunale e il Piano quadro territoriale

Parallelamente agli studi condotti, fra il '61 e il '64, per la revisione del P.R.G. di Bergamo, veniva formulandosi, da parte del *Consorzio per il coordinamento urbanistico intercomunale* formato da 34 Comuni della cintura, una ipotesi di piano territoriale esteso all'intero comprensorio. Dopo lunghe discussioni, fu presentato nel 1963 all'approvazione dell'assemblea il primo Piano Regolatore Intercomunale, alla scala 1:10.000, che conteneva alcune indicazioni di massima sulla salvaguardia delle aree non urbanizzate, sulla localizzazione dei nuovi insediamenti industriali (Ponte S.Pietro, Dalmine, Zanica, Grassobio) e, a grandi linee, gli interventi per la viabilità principale: la Dalmine-Villa d'Almè, innanzitutto, e per quanto riguarda più da vicino la città, il completamento del "collettore" di Bergamo a Sud della ferrovia, con un ramo a ponente (Briantea-Isola) ed uno a levante (Statale del Tonale).
Fra le indagini preliminari alla stesura del Piano, è di particolare significato quella relativa al rilevamento della mobilità interna al comprensorio considerato che ha evidenziato il ruolo di centro direzionale svolto dal capoluogo rispetto al complesso degli insediamenti circostanti. Questa struttura di relazione territoriale diventerà il modello interpretativo della realtà insediativa metropolitana bergamasca, monocentrica di fatto, policentrica nella visione pianificatoria.

Il nuovo programma di revisione del P.R.G. (1965)

A metà degli anni '60, la percezione del manifestarsi di una nuova dimensione urbana di carattere "diffusivo" e "disordinato" era già chiara, così come la necessità di

affrontarne il controllo ricorrendo a più ampi orizzonti pianificatori. Il P.R.G. tradizionale, limitato al confine amministrativo comunale, sembrava strumento ormai insufficiente ad arginare un'espansione insediativa di carattere prevalentemente metropolitano. I Piani Intercomunali – quello milanese come quello bergamasco – avevano appunto la funzione di stabile un nuovo ambito territoriale di verifica dei processi di crescita entro il quale si potessero, con maggiore aderenza alla realtà, trarre le indicazioni di intervento urbanistico.

Il problema della revisione del P.R.G. di Bergamo, per l'Amministrazione uscita dalle lezioni del novembre '64, è subito impostato, secondo l'ottica ormai prevalente nella cultura urbanistica del Paese, assumendo la dimensione metropolitana quale contesto più appropriato della pianificazione comunale. Viene insediata una commissione (Sonzogni, Spini, Tosi) sotto la presidenza dell'assessore all'urbanistica, incaricata di formulare le linee informatrici della revisione del Piano. Linee che sono puntualmente illustrate nella relazione della commissione[3]:

> *I problemi urbanistici cittadini vanno inseriti in una visione il più possibile globale dei fenomeni di trasformazione del territorio, interpretando cioè la dimensione urbanistica come parte integrante dei problemi di sviluppo economico e sociale a tutti i livelli realisticamente e criticamente valutati… la revisione del P.R.G., pertanto, deve avvenire tenendo presente i problemi di struttura, di dimensione regionale e comprensoriale…*
>
> *Il comprensorio individuato nel Piano Intercomunale come area di attrazione della città, contribuisce a riconoscere alla stessa l'unico centro del sistema ed a conferire a questo centro tradizionale il vertice degli interessi che si stemperano nel territorio in ragione diretta con la distanza dal polo d'attrazione. La subregionale proposta* [lungo l'asse forte Varese-Como-Lecco-Bergamo-Brescia] *può determinare anche una nuova struttura comprensoriale ed urbana, così da permettere al nuovo P.R.G. della città di essere formulato con un impianto aperto e lineare, capace in tal modo di accogliere con il maggior numero di gradi di libertà, questo nuovo disegno territoriale.*

Sulla base di queste considerazioni, la commissione si pronuncia contro la prefigurazione di uno schema strutturale chiuso, proponendo al contrario *un più libero svilupparsi della città secondo una maglia aperta e ricettiva all'accoglimento delle istanze che provengono dalla regione, dal comprensorio, dal territorio.*

Ad una tale previsione si oppone di fatto *il disegno della città espresso nel sistema di urbanizzazione a mezzaluna* [la stessa espressione usata in seguito da Bernardo Secchi] proposto dallo schema

[3] Il testo da cui sono tratte le citazioni (in corsivo) è pubblicato in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.31,32

precedente di revisione del P.R.G.: schema radiocentrico impostato sull'incrocio degli assi urbani primari e sulla circonvallazione che inviluppa la città costringendo alla saturazione edificatoria l'arco pedecollinare meridionale, di grande valore paesistico.

Appare determinante, per il disegno della nuova città, *una configurazione lineare di sviluppo per sbloccare il sistema d'avvolgimento descritto… La giacitura di un nuovo organismo a sviluppo lineare che assuma come spina dorsale della composizione urbanistica l'andamento della linea ferroviaria Lecco-Brescia, sembra la più idonea a recepire le indicazioni emerse dalla pianificazione territoriale e a svincolare la città dalla tenaglia dell'accerchiamento di un sistema di viabilità principale e secondaria che l'avvolge.*

Scartata l'ipotesi di un totale interramento della linea ferrata nel suo segmento urbano, in quanto non commisurata al reale potenziale economico della città, *l'indirizzo per uno sviluppo urbano lineare piuttosto che radiocentrico dovrebbe realizzarsi con la previsione di strade complanari adiacenti alla linea ferroviaria Lecco-Brescia e costituenti la linea di appoggio e di distribuzione per le vecchie e per la nuova struttura urbana.*

In armonia con queste indicazioni, *si prevede la localizzazione di attività terziarie, direzionali, commerciali, culturali e di attrezzature a livello urbano a valle della ferrovia e comunque nella zona delimitata dal tracciato della circonvallazione nel suo settore centrale. A mezzogiorno di detta zona, dovrebbero articolarsi i nuovi nuclei di espansione della città, secondo previdenti criteri conservativi delle possibilità attuali di facile penetrazione viaria e ferroviaria.*

A seguito dei lavori della commissione, l'Amministrazione affidava nel 1965 la revisione del P.R.G. agli urbanisti Giovanni Astengo e Luigi Dodi. Gli studi preliminari hanno occupato il triennio '66-'68; la stesura del nuovo P.R.G. l'ultimo trimestre del 1969.

Le due ipotesi di piano-quadro territoriale

Gli studi preliminari[4] alla redazione del nuovo P.R.G. si sono applicati non tanto, come di consueto, all'analisi dei dati della dinamica insediativa interna al territorio comunale, quanto alla costruzione di un quadro di riferimento alla scala comprensoriale. *Ciò comportava la sostanziale modifica del piano di studi. Diventava necessaria…l'individuazione di un "comprensorio di pianificazione" interessante per l'intera area bergamasca, da esplorare e definire nei nuovi limiti territoriali, nella sua dinamica socio-economica interna e nei suoi fondamentali rapporti col territorio esterno, e si proponesse, come obiettivo, di definire correttamente le essenziali e più opportune linee di sviluppo e di assetto*

[4] Si veda la "Nota introduttiva" al nuovo programma di revisione del P.R.G. (1965) da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) pubblicata in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.35 ss

territoriale di questo comprensorio, per poter disporre, per il Piano Regolatore di Bergamo, almeno di un attendibile e chiaro "quadro di riferimento".

L'analisi della *densità territoriale* estesa all'intera provincia ha individuato inizialmente un'area di 126 comuni, limitata a Nord dalle prime pendici delle prealpi Orobiche, ad Est e a Ovest dall'Oglio e dall'Adda, a Sud dalla linea ferroviaria Milano-Treviglio-Brescia, area nella quale si è verificata, nel periodo '61-'66 la maggior dinamica insediativa e la maggior densità territoriale.

All'interno di tale area si è quindi circoscritto un *comprensorio* di 49 comuni, con una popolazione di 300.000 abitanti, al centro del quale è il comune di Bergamo, con 120.000 abitanti.

Il comprensorio è caratterizzato da un *indifferenziato sistema di urbanizzazione articolato su direttrici di sviluppo in atto sia radiali che trasversali: le prime si irraggiano, quasi con continuità, dall'agglomerato del capoluogo lungo i cinque assi principali, verso Dalmine, Ponte S.Pietro, Almè in Val Brembana, Alzano in Val Seriana, Seriate; le seconde hanno andamento Nord-Sud, parallelamente ai fiumi Brembo e Serio, in corrispondenza dei quali esse intersecano gli assi di sviluppo radiali.*

L'agglomerazione comprensoriale così definita è stata considerata, in termini urbanistici, come un'unica *regione urbana* dotata di propria *struttura interna* (attività economiche e residenze), di propria *ossatura portante* (le reti di comunicazione) e di propria *dotazione urbana* (attrezzature e servizi). Deve essere quindi considerata come un *macro sistema*, in termini economici globali, *l'azienda città produttrice, per tutti i cittadini, dei servizi resi dalla propria dotazione urbana e dalla propria ossatura portante.*

Appaiono quindi chiari i contenuti e gli obiettivi della pianificazione urbanistica considerata in un'ottica metropolitana: *a parità di sviluppo socio-economico e di costi di impianto e di gestione sono certamente da preferire quella regione urbana capace di offrire ai propri cittadini il massimo di benefici sociali e di rendimento economico per la collettività. Pertanto, fissata per un determinato orizzonte temporale, la prevedibile quantità di sviluppo socio-economico compatibile con il sistema generale, regionale e nazionale, si tratta di individuare, fra le varie possibili combinazioni e distribuzioni spaziali degli elementi strutturali e infrastrutturali che realizzano, secondo prescelti standards urbani e nel prefissato orizzonte temporale, lo sviluppo ipotizzato, quelle combinazioni che, a parità di costi massimizzi i benefici sociali e il rendimento economico oppure quello che, a parità di rendimento economico e di benefici sociali, minimizzi i costi.*

Il Piano uscirà dunque dalla *comparazione fra differenti, ma omogenei e coerenti modelli di sviluppo per la regione urbana considerata*; tale comparazione diventa, in questa logica, *l'unico mezzo corretto per la valutazione della minimizzazione dei costi d'impianto e di gestione.*

In base a tali principi sono stati predisposti due *piani-quadro* per l'intera area comprensoriale bergamasca da assumersi, e confrontare, come altrettanti varianti globali delle stesse quantità di elementi di sviluppo ragionevolmente ipotizzate per la stessa area, e pertanto confrontabili come differenti tipi di *organizzazione strutturale* delle stesse quantità, condizione ritenuta preliminare e indispensabile a stabilire criteri di *organizzazione insediativa.*

Una volta assunta, come ultimo riferimento quantitativo per la crescita demografica, socio-economica e insediativa, la previsione di 400.000 abitanti per il comprensorio (con un incremento di 120.000 unità) e di 150.000 per il comune centrale (con un incremento di 30.000 abitanti) la distribuzione delle quantità parziali all'interno del territorio è stato oggetto di due piani-quadro presentati in alternativa non tanto per il dimensionamento delle ipotesi di sviluppo quanto per i differenti modelli di assetto territoriale a supporto di un medesimo sviluppo.

Per entrambi gli schemi di Piano, si tratta di dar forma ad un'area urbana – una concentrazione, una nuova città – di 400.000 abitanti, da considerare la dimensione effettiva della città vera e propria consolidata al centro dalla più recente nebulosa urbana.

Le due soluzioni presentate ad una valutazione comparata rispondono a due diversi concetti: distribuzione lungo gli assi (primo schema); distribuzione secondo poli (secondo schema).

Il primo schema parte dalla constatazione della situazione di fatto, e cioè dell'urbanizzazione crescente lungo gli assi, e ne individua la maglia infrastrutturale di supporto, che in alcuni casi duplica o addirittura triplica la maglia esistente al limite di saturazione e di congestione (strada di Val Seriana, pedemontana verso Como e Varese).

Questa distribuzione secondo assi prevalenti, alternando situazioni già compromesse, situazioni di espansione in atto e nuovi insediamenti, viene a creare una continuità nell'uso del suolo secondo le direttrice storiche principali. Si creano così delle strutture ad andamento lineare, delle vere e proprie città lineari, o meglio dei tronchi di città lineari, supportate dagli assi portanti e con l'alternanza in esse di zone esistenti, da sistemare, completare e integrare di servizi, con zone di nuovo impianto.

Queste lunghe proiezioni urbane (produttive, residenziali, di attrezzature) si dipartono da Bergamo conservando, e confermando, alla città centrale il suo ruolo di baricentro della intera configurazione insediativa. Ruolo ribadito da due scelte urbanistiche complementari: la prima è quella di una rinuncia abbastanza esplicita e consistente all'impianto di nuovi nuclei residenziali; la seconda è che tutte le principali attività direzionali restino nel capoluogo, in quell'area a Sud della ferrovia (dove il Piano precedente aveva previsto una consistente espansione residenziale) opportunamente potenziata con le necessarie infrastrutture (circonvallazione, linee celeri dell'Adda, aeroporto…).

Si costituirebbe, quindi, in questo punto nodale e baricentrico, secondo le previsioni del primo modello di Piano-quadro, il cervello motore di tutto il comprensorio ristrutturato.
Il secondo schema strutturale vuole essere alternativo al primo nel contrastare radialmente la disseminazione insediativa.
Concentrando le operazioni di espansione in alcune grosse aree si è perseguita l'ipotesi di una "città nuova" articolata in alcune poche e grosse concentrazioni. È la scelta di un sistema basato su poli preferenziali, anziché su assi preferenziali: sono le scelte ubicazionali a precedere e a condizionare le scelte infrastrutturali. Elemento determinante e caratterizzante del secondo schema è pertanto la proposta di creazione di una città nuova di cospicue dimensioni a Torre de' Roveri (50.000 abitanti, la metà dell'intero incremento comprensoriale). Tale concentrazione residenziale contrasta l'immagine di un territorio omogeneamente conurbato, in funzione di un sistema costituito da parti ben distinte, di un territorio polarizzato. Questo sistema "organico" e articolato comprende altri episodi di concentrazione insediativa come quella di Villa d'Almè (che insieme a Torre de'Roveri dà forma ad uno sviluppo polarizzato agli estremi Est-Ovest del comprensorio; come quella di Dalmine, che consolida il terzo polo a Sud, attorno alla città di Bergamo. Al centro del sistema, si conferma comunque il polo direzionale, nella ubicazione quasi obbligata fra la stazione ferroviaria e quella aeroportuale.
In definitiva, questa città polarizzata consentirebbe nel suo hinterland la crescita molto più elastica, molto più libera sia delle sedi di lavoro che delle attrezzature per i servizi. Con un unico inconveniente prevedibile: più lunghi percorsi tra residenza e zone di lavoro, a causa della maggior concentrazione residenziale in poli ben precisi. Ma la maggior qualificazione ambientale (secondo gli standards) di questi ultimi dovrebbe compensare i maggiori tempi e i maggiori costi di percorrenza…
I due schemi insediativi proposti dai Piani-quadro territoriali rispondono a due concezioni diverse dello sviluppo urbano, diverse nella struttura e nella forma, anche se le quantità di base sono le stesse.
L'Amministrazione comunale di Bergamo dovrà scegliere quale dei due schemi dovrà essere assunto come riferimento di pianificazione territoriale per la stesura del nuovo Piano Regolatore Generale.
Nella seduta del 21 dicembre 1968 viene posto in votazione il seguente ordine del giorno: *Il Consiglio Comunale, a conclusione della discussione sugli schemi strutturali di Piano-quadro territoriale, predisposti dai progettisti incaricati di redigere il progetto di P.R.G. del Comune di Bergamo, opta per la soluzione di uno "sviluppo per poli" come previsto dallo schema strutturale contrassegnato con il numero 2.*

Il P.R.G. di Bergamo, 1965-1969. Progetto Astengo-Dodi

Il nuovo P.R.G.[5] si iscrive dunque nella logica del Piano-quadro territoriale, assunto nel suo secondo schema come necessario riferimento per l'assetto insediativo dell'area metropolitana bergamasca, per un orizzonte temporale di un ventennio. Dal Piano-quadro, il nuovo strumento urbanistico trae le sue fondamentali caratteristiche per quanto attiene al contenuto, alle dimensioni di sviluppo, alle scelte spaziali. L'ipotesi di crescita, per i prossimi vent'anni della città di Bergamo da 120.000 a 150.000 abitanti, e dell'area metropolitana da 300.000 a 400.000 abitanti, hanno fissato le dimensioni fondamentali dello sviluppo in termini di aree necessarie alla crescita urbana. Inoltre, la scelta del modello di sviluppo "per poli" e la conseguente ipotesi di città nuova a Torre de'Roveri, e il nuovo nucleo urbano di Villa d'Almè, *hanno impresso allo sviluppo urbanistico di Bergamo un particolare e ben preciso carattere di centro motore dell'intera area metropolitana… In questa logica di sviluppo territoriale, compito primario del capoluogo diventa quello di predisporre una "forte armatura urbana", costituita da un insieme coordinato di attrezzature, tanto nel campo dell'istruzione che in quello delle attività economiche, tali da garantire all'intera area metropolitana il raggiungimento di una elevata qualificazione insediativa… con la creazione di un nuovo centro direzionale, la formazione dei raggruppamenti scolastici, il recupero di Città Alta e dei Borghi, la dotazione di grandi parchi urbani e comprensoriali, il potenziamento della rete infrastrutturale.*

In sintesi, i contenuti specifici del Piano possono così elencarsi:

a) *La creazione di una ossatura portante*, che solca il capoluogo *aprendolo a tutte le interrelazioni fra ogni sua parte ed ogni parte attiva dell'area metropolitana.*

b) *La formazione di un nuovo tessuto urbano*, mediante l'applicazione integrale degli standards urbanistici tanto nelle zone interne che in quelle esterne alla città, in modo da raggiungere ovunque il "*massimo effetto urbano*".

c) *La creazione di un ambiente urbano* attraverso una duplice azione di valorizzazione del tessuto urbano: a) all'interno, con il potenziamento delle attrezzature per i servizi, adeguate nella misura possibile agli standard del D.M. 1968; b) all'esterno, con una azione di *recupero dell'ambiente naturale* (grande parco dei Colli, ampie zone di rimboschimento sulla costa della Maresana giù fino a Loreto e Longuelo, così come a Redona e alla Colvarola).

d) *Il recupero di Città Alta e dei Borghi*, da riconoscere e salvaguardare nel suo carattere di unitarietà di percorsi, di edilizia storica, di linguaggio architettonico ed urbanistico. Ma

[5] Cfr. "Contenuti, obiettivi e caratteri generali del nuovo piano" da cui sono tratte le citazioni che seguono (in corsivo) pubblicato in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.119 ss.

anche da sostenere con opportuni interventi infrastrutturali: la nuova strada di adduzione a Porta S.Giacomo; i due parcheggi sotterranei ai margini orientale (S.Agostino) ed occidentale (sotto il Seminario verso Porta S.Alessandro) della medesima strada.

e) *I campus scolastici e ospedalieri.* I parchi dei tre campus scolastici raggruppano sedi di vario ordine e grado, eventualmente anche universitario, dotati di laboratori di ricerca e attrezzature ricettive, aperti al pubblico quale luoghi di ritrovo e di ricreazione…
Analogamente, i due campus ospedalieri (l'uno presso il neuropsichiatrico, l'altro ai piedi della Maresana) sono concepiti come raggruppamento di attrezzature di varie specialità intorno ad un parco interno.
Infine il campus ricreazionale previsto nella zona della Fontana, verso Valbrembo, conclude, ai confini comunali, il parco naturale dei Colli.

f) *Il nuovo centro direzionale urbano ed il parco centrale urbano.* Fulcro di tutto il nuovo organismo urbano, centro motore dell'intera area metropolitana è il nuovo nucleo direzionale previsto sul prolungamento ideale dell'asse mediano urbano di viale Papa Giovanni, oltre la stazione e sulla direttrice per Orio al Serio. È previsto come un grande parco in cui sono inserite alcune aree circoscritte destinate ad ospitare gli edifici direzionali e la nuova Fiera di Bergamo. Vi si accede dalla città mediante un asse principale che sottopassa in galleria l'area ferroviaria e forma in quel punto un nodo di interscambio da cui si dipartono, divaricandosi, gli assi a senso unico che solcano il parco e legano fra loro le singole aree direzionali, la Fiera, il nuovo campo sportivo, collegandosi infine all'ossatura viaria principale (nuovo asse Est-Ovest Valcavallina-Como-Lecco; tangenziale di levante). Qui arriveranno le linee celeri dell'Adda, ulteriore tramite con l'area metropolitana milanese.

g) *L'autostrada urbana e la collana dei centri commerciali.* L'autostrada urbana è un ulteriore sostegno allo sviluppo urbano in senso Est-Ovest. Collegherà la via Briantea e la via Carducci col piazzale della stazione, procederà verso Est passando in corrispondenza con le ferrovie delle Valli, passerà a Nord del cimitero e si collegherà poi col nodo di via Bianzana per poter successivamente smistare la circolazione in varie direzioni. *In corrispondenza del piazzale della stazione ferroviaria, è previsto che tale infrastruttura corra su due piani, entrambi sopraelevati rispetto al piano della piazza*…In aree disposte ai lati dell'asse autostradale urbano e alle sue estremità sono individuati dal Piano aree pregiate (in parte di proprietà comunale) in cui possono sorgere edifici di rilevante consistenza volumetrica destinati prevalentemente ad attività commerciali, oltre che ad uffici, centri civici e in parte a residenza.

Questi, in complesso, i contenuti e le "idee di forza" del Piano nell'ambito comunale. Che non possono prescindere dalle operazioni previste alla scala comprensoriale quale necessario contesto del livello locale e cioè: a) la creazione della nuova città a Torre de'Roveri; b) la realizzazione della rete infrastrutturale principale sull'intero territorio; c) il controllo dimensionale e funzionale nella crescita dei vari comuni dell'area metropolitana.
Il Piano verrà adottato nel novembre 1969 e approvato nel 1972.

Il P.R.G. del 1995-1999. Progetto Secchi-Gandolfi

Per Bergamo, si può dire che sia un Piano di "terza generazione", dopo i due precedenti. E di fatto è assai lontano, nei suoi principi e nei suoi contenuti, sia dal criterio e dall'immagine dello *zoning* di Muzio/Morini, sia dalla tensione programmatoria e dalla ricerca dell'*effetto città* che informa il Piano-quadro di Dodi/Astengo.
Tre vogliono essere gli aspetti principali *che connotano in modo innovativo* questo Piano e *ne costituiscono quindi la struttura concettuale e operativa*: è un piano di *conservazione* e *trasformazione* della città; la città è concepita come un insieme di *sistemi*; il piano urbanistico è un *progetto* di città[6].
Altrettanto chiari sembrano essere gli obiettivi da perseguire: dare forma a *una città da abitare, una città verde, una città che funzioni.*
Non sembra invece considerata la circostanza che la città oggetto del Piano è già una *città abitata* e che i suoi abitanti le hanno conferito, nel tempo, forme e funzioni corrispondenti, o meno, ai loro modi d'uso della città. Se la città non è un oggetto cui dare, di volta in volta, una nuova veste e correggere, ad ogni occasione opportuna, il meccanismo di funzionamento, ma un organismo che vive, cresce e decade al ritmo di vita di chi, permanentemente o temporaneamente lo abita, allora il Piano dovrebbe avere come punto di partenza e come esito ultimo la città abitata, appunto, cioè la configurazione fisica – ad ogni scala, dall'alloggio al territorio – congruente ai comportamenti dei soggetti che si muovono nel tempo e nello spazio dell'"abitare".
L'*urbano*, quello storico come il contemporaneo, non è che una delle forme dell'abitare: il Piano *urbanistico* dovrebbe essere innanzitutto il "riconoscimento" di queste forme. Presupposto indispensabile per il loro *progetto*. Che non significa necessariamente "conservazione" e "trasformazione".

---

[6] Tutti i corsivi del testo che segue sono citazioni da: Comune di Bergamo, Ufficio di Piano, *Il Piano Regolatore Generale 1989 della città di Bergamo*, a cura di V. Gandolfi e A. Gobbi, Bergamo 1999, pp. 2-15

Conservare e trasformare

Il primo aspetto che contraddistingue la *unità* del Piano Secchi/Gandolfi è di *considerare la città esistente, nella sua totalità e indipendentemente dall'epoca della sua costruzione o dal suo stato di degrado, come oggetto di continua, capillare, necessaria, obbligatoria, ordinaria manutenzione e conservazione…*

Questa "cura" si applica a ciò che il Piano chiama *materiali* della città, da intendersi in *senso urbanistico* e non già edilizio o architettonico. Cioè il termine *materiale* stà ad indicare *tutto ciò che può essere combinato in una composizione che definisce e qualifica lo spazio urbano*. Una distinzione viene introdotta tra *materiali semplici* della città (carreggiate stradali, marciapiedi, rampe, alberature…) e *materiali complessi*, che derivano dalla aggregazione di materiali semplici: gli uni e gli altri utilizzati con tecniche e modalità compositive differenti *per costruire la città nelle sue parti*. La loro classificazione e il loro trattamento (non si parla di riconoscimento o di progetto) sono affidati ad *abachi* che ne stabiliscono le *sequenze tipiche* e ne prescrivono *prestazioni urbane di livello adeguato*.

Una concezione della città per sistemi

I "sistemi" considerati dal Piano non sono di carattere "funzionale" come di solito avviene, ma di carattere "fisico": non si tratta quindi di parti di città caratterizzate da funzioni specifiche (zone omogenee) ma da *reti di spazi con caratteristiche analoghe, che si collegano tra loro, definiti da una promiscuità di funzioni diversamente calibrate fra loro*. Coerentemente all'approccio analitico iniziale (la città come un aggregato di materiali) i *Sistemi* sono concepiti dal Piano come *materiali semplici e complessi che si aggregano e compongono tra loro*, intersecando la città nelle sue diverse parti.

Ogni materiale, ogni luogo e ogni parte di città appartengono a un Sistema perché dotati di una specifica identità, perché parti di uno specifico insieme di relazioni e di determinati caratteri morfologici.

I *Sistemi* individuati dal nuovo Piano Regolatore sono cinque, ognuno di essi composto da diversi sottosistemi:

a) il *Sistema dei luoghi centrali*, che si incentra sul *Sentierone allungato* a sua volta composto dal tratto centrale e dalle due estremità che fungono da ingresso al centro urbano;
b) il *Sistema della residenza*, che il Piano vuole comprensivo del tema della conservazione, della ristrutturazione, della trasformazione;
c) il *Sistema del verde* che deriva dalla *composizione* di cinque diversi ambiti territoriali: i cosiddetti *serbatoi di naturalità*; i cosiddetti *filtri*; i *capisaldi della pianura coltivata*; le *connessioni*;

i *capisaldi del verde urbano*; questi ultimi più semplicemente identificabili nei parchi, viali e giardini della città.

d) Il *Sistema della produzione* che si articola in due parti: a) *produzione per addizione*, che vorrebbe dire "secondo un piano", e b) *produzione per aggiunte*, cioè secondo "aggiunte di completamento".

e) Il *Sistema della mobilità* che riguarda la rete di scorrimento veicolare urbano e interurbano su gomma e la rete su ferro, cioè il trasporto pubblico e privato e la sua *compatibilità con le esigenze ambientali e funzionali della città.*

Il Piano Regolatore come progetto della città

Per "progetto della città" si intende qui il "disegno" di alcune sue parte secondo criteri dimensionali, formali e funzionali ("compositivi", in una parola) traducibili in regole e prescrizioni – *norme* – da osservarsi negli interventi attuativi. Si tratta dunque di rendere possibile il "controllo" dell'utilizzo dello "spazio urbano" attraverso lo strumento del disegno; le componenti controllabili di tale spazio sono individuate ne:

a) *le nuove scale e misure della città*, da intendersi: dei suoi edifici e dei suoi spazi non edificati;

b) *la dilatazione degli spazi aperti*, per la quale si rende necessaria una maggior *precisione* nel metterne a punto l'architettura, possibilmente svincolata dai canoni del decoro urbano ottocentesco;

c) *il confronto con le tracce del moderno*: grandi infrastrutture; mastodonti industriali dismessi; nuovi recinti per le nuove attrezzature urbane….;

d) *la costruzione di una grammatica dell'alto e del basso*, da intendere come il controllo degli indici di edificabilità in funzione del paesaggio urbano;

e) *la costruzione di sequenze*, per contrastare la *discontinuità* degli spazi e la *frammistione* dei percorsi che caratterizzano la città contemporanea, e per costruire [o ri-costruire?] una *percorribilità* riconoscibile dello spazio urbano;

f) *la costruzione di una grammatica degli impianti vegetazionali*, seguendo le tracce dei grandi esempi della Bergamo storica, opportunamente trasformate in "materiali" classificabili e tipizzabili in abachi pronti per l'uso;

g) *la costruzione di una grammatica della luce*, applicata ai luoghi urbani per dar loro riconoscibilità, visibilità e percorribilità anche attraverso l'uso dell'illuminazione cittadina non tanto come impianto tecnico ma come supporto alla architettura e all'urbanistica.

Sembra di poter cogliere, dall'elencazione di questi punti, un'attenzione al progetto urbano come ad un linguaggio di cui bisogna definire il lessico (i "materiali") la grammatica (gli

"abachi") e la sintassi (la "composizione") per poterne costruire i contenitori discorsivi (le "sequenze") e segnici (il "disegno"). È il linguaggio attraverso il quale si esprimono – vengono espressi – i "progetti norma".

I progetti norma e il principio insediativo

I progetti del nuovo Piano di Bergamo si attuano, principalmente, tramite i 27 Progetti Norma. Lo strumento, di uso corrente nella stesura dei P.R.G., vuole costituire una modalità normativa di carattere *figurale* accanto a quelle più consuete di carattere *verbale* (gli articolo) e *numerale* (le quantità tabulate) contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione.

A queste "figure" il Piano affida dunque il trattamento delle aree *di rilevante interesse urbano*, per estensione o per ubicazione e di *importanza strategica* rispetto alle previsioni di sviluppo insediativo. E qui siamo al nocciolo concettuale e di contenuto del Piano in esame.

Ciò che di solito viene chiamato "sviluppo insediativo" e che di solito si fa derivare da una "previsione" di sviluppo quantificabile in termini di incremento demografico, di uso del suolo e di volume edificabile, quantità di cui i Piani si incaricano di progettare la distribuzione sul territorio, qui, nel Piano di Bergamo che stiamo illustrando, viene chiamato *principio insediativo*. Concetto impegnativo, che dovrebbe porre a problema il criterio di fondazione di un "principio" che regoli la dinamica insediativa e che, innanzitutto, dovrebbe considerare il decorso storico di tale dinamica. E questo, è solo per dire che nel palinsesto stesso della città si può trovare il "principio" del suo sviluppo.

Nel nostro caso, *con il termine "principio insediativo" si intende l'insieme – e la reciproca interazione – dei criteri che regolano l'orientamento e l'altezza massima degli edifici, il loro rapporto con l'orografia del terreno, con la geometria delle divisioni parcellari e dei tracciati viari… i rapporti e le sequenze reciproche nella disposizione e articolazione dei volumi edificati e degli spazi aperti.*

Il "principio insediativo", in sostanza, è il criterio con il quale *si prefigurano una serie di interventi di ristrutturazione urbanistica e/o di nuova edificazione*, attuati anche attraverso la individuazione di *unità minime di intervento*, a partire dalla scomposizione di unità morfologiche in "materiali" semplici da riaggregare secondo procedure grammaticali stabilite. Procedure codificate nei documenti essenziali del Piano: le Norme Tecniche e le Guide agli interventi.

Le nuove forme per la città

a) *Il Nuovo Sentierone* (Progetto Norma n°11).

   Abbandonata l'idea dei Piani precedenti di localizzare un nuovo centro a Sud della ferrovia, il Piano Secchi/Gandolfi non rinuncia alla suggestione del grande asse centrale

Nord-Sud (questo si "principio insediativo", di significato storico e simbolico), ma ne stabilisce l'incrocio in prossimità della stazione ferroviaria, con il fascio stesso di sedimi e attrezzature che lungo la ferrovia vengono liberati e ridestinati quali nuove sedi di direzionalità pubblica e privata: il nuovo tribunale, le Poste, l'INPS, il nuovo Teatro, le nuove sedi Italcementi e TreV, due grandi parcheggi di interscambio per circa 2.000 posti auto, nuove residenze per circa 2.000 abitanti, un grande polmone verde di circa 50.000 mq. Il tutto disimpegnato da un grande anello di scorrimento veicolare intorno alla stazione che sottopassa i binari in corrispondenza di via San G.Bosco (come già avviene) e tra le vie Gavazzeni e David, prolungato fino alla via A.Maj (in previsione).

Sembra essere l'ultima risposta all'annoso problema dello scavalcamento del fascio dei binari, sempre rimandato e mai risolto.

b) *Il Sentierone allungato*

Se nei piani precedenti si favoriva, con qualche critica, la formazione di un'immagine della città come *mezzaluna* disposta intorno a Città Alta (altro "principio insediativo" derivato dalla progressiva giunzione verso l'area centrale delle braccia dei borghi), il Piano in esame sembra rifuggire nelle intenzioni da tale immagine, ma la realizza di fatto con la proposta di un *Sentierone allungato* alle sue estremità, allo scopo di estendere l'*effetto urbano* (termine ricorrente nella cultura urbanistica anni '70) del centro attuale verso Est e verso Ovest.

Sostenuto da una linea di tram veloci lungo l'arco del suo sviluppo, il Sentierone allungato non è propriamente un Progetto-Norma, ma piuttosto *una particolare modalità di intervento che accoglie al proprio interno diversi progetti-norma e stabilisce lungo tutto il proprio tracciato parametri urbanistici e densità edilizie sensibilmente superiori a quelle del resto della città.*

c) *La nuova viabilità*

Oltre all'inserimento nella maglia urbana delle tre linee di tram veloce (lungo l'asse Nord-Sud, sul Sentierone allungato e verso le Valli), il Piano prevede di recuperare a un ruolo urbano la circonvallazione attuale e la via Borgo Palazzo (oggi congestionate) assegnando il ruolo di nuova circonvallazione all'asse interurbano in fase di completamento, cui dovrebbe innestarsi la nuova tangenziale Est. L'ingresso alla città da questo versante sarà agevolato dal ridisegno della via Rovelli (prolungata verso il centro) che consentirà di raggiungere la via Angelo Maj direttamente dall'asse interurbano.

Al miglioramento del sistema della mobilità sono destinati i tre parcheggi di interscambio previsti l'uno a Campagnola e gli altri due in prossimità della stazione ferroviaria.

d) *Le grandi attrezzature urbane*

- In località La Trucca, fra la strada Briantea a Nord e l'asse interurbano a Sud, il Piano insedia la nuova *attrezzatura ospedaliera* per 1.200 posti letto, in un'ampia zona verde, servita dal tratto metropolitano della linea Ponte S.Pietro-Seriate e dai maggiori assi viabilistici Est-Ovest;
- una nuova *sede universitaria* è prevista nei padiglioni del vecchio ospedale, a creare sistema con le altre sedi universitarie di via Statuto, via Salvecchio, dell'ex monastero di S.Agostino, dell'ex sede dell'ISMES;
- il nuovo *Palazzo di Giustizia*, nei pressi della stazione, si appoggerà al grande anello viario disposto attorno allo scalo ferroviario, formato dalle vie Bonomelli e Bono, a Nord della stazione, da via Gavazzeni a Sud, ampliata e connessa al sottopasso dei binari ferroviari;
- il nuovo *polo fieristico* di Bergamo sarà ubicato in via Borgo Palazzo, alla Celadina, su un'area di 83.000 mq. Verrà a costituire la nuova porta della città sulla direttrice per Venezia, quasi a rievocare il ruolo dell'antica fiera di S.Alessandro;
- un *nuovo stadio* doveva sorgere nei pressi del polo fieristico, ma la scelta non è stata ritenuta prioritaria. Viene pertanto conservato l'attuale Stadio Comunale di viale Giulio Cesare (1923) in attesa di dar corpo a una Cittadella dello sport, fuori dal territorio comunale.

e) *I nuovi parchi e gli orti urbani*

- Il *parco Ovest* (250.000 mq, con orti urbani), compreso fra la ferrovia Bergamo-Milano e la via S.Bernardino è una dotazione dei quartieri di San Tomaso e di Colognola;
- il *parco Sud* (173.000 mq) si estende fra le vie Gavazzeni e l'attuale circonvallazione, occupa lo spazio tra la clinica Gavazzeni e il polo scolastico di C.so Europa, è da considerare un vero e proprio luogo centrale lungo l'asse che collega la pianura con la Città Alta;
- il *parco Est* (350.000 mq) in località Martinella, in un contesto agricolo, svolgerà un ruolo di connessione eco-biologica fra la pianura e il colle della Maresana.

Alla realizzazione dei nuovi parchi sono integrati l'allestimento degli spazi per *il gioco e la sosta*, il tracciamento dei *percorsi ciclabili*, la predisposizione di *orti urbani* di superficie complessiva inferiore al 10% dell'area destinata dal P.R.G. a giardini e parchi pubblici.

f) *La residenza*

È il tema che nei Piani precedenti veniva affrontato con priorità e al quale era legato sostanzialmente il calcolo dei fabbisogni (di suolo, di attrezzature, di infrastrutture) e quindi il dimensionamento del piano stesso.

La residenza non è più un fabbisogno (si contano 173.000 vani per 177.000 abitanti, al 1995) ma un "materiale" di ricomposizione della forma urbana, uno strumento di ricucitura delle smagliature lasciate nel tessuto edificato dall'abbandono industriale.

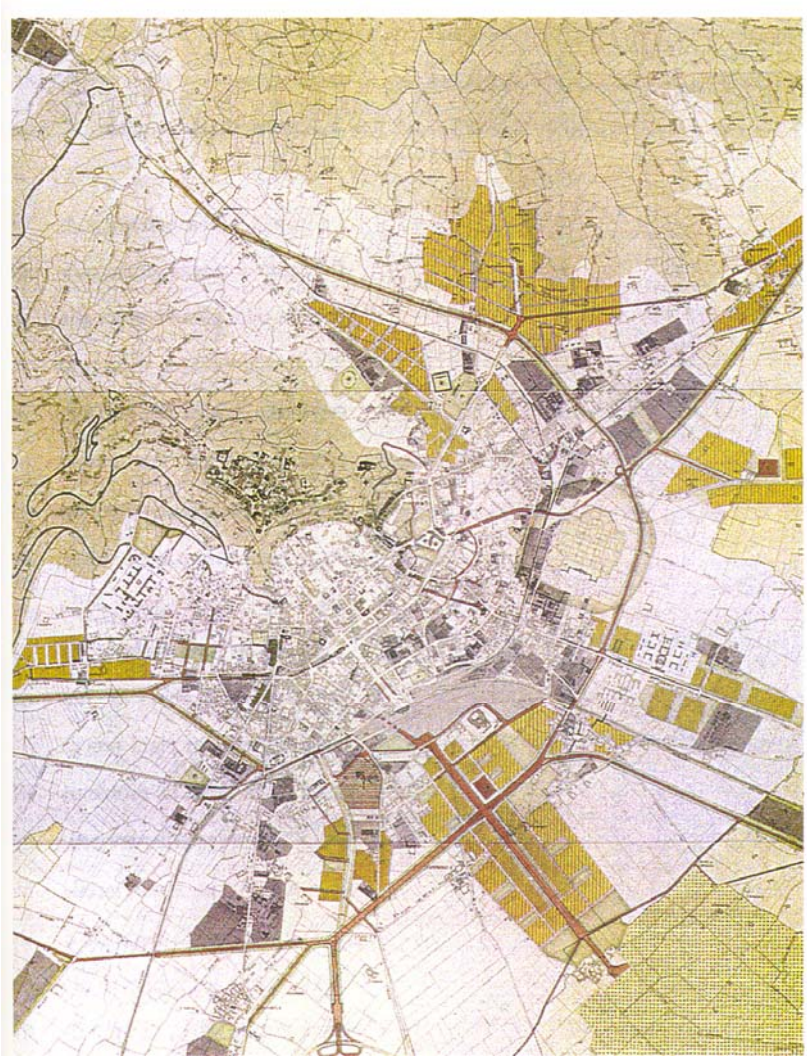
Nel Piano in esame, la nuova residenza trova posto sia nella ridefinizione dei margini urbani, nelle zone periferiche come Valtesse e Colognola, sia nei piani di recupero di aree obsolete e dismesse dalle industrie all'interno del tessuto edilizio. Aree che si sono riorganizzate come zone residenziali miste, nel "ridisegno" che ne viene fatto dai Progetti-Norma.

Il dimensionamento del Piano e gli standard urbanistici

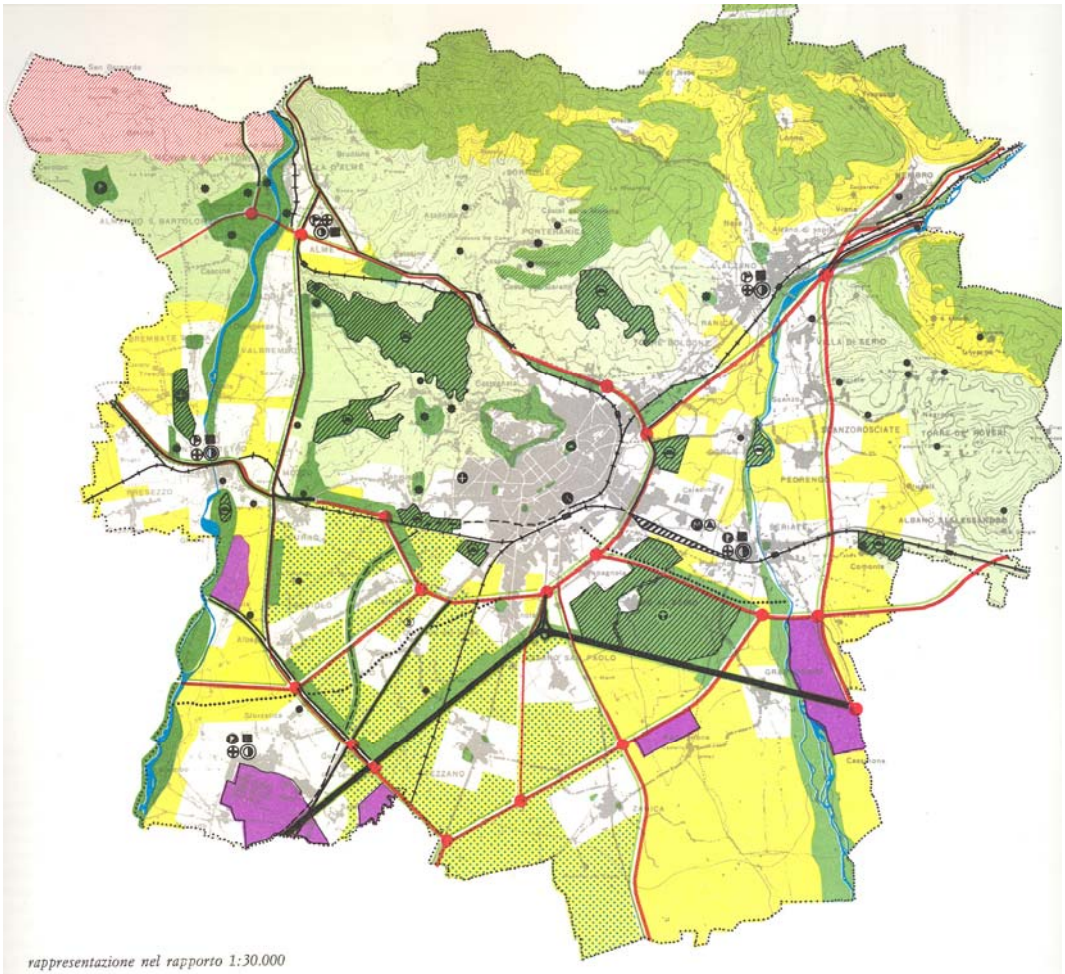
A differenza dei piani precedenti, il P.R.G. del '99 non muove dal problema del dimensionamento né ha come scopo l'applicazione corretta degli standard. Non può tuttavia evitare la verifica delle quantità. E tali quantità diventano significative se si mettono a confronto nei tre Piani.

Il Piano del '51 si dimensionava su una previsione insediativa di 180.000 abitanti al trentennio (1981); nel Piano del '69 la previsione era di 150.000 abitanti al ventennio (1989); per il Piano del '99 l'ipotesi di incremento è di 134.000 abitanti, al massimo, nel decennio (2009). Al momento della previsione, nel 1999, gli abitanti di Bergamo erano 117.000. Ora forse non superano i 110.000; erano 108.000 nel 1951, alla data del primo Piano.

In che modo i Piani urbanistici possono rendersi credibili, se degli abitanti delle aree urbane non si considerano i comportamenti nel tempo e nello spazio, i loro modi d'uso del suolo edificato e non, ma se ne contano le unità per prevedere le quantità del loro consumo del suolo? Il consumo di suolo nel Comune di Bergamo ha raggiunto oggi il 50% della superficie totale disponibile: 2.000 ettari su un totale di 4.000. Le aree vincolate dal piano vigente a standard urbanistici impegnano la metà circa (980 ettari) del suolo consumato portando la dotazione, per la città, a 48,5 mq/ab. (il minimo è di 44 mq) contro i 32 mq/ab. del 1994.



Il Prg di Muzio e Morini adottato nel 1951 e approvato nel 1956.



rappresentazione nel rapporto 1:30.000

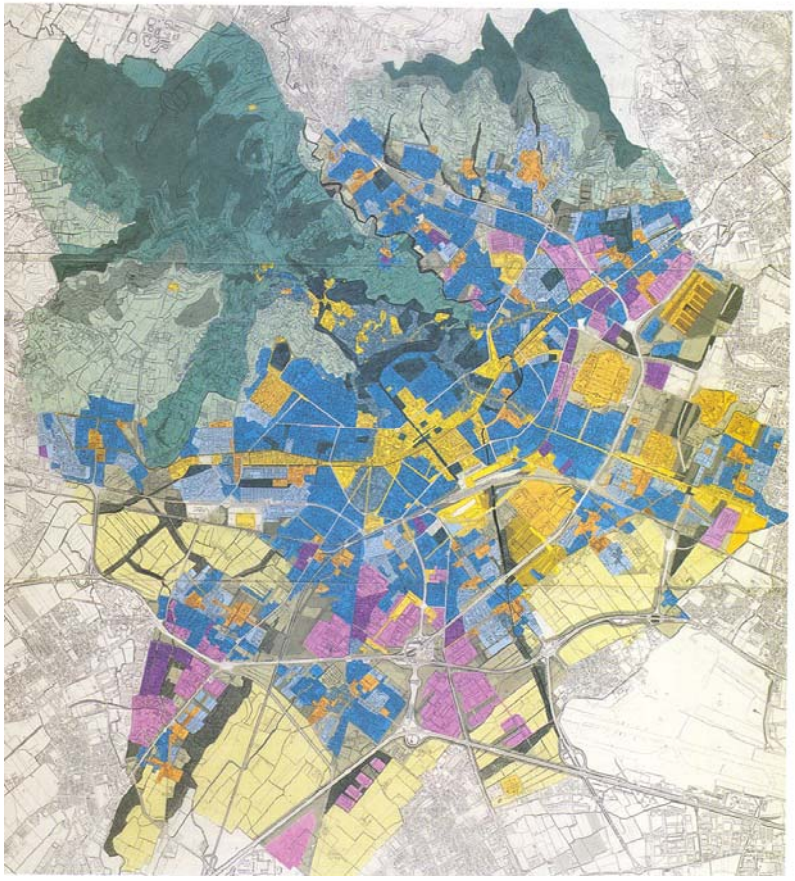
Tav. 3
Consorzio urbanistico intercomunale di Bergamo: progetto di piano intercomunale
adottato dal C. C. di Bergamo il 27-2-1963.

- zone rurali
- zone rurali da potenziare
- zone boschive
- zone boschive da potenziare
- zone di interesse paesistico
- zone di protezione panoramica paesistica e monumentale
- zone a verde con attrezzature di pubblica utilità
- verde privato vincolato
- zone di interesse geologico
- insediamenti industriali esistenti o previsti
- edifici di interesse artistico o storico valorizzati dal paesaggio
- edifici di grande interesse artistico o storico valorizzati dal paesaggio
- zone di protezione
- parco esistente o in progetto

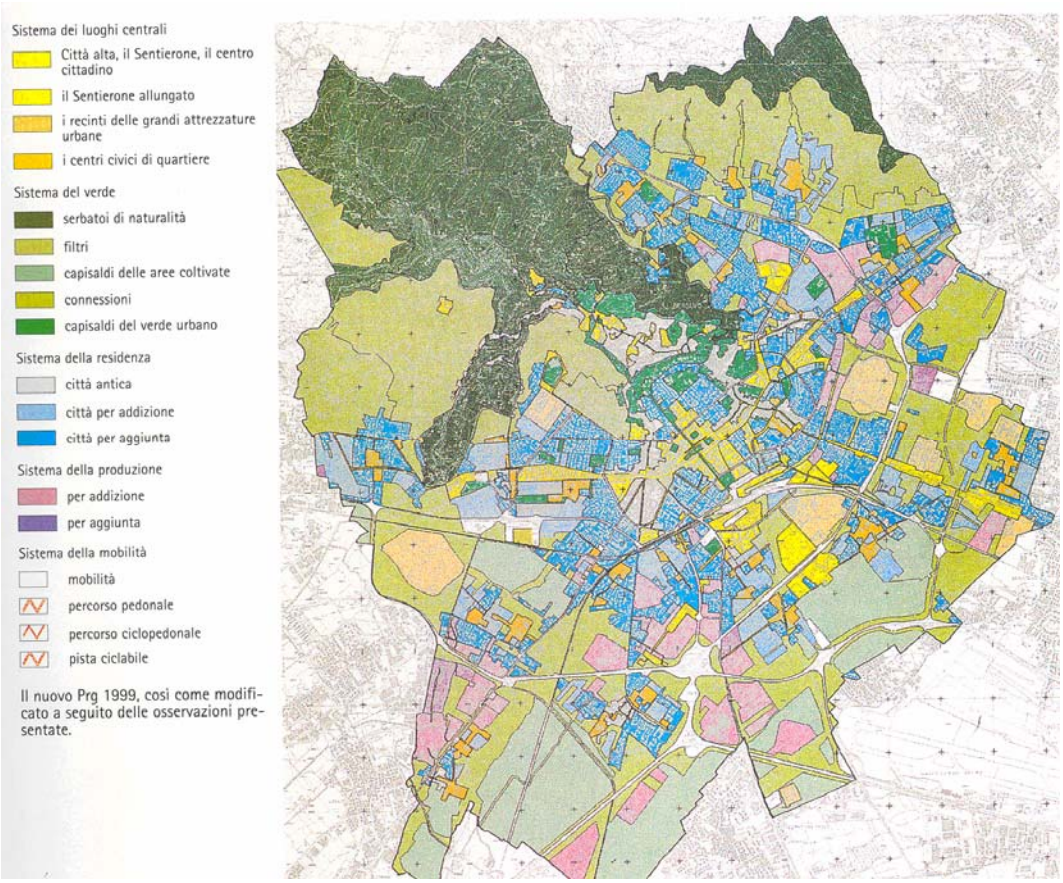
esistenti / previsti

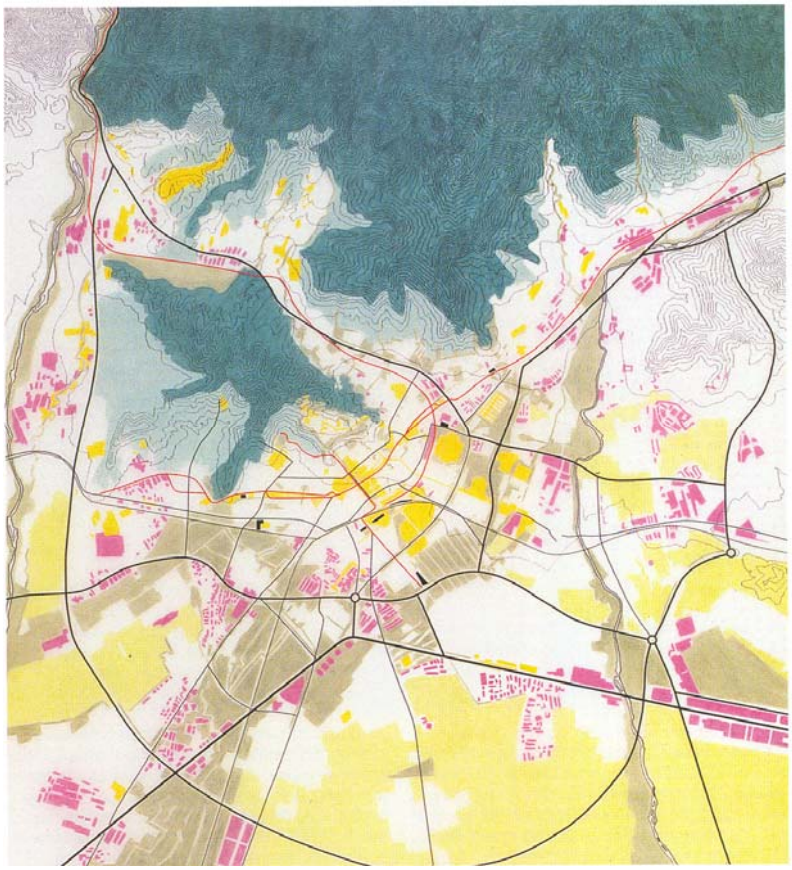
- aeroporto
- centri di istruzione
- macello
- stazione autolinee
- attrezzature sportive
- attrezzature ospedaliere
- carceri
- attrezzature turistico-alberghiere
- zona annonaria
- impianto generale di depurazione delle acque
- nodi attrezzati
- autostrade
- viabilità principale
- ferrovie

Il Prg di Astengo e Dodi adottato nel 1969 e approvato nel 1972.



Il nuovo Prg 1995: sistemi.


Sistema dei luoghi centrali
Città alta, il Sentierone, il centro cittadino
il Sentierone allungato
i recinti delle grandi attrezzature urbane
i centri civici di quartiere
Sistema del verde
serbatoi di naturalità
filtri
capisaldi delle aree coltivate
connessioni
capisaldi del verde urbano
Sistema della residenza
città antica
città per addizione
città per aggiunta
Sistema della produzione
per addizione
per aggiunta
Sistema della mobilità
mobilità
percorso pedonale
percorso ciclopedonale
pista ciclabile
Il nuovo Prg 1999, così come modificato a seguito delle osservazioni presentate.

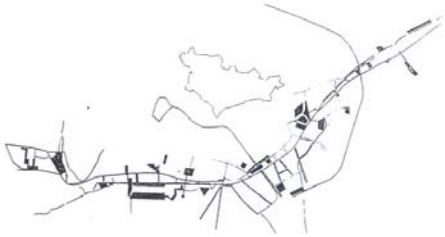


La struttura territoriale.

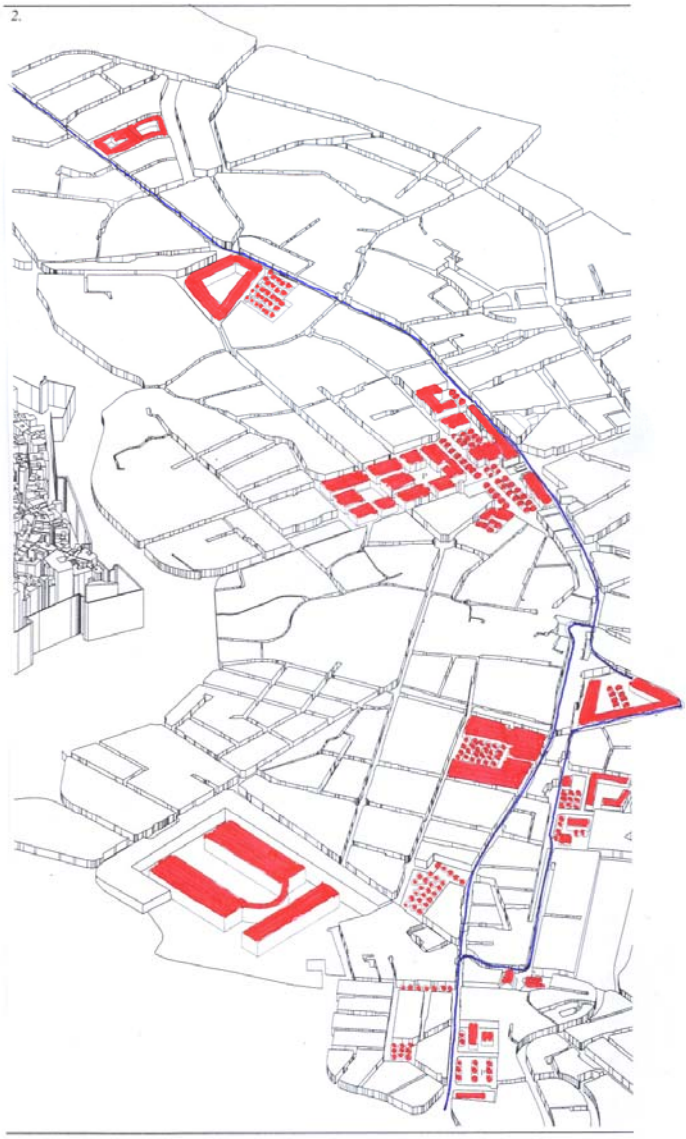
Il Sentierone allungato

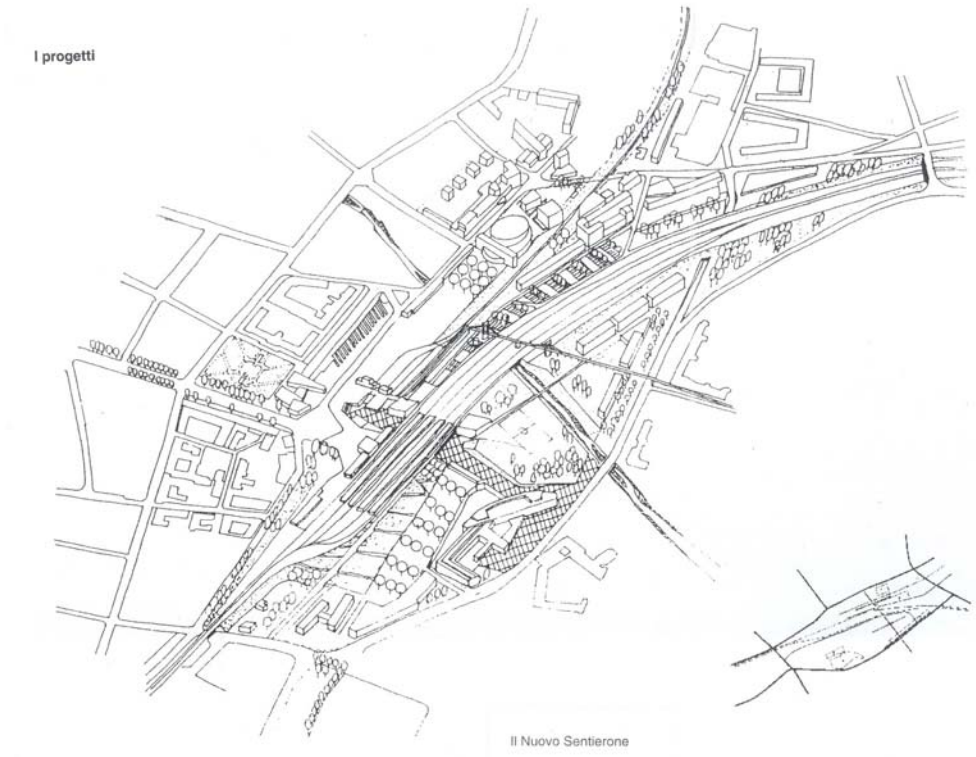
1.2. L'asta del tram veloce è la struttura portante dei luoghi di centralità urbana esistenti e futuri.

1.

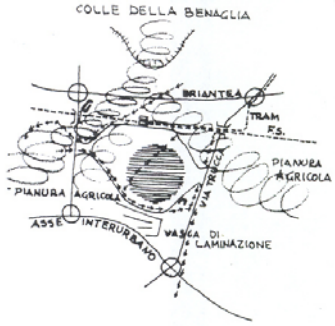


2.

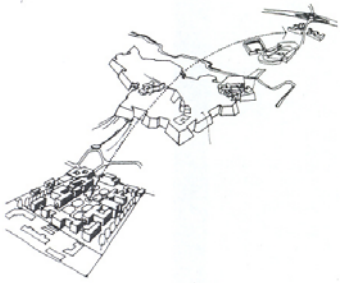



I progetti
Il Nuovo Sentierone

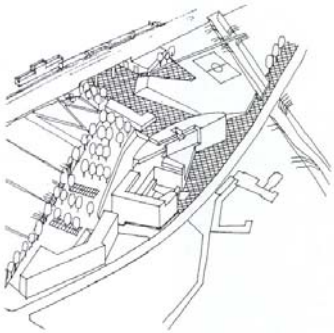
Schema di ubicazione nella città



1.L'Ospedale



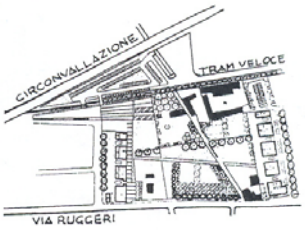
2.L'Università



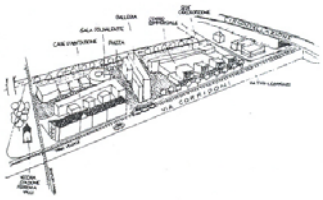
3.Il Palazzo di Giustizia

Il nuovo Ospedale
La nuova sede dell'Università
Il nuovo Palazzo di Giustizia

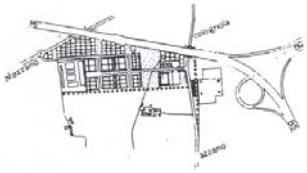
Schema di ubicazione nella città



1.Valtesse, via delle Casette



2.Area ex-FOB

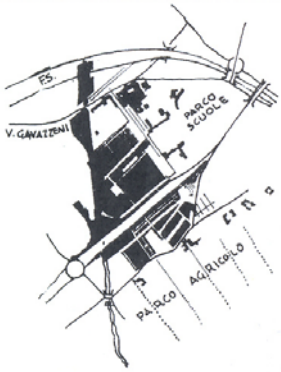


3.PIP Bosco delle industrie

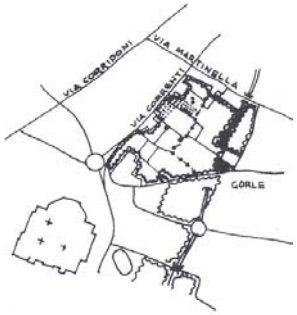
Le nuove aree
residenziali e produttive

Schema di ubicazione nella città

1.Parco Ovest



2.Parco Sud



3.Parco Est

I nuovi parchi

Si vedano inoltre le tavole in formato A3 all'interno della cartella "TAVOLE GRAFICHE"

- Carta dell'organizzazione del territorio, 1969
- Carta dell'organizzazione del territorio, 1999

Riferimenti bibliografici

"Contenuti, obiettivi e caratteri generali del nuovo piano" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.119 ss.

"Nota introduttiva" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1969*, op. cit. pp.35 ss

"Relazione illustrativa del piano regolatore della città di Bergamo. 1951" in: Comune di Bergamo. Assessorato all'Urbanistica, *L'urbanistica a Bergamo*, Bergamo 1962, pp.98 ss.

"Relazione introduttiva" in *Bergamo, gli studi per il nuovo P.R.G. 1965-1968*, edizione a cura della rivista "Urbanistica", Torino 1970, pp.27,28

Comune di Bergamo, Ufficio di Piano, *Il Piano Regolatore Generale 1989 della città di Bergamo*, a cura di V. Gandolfi e A. Gobbi, Bergamo 1999, pp. 2-15